



Tillgänglig integrerad kollektivtrafik i Varberg

Planeringssystem och IT-stöd



Sven-Allan Bjerkemo
Bjerkemo Konsult

REPRODUCED BY:
U.S. Department of Commerce
National Technical Information Service
Springfield, Virginia 22161

NTIS

REFERAT (Syfte, Metod, Resultat)

Projektets övergripande mål var att finna metoder för en bestående samordning och integration av kollektiva, samhällsbetalda trafikformer samt precisera behov av vidareutvecklade, datorstödda arbetsmetoder och planeringssystem. Pilotstudiens syfte var att pröva samverkan mellan olika datorsystem, integrerade boknings- och upplysningscentraler, vidareutvecklade trafikformer inklusive integrering av färdtjänsten och samnyttjande av fordonsresurser.

Södra delen av Varbergs kommun valdes som pilotstudieområde. Befintliga busslinjer med lågentréfordon utnyttjades. Färdtjänsttillstånden i området omklassades så att de som kan utnyttja linjetrafiken med högst 150 respektive 20 m från hållplats gavs en särskild tillståndsnivå. Datorsamverkan skapades mellan bokningssystemet för färdtjänst och trafikupplysnings-systemet. Färdtjänsthandläggaren får nu omedelbart besked om och hur linjetrafiken kan tillgodose den efterfrågade resan. Finns ingen godtagbar resmöjlighet får kunden utnyttja färdtjänsten som vanligt.

Samverkan mellan datorsystemen har fungerat väl. Antalet resor med färdtjänstfordon minskade med ca 10% jämfört med året innan vilket innebär en besparing på ca 0,5 Mkr per år för hela kommunen. De som hänvisades till linjetrafiken gjorde ca 5% fler resor än tidigare och drygt 40% av resorna utfördes med buss i linjetrafik.

Inga väsentliga hinder har framkommit som talar mot ökad integration mellan olika trafikformer och samverkan mellan olika datoriserade planeringssystem. Behov av förbättrade databaser och vidareutvecklat planerings- och IT-stöd finns förtecknat i rapporten.

ABSTRACT (Aim, Method, Results)

The objective of this study was to find computer-aided means of assistance for co-ordination and integration of Public financed transports and to specify needs for developed methods and planning systems. The pilot study intended to test co-operation between existing computer systems, integrated information and booking systems for transports of disabled and new modes of local Public transports.

The southern part of Varberg commune was chosen as a pilot study area. Existing routes operated by low-entry floor buses was used. The licences for the disabled were reprovved so that people which could use bus routes with stops within 150 or 20 metres respectively got special licences. Computer co-operation was made between the information system and the booking system for disabled services. The booking operator is instantly prompted if there is any bus route that could be used for the wanted trip. If not, the special services for disabled is used.

The computer co-operation has worked very well. The number of trips by special services has decreased by 10% compared to the year before. That is a yearly saving of 0,5 MSEK for the commune of Varberg. People that were directed to the Public bus routes made 5% more trips than before. Almost 40% of the trips were trips made by Public bus routes.

No serious difficulties have been noted against increased integration of transport modes and the model for co-operation between computer-aided planning and management systems. Several suggestions for improved computer- and IT-aided databases and methods are noted in the report.

I Kommunikationsforskningsberedningens – KFB – publikationsserier redovisar forskare sina projekt. Publiceringen innebär inte att KFB tar ställning till framförda åsikter, slutsatser och resultat.

KFB-rapporter försäljs genom Fritzes Offentliga Publikationer, 106 47 Stockholm. Tel: 08-690 91 90,
fax: 08-690 91 91, e-post: fritzes.order@liber.se internet: www.fritzes.se

Övriga KFB-publikationer beställs och erhålls via KFB. Man kan dessutom abonnera på tidningen KFB-Kommuniké.

Tillgänglig integrerad kollektivtrafik i Varberg

Planeringssystem och IT-stöd

Sven-Allan Bjerkemo
Bjerkemo Konsult

FÖRORD

Krav på samordning av samhällsbetalda transporter är naturligt. Samordningen är dock krävande och fordrar detaljerad information och välutvecklat datorstöd för att fungera väl.

1996 beviljade KFB medel till en förstudie avseende krav på datorstödda planeringssystem för ökad samordning och integration av samhällsbetalda transportformer.

1997 beviljade KFB ytterligare projektmedel för att genomföra en pilotstudie i Varberg där olika samordningsformer och vidareutvecklat datorstöd prövades. Pilotstudien redovisas i denna rapport. Även delar av förstudien sammanfattas kort.

Projekten har genomförts i nära samarbete med Hallandstrafiken och Varbergs kommun utan vars medverkan och betydelsefulla arbetsinsatser projekten ej skulle ha kunnat genomföras.

Hallandstrafiken har även finansierat anpassning av datorprogram, förändrade trafiklösningar och information om dessa och därmed ytterligare bidragit till finansieringen av projektet.

Projektet har arbetats fram i en projektgrupp bestående av

Ingela Franzén	Planeringskontoret Varberg
Ulf Prahl	Socialförvaltningen Varberg
Annika Reftel	Barn- och utbildningsförvaltningen Varberg
Marie Martinsson	Sjuktransportförvaltningen Landstinget Halland
Bruno Andersson	Hallandstrafiken AB
Hans Barrett	Hallandstrafiken AB
Jarlarne Leek	Hallandstrafiken AB
Stig Palm	PLANit AB
Sven-Allan Bjerkemo	Bjerkemo Konsult

Bengt Alenvik, PLANit AB, samt Sten Forsler och Kalle Stjerna, Forsler&Stjerna Konsult AB, har genomfört anpassningar av datorsystemen. Ytterligare ett stort antal personer har varit engagerade i projektets styrgrupp och referensgrupp.

Till alla Er och andra som bidragit till projektens genomförande och för alla synpunkter vill jag rikta ett varmt tack.

Lund i mars 1999

Sven-Allan Bjerkemo

Styrgrupp

Tore Fritzson (c), ordf	Hallandstrafiken AB
Ture Isaksson (s), v ordf	Hallandstrafiken AB
Kaj Berntsson (s)	Kommunstyrelsen Varberg
Ingemar Andersson (c)	Kommunstyrelsen Varberg
Sven Bossmark (s)	Barn- och utbildningsnämnden Varberg
Sven-Anders Svensson(c)	Barn- och utbildningsnämnden Varberg
Inger Karlsson (s)	Socialnämnden Varberg
Karin Lütz (m)	Socialnämnden Varberg
Lennart Kollmats (fp)	Landstinget Hallands länssjukvårdsnämnd
Dan Skantz (s)	Landstinget Hallands länssjukvårdsnämnd
Lars-Börje Björfjäll	Hallandstrafiken AB

Referensgrupp

Bengt Stålnér	KFB, Kommunikationsforskningsberedningen
Björn Sundvall	SLTF, Svenska Lokaltrafikföreningen

Kommunala Handikapprådet

Barbro Andersson	Varberg
Erik Johnsson	Varberg
Britt Karlsson-Rehbinder	Tvååker
Gunnel Nilsson	Varberg

Kommunala Pensionärsrådet

Otto Kalliainen	Varberg
Vera Helin	Varberg
Folke Johansson	Tvååker
Sigurd Norberg	Varberg

Ersättare

Sten-Olof Björn, Göte Larsson
Bengt Stensson

Färdtjänsthandläggare

Marianne Andersson	Storegården Tvååker
Eva Carlsson	Storegården Tvååker
Inga-Lis Jönsson	Storegården Tvååker

Barn- och utbildningsförvaltningen

Britt-Marie Ahlberg	Bosgårdsskolan Tvååker
Lena Andersson	Bosgårdsskolan Tvååker
Ann-Marie Nyström	Bosgårdsskolan Tvååker
Lennart Tölander	Bosgårdsskolan Tvååker
Margareta Ström	Centralskolan Tvååker
Per Eklund	Påskbergsskolan Varberg
Lars-Göran Helgstedt	Ankarskolan Träslövsläge
Rune Gustavsson	Mariedalsskolan Varberg
Yvonne Nilsson	Mariedalsskolan (Söderlyckan) Varberg
Verner Redenfors	Peder Skrivares gymnasium Varberg

Innehåll

SAMMANFATTNING

1 PROJEKTET	
1.1 Bakgrund och vision	1
1.2 Pilotstudiens syfte	3
1.3 Pilotstudien uppläggning och genomförande	3
1.4 Resultat från förstudien	4
2 PLANERINGSPROCESSEN	
2.1 Planeringsförutsättningar	9
2.2 Val av pilotstudieområde	12
2.3 Val av trafiklösningar	12
2.4 Nya färdtjänstregler	14
2.5 Anpassning av datorsystem	16
3 PILOTSTUDIEN	
3.1 Trafiklösningar för pilotstudieområdet	19
3.2 Omklassade av färdtjänstillstånd	20
3.3 Samverkan datorsystem	23
3.4 Information, genomförande	23
4 EFFEKTER, ERFARENHETER	
4.1 Förändrat resande, kostnader	25
4.2 Beställningscentral, datorsystem	32
4.3 Enkät färdtjänstresenärer	33
4.4 Enkät förare	38
4.5 Erfarenheter tjänstemän, politiker	39
5 AVSLUTANDE KOMMENTARER	
5.1 Metodens generaliserbarhet	44
5.2 Vidareutvecklat datorstöd	47
5.3 Data och databaser	51
5.4 Planerings- och organisationsformer	51
5.4 Utbildning och information	52

Kartor

- Karta 2.1 Linjenätskarta Hallandstrafiken
- Karta 2.2 Linjenätskarta Varbergs centralort
- Karta 2.3 Södra delen av Varbergs tätort
- Karta 2.4 Södra resp Himledalen/Tvååkers hemtjänstområde

Litteraturlista

Bilagor

- Bilaga 1: Informationsmaterial
- Bilaga 2: Turutbud och resande i linjetrafiken 1997 och 1998
- Bilaga 3: Resor och kostnader för färdtjänsten 1997 och 1998
- Bilaga 4: Turutbud och resande sjukreselinjerna 1997 och 1998
- Bilaga 5: Enkätformulär färdtjänstresenärer respektive förare

SAMMANFATTNING

Ökad samordning, integration och handikappanpassning av samhällsbetald trafik har föreslagits i flera utredningar, bl a i Samreutredningen, SOU 1995:70 Allmänna kommunikationer - för alla?.

Projektets övergripande mål har varit att

- finna metodik och verktyg (datorstöd) för en *bestående samordning och integration* samt
- ur projekterfarenheterna formulera krav på *vidareutvecklade arbetsmetoder* och (datoriserade) *planeringssystem*.

Förstudie

En förstudie genomfördes i Varberg 1996 i syfte att klarlägga omfattningen av olika samhällsbetalda resor, samordningsmöjligheter och behov av datorstöd för planering och integration av trafikformerna.

Sammanfattningsvis utfördes knappt 2 miljoner samhällssubventionerade resor med linjetrafik, skolskjutsar, färdtjänst och som sjukresor under 1995 i Varberg. Bruttokostnaden för dessa resor uppgick till nästan 50 Mkr.

I förstudien belystes bl a tidsvariationerna i resandet, beläggning i fordon samt samverkan mellan olika trafikformer. Genomgången pekade på att förskjutningar mellan linjetrafik och anropsstyrd trafik kan ge både kostnadsfördelar och bättre, mer anpassat trafikutbud. Anropsstyrda linjeavvikelsesystem bedömdes vara en intressant mellanform.

Pilotstudie

Pilotstudiens syfte var att konkret pröva och vinna erfarenheter av

- samverkan mellan olika datorsystem,
- integrerade boknings- och upplysningscentraler,
- vidareutvecklade trafikformer inklusive samnyttjande (integrering) av färdtjänst och kompletteringstrafik.

Visionen för en Mer tillgänglig, integrerad kollektivtrafik sammanfattades i den fortsatta pilotstudien som:

- **ETT gemensamt (kollektiv-)trafikutbud**
- **Gemensam Information och Bokning** för att ge hög service och information om all trafik
- **Samnyttjande av (flexibla) fordon**

De övergripande målet är att kunna erbjuda

- *högre standard och tillgänglighet* samt
- *bättre utbud och service* till oförändrade eller lägre kostnader.

Södra delen av Varbergs kommun valdes som pilotstudieområde bl a för att kunna utnyttja de lågentréfordon som redan används i den ordinarie linjetrafiken. Området omfattar södra delen av Varbergs tätort inklusive Träslövsläge, Tvååker och ytterligare några mindre orter samt landsbygd.

Trafiklösningar, omklassning färdtjänstillstånd

Linjenätet i tätorten har tidigare utgjort servicelinjer varför endast ytterligare en hållplats samt anropsstyrd linjeavvikelse till Apelvikhöjd (servicecentral, särskilt boende) behövde införas i tätortstrafiken för att ge en god yttäckning.

I Tvååker infördes passning med färdtjänstfordon till tre turer i vardera riktningen på linje 652 för resor från och till Storegården och Sannagården (vårdcentral, dagcentral, särskilt boende) måndag - fredag. Förbeställning 30 minuter i förväg fordras för hämtning men ej för hemfärd från hållplatsen. Linje 652 är stomlinje mellan Varberg och Falkenberg med ca entimmestrafik dagtid.

Tre skolskjutsturer öppnades för allmänheten för att ge utökade resmöjligheter till Tvååker samt eventuellt byte till och från linje 652 mot Varberg respektive Falkenberg.

Kompletteringstrafiken utökades så att samåkning med färdtjänstresor kunde utnyttjas för resor till Varberg varje måndag t o m fredag.

Färdtjänstillstånden i pilotområdet omklassades så att de som bedömdes kunna utnyttja linjetrafiken om avståndet var högst 150 m till hållplats respektive 20 m (hämtning vid porten) gavs en särskild tillståndsnivå.

Även möjlighet att ta med ledsagare i linjetrafiken utan kostnad infördes. De personer som på detta sätt bedömdes kunna utnyttja linjetrafiken fick ytterligare information om kollektivtrafiken samt ett värdekort på 200 kr för resor inom Hallandstrafiken.

Anpassning av datorsystem

Hallandstrafikens bokningssystem för kompletteringstrafik, färdtjänst och sjukresor samt trafikupplysningssystemet anpassades till varandra. Trafikupplysningssystemet får sin information från Hallandstrafikens planeringssystem för linjetrafik.

När en person, som enligt färdtjänsttillståndet bedömts kunna utnyttja linjetrafiken, beställer en färdtjänstresa skickar bokningssystemet automatiskt en fråga till trafikupplysningssystemet. Detta svarar med upp till tio av de bästa resmöjligheterna det hittar.

Handläggaren i bokningscentralen får svaret direkt på sin bildskärm och kan genast upplysa kunden om vilka möjligheter det finns att utnyttja linjetrafiken. Finns ingen godtagbar resmöjlighet får kunden utnyttja färdtjänsten som vanligt.

Effekter av försöksverksamheten

Samverkan mellan datorsystemen har fungerat mycket bra under försöksperioden. Antalet resor med särskilda färdtjänstfordon i pilotområdet minskat med ca 10% jämfört med samma period 1997.

Antalet färdtjänstresor i pilotstudieområdet är nästan 40% av totalantalet resor i kommunen. Om samma reduktion antas vara möjlig för all färdtjänst i länet innebär det en årlig besparing för kommunen på ca 0,5 Mkr eller drygt 2,5 Mkr för hela länet.

Det *faktiska resandet* för de som kunnat utnyttja värdekorten har följts. De som hänvisats till linjetrafiken har gjort ca 5% fler resor än under motsvarande period 1997. Drygt 40% av resorna har utförts med buss i linjetrafik.

En enkät till de färdtjänstberättigade har också utförts. Av de som blivit hänvisade till att åka buss anser lika stora andelar att de rest oförändrat respektive att de rest mindre än tidigare. Samma svarsmönster ger även den kontrollgrupp som inte hänvisats till linjetrafiken. Den förändrade transportsituationen verkar därför ej påtagligt ha påverkat den *upplevda* förändringen i resbeteende.

Enkäten till färdtjänstresenärerna samt enkäten till de bussförare som berörts redovisas utförligare i kapitel 4.

Övriga trafiklösningar som erbjudits färdtjänstresenärer och allmänhet (linjeavvikelse, anslutningar i Tvååker, öppnade skolskjutsar, utökad samåkning med färdtjänsten) har endast utnyttjats mycket litet eller inte alls. Förklaringen har bedömts vara liten resefterfrågan samt att informationen ej trängt igenom. Såväl trafiklösningarnas utformning som informationen om dessa kan sannolikt förbättras successivt.

Avslutningsvis

har den tillämpade samordnings- och integrationsmodellen kunnat genomföras relativt okomplicerat i det studerade pilotområdet. Det gäller såväl anpassning av trafiklösningar som anpassning av datorsystem och konsekvenser för resenärer och förare.

Den prövade *samverkansmodellen mellan datorsystemen* för planering (Rebus) respektive daglig hantering av beställnings- (Planet) och upplysningsverksamheten (Elmer) har fungerat mycket väl och bedöms kunna utvecklas ytterligare.

Samverkansmodellen ger kvalitativa utvecklingsfördelar, fördelar för användaren samt stor frihet att anpassa datorstödet till den praktiska verksamheten.

Vidareutvecklade system för *systematisk uppföljning* av resande och resandeströmmar och annan *erfarenhetsåterföring* är angelägna.

En viktig datakälla är ett generellt *koordinatsatt entré/adress-register*. Registret behöver successivt kompletteras med (koordinatsatta) *hållplatser och hämtställen, väg- och tidsavstånd* samt andra *attribut* som påverkar förflyttningsmöjligheterna *för olika resenärskategorier*. Sådana register är av stort intresse för såväl för den skisserade modellen som för annan transportplanering och samhällsverksamhet.

Samverkansmodellen ställer även krav på *utbildning* samt ökad *informationskvalité*. Det är dock krav som är till fördel för alla användare oavsett integrationsgrad mellan trafikslagen.

I projektet har även krav på flexibla fordon diskuterats samt generell utrustning i dessa för avgiftsupptag, kommunikation och trafikledning. Framkomna synpunkter och funktionskrav redovisas i förstudien (fordon) samt i denna rapport (teknisk utrustning).

Inga väsentliga hinder har framkommit i studien för en vidareutvecklad integration av olika trafikformer. Fortsatt arbete i riktning mot ett gemensamt, samordnat utbud av kollektiv trafikservice är därför av stort intresse inklusive samlad information, samnyttjande och fortsatt handikappanpassning av tillgängliga transportresurser.

Befintlig dator- och IT-teknik medger redan nu en ytterligare utvecklingspotential för samverkande planeringssystem respektive IT-stöd i verkställighetsfasen.

1 PROJEKTET

1.1 Bakgrund och vision

Samreseatredningen, SOU 1995:70, föreslog en ökad anpassning av den kollektiva linjetrafiken med hänsyn till funktionshinder, införande av begreppet "särskild kollektivtrafik" samt att huvudmannaskapet för färdtjänst och sjukresor skulle övergå från kommunerna till trafikhuvudmännen.

Ambitionen i Samreseatredningen och Ds 1996:69 Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken var att i högre grad inlemma de samhällsbetalda transporterna i den allmänna kollektivtrafiken samt skapa ett integrerat kollektivtrafiksystem.

En förstudie av omfattningen av olika samhällsbetalda trafikformer genomfördes i Varbergs kommun under 1996. Principiella samordningsmöjligheter, använda datorhjälpmedel och behov av vidareutvecklat planeringsstöd klarlades.

Under 1997 lades propositionen 1996/1997:115 Mer tillgänglig kollektivtrafik som resulterade i att tre nya lagar trädde i kraft vid årsskiftet 1997/1998:

- SFS 1997:734 Lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik
- SFS 1997:735 Lag om riksfärdtjänst
- SFS 1997:736 Lag om färdtjänst

Följdändringar gjordes i Sekretesslagen och Socialtjänstlagen. Vidare gjordes följdändringar främst av hänvisningskaraktär i

- SFS 1985:449 Lag om rätt att bedriva viss linjetrafik
- SFS 1995:1949 Lag om byggande av järnväg
- SFS 1996:637 Lag om försöksverksamhet med rätt för kommunala aktiebolag att bedriva uppdragsverksamhet

Sammanfattningsvis innebär lagändringarna att

- *länstrafikansvariga* är regionförbund, landsting, eller kommun var för sig eller tillsammans som kommunalförbund
- trafikhuvudmännen handhar länstrafikansvarigas uppgifter som förvaltning, kommunalförbund eller aktiebolag
- förvaltningslag och sekretesslag gäller även för aktiebolag som trafikhuvudman
- kommunen är huvudman för all färdtjänst för sina kommuninvånare men kan överlåta ansvaret till trafikhuvudmännen

Skolresor och sjukresor har lämnats utanför reformen. Både behov av och möjligheter till samordning lyftes dock fram. Inriktningen är en ökad integration av olika kollektiva, samhällsbetalda transporter.

Kommunerna är skyldiga att tillhandahålla skolskjuts för grundskoleelever (SFS 1985:1100) samt lämna reseersättning till gymnasieelever för de som behöver det (SFS 1991:1110, 1120). Personer som besöker allmän eller därmed jämnställd sjukvård har rätt till sjukreseersättning enligt SFS 1991:419.

Regelverken innebär (liksom tidigare) inte några hinder för frivillig praktisk samverkan vid planering, upphandlingar, beställningsverksamhet, samnyttjande av fordon mm.

Utöver att skapa ett mer tillgängligt trafiksystem för funktionshindrade har en allmän strävan i projektet som helhet varit att skapa en ökad samordning mellan linjetrafik, skolskjutsar och färdtjänst för att åstadkomma ett effektivare transportsystem med ett större samlat utbud och därmed ett – för alla parter – *mer tillgängligt trafiksystem*.

Följande VISION formulerades för pilotstudien:

ETT gemensamt trafikutbud där

Allmänheten åker

- linjetrafik, kompletteringstrafik
- skolskjuts (i mån av plats och lämplighet)
- särskild kollektivtrafik (samåkning med färdtjänstfordon som komplement till övrig trafik)

Funktionshindrade åker

- linjetrafik, kompletteringstrafik (i mån av handikappanpassning hos trafikmedlet samt personliga förutsättningar)
- skolskjuts (i mån av plats, lämplighet, handikappanpassning av fordonet samt personliga förutsättningar)
- särskild kollektivtrafik (färdtjänstfordon då annan kollektivtrafik ej kan tillgodose behovet)

Gemensam Information och Bokning för att undvika dubbla samtal, ge hög service och information om all trafik.

Samnyttjande av (flexibla) fordon

Vidare bedömdes visionen förutsätta:

- Anpassad information, fysisk miljö och anpassade fordon
- Samordnad information och bokning om all trafik som berörs, strukturerad och hanterbar på likartat sätt
- Bekräftelse av att resor med särskilda krav är genomförbara och eventuell bokning för alla färdmedel
- Samordnad prissättning och samordnade betalsystem

- Samordnad planering

De **övergripande målet** för ett integrerat trafiksystem är att kunna erbjuda

- högre standard och tillgänglighet för alla,
- bättre utbud och service till lägre kostnader.

1.2 Pilotstudiens syfte

Pilotstudiens syfte har varit att, inom ett begränsat område i Varbergs kommun, konkret pröva och vinna erfarenheter av

- samverkan mellan olika (datoriserade) planerings- och informations-system,
- integrerade boknings- och upplysningscentraler för allmän och särskild kollektivtrafik,
- vidareutvecklade, integrerade trafikformer såsom ökat utnyttjande av skolskjutsar, linjeavvikelsesystem och eventuella linjelagda färdtjänstrutter,
- samutnyttjande (integrering) av färdtjänst och kompletteringstrafik.

Ett viktigt övergripande mål har varit att

- finna metodik och verktyg för en *bestående samordning och integration* samt
- ur projekterfarenheterna kunna formulera krav på *vidareutvecklade arbetsmetoder* och (datoriserade) *planeringssystem*.

1.3 Pilotstudiens uppläggning och genomförande

Pilotstudien har genomförts i ett antal successiva steg:

- Klarläggande av planeringsförutsättningar, val av pilotstudieområde
- Förslag till anpassade trafiklösningar
- Ändrade färdtjänstregler, omklassning av färdtjänstillstånd
- Samverkan mellan datorsystem (Rebus, Elmer, Planet)
- Försöksverksamhet
- Uppföljning

Projektet har genomförts av en **projektgrupp** sammansatt av tjänstemän från kommunens planeringskontor (kontaktperson för kollektivtrafikfrågor), barn- och utbildningsförvaltningen (skolskjutsplanerare), socialförvaltningen (utredare och färdtjänsthandläggare), landstingets sjuktransportförvaltning, planeringschef och planerare från Hallandstrafiken samt konsulter.

Projektets **styrgrupp** har bestått av Hallandstrafikens ordf och v ordf, kommunstyrelsens ordf och v ordf i Varberg, barn- och utbildningsnämndens ordf och v ordf, socialnämndens ordf och v ordf samt ordf och v ordf i landstingets länssjukvårdsnämnd i Halland. Projektgruppen har inbjudits att delta i styrgruppens möten.

En **referensgrupp** har även varit knuten till projektet bestående av representanter för kommunens handikappråd, kommunala pensionärsrådet, områdeschefer skola, barnomsorg och färdtjänst. Till referensgruppen har även KFBs och SLTFs handläggare för samhällsbetalda resor knutits. Projektgruppen har deltagit i dessa möten. Även politiker har varit inbjudna.

Under projektets gång (18 månader) har 14 projektgruppsmöten, 8 styrgruppsmöten och 6 referensgruppsmöten hållits. Härutöver har ett antal arbetsmöten av mer informellt slag hållits.

1.4 Resultat från förstudien

Förstudien finns redovisad i KFB-Meddelande 1997:12, (Bjerkemo 1996):

Metoder och möjligheter att samordna linjetrafik, skolskjutsar och särskild kollektivtrafik. Krav på samordning. Förstudie.

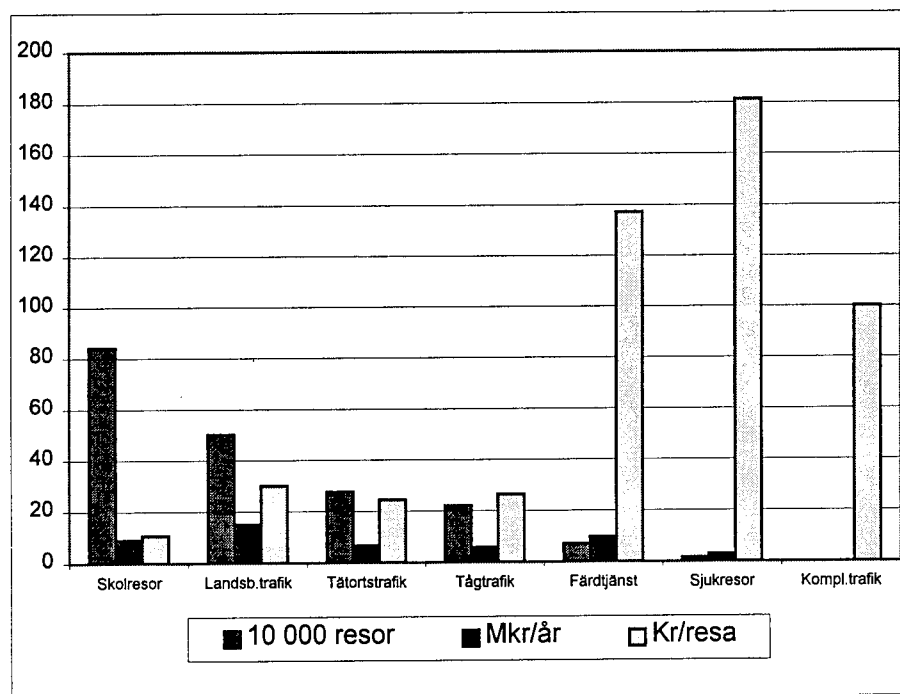
Sammanfattningsvis utfördes knappt 2 miljoner helt eller delvis samhällssubventionerade resor i Varberg under 1995 med linjetrafik, skolskjutsar, färdtjänst och som sjukresor. Bruttokostnaden för dessa resor uppgick till nästan 50 Mkr.

Studierna av tidsvariationer i resandet, beläggning i fordon samt samverkan mellan olika trafikformer visade på en ytterligare potential för samordning och integration av den samhällsbetalda kollektivtrafiken.

Genomgången av olika samverkansformer pekade på att förskjutningar mellan linjetrafik och anropsstyrd trafik kan ge både kostnadsfördelar och bättre, mer anpassat trafikutbud. Anropsstyrda linjeavvikelsesystem sågs som en intressant mellanform.

En uppföljning av den befintliga samordningen mellan färdtjänst och sjukresor i Halland som gjorts av landstinget visade på en kostnadsbesparing på drygt 30%.

Fördelningen av antal resor, bruttokostnader och genomsnittlig kostnad per resa framgår av figur 1:1 på nästa sida.



Figur 1:1

Antal resor, bruttokostnad och kostnad per resa för olika trafikslag i Varbergs kommun 1995.

Färdtjänst, sjukresor och kompletteringstrafik utgör en liten del av totalantalet resor (5%) men står för relativt stor totalkostnadsandel (25%) respektive hög kostnad per resa.

Det stora antalet skolresor bör observeras. Kostnaden per resa är låg eftersom de är starkt samordnade och har högt fordonsutnyttjande.

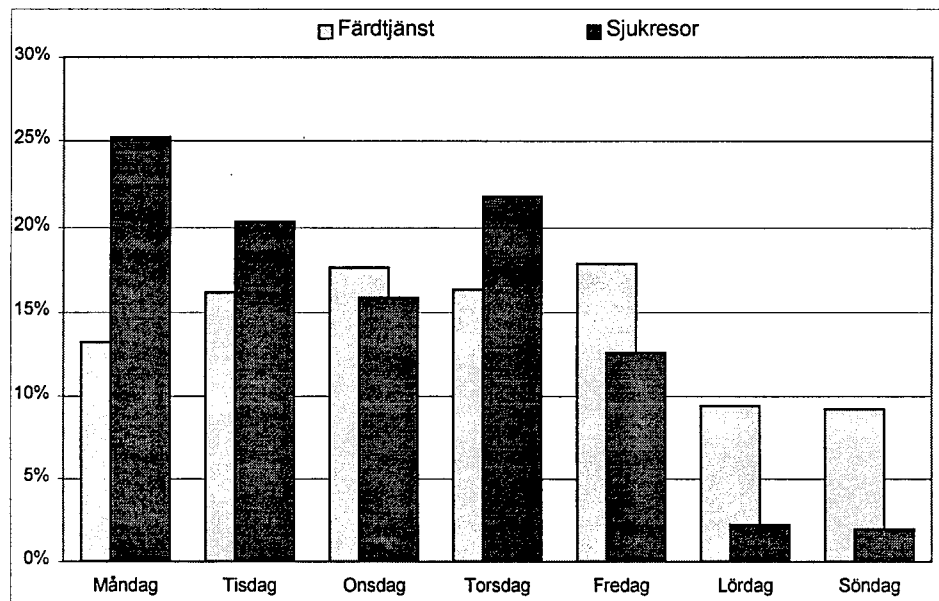
I genomsnitt genomfördes en färdtjänstresa varannan vecka per färdtjänsttillstånd. Drygt 10% av resorna fordrade specialfordon (tung rullstol, bärhjälp eller liggande transport). Ca 20% av de färdtjänstberättigade reste regelbundet flera gånger under veckan.

Utnyttjandet av färdtjänsten varierar dock kraftigt beroende på ålder och livssituation:

- Under 70 år: 25% av antalet tillstånd, 50% av antalet resor
- 70 – 80 år: 25% av antalet tillstånd, 25% av antalet resor
- Över 80 år: 50% av antalet tillstånd, 25% av antalet resor

Om man antar att personer under 70 år har goda förutsättningar att klara sig i kollektivtrafiken, förutsatt att deras funktionshinder överbryggas, är således ca hälften av antalet färdtjänstresor potentiellt möjliga att föra över till kollektivtrafiken.

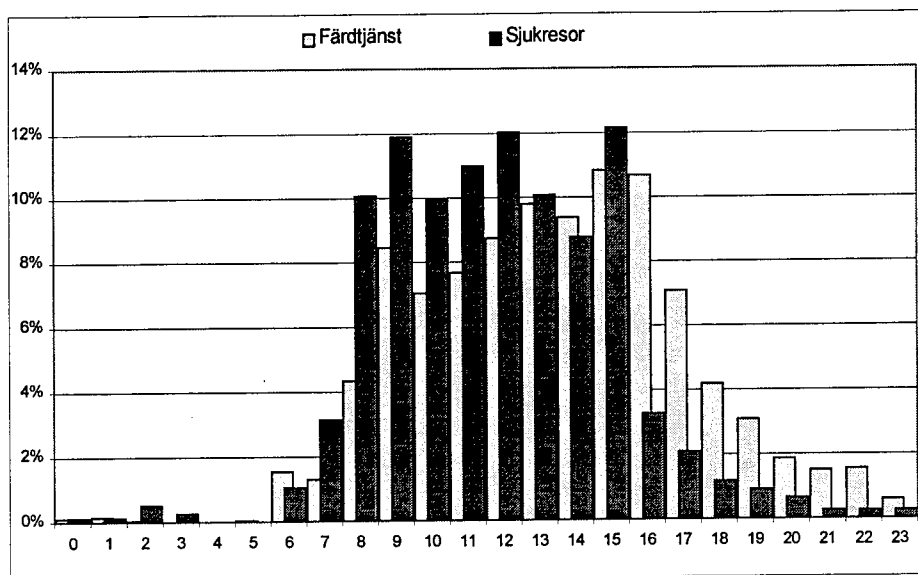
Sjukresandet är lågt kvällstid och under helger. Färdtjänstresandet trappar långsamt av under kvällstid. Under helger är färdtjänstresandet ca 2/3 av resandet under måndag – fredag.



Figur 1:2 Färdtjänst- och sjukresor – fördelning på veckans dagar

Efterfrågan på färdtjänst- och sjukresor under vardagar var mycket likartade med kollektivtrafiken i övrigt. Sjukresorna är dock jämnare fördelade mellan kl 8 – 16 och påverkas sannolikt av sjukinrättningarnas mottagningstider.

Färdtjänstresorna har tydligare morgon- respektive eftermiddagstopp som övrigt kollektivresande men är även de huvudsakligen koncentrerade mellan kl 8 –16.



Figur 1:3 Färdtjänst- och sjukresornas fördelning över dygnet

Ca 60% av färdtjänstresorna var korta resor inom Varbergs tätort men svarade bara ca 30% av totalkostnaden. Ca 25% av resorna var riktade in mot tätorten och kostade lika mycket som resorna inom tätorten.

Ca 85% av färdtjänstresandet konstaterades ha ett mönster som bör kunna tillgodoses av den ordinarie kollektivtrafiken, förutsatt att funktionshinder inte begränsar möjligheten att utnyttja kollektivtrafiken. Dessa resor svarar mot ca 60% av de totala färdtjänstkostnaderna.

De generella krav som formulerades på integrationsförutsättningar och datorstöd *i planeringsskedet* var

- kunskap och överblick över det potentiella *resmönstret* och faktisk *resefterfrågan* för samtliga trafikantgrupper
- överblick över och möjlighet att påverka *utformning och avvägning mellan samtliga trafikformer*.

En förutsättning för *samverkan mellan datorsystem* är *entydiga begrepp och enkelt utbyte av information*. Viktiga funktioner att vidareutveckla är *uppföljnings-, analys- och planeringsstöd* samt möjlighet till *grafisk presentation och analys* av planeringsunderlag, utbud och resande.

Väsentliga dataunderlag bedömdes vara ett *topologiska trafiknätsregister* samt *koordinatsatt hållplats- adressregister* med flera sökbegrepp.

I *driftsskedet* fordras ett *gemensamt informations-, boknings- och beställningssystem*. Systemet bör även vara utformat så att det kan ge un-

derlag för debitering, kostnads- och resandeuppföljning. Information behöver kunna lämnas om all förplanerad och anropsstyrd trafik.

Även *system för trafikledning och överföring av information till fordonen* är nödvändiga för en integrerad användning av dessa.

Slutligen ställer ett integrerat och lättillgängligt trafiksystem krav på *flexibla, handikappanpassade fordon* som kan utföra skilda trafikuppgifter. Generella grundkrav för sådana fordon finns redovisade i förstudien samt bl a av Sundvall (1997), Wede (1998) och Westerlund, Ståhl (1998), se litteraturlistan.

Även prototypfordon har tagits fram och körs för närvarande i provdrift på flera platser i Sverige. Serieproduktion av sådana fordon planeras bl a i Uddevalla och Bengtsfors.

2 PLANERINGSPROCESSEN

2.1 Planeringsförutsättningar

De fysiska förutsättningarna i Varbergs kommun klarlades med avseende på

- bebyggelse, planerad nybebyggelse, vägnät, järnvägar
- skolor, daghem
- särskilt boende, dagcentraler, vårdcentraler, sjukhus
- linjenät för kollektivtrafiken, kompletteringstrafik
- skolskjutsturer

De övergripande förutsättningarna kunde relativt enkelt klarläggas via kommunens planeringskontor och översiktsplanematerial. Kommunen arbetar med att successivt föra över planeringsunderlag till ett datorbaserat GIS-system (Geografiskt InformationsSystem), Arc View. GIS-verktyg användes dock relativt sparsamt i projektarbetet.

Kartläggning av skolornas upptagningsområden gjordes manuellt men kunde enkelt tas fram eftersom de sammanfaller med kommunens statistikområden.

Linjenät och kompletteringstrafikområden inklusive tidtabeller fanns tillgängliga via Hallandstrafiken. Kommunen har lagt in kollektivtrafiklinjer i sitt GIS-system i samband med den översiktliga planeringen.

Kommunen använder ett datoriserat system för skolskjutsplanering som körs via en minidator i Göteborg. Datormiljön har begränsade möjligheter till grafisk presentation och datautbyte med andra system. Arbeta med att lägga in skolskjutstureorna i GIS-miljö initierades inom projektet.

Även Hallandstrafiken använder GIS-system (MapInfo). Överföringsmöjligheterna mellan de olika systemen var begränsade då projektet inleddes. Särskilt programvara var nödvändig. I nyare programversioner är dessa funktioner inkluderade och överföring mellan systemen kan ske relativt obehindrat.

Fakta om Varbergs kommun

52 367 invånare 1998-01-01
varav
24 826 i tätorten Varberg
12 319 invånare i övriga tätorter
15 222 invånare utanför tätort

Areal: 906,69 km²

Landsbygdstrafik

I Varbergs kommun finns (vintern 1998/1999) 14 landsbygdslinjer, se karta 2.1 :

615 Frillesås - Bua - Varberg
616 Horred - Veddige - Varberg
620 Veddige - Kärradal - Varberg
651 Ullared - Varberg
652 Falkenberg - Morup - Tvååker - Ås - Varberg
653 Falkenberg - Långås - Tvååker - Himle - Varberg
660 Dagsås - Himle - Varberg
661 Karl-Gustav - Rolfstorp - Grimeton - Varberg
662 Valinge - Varberg
664 Gunnarsjö - Kungsäter - Stamnared - Varberg
666 Varberg - Tvååker - Skällinge – Varberg (*Nattbuss*)
668 Istorp - Sällstorp - Varberg
690 Varberg - Värö Bruk - Ringhals
691 Veddige - Värö Bruk - Ringhals

Härutöver finns två kompletteringstrafiklinjer:

Bua – Veddige (*Förbeställd trafik*)

Skällinge – Rolfstorp – Tvååker (*Förbeställd trafik*)

Resa ska beställas före kl 22 dagen innan.

Persontrafik på järnväg finns på Väst kustbanan och Viskadalsbanan Varberg - Borås. Järnvägstrafiken kompletteras av Hallandsexpressen på sträckan Laholm - Göteborg.

Pilotstudien berör främst linje 652 och 653. Dessa linjer lades om den 9 juni 1997. Samtidigt infördes lågentréfordon för samtliga turer på linje 652 (ej 653).

Tätortstrafik

Varbergs tätort trafikförsörjs av 13 tätortslinjer vintertid (1998/1999), se karta 2.2 . Linje 19 betår dock endast av ett begränsat antal industriturer.

Linjerna 3 och 4, 8 och 11 samt 12 och 13 är i praktiken enkelriktade slingor som parvis kompletterar varandra i respektive riktning. Tre linjer, 5, 6 och 7 har ett mycket begränsat turutbud och är anropsstyrda vintertid. På sommaren tillkommer linje 88 som försörjer den omfattande fritidhusbebyggelsen vid Apelviken söder om tätorten.

Tätortsnätet har stor yttäckning. Flera linjer har tidigare varit servicelinjer. Totalt körs 735 turer måndag – fredag, 81 turer lördag och 27 turer

söndag under en normalvecka (1998/1999). Samtliga linjer trafikeras med lågentréfordon.

Färdtjänst och sjukresor

Fyra kommuner i Halland - Varberg, Falkenberg, Halmstad och Laholm - utnyttjar ett gemensamt datorsystem, PLANET för beställning och samordning av färdtjänstresor. I Kungsbacka och Hylte kommun görs beställning av färdtjänstresor direkt hos taxi.

Datorsystemet ägs av Hallandstrafiken och är placerat i Halmstad. Varberg, Falkenberg och Laholms kommuner utnyttjar en gemensam beställningscentral som sköts av Hallandstrafiken och är placerad i deras lokaler i Falkenberg. Halmstad kommun har en egen kommunal beställningscentral.

Även landstingets sjuktransportförvaltning utnyttjar systemet för beställning av sjukresor och samordning med färdtjänstresor. Beställningscentralen finns i Halmstad.

Beställningscentralerna är öppna dagtid. Kvällar och nattetid flyttas beställningsverksamheten över till SOS Alarmering i Halmstad.

Det gemensamma datorsystemet har medfört en god samordning mellan färdtjänstresor och sjukresor. Såväl färdtjänstresenär som sjukresenär måste acceptera samåkning inom förutbestämda tidsramar såvida det inte av färdtjänstillståndet respektive av läkarintyg framgår att personen behöver ensamtransport.

Sjukreselinjer

Landstinget i Halland (sjuktransportförvaltningen) har även fem sjukreselinjer i länet varav 4 berör Varberg:

Sivan:

Kungsbacka vårdcentral – Varbergs sjukhus

Lillan:

Kungsbacka vårdcentral – Varbergs sjukhus - Halmstads sjukhus – Knäreds vårdcentral

Vivan:

Kungsbacka vårdcentral – Varbergs sjukhus – Halmstads sjukhus

Laxen:

Falkenbergs vårdcentral – Varbergs sjukhus – Göteborg (Sahlgrenska)

Lundan:

Halmstads sjukhus – Lunds lasarett

Sammanlagt körs 9 turer ToR (18 enkelturer) per dag måndag – fredag. Vivan är inställd under juli månad. Samtliga turer utom Sivans utförs

med minibussar och har sjukvårdsutbildad personal. Inbokning på turerna görs manuellt via sjuktransportförvaltningens beställningscentral i Halmstad.

Såväl vårdpersonal som enskilda kan ringa in sin beställning. I första hand ska dessa linjer utnyttjas innan beställning av separat sjukresa görs.

Förutom vårdtagare får följeslagare åka med kostnadsfritt. I Sivan, stor buss som i praktiken alltid har lediga platser, får även besökare till patienter följa med. Avgiften är då 25 kr per enkelresa.

Egenavgiften för sjukresor är 40 kr per enkelresa för Hallands landsting. Resa med egen bil ersätts med 1 kr/km. Det innebär att reskostnadsersättning huvudsakligen endast utgår vid särskilt beställd sjuktransport. Behov av sådan transport ska kunna styrkas med läkarintyg och skall alltid beställas via landstingets beställningscentral för att kunna ersättas.

I första hand ska landstingets sjukreselinjer användas. Samåkning måste accepteras om inte särskilda skäl föreligger

2.2 Val av pilotstudieområde

Södra delen av Varbergs tätort och sydöstra delen av Varbergs kommun valdes som pilotstudieområde i samråd med Hallandstrafiken och projektgruppen, se karta 2.3. Pilotområdet valdes så att det sammanfaller med hemtjänstens Södra distrikt i Varbergs tätort respektive Himledalen/Tvååkers hemtjänstdistrikt för att underlätta hanteringen av färdtjänstfrågorna, se karta 2.4.

Flera skäl bidrog till valet, bl a att lågentrébussar skulle införas på linje 652 Falkenberg – Varberg samt att området innehöll både tätorts- och förortsmiljö (Träslövsläge), landsbygd med en mindre centralort (Tvååker) med skolor, dagcentral, särskilt boende och vårdcentral samt ytterligare flera mindre tätorter.

Tvååkersområdet har relativt omfattande färdtjänstresande in till Varberg samt relativt omfattande skolskjutsar och resor till dagcentral från Dagsås och Sibbarp till Tvååker.

2.3 Val av trafiklösningar

Bostaden för personer med färdtjänstillstånd inom pilotområdet karterades i syfte att skapa ett underlag för planeringen av trafiklösningarna. GIS-systemet ArcView användes för denna kartering men indateringen av uppgifterna gjordes manuellt.

Resultatet av karteringen är en karta som visar färdtjänstberättigade som punkter på kartan tillsammans med orter, skolor och annan kartinformation. Denna typ av kartor får dock endast användas som eget arbetsmaterial av personer med sekretessförbindelse eftersom färdtjänstuppgifterna är sekretessbelagda och kartan dessutom redovisar individinformation.

Karteringsarbetet upplevdes betungande och ansågs ge lite i förhållande till arbetsinsatsen. Karteringen skulle kunna ha gjorts helt maskinellt med hjälp av ett adress-koordinatregister och/eller koordinatvärden för de färdtjänstberättigades adresser i färdtjänstsystemet.

Inledningsvis diskuterades ett flertal olika trafiklösningar i tätorten inklusive linjeomläggningar, vinkområden och möjligheter till linjeavvikelser för att ge närhet till färdtjänstkunderna. Även möjligheter till linjeförkortande bussgator på sikt diskuterades för att ge utrymme för ytterligare linjeavvikelser.

Mot bakgrund av tidigare erfarenheter av vinkområden konstaterades att de skulle kunna skapa oklarheter samt trafiksäkerhetsproblem på grund av parkerade fordon. Vinkområden slopades därför och ytterligare en hållplats på Bandholtzgatan infördes istället för att ge god tillgänglighet.

Även för Träslövsläge diskuterades linjeomläggningar för att öka tillgängligheten.

Linjenätet i Varberg har en stor yttäckning, bl a som följd av att linjestäckningarna tidigare utgjort servicelinjer. Av detta skäl behölls slutligen det ursprungliga linjenätet i Varbergs tätort och kompletterades med en mindre linjeavvikelse till Apelvikhöjd.

Motsvarande resonemang fördes för Tvååker vilket även där resulterade i att de befintliga linjerna 652 och 653 behölls.

För landsbygden öster om Tvååker (Dagsås - Sibbarp) diskuterades omläggning av befintlig linjetrafik (gymnasietrafik), samverkan med skolskjutsar samt helt fri anropsstyrd trafik.

De lösningar som valdes innebar att befintliga skolskjutsturer öppnades för allmänheten. Alla turer som var av intresse kunde dock ej öppnas för allmänheten av kapacitetsskäl eller skulle fordra större fordon och ny upphandling.

Som underlag för diskussionerna om trafiklösningar för Träslövsläge, Tvååker samt Dagsås – Sibbarp användes uppgifter om resande och kostnader från Planetsystemet tillsammans med uppgifter om resande och kostnader för linjetrafiken.

2.4 Nya färdtjänstregler

Före årskiftet 1997/1998 ingick reglerna om rätt till färdtjänst i socialtjänstlagen och utgjorde ett socialt bistånd. Beslut om färdtjänstillstånd som fattats enligt socialtjänstlagen utgör därför sk gynnande beslut som inte kan dras in eller omprövas utan särskilda skäl.

Lagreglerna som följde av Samreutredningens förslag,

- SFS 1997:735 Lag om riksfärdtjänst
- SFS 1997:736 Lag om färdtjänst

innebär att reglerna om färdtjänst flyttades över från socialtjänstlagen till lagarna ovan och jämställdes med en särskild form av kollektivtrafik.

Kommunerna har fortfarande det primära ansvaret för att anordna och tillhandahålla färdtjänst inom kommunen, färdtjänst till andra kommuner och i vissa fall även inom dessa för sina egna kommuninvånare. Kommunen skall också lämna ersättning för riksfärdtjänst. Kommunen kan överlåta hela ansvaret för färdtjänsten till länshuvudmannen.

De ändrade lagreglerna ger ingen grund för att ompröva ett färdtjänstbeslut som beviljats enligt socialtjänstlagen. Har förutsättningarna för beslutet ändrats kan dock beslutet omprövas. De förändrade trafikformer som avsågs införas och möjlighet att utnyttja länstrafikens lågentrëbussar ansågs i detta fall vara tillräckliga förutsättningar för att ompröva tillståndet.

De nya lagreglerna utkom från trycket 1997-10-16 vilket gav kommunerna mycket kort tid att utarbeta nya regler. De nya färdtjänstreglerna utarbetades av socialförvaltningens personal. Kommunens socialnämnd antog de nya färdtjänstreglerna 1997-12 17.

Priset för en färdtjänstresa i Varberg är kollektivtrafikavgiften + 45% tillägg och är zonberoende. Färdtjänsten får utnyttjas mot normal egenavgift:

Söndag – torsdag och helgdagar kl 06.00 – 23.00

Fredag – lördag, julafton och nyårsafton kl 06.00 – 01.30

Övriga tider tillämpas dubbel avgift. Vid fler än 30 enkelresor per månad tillämpas även dubbel avgift. Årsavgiften för färdtjänst är 200 kr. Färdtjänst får ej utnyttjas för sjukresor eller skolresor.

Vid förbeställning av färdtjänstresa kan resenären få transport inom +/- 20 minuter från önskad tid eller inom 50 minuter vid direktbeställning.

Ändrade taxor för färdtjänstresor måste beslutas av kommunfullmäktige vilket inte skulle hinnas med inför planerad försöksstart. Befintlig färd-

tjänstavgift beslöts därför behållas när trafikformen färdtjänst utnyttjades, oavsett vilket typ av färdtjänsttillstånd den färdtjänstberättigade innehar.

De som utnyttjar busstrafiken betraktas som ordinarie kollektivtrafikkunder och får betala kollektivtrafikavgift enligt Hallandstrafikens regler. Därmed erhöles ett enkelt och rättvist system för alla som utnyttjar *trafikformen färdtjänst* respektive *trafikformen kollektivtrafik*.

De nya färdtjänstreglerna innebär i korthet att flera funktionella tillståndsnivåer infördes för att möjliggöra en ökad användning av kollektivtrafiken:

”Kommunens grundsyn

Färdtjänst är särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder. Färdtjänst är en del av kollektivtrafiken och i vissa fall ett komplement. Regler och tillgänglighet bör så långt det är möjligt anpassas till kollektivtrafiken. Färdtjänst kompenserar dock inte brist på allmänna kommunikationer.”

Följande tillståndsnivåer tillämpas:

1. Kollektivtrafik med ledsagare

Kan med hjälp av ledsagare genomföra en resa med allmän kollektivtrafik inklusive eventuella byten. (Ledsagare får medfölja utan kostnad men får ej vara annan färdtjänstresenär).

2A. Anpassad kollektivtrafik

Kollektivtrafiken kommer till hämta/lämnaställe dock högst 150 m från porten.

2B. Anpassad kollektivtrafik adress

Hämtning/lämning sker i anslutning till port dock max 20 meter.

3. Bytesresa

Klara av att genomföra byten (ett eller två byten) mellan kollektivtrafik - kollektivtrafik eller bil – kollektivtrafik.

4. Särskild kollektivtrafik

Måste hämtas inne i bostad.

5. Specialfordon

Måste hämtas inne i bostad och kan ej förflytta sig från rullstol eller har el-rullstol.

6. Specialfordon, bår

Måste färdas liggande.

Olika tillståndsnivåer kan kombineras och även förses med särskilda tilllägg eller funktionskrav beroende på personens funktionshinder.

2.5 Anpassning av datorsystem

Befintliga datorsystem

Varbergs kommun utnyttjar ett datorsystem från Thoreb AB. Systemet körs via telefonförbindelse på en minidator hos Thoreb i Göteborg. Det innehåller uppgifter om skolor, skolskjutshållplatser, skolskjutsrutter, elevdata, elever per tur, skjutsentreprenörer, fordon, fordonskapacitet mm. Indatering av uppgifter görs manuellt via terminal.

Den aktuella datormiljön innebär att möjligheterna till grafisk presentation och samverkan med andra datorsystem är begränsad och/eller fordrar särskilda programmeringsinsatser. Principiellt finns dock inga hinder för samverkan mellan ett system av detta slag och exempelvis system för detaljplanering av linjetrafik.

Hallandstrafiken använder REBUS trafikplanerings- och tidtabellsystem för detaljplanering av den linjelagda kollektivtrafiken. Systemet är ett sk Client - Serversystem som utnyttjar en PC-server med Windows NT operativsystem samt vanliga PC som arbetsstationer via ett kontorsnätverk.

I REBUS lagras all information om den linjelagda trafiken, rutter, tidtabell, ev planerade begränsningar av trafiken, entreprenör mm.

Till REBUS finns ett fristående trafikupplysningssystem, ELMER som svarar på frågor av typen

- Hur kan jag enklast resa mellan hållplats A och hållplats B?

Frågorna kan kompletteras med villkor om när man vill vara framme eller tidigast vill påbörja resan, krav på linjetyp, färdmedel mm. Användaren kan välja vilken information som ska exporteras från Rebus till Elmer.

Även detta system utnyttjar en PC-server. Systemet finns även i en Internetversion som körs på en särskild sk web-server av drifts- och säkerhetsskäl. Vem som helst kan utnyttja detta system via Internet för upplysningar om buss- och tågtider i Hallandstrafiken.

Användaren kan även via Internet skriva ut sk personliga tidtabeller, dvs en av datorn beräknad tidtabell för resor mellan de punkter som användaren angivit, exempelvis hållplatser nära bostaden respektive arbetsplatsen.

Hallandstrafiken använder även PLANET-systemet i sin gemensamma beställnings- och upplysningscentral i Falkenberg. Systemet används för

bokning och samordning av färdtjänstresor i Laholm, Halmstad, Falkenberg och Varbergs kommuner samt sjukresor och kompletteringstrafik i hela länet.

Hallandstrafiken äger PLANET-systemet och ansvarar för all indatering och skötsel av systemet förutom indatering av färdtjänstillstånd som respektive kommun själv ansvarar för. Dessutom handlar Hallandstrafiken upp trafiken på uppdrag av kommunerna och landstinget.

Hallandstrafikens beställningscentral i Falkenberg tar emot färdtjänstbeställningar för Varberg, Falkenberg och Laholms kommuner samt beställning av kompletteringstrafik för hela länet. Dessutom fungerar den som upplysningscentral för hela länet.

Beställningscentralen i Falkenberg är öppen 07-22 helgfri måndag–fredag samt 08-22 övriga dagar. Efter kl 22 sker överkoppling till SOS Alarmering i Halmstad som även ansvarar för bokning av sjukresor dygnet runt. Härutöver förekommer överkopplingar av samtal vissa tider mellan de tre beställningscentralerna i Halland.

PLANET-systemet utnyttjar en Alpha-server med operativsystemet Open VMS. Datorn är placerad i Halmstad. Fast uppkopplade teleledningar används mellan beställningscentralerna och datorn. Telelinjerna har en kommunikationshastighet på 256 kb/s.

Under projektets gång byttes de befintliga terminalerna i Hallandstrafikens beställningscentral ut mot normala PC i samband med omflyttning inom huset och förnyelse av kontorets datormiljö.

Val av samverkansform

Ett förslag till samverkan mellan och anpassning av datorsystem utarbetades inom projektgruppen. Samverkan mellan REBUS, ELMER trafikupplysningssystem och beställningssystemet PLANET prioriterades för att ge operatörerna i beställningscentralen möjlighet att få

- överblick över det totala trafikutbudet och
- hänvisa till kollektivtrafiken samt
- testa en gemensam beställnings- och trafikupplysningsverksamhet.

Två typer av lösningar diskuterades, dels möjligheten att utnyttja en PC vid sidan av terminalen för färdtjänstbokningen, dels en direkt datorsamverkan mellan systemen från en gemensam terminal.

Den senare lösningen valdes bl a med hänsyn till att den ansågs ge en väsentligt bättre arbetsmiljö för operatörerna, regelbundet utnyttjande samt tillförlitligare resultat och samordning.

Genomförande

En kravspecifikation samt en detaljerad specifikation togs fram av en arbetsgrupp bestående av projektledaren, personer från Hallandstrafiken, Planit AB och Forsler&Stjerna Konsult AB.

Planetsystemet kompletterades med möjlighet att välja för vilka koder för färdtjänsttillstånden som fråga skall skickas till Elmer samt möjlighet att lägga in uppgift om hållplatser som kan nå inom 150 m från adressen. Även aliasnamn som Kvantum, Kurtinen m fl kan användas.

VCOM, en kommunikationsprogramvara som utvecklats av Volvo för kommunikation mellan olika datorsystem oberoende av operativsystem, utnyttjas för kommunikation mellan Planet-systemets Alpha-server med Open VMS som operativsystem och Elmer-servern med Pentium-processor och Windows NT Server som operativsystem.

När operatören slår in uppgifter om en person som fått färdtjänst med kollektivtrafik sänder Planet omgående en fråga till Elmer om vilka resmöjligheter som finns vid den aktuella tidpunkten mellan de hållplatser som finns inom 150 m från de aktuella adresserna.

Upp till 5 från-hållplatser och 5 till-hållplatser kan förekomma. Elmer svarar med de tio bästa resorna den kan hitta. Anledningen till detta är att operatören ska kunna upplysa om resor som exempelvis inte är snabbast men som kan innebära andra fördelar för kunden, exempelvis att slippa byta (även om kunden i sig förutsatts kunna detta).

Planetsystemet redovisar en sammanfattning av samtliga resmöjligheter på operatörens bildskärm. Möjlighet finns att få en detaljspecifikation av varje resa inklusive var eventuella byten förutsätts ske och vid vilka tidpunkter.

Alla anslutna Planetterminaler kan utnyttja Planet-Elmer för trafikupplysning. Användbarheten begränsas för närvarande av att adress-hållplats endast har lagts in för pilotområdet.

Inkodning av adress - hållplatser

Inkodningen av hållplatser inom 150 m från respektive adress gjordes manuellt från kommunens adresskarta. Endast adresser inom pilotområdet (och där det går lågentréfordon) har kodats.

Kodningsarbetet var relativt resurskrävande. Möjlighet att utnyttja data från andra register är önskvärt för att kunna använda systemet för hela kommunen, angränsande kommuner och länet inklusive sjukresor.

3 PILOTSTUDIEN

3.1 Trafiklösningar för pilotstudieområdet

Samtliga linjer i Varbergs tätort samt linje 652 trafikeras med lågentréfordon. De trafiklösningar som användes under pilotstudien är i korthet:

Södra delen av Varbergs tätort, se karta 2.2

Befintliga linjer 8 och 11 utnyttjas. Linjerna utgörs av två enkelriktade, samverkande slingor. Linjerna ger förbindelse med dagcentral, vårdcentral, järnvägsstationen och centrum. Linjerna kompletterades med en extra hållplats i Bandholtzgatan.

Slingorna övergår i de enkelriktade slingorna 3 och 4 som ger kontakt med sjukhuset och tätortens norra och östra del utan byte av fordon.

Linjeavvikelse till Apelvikhöjd (dagcentral, särskilt boende) infördes. Linjeavvikelse för hämtning ska förbeställas senast 30 minuter före avgång hos Hallandstrafikens beställningscentral. Beställningscentralen faxar begäran om linjeavvikelse till entreprenören senast 10 minuter före avgång.

Begäran om linjeavvikelse till Apelvikhöjd för avstigning kan även göras när man går ombord på bussen.

Träslövläge

Befintlig tätortslinje 1 med lågentréfordon utnyttjas utan förändring.

Tvååker, Himle, se karta 2.1 och 2.3

Befintliga linjer 652 (och 653) med lågentrébussar utnyttjas utan förändring.

Storegården, Sannagården

Anslutning till och från Storegården och Sannagården i Tvååker (vårdcentral, särskilt boende) med färdtjänstfordon upphandlades av Tvååkers taxi för tre utvalda turer i varje riktning på linje 652. Passning sker för hållplatserna vid Medborgargatan.

Förbeställning måste göras 30 minuter i förväg hos Hallandstrafikens beställningscentral för resa från Storegården eller Sannagården. För hemresa från Medborgargatan fordras ingen förbeställning.

Himle - Dagsåsområdet

Befintliga skolturer och kompletterande turer onsdag och lördag på linje 660 behövs.

Ytterligare tre skolskjutsturer till respektive från Tvååker med anslutning till linje 652 öppnades för allmänheten. Två turer passar till avgång kl 07.30 på linje 652 från Tvååker till Varberg. Linje 652 angör sjukhuset i Varberg 07.43 och järnvägsstationen kl 07.55.

Den tredje turen passar för hemresa från Varberg kl 14.15 med linje 652 som ankommer 14.40 till Medborgargatan i Tvååker. Skolskjutturen avgår 15.09 från Tvååker måndag – torsdag. Fredagar går turen kl 14.09 varför hemresa från Varberg måste ske redan kl 13.00. Ingen förbeställning krävs.

Resmöjligheterna på linje 660 onsdag och lördag kompletterades med möjlighet att måndag, tisdag och torsdag beställa ytterligare en anropsstyrd resa till Tvååker för byte till linje 652 mellan kl 10 och 12 samt en hemresa från Tvååker mellan kl 12 och 14. Om färdtjänst- eller sjukresa redan är beställd i dessa intervall samordnas resan med dessa och vice versa.

Avgiftsupptag, taxor

De aktuella skolskjutsturerna körs redan idag med fordon som har biljettmaskiner för linjetrafik. Anropsstyrd trafik utförs av fordon som är engagerade för färdtjänst, sjukresor och kompletteringstrafik och har därmed möjligheter att ta emot beställningar och debitera för kompletteringstrafik.

3.2 Omklassade färdtjänstillstånd

Omprovningen av färdtjänstillstånden genomfördes av kommunens färdtjänsthandläggare. För att hinna med både nya tillstånd och omprovningen inom pilotområdet projektanställdes ytterligare en person under 4,5 månader. Nya tillstånd prövades i första hand, därefter genomfördes successivt omprovning av gällande tillstånd i försöksområdet.

Vid tillståndsgivningen görs alltid hembesök. Vid detta klarläggs de individuella och praktiska förutsättningarna för att kunna utnyttja kollektivtrafiken. För de som tilldelades någon form av kollektivtrafik i sitt tillstånd gjordes en noggrann genomgång av de nya färdtjänstreglerna, förutsättningarna och möjligheter att utnyttja kollektivtrafiken.

Färdtjänsthandläggaren lägger in tillstånden direkt i Planet via terminal efter hembesöket. Samma dag översänds informationsmaterial från Hallandstrafiken tillsammans med ett personligt värdekort på 200 kr (magnetkort giltigt i kollektivtrafiken) för de som fått tillståndsnivå 1 eller 2A.

I Varberg och kommuner som använder Planet behövs ej särskild färdtjänstlegitimation. Personer som fick rätt att ta med ledsagare i kollektivtrafiken försågs därför med ett särskilt bevis från Hallandstrafiken som ska visas för föraren.

I Södra hemtjänstdistriktet finns 496 färdtjänstberättigade personer samt 182 st i Himledalen/Tvååkers hemtjänstdistrikt, sammanlagt 678 st (årsskiftet 98/99).

Antalet nya och omprövade färdtjänstillstånd i båda distrikten var 406 st vid utgången av 1998 varav 285 (70%) avser omprövade tillstånd och 121 (30%) tillstånd för personer som fått färdtjänst första gången. Av statistiska skäl har 4 personer för vilka helt kompletta uppgifter saknats tagits bort från redovisningen nedan.

	Alla Kompletta		Södra Distriktet		Himledalen/Tvååker	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Personer	402	100%	333	100%	69	100%
varav Män	123	31%	93	28%	30	43%
Kv	279	69%	240	72%	39	57%
Födda (medeltal)	Ca 1920		Ca 1920		Ca 1920	
Färdtjänst före 1998	284	71%	246	74%	38	55%
Färdtjänst 1998	118	29%	87	26%	31	45%

Tabell 3.1

Nya och omprövade färdtjänstillstånd i pilotområdet (procentvärden beräknade kolumnvis)

Södra distriktet har flest färdtjänstresenärer i pilotområdet (83%). Genomsnittsåldern i de två distrikten är densamma. Hälften av färdtjänstresenärerna är födda 1917 eller tidigare i Södra distriktet. Männen, knappt en tredjedel, är ca två år yngre än kvinnorna i genomsnitt.

I Himledalen/Tvååker är medianåldern ett år lägre än i Södra. Andelen nya tillstånd under 1998 (45%) är högre än i Södra.

Fördelningen på olika tillståndsnivåer är likartad i de två områdena och ansluter väl till genomsnittet för de båda områdena tillsammans.

	Alla kompletta svar		Södra distriktet		Himledalen/Tvååker	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Antal tillstånd	402	100%	333	100%	69	100%
varav nivå 2A m fl	103	26%	87	21%	16	23%
nivå 2B m fl	194	48%	164	40%	30	43%
<i>De vanligaste Kombinationerna:</i>						
Enbart 2B	112	28%	89	22%	23	33%
Komb 2A+3	72	18%	60	15%	12	17%
Komb 2B+3	69	17%	62	15%	7	10%
Enbart 2A	22	6%	18	4%	4	6%
Komb 1+4	22	3%	6	2%	7	5%

Tabell 3.2

Fördelning på olika tillståndsnivåer och kombinationer (procentvärden beräknade kolumnvis)

De färdtjänstberättigade kan ha flera tillståndsnivåer beroende på deras förutsättningar. Typ 2B, dvs personen kan själv ta sig ut ur bostaden om denne blir hämtad vid porten, dominerar och utgör knappt hälften av tillstånden.

Endast ca en fjärdedel har nivå 2A, dvs har bedömts kunna ta sig till hållplats om den finns inom 150 m. En relativt stor andel av dessa, ca två tredjedelar, har bedömts kunna klara en normal bytesresa i kollektivtrafiken (1-2 byten).

De som bedömts kunna utnyttja kollektivtrafiken på egen hand (2A eller 2B), förutsatt att de kan ta sig till hållplatsen eller blir hämtade vid porten, utgör sammanlagt ca 70%.

Förhållandevis få har kombinationer med nivå 1, dvs möjlighet att ta en ledsagare med sig på bussen.

Färdtjänstlagen reglerar rätten till ledsagare vid färdtjänstresa. Innebörden av ledsagarbegreppet är att personen behöver direkt hjälp för att kunna genomföra resan, exempelvis hjälp med att hålla upp huvudet.

Enligt kommunens regler har färdtjänstresenär dock rätt att ta med en medresenär i färdtjänstfordonet i mån av plats. Denne betalar då normal färdtjänstavgift.

I kollektivtrafiken är kapacitetsproblemen oftast små med undantag för några få turer i rusningstid vilket ger möjlighet att vara relativt generös med att ta med en ledsagare utan kostnad för att underlätta en kollektivtrafikresa.

En möjlighet är att skilja på begreppet ledsagare (medhjälpare av fysiologiska och andra skäl) vid färdtjänstresa respektive följeslagare vid resa i kollektivtrafiken.

3.3 Samverkan datorsystem

Den i avsnitt 2.4 beskrivna modellen för samverkan mellan Rebus, Elmer och Planetsystemet har tillämpats under hela pilotstudien.

Informationen i Hallandstrafikens planeringssystem Rebus kompletterades med uppgifter om de skolskjutsar som öppnats för allmänheten i Sibbarp och Dagsåsområdet.

Överföringen till den Elmerserver som används tillsammans med Planetsystemet gjordes med standardrutinerna i Rebus för export till Elmer.

Efter en kortare testperiod på någon vecka har både Elmer och Planet inklusive kommunikationen dem emellan körts i full drift under hela pilotstudien.

3.4 Information, genomförande

Socialförvaltningen skickade ut en folder till de färdtjänstberättigade om de nya lagreglerna och färdtjänstreglerna i Varbergs kommun. Information lämnades även vid de regelbundna träffar som socialförvaltningen har med Kommunala Handikapprådet respektive Pensionärsrådet. Information lämnades även via referensgruppen till pensionärs- och handikapporganisationerna.

Hallandstrafiken utarbetade även en fyrsidig informationsbroschyr som informerade om de ändrade lagreglerna från 1998-01-01 samt om pilotprojektet.

De färdtjänstberättigade informerades även om de nya färdtjänstreglerna och trafiklösningarna i samband med omprövningen av deras färdtjänsttillstånd.

De som bedömdes kunna utnyttja kollektivtrafiken (tillståndsnivå 1 eller 2A) fick även informationsbladet Välkommen till Hallandstrafiken, ev ledsagarkort, tidtabeller och Hallandskortet (färdbevis giltigt i Hallands-

trafiken) laddat med 200 kr. Detta skickades omgående till de färdtjänstberättigade från Hallandstrafiken samma dag som Hallandstrafiken fick kännedom om det nya tillståndet.

Två informationsmöten om de nya trafiklösningarna ordnades även vid Södertulls och Apelvikshöjds dagcentraler strax före den praktiska försöksstarten. Även lågentrébussarna visades och de funktionshindrade fick pröva på att ta sig i och ur bussen. Lokaltidningarna var även inbjudna men endast en mindre notis skrevs i Hallands Nyheter om projektet.

En folder i A5-format om trafiklösningarna för Himle-Tvååkerområdet distribuerades till hushållen i området. För anslutningen mellan linje 652 Sannagården och Storegården respektive linjeavvikelse till Apelvikshöjd sattes anslag upp på anslagstavlorna i entréerna.

Information lämnades även om pilotstudieprojektet i KFBs monter på SLTFs persontrafikdagar i Göteborg på försommaren 1998. Två plancher samt ett informationsblad i A4 togs fram för detta ändamål.

En förnyad informationsinsats till allmänheten och hushållen i pilotområdet planerades efter sommaren men blev ej genomförd av tidsbrist.

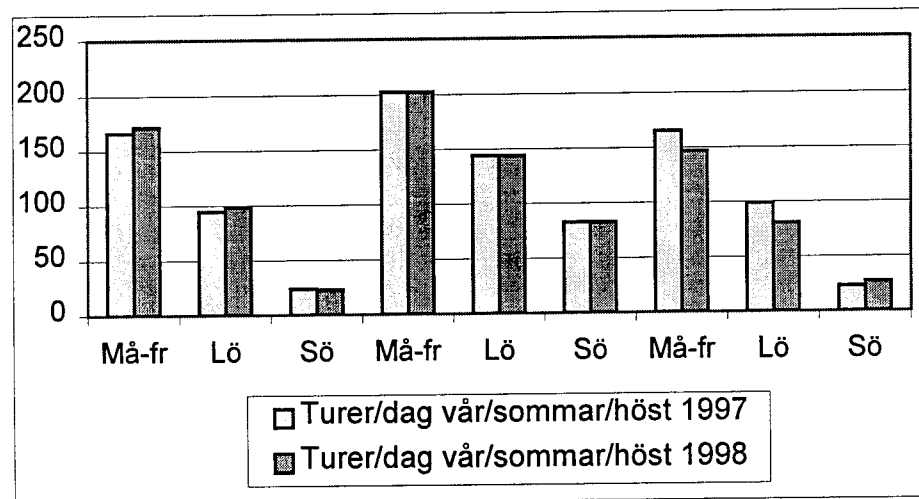
4 EFFEKTER, ERFARENHETER

4.1 Förändrat resande, kostnader

Turutbud och resande i tätorts- och landsbygdstrafiken 1997 och 1998 finns sammanställt i bilaga 2.

Tätortstrafiken

Det totala turutbudet i tätortstrafiken i Varberg har reducerats med ca 11% under måndag - fredag, 18% under lördag men ökats med ca 17% under söndagar mellan åren 1997 och 1998.



Figur 4.1 Turutbud i tätortstrafiken i Varberg 1997 respektive 1998

Resandet i tätortstrafiken i Varberg har ökat med 6% mellan 1997 och 1998. Årsvariationen i resandet är relativt lika. Ökningen av resandet har främst skett under mars samt från juni och året ut med en svacka under september – oktober 1998.

De linjer som primärt berörs av pilotstudien är

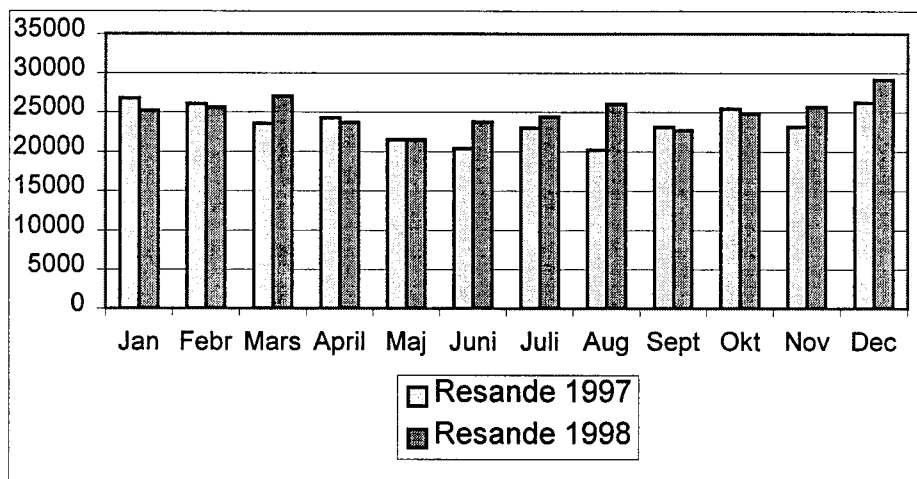
- Linje 1, Varberg – Träslövsläge
- Linje 8+11 i södra delen av Varbergs tätort (enkelriktade slingor som kompletterar varandra)

Linje 3+4 berörs indirekt eftersom dessa linjeslingor är en fortsättning av slingorna 8+11 och bl a passerar förbi lasarettet.

Resandet på linje 1 visar nästan genomgående mindre ökning eller större minskning än genomsnittet. Turutbudet är oförändrat.

Linje 8+11 visar däremot nästan genomgående större eller lika stor ökning som genomsnittet. Två turer har flyttats från lördagen till söndagen.

Linje 3+4 visar en klart större procentuell ökning under årets alla månader än genomsnittet för tätortstrafiken. Antalet turer har minskats med en per dag måndag – lördag (5 per vecka).



Figur 4.2 Resande med tätortslinjerna i Varberg 1997 och 1998

Någon generell slutsats om färdtjänstresandet påverkat totalresandet kan inte dras av den enkla analysen ovan. Resandet kan även ha påverkats av ändrat skol- och arbetsresande m fl faktorer.

Försiktigtvis kan dock sägas att resandet verkar ha ökat mer (mindre tillbakagång) på de linjer i tätortstrafiken som berörts av pilotstudien och till vilket ett ökat färdtjänstresande kan ha bidragit till en mindre del.

Linjeavvikelser

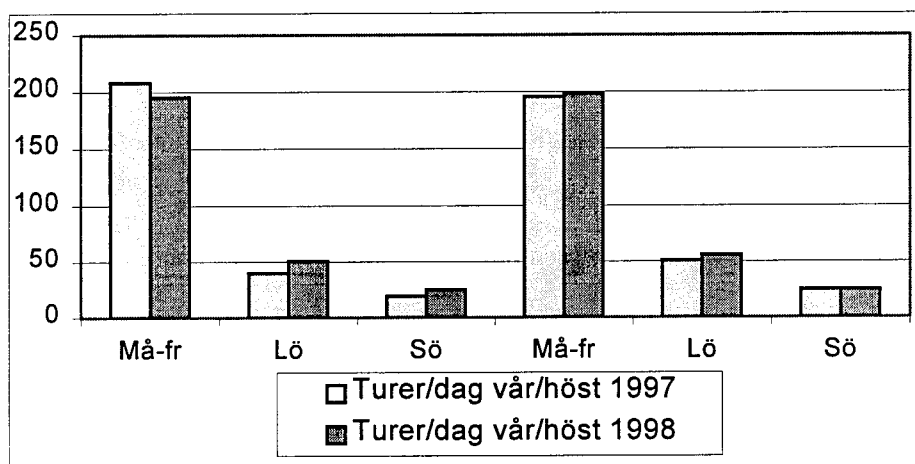
Linjeavvikelser till Apelvikshöjd har endast utnyttjats vid ett begränsat antal tillfällen. Förbeställning för hämtning har endast skett 2-3 gånger. Avvikelse för att lämna personer vid Apelvikshöjd (beställning ombord) har endast skett vid något tillfälle.

Det låga utnyttjandet av denna service beror sannolikt på att hållplatsen trots allt ligger nära huvudentrén. Det är lika enkelt att ta sig ner till hållplatsen som att komma ihåg att ringa och förbeställa en timme i förväg.

I sig borde man vara mer intresserad av att bli skjutsad upp till entrén men det fordrar att man säger till föraren vilket även det sannolikt upplevs som extra besvär. (Busslinjen har tidigare angjort entrén för Apelvikshöjd. Hållplatsen drogs in på grund av litet resande.)

Landsbygdstrafiken

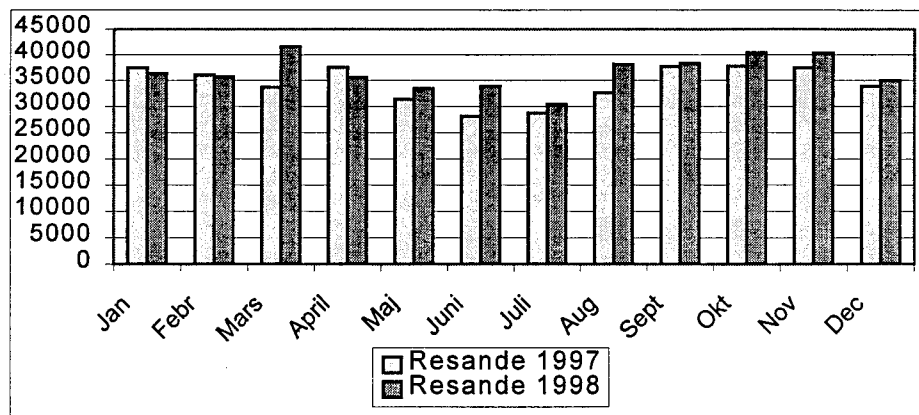
Det totala turutbudet har minskats med 6% mellan 1997 och 1998. En påtaglig omläggning och minskning av turutbudet gjordes för linje 652 efter sommaren 1997.



Figur 4.3

Turutbud på landsbygdslinjerna i Varbergs kommun 1997 och 1998

På landsbygden har resandet ökat med 6% mellan 1997 och 1998 för såväl linjer som berör Varbergs kommun som länet som helhet, se bilaga 2.



Figur 4.4

Resande med landsbygdslinjerna i Varbergs kommun 1997 och 1998

Ökningen för linje 652 och 653 som berörs av pilotstudien ligger stadigt över genomsnittet varje månad. Totalökningen för 1998 är ca 26% jämfört med 1997.

Förändringen för linje 652 och 653 beror med stor sannolikhet på linjeomläggningarna och de nya fordonen på linje 652 som infördes 9 juni 1997. Vid introduktionen av lågentréfordonen på linje 652 fick färdtjänstberättigade åka gratis de första 6 veckorna. Antalet färdtjänstresenärer var då ca 18 per dag i genomsnitt.

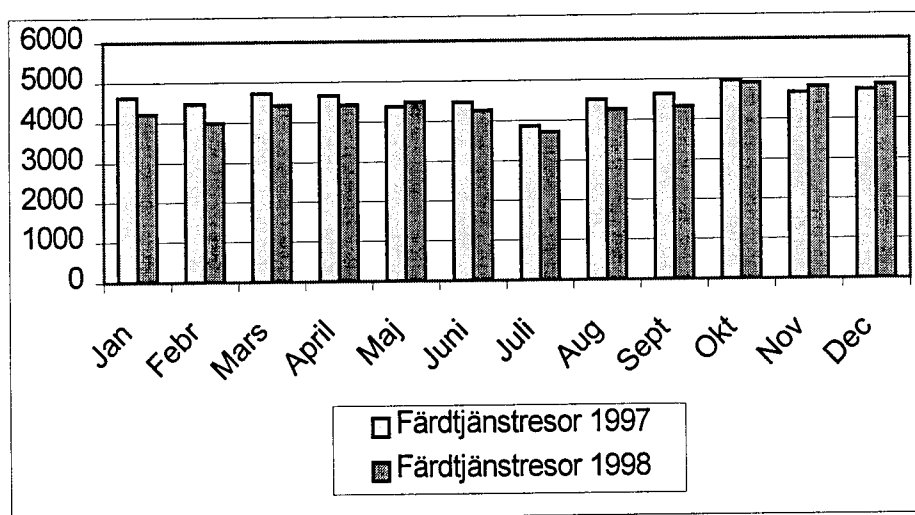
Anslutningen mellan linje 652 i Tvååker och Storegården (särskilt boende, vårdcentral, apotek, områdeskontor) och Sannagården (dagcentral) har ej utnyttjats. Sannolikt beror det på kombinationen otillräcklig information, förbeställning och lågt resbehov. Personerna på Storegården är förhållandevis svaga och får snarare besök av bilburna släktingar och vänner än att de reser själva.

Skolskjutstureorna som öppnades för allmänheten i Sibbarps och Dagsåsområdet har utnyttjats av 4-7 elever per vecka under skolmånaderna. Det är dock främst elever med gymnasiekort som använt dessa turer och som troligtvis åkt med dem även tidigare.

Skolskjutstureorna har dock inte anpassats särskilt till allmänhetens resbehov vad avser tidsläge eller sträckning.

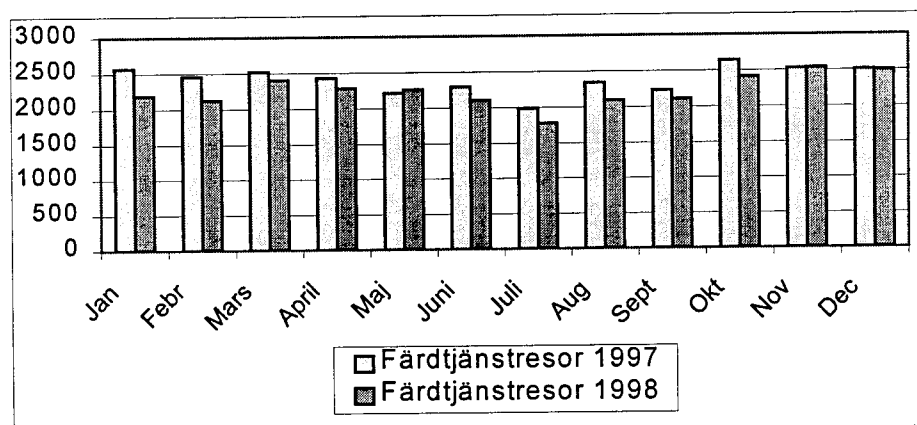
Färdtjänst

Färdtjänstresandet minskade med 4% (1986 resor) i Varbergs kommun mellan 1997 och 1998. I länet har färdtjänstresandet dock ökat med 2%, se bilaga 3.



Figur 4.5 Färdtjänstresor i Varbergs kommun 1997 och 1998

Antalet färdtjänstresor (med färdtjänstfordon) i pilotområdet har under 1998 minskat med 7% (1910 resor) jämfört med 1997.



Figur 4.6 Färdtjänstresor i pilotstudieområdet

Totalt har antalet färdtjänstresor i pilotområdet under maj - december 1998 minskat med drygt 900 resor (7%) jämfört med samma period 1997.

Motsvarande värde för kommunen som helhet (inklusive minskningen i pilotområdet) var 600 resor, dvs färdtjänstresandet har i praktiken ökat med ca 300 resor (2%) i övriga delar av kommunen.

I november inträffade en oväntad köldknäpp med snö varvid man var generös med separata fordon för färdtjänst istället för att anvisa till buss. Exklusive november är den totala minskningen i försöksområdet drygt 10%.

Observationsperioden är kort (8 månader) och det är inte självklart att hela minskningen i pilotområdet beror på ökat bussresande. Det har dock sannolikt bidragit till väsentlig del, se resande med värdekort nedan.

Resande med utdelade värdekort

Ett värdekort delades ut till dem som fått färdtjänststillstånd som förutsatts kunna använda någon form av kollektivtrafik (1 eller 2A). Värdekortet var laddat med 200 kr vilket motsvarar ca 20 enkelresor i tätortstrafiken.

Totalt delades 168 st värdekort ut t o m 980930. Av de utdelade korten har ca 34% använts t o m 981013.

En uppföljning för de som gjort minst 5 färdtjänstresor 980420 – 980930 (sedan försöksperioden startade) visade att

- 25 st hade ej hållplats inom 150 m från bostaden
- 6 st hade inte sin målpunkt inom 150 från hållplats
- 1 person hade behov att åka sent om kvällarna
- 13 personer kunde inte åka p g a bytesbehov

6 personer hade bedömts kunna utnyttja kollektivtrafiken men tilltvingat sig taxi. Sådana fall har återförts till färdtjänsthandläggarna för förnyad prövning.

För ca hälften av de oanvända korten finns således en naturlig förklaring till varför de ej använts. Övriga kort tillhör resenärer som utnyttjar färdtjänsten (och kollektivtrafiken) mycket lite (mindre än 5 resor på 5 månader).

Under perioden 980420 (försöksstart) – 981231 genomfördes totalt 4742 resor av de som utnyttjar sina kort varav 2024 (42%) var resor med buss.

Jämfört med samma period 1997 har dessa färdtjänstresenärer ökat sitt totalresande med ca 5% vilket är naturligt med hänsyn till att de stimulerats till att resa av värdekortet men även för att resandet blivit billigare (färdtjänstavgift = kollektivtrafikavgift + 45%).

Värdena antyder att dessa resenärers faktiska mobilitet snarare har ökat än minskat.

Kostnader färdtjänstresor

Kostnaderna för färdtjänstresor för pilotområdet, kommunen och länet månadsvis under 1997 och 1998 finns sammanställda i bilaga 3.

	1997	1998	Förändring
Pilotområdet	2,51 Mkr	2,31 Mkr	- 8 %
varav egenavgifter	0,55 Mkr	0,49 Mkr	-10%
Kommunen totalt	5,06 Mkr	5,96 Mkr	- 3 %
varav egenavgifter	1,10 Mkr	1,05 Mkr	- 4 %
Länet	26,85 Mkr	27,28 Mkr	2 %
varav egenavgifter	5,06 Mkr	4,67 Mkr	- 8 %

Tabell 4.1

Färdtjänstkostnader 1997 och 1998 samt förändringar (konsumентpris-nivå, moms ingår)

Kostnadsutvecklingen månadsvis samt skillnaderna mellan åren följer samma mönster som resandevariationerna. Det ändrade resandet är den dominerande förklaringen till de förändrade kostnaderna eftersom avtalet med taxientreprenörerna var oförändrat fram till december 1998.

Färdtjänstkostnaderna för pilotområdet har minskat med knappt 200 000 kr (8%) och i praktiken med samma belopp för hela kommunen (3%) inklusive pilotområdet. I länet har färdtjänstkostnaden ökat med 2% (knappt 450 000 kr).

Även kostnaden per resa har minskat något, se tabell 4.2. Observera att jämförelser bara kan göras mellan åren, ej mellan de olika områdena eftersom geografiska förutsättningar och avgiftsnivåer skiljer.

	1997	1998	Förändring
Pilotområdet	87,30 kr	86,07 kr	-1,4 %
varav egenavgift	19,00 kr	18,34 kr	-3,5 %
Kommunen totalt	112,70 kr	113,17 kr	0,4 %
varav egenavgift	20,08 kr	20,00 kr	- 0,4 %
Länet	100,47 kr	100,34 kr	-0,1 %
varav egenavgift	18,95 kr	17,16 kr	- 9,4 %

Tabell 4.2 *Kostnad per färdtjänstresa 1997 och 1998 samt förändringar*

Sjukresor

Antalet sjukresor 1997 och 1998 med landstingets sjukreselinjer samt resor med särskilt kontrakterade fordon framgår av bilaga 4. (Härutöver kan resor förekomma med egen bil eller allmänna kommunikationer som även ersätts enligt sjukresebestämmelserna).

Under 1997 åkte 21300 resenärer med landstingets sjukreselinjer i Halland. Antalet resor 1998 var 20900. Andelen patienter var 86% båda åren.

Resandet med sjukreselinjerna utgjorde 13% av totala antalet sjukresor med kontrakterade fordon. Sjukreselinjerna transporterar även drygt 2000 försändelser med prover, medicin mm mellan sjukhusen och vårdcentralerna per år.

Sammanlagt gjorde Varbergsborna drygt 18500 beställda sjukresor med kontrakterade fordon (företrädesvis taxifordon) under 1997. Antalet sjukresor under 1998 minskade (2%) under 1998 till knappt 18200 resor. Antalet sjukresor i hela länet var ca 144 000 respektive 146 000 (+ 1%). Antalet sjukresor med kontrakterade fordon i Varberg motsvarar 1/3 av antalet färdtjänstresor. För hela länet motsvarar sjukresandet drygt 50% av antalet färdtjänstresor. De utgör därför en icke försumbar samordningsvolym för beställningscentralerna.

4.2 Beställningscentral, datorsystem

Datorsystemen

Driftsäkerheten hos datorsystemen har varit mycket hög. Driftsavbrott har endast förekommit på grund av strömavbrott för Elmer-servern som betjänar frågor från Planet (bokningssystemet). Elmer-servern bootar om automatiskt efter strömavbrott men fordrar en manuell inloggning.

Den praktiska datorlösningen är i detta fall beroende av kommunikationen mellan datorerna i Falkenberg och Halmstad. Även den har fungerat mycket väl. Svarstiderna vid frågor från Planetsystemet till Elmer upplevs vara momentana. Frågor skickas endast för personer som har tillstånd 1 eller 2A.

Personalens erfarenheter

Efterhand som personer som kunnat åka kollektivt blivit hänvisade till busstrafiken har påringningar från denna kategori successivt minskat. Förklaringen är troligtvis att man lärt sig tidtabellen och insett att det inte är meningsfullt att ringa om man lika gärna kan utnyttja bussen.

Efter ett par månader kvarstod därför ett fåtal samtal från personer som inte ansåg sig kunna eller ogärna ville acceptera att åka buss. Det medförde i sin tur att personalen upplevde att hänvisningen till kollektivtrafiken blev jobbigare att hantera.

De som anser sig ej kunna åka buss eller ha rätt till taxi har dock regelmässigt hänvisats till sin färdtjänsthandläggare för eventuell omprovning av tillståndet.

Beställningscentral, information

Vid enkäten till färdtjänstresenärerna (se nedan) ställdes frågan
Får Du den information Du behöver om resan av beställningscentralen?

90-96% av personerna i enkäten svarade ja vilket får tolkas som att man är mycket nöjda med den service beställningscentralen ger.

4.3 Enkät färdtjänstresenärer

Uppläggning, genomförande

En telefonenkät genomfördes i december 1998 för att klarlägga hur de färdtjänstberättigade som fått förändrade resvillkor upplevt förändringen.

100 personer i pilotområdet med tillstånd enligt nivå 2A (kan åka kollektivt om hållplats finns inom 150 m) valdes ut. Därutöver valdes ytterligare 100 personer med tillstånd enligt 2B (kan åka kollektivt om de blir hämtade vid porten) ut som kontrollgrupp.

Motivet för att välja personer med tillstånd 2B som kontrollgrupp var dels att omklassning av färdtjänstillstånd endast till mindre del genomförts i andra delar av kommunen, dels svårigheterna att hålla andra parametrar likvärdiga.

De som fått tillstånd 2B har bedömts kunna klara sig i kollektivtrafiken men i praktiken ej uppmanats åka buss eftersom busstrafik som hämtar vid porten ej funnits i pilotområdet. De har därför bedömts ha en likvärdig situation som gruppen 2A med undantag för att de ej hänvisats till kollektivtrafiken.

Ett förberedelsebrev sändes ut ca en vecka före enkäten. I detta informerades de utvalda om enkätens syfte, att de skulle bli uppringda, att enskilda svar ej skulle röjas för varken Hallandstrafiken eller kommunen. Som tack för genomförd intervju utlovades en Trisslott per post.

Bakgrundsuppgifter om födelseår, kön och färdtjänstillstånd noterades före uppringningen. Frågor ställdes om eventuella hjälpmedel, resvanor samt upplevd standard, komfort och service i samband med resa med färdtjänstfordon respektive bussar.

Jämförelse mellan urvalsgrupperna

Totalt genomfördes 88 enkäter för "Eventuella bussåkare" (grupp 2A) samt 80 st enkäter till "Icke bussåkare" (grupp 2B).

Enkätmaterialen innehåller 145 användbara svar från personer med tillståndstyp 1, 2A eller 2B. Tjugotre enkäter har sorterats bort på grund av ofullständiga bakgrundsuppgifter. Merparten av dessa har saknat uppgift om tillståndsklass 2A eller 2B eller annan kombination.

Grupperna 2A respektive 2B är relativt likvärdiga med avseende på ålder, könsfördelning och fördelning på kombinationer av tillståndsnivåer. Det finns därför ingen anledning att anta att enkätresultatet skulle ha snedvridits av urvalet i detta avseende.

Eventuella skillnader mellan de två distrikten har inte kontrollerats eftersom distriktstillhörighet inte insamlats.

	Alla med 1, 2A eller 2B		Alla med tillstånd 2A		Alla med Tillstånd 2B	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
<i>Antal enkätsvar</i>	145		72		71	
varav män	35	24%	16	22%	18	25%
Varav kvinnor	110	76%	56	78%	53	75%
<i>Användning av hjälpmedel:</i>						
Inget	43	30%	20	28%	20	28%
Käpp, kryckor	32	22%	18	25%	16	23%
Rullator	61	42%	31	43%	29	41%
Rullstol	8	6%	2	3%	6	8%
<i>Födda år (medelvärde)</i>	Ca 1917		Ca 1917		Ca 1917	
<i>Färdtjänst år (medelvärde)</i>	Ca 1993		Ca 1994		Ca 1994	

Tabell 4.3

Fördelning av enkätsvaren på kön, användning av hjälpmedel och ålder för respektive grupp. Procentuell fördelning inom respektive grupp.

De enkätsvar som använts och redovisas nedan innebär ett urval på 70 % (72 st) av de som fått tillstånd av typ 2A i pilotområdet. Av de som fått tillstånd enligt 2B eller fler är urvalet 37 % (71 st).

De två populationerna, grupp 2A respektive grupp 2B är mycket lika varandra. Totalantalet svar är litet men inget i materialet ger anledning att anta att någon delaspekt skulle ha gynnats eller missgynnats.

Genomsnittsåldern i de två populationerna är ca 81 år, ca tre år högre än genomsnittsåldern för samtliga med färdtjänsttillstånd i pilotområdet. Ca 30% använder inte något hjälpmedel alls medan en fjärdedel använder käpp eller kryckor. Drygt 40% använder rullator medan endast ca 6 % använder rullstol av de som bedömts kunna åka buss.

Det sistnämnda resultatet är värt att notera. Om det är representativt för kommunen som helhet är behovet av särskilda platser för rullstolar inklusive fastspänningsanordningar litet i lågtrébussarna jämfört med behovet av utrymme för rullatorer i anslutning till sittplats.

En annan konsekvens är att påstigningstiden vid hållplats kan behöva ökas för hållplatser med stor andel färdtjänstresenärer eftersom längre påstigningstid fordras för personer med rullator, dels för att komma på eller av fordonet men även för förflyttningen inuti fordonet.

	Alla med 1, 2A eller 2B		Alla med tillstånd 2A		Alla med tillstånd 2B	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
<i>Antal tillstånd</i>						
Totalt	145	100%				
Nivå 2A eller fler	72	50%	72	50%	4	3%
Nivå 2B eller fler	71	49%	4	3%	71	49%
<i>Den vanligaste kombinationen av tillstånd:</i>						
Komb 2A+3	45	31%	45	31%		
Enbart 2B	36	25%			36	25%
Komb 2B+3	19	13%			19	13%
Enbart 2A	15	10%	15	10%		

Tabell 4.4

Enkätsvarens fördelning på färdtjänstnivåer. Procentvärdena avser andel av totala antalet tillstånd.

Enkät svar - resmönster, resbehov

I genomsnitt anger 46% av de tillfrågade att de reser oförändrat jämfört med ett halvår tidigare (före pilotstudien). 41% anger att de reser mindre och 6 % anger att de reser mer än förut.

I gruppen 2A (de som kan ha blivit hänvisade till att åka buss) anger lika många att de rest oförändrat som de som anser att de åker mindre (44%, 32 st).

I gruppen 2B (de som skulle kunnat åka buss men ej blivit hänvisade till busstrafiken) anger 48% (34 st) att de rest oförändrat och 38% att de rest mindre. Andelen som anger att de rest mer än tidigare är oförändrat 6% i samtliga grupper.

Materialet är litet men antyder att viss dämpning av resandet i grupp 2A kan ha förekommit. Mönstret är dock inte tydligt om man jämför med svarsfördelningen i grupp 2B. De som (kunnat) utnyttja värdekortet verkar dock ha rest mer än tidigare, se avsnitt 4.1 ovan.

Utnyttjandet av färdtjänsten (resa med färdtjänstfordon) är påtagligt lika för grupperna. 76% av grupp 2A och 77% av grupp 2B (78% av samtliga 1+2A+2B) anger att de åkt färdtjänst de senaste 6 månaderna.

För de som angett att de åkt buss de senaste 6 månaderna är naturligtvis skillnaden tydlig. Mer än hälften, 54% av de som kunnat och blivit anvisade att åka buss (grupp 2A) anger att de åkt buss. Endast 20% (14 st) av grupp 2B har åkt buss. Genomsnittet för samtliga (1+2A+2B) är 37%.

Som svar på frågan

Tycker Du att busstrafiken räcker till för Dina vanligaste resbehov?
svarade 44% i grupp 2A ”Ja, i stort sett” och 56% nej.

Det är värt att notera att nästan hälften i denna grupp svarade ja eftersom de faktiskt ställts inför att bli hänvisade till busstrafiken. I gruppen 2B har däremot 23% svarat ja och 77% svarat nej.

Frågan avsåg belysa hur man uppfattar att kollektivtrafikens turutbud och linjesträckningar motsvarar de vardagliga resbehoven. Svaren för den sistnämnda gruppen kan ha påverkats av att man kopplat frågan till sin personliga situation (möjlighet att ta sig till hållplatsen mm). Någon särskild analys av detta har dock inte utförts.

Upplevd standard vid buss- respektive färdtjänstresa

Nedan redovisas endast svar från de som angett att de åkt buss (53 st) respektive färdtjänst (113 st) de senaste 6 månaderna. Enkätresultatet är mycket likartat för de två grupperna vad avser resa med färdtjänstfordon. För resa med buss kan resultaten för grupp 2B sägas vara mindre positiva eller försiktigare än för 2A. Endast 20% av grupp 2B anger att de åkt buss de senaste 6 månaderna.

Av de som åkt buss anger nästan 80% att de känner sig säkra på hur man åker buss i linjetrafik. En liten andel, 6% anser att de ej klarar av att åka buss. 70% anger att de har lätt för att ta sig till hållplatsen, var fjärde (26%) anser det vara svårt.

Frågor ställdes ej om hållplatsens standard och väntan vid denna för att begränsa enkätens omfång.

81% av de som åkt buss anger att de har lätt för att ta sig i och ur bussarna. Motsvarande värde för de som åkt färdtjänst är 91%.

Vad avser fordonens komfort anger 91 respektive 93% av buss- respektive färdtjänstresenärerna att fordonen är bekväma att åka i. 91% av bussåkarna tycker att förarna kör mjukt och behagligt.

Andelen bussåkare som tycker att de fått tillräcklig hjälp med kassar, i och urstigning i samband med bussresan är 53%. Motsvarande värde för färdtjänståkare är 93%.

Som svar på frågan

Får Du den information Du behöver om resan av beställningscentralen?
svarade drygt 90% Ja. I grupp 2A svarade 90% Ja och i grupp 2B svarade 96% Ja.

Sammanfattningsvis pekar enkätsvaren på att skillnaden mellan bussresa och färdtjänstresa upplevs vara liten vad avser fordonet och färden ombord. Skillnaden i att ta sig i och ur buss respektive färdtjänstfordon upplevs också vara ganska liten.

De största skillnaderna i upplevd standard är den service man upplever sig få i form av hjälp med kassar, i och urstigning samt förflyttningen till hållplats.

Endast ett begränsat antal standardfaktorer har dock undersökts i denna enkät.

Den information och service som lämnas via beställningscentralen får högt betyg.

4.4 Enkät förare

En enkät delades ut till de förare som kört berörda linjer. Dessa förare cirkulerar även på övriga (låg golvs-)linjer i Varbergs tätort.

Åtta förare har svarat på enkäten. Förarnas ålder är 44 – 58 år med 4 – 30 års yrkeserfarenhet.

På frågan *hur de upplever att ta med funktionshindrade i linjetrafiken* svarade 6 av 8 att det går ganska bra. Flera av dem gav dock kommentarer av typen att körtiden inte räcker till, det kan bli stressigt om flera funktionshindrade åker samtidigt, att man inte hinner hjälpa till vid tidsbrist, säkerheten blir dålig eller att det är trångt i bussarna. De två andra ansåg att det inte fungerade så bra.

På frågan *Tycker Du körtiderna räcker till för på- och avstigning för funktionshindrade* svarade även 6 av 8 att de räckte till men behövde justeras för några avgångar. Övriga 2 ansåg att körtiderna inte alls räckte till.

Samtliga angav att de hjälper till vid på- och avstigning om resenärerna ber om det som svar på frågan om *vad som bör vara generell service för resenärerna vid av- och påstigning*. Ingen angav att de hjälper till oombedda eller tycker att resenärerna ska klara sig själva.

6 av 8 förare ansåg att det oftast är lätt att *förstå när en funktionshindrad person vill ha hjälp* men att det händer att man missar någon. 2 förare ansåg att det inte alls var svårt att förstå när någon ville ha hjälp.

4 förare angav att de fått mycket lite *klagomål från funktionshindrade*. 3 angav att de inte fått mer klagomål än tidigare. 1 förare angav att han fått mer klagomål än tidigare och att resenärerna ville ha sin gamla färdtjänst tillbaka.

Vad avser klagomål från "vanliga" resenärer angav 7 av 8 att de fått mycket lite *klagomål på grund av att funktionshindrade tas med i linjetrafiken*. 1 förare angav att han inte fått mer klagomål än förut.

Samtliga förare anser att de inte fått *tillräcklig information och utbildning för att kunna hjälpa funktionshindrade i linjetrafiken på ett bra sätt*. Den efterfrågade utbildningen anges vara hur man hanterar rullstolar, hur dessa fungerar, hur man kör med rullstolar, vilka som vill ha hjälp, hur de reagerar eller om de vill klara sig själva.

Endast 3 av 8 förare ansåg sig ha fått tillräcklig information om detta projekt.

Antalet förarenkäter är få varför inga långtgående slutsatser kan dras.

Försiktigtvis kan dock följande sammanfattning göras av enkätsvaren:

- Man upplever inga större problem med att ta med funktionshindrade i lågentréfordonen. Ökat utrymme i fordonen är dock önskvärt.
- Körtiderna för vissa turer behöver ses över
- Ytterligare utbildning i serviceanda samt kunskaper om och träning i att bemöta funktionshindrade, hantering av rullstolar och andra hjälpmedel efterfrågas

4.5 Erfarenheter tjänstemän, politiker

Under projektets gång har genomgångar av vunna erfarenheter gjorts vid två tillfällen, dels strax efter försöksverksamhetens uppstart före sommaren 1998, dels i projektets slutskede, december 1998.

Förberedelserna för försöksverksamheten

Längre förberedelsetid ansågs ha varit önskvärt för såväl att utarbeta trafiklösningar som omklassning av färdtjänstillstånd. Flera parallella systemstarter - nya lagregler för färdtjänst, ändrade trafiklösningar och samverkan mellan datorsystem - sammanföll vilket gjorde situationen ny, ovan och krävande.

Den kartering av var färdtjänstberättigade bodde (underlag för planering av trafiklösningar) som gjordes inledningsvis upplevdes krävande och ej särskilt meningsfull. En sådan kartering skulle ha kunnat underlättas väsentligt om ett koordinatsatt adressregister funnits och karteringen därmed kunde gjorts i ett GIS-system.

Transporter på landsbygd svårast att lösa, såväl för allmänhet som för färdtjänstberättigade. För att åstadkomma en god planering och gemensamt resursutnyttjande måste upplysnings- och bokningscentralen ha överblick över alla transporter som förekommer.

Det är önskvärt att beställningsmottagarna för kompletteringstrafik, färdtjänst- och sjukresor får tillgång till Hallandstrafikens trafikupplysnings-system för att slippa slå i tidtabeller mm. (Trafikupplysningssystemet kan dock numera nås via Internet vilket även ger möjlighet till utskrift av personliga tidtabeller).

Mer resurser borde ha satsats på information, såväl om projektet som för de konkreta trafiklösningarna. Ointresset från lokalpressen var förvånande. Särskild information borde satsats på de särskilda trafiklösningarna för Apelvikshöjd och Sannagården. De boendes resbenägenhet i Sannagården upplevdes vara felbedömd.

Parternas kunskaper om varandras verksamhet uppgavs ha varit god i avseendet att man känt till varandra och verksamheten i huvudsak. Kunskapen om varandras arbetssätt, regelverk samt den konkreta transportverksamheten, omfattning och transportlösningar ansågs ha förbättrats väsentligt av projektarbetet.

En effektiv årlig planeringsprocess förutsätter längre ledtider än för närvarande. Den detaljerade linje- och tidtabellsplaneringen måste påbörjas i januari då även stommen till skolskjutstrafiken med ramschema bör vara tillgängligt.

En ej alltför centraliserad planeringsprocess bedömdes ha fördelar ur kundsynpunkt, handläggning av tillstånd, klagomål, rättelser mm eftersom den då kan skötas mer initierat med mindre risk för att man fjärrar sig från den konkreta situationen.

Samordningen av tillståndsgivningen för färdtjänst från ett 20-tal handläggare till två som infördes i Varbergs kommun från årsskiftet 97/98 bedömdes ha underlättat tillståndsgivningen, ge mer konsekventa bedömningar och underlättar att hålla hög kompetens/ge utbildning.

Sjukresehandläggare finns i varje primärvårdsenhet (kommun) och ges utbildning i kartkännedom mm. Främst hemresa och återbesök kan planeras och samordnas. Önskvärt med ökad utbildning och kunskap om

kollektivtrafiken. Utbildning och information bedöms vara enklare att hantera om alla sjukresehandläggare är samlade i en geografisk enhet.

Omklassningen av färdtjänstillstånd

Inledningsvis var det svårt att hinna förklara och förstå de nya reglerna för tidigare färdtjänsttagare. För dessa har färdtjänst varit lika med (kommunal) taxi. Många färdtjänstkunder vill dock klara sig själva och åka kollektivt.

Det är betydligt lättare att tillämpa det nya regelverket och förklara tydligt för resenärerna nu när de nya trafiklösningarna är kända och prövade.

Man upplever det inte vara särskilt svårt att tillämpa reglerna för färdtjänst med kollektivtrafik. Möjlighet att anvisa (reservera) plats i framsäte, behov av extra utrymme för strakbenta mm begränsar till viss del möjligheten att föreskriva färdtjänst med allmän kollektivtrafik.

Färdtjänsthandläggarna bedömer att man numera har god kännedom om kollektivtrafiken. Detaljkunskap om hållplatser nära den färdtjänstberättigades bostad och kunna ha någon form av underlag med sig är önskvärt. Det fungerar bra att ringa till Hallandstrafiken och få personliga tidtabeller men man hinner ej alltid med det.

Tillgång till Hallandstrafikens trafikupplysningssystem samt bärbar dator som allmänt handläggarstöd är ett önskemål. Det är svårt att komma ihåg tider och alla detaljer om kollektivtrafiken.

Samarbetet med Hallandstrafiken upplevs mycket positivt och den ömsidiga förståelsen bedöms ha utvecklats. Det är mycket bra att tillstånden läggs in så snabbt i Planet. De har ofta varit operativa redan dagen efter ett hembesök. Vissa brister upplevs finnas vad avser möjligheterna att korrekt lägga in färdtjänstillstånden i Planet.

Hallandstrafikens 200-kronorskort är mycket uppskattat av de som får färdtjänst med kollektivtrafik.

Uppsummering av projektgruppen

Ett generellt problem är att veta var man får tag på olika uppgifter, vem man frågar, hur man kommer åt uppgifterna och kan hantera dem. Ökad kunskap om varandras verksamheter är önskvärd.

Även gatuförvaltning, stadsbyggnads- och planeringskontor behöver delta i planeringen. En brist är ett samlat ansvar för (samordning av) all trafikplanering inklusive den fysiska aspekten (bebyggelse, hållplatser, gångvägar mm). Som skolskjutshandläggare har man fördelar att sitta nära skolverksamheten men blir också ofta bortglömd i andra planeringsfrågor.

Ökad tillgång på allmänna, geografiska uppgifter i GIS-miljö är önskvärd inklusive möjligheter att binda och redovisa uppgifter till koordinatlägen. En förutsättning är tillgång till och utbildning i användningen av sådana system för berörda handläggare.

Bra källor (lättillgängligt dataunderlag) saknas för att koppla adresser till koordinater och hållplatser. Samordning med FIR, kommunens fastighetsinformationsregister önskvärt.

Ett praktiskt problem vid en ökad trafiksamordning är skilda biljett- och betalningssystem.

Målet är att lösa transportbehovet för ett antal personer och grupper resande. Därmed är det dock inte säkert att lösningen är att slå samman allt till en transportapparat. Samverkan mellan olika trafikformer (linjetrafik, anropsstyrd trafik etc) kan därför ge bättre anpassad service.

Ökad samverkan mellan datorsystem är en väg att råda bot på bristen på överblick och information om varandras trafikformer samt skapa bättre samverkan. Klara spelregler behövs för fortsatt (samordnings-)arbete.

Uppsummering av styrgruppen

Förvånansvärt få reaktioner från allmänheten har framkommit. En bidragande faktor anses vara att man snabbt rättat till de felkodningar av avstånd mm som förekommit.

Man ser inga egentliga hinder för att fortsätta och införa den prövade modellen för samverkan mellan kollektivtrafik, färdtjänst och sjukresor för hela kommunen (och successivt för länet och riket). Önskvärt är att även skolskjutsar tas med.

Ytterligare harmonisering av regelverken är önskvärd så att väntetider och andra standardfaktorer blir likvärdiga för olika resandegrupper och transportformer. Samverkan i nätverk mellan gatuförvaltning, planeringskontor, landsting etc bör snarare prövas än att skapa alltför tunga organisationer.

Enbart en fördel med ett generellt system. Viktigt att det är enkelt för användaren och så flexibelt att hänsyn kan tas till olika gruppers behov. Om det totalt sett är till fördel för de flesta bör det också vara möjligt att finna former för att fördela kostnaderna mellan olika huvudmän.

Information om trafiken samt möjlighet till följeslagare i kollektivtrafiken angavs vara aspekter som kan behöva vidareutvecklas.

5 AVSLUTANDE KOMMENTARER

5.1 Metodens generaliserbarhet

I förstudien definierades fyra huvudgrupper av datorstöd baserade på olika skeden i planeringsprocessen:

ÖVERSIKTLIG (LÅNGSIKTIG) PLANERING

- GIS-program för planeringsunderlag, kartstöd
- prognosmodeller
- linjenätsanalyser mm

ÅRLIG PLANERING, planeringssystem för förplanerad

- linjetrafik
- kompletteringstrafik
- skolskjutsar

DAGLIG DRIFT

Informationssystem för förplanerad trafik

- linjetrafik, kompletteringstrafik, skolskjutsar
- trafikstörningar, förändringar

Beställnings-, boknings- och ledningssystem för

- anropsstyrd kompletteringstrafik
- färdtjänst, sjukresor

Allmän trafikledning

UPPFÖLJNING, system för presentation och erfarenhetsåterföring av

- resande, kostnader
- resmönster mm

Pilotstudien har begränsats till det två mellersta grupperna, årlig planering respektive daglig drift.

Den i pilotstudien testade metoden innebär en samverkan mellan olika planeringssystem för kollektivtrafik och andra samhällsbetalda resor där datorsystemen i grunden är avsedda för en primär tillämpning eller planeringsuppgift, exempelvis

- förplanerad trafik (linjetrafik och/eller skolskjutsar; Rebus, Thorebs skolskjutssystem)
- trafikupplysning (Elmer trafikupplysningssystem)
- anropsstyrd trafik (kompletteringstrafik, färdtjänst och sjukresor: Planet)

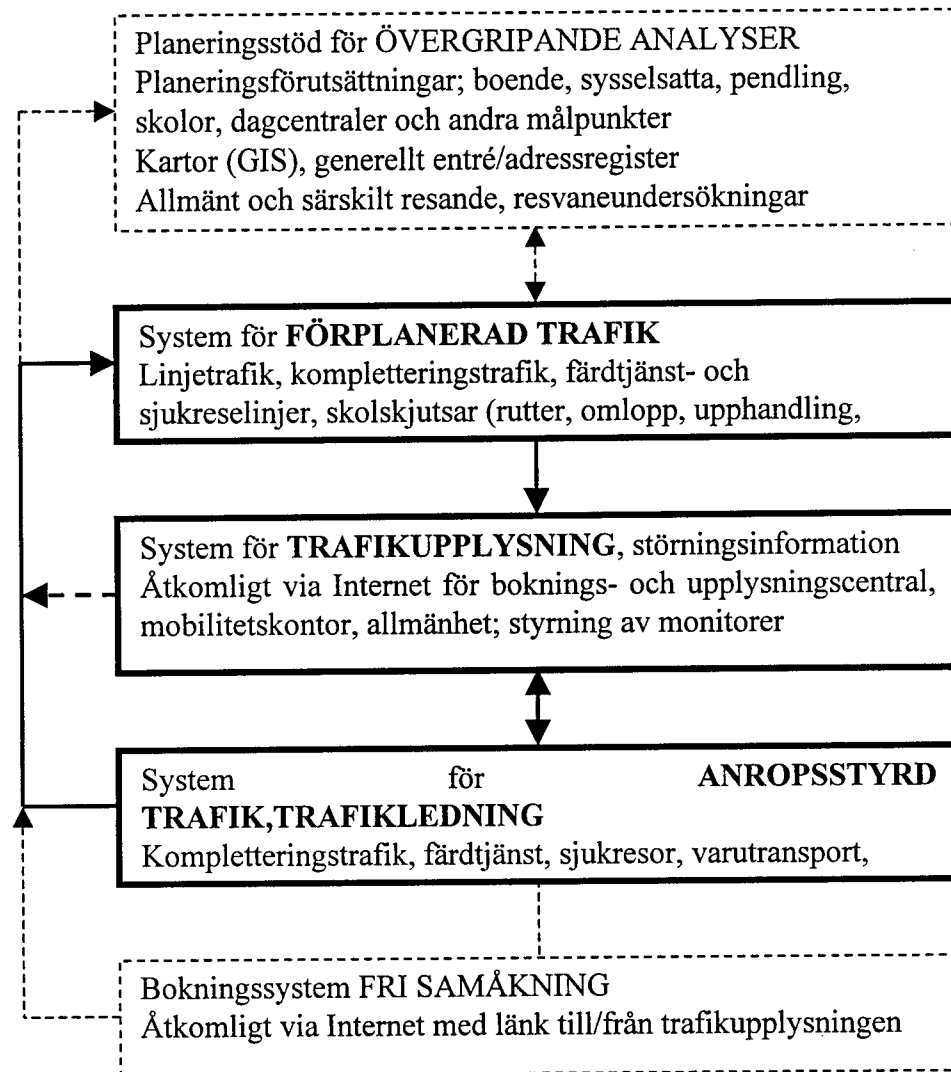
Modellen kan utvidgas till att även omfatta datorstöd för övergripande, långsiktig planering (inkl utbyte av planeringsunderlag för aktuell trafik)

samt trafikledning för all trafik inkl störningsrapportering till trafikupplysningsystemet.

Även transporter av gods, hemsändning av varor, medicin och annan hemservice kan integreras i systemmodellen liksom ett eventuellt bokningssystem för spontan samåkning.

Samåkning med egna fordon kan i detta sammanhang ses som en form av kollektivt färdssätt i syfte att minska transportarbete, energiförbrukning, emissioner och beroende av eget fordon eller eventuell andrabil.

Den generella systemmodellen kan illustreras på följande sätt:



Pilarna till vänster illustrerar uppföljning och erfarenhetsåterföring.

Väsentligt för modellen är *att information lätt kan överföras* mellan systemen och/eller *att arbete kan ske mot gemensamma databaser* för att en effektiv samordning av trafikformerna ska kunna göras.

Det är också väsentligt att planeringsaktören har tillgång till komplett *information* om

- *resbehov* för olika grupper eller enskild individ,
- eventuella *särskilda krav* på transporten samt
- *tillgängliga transportresurser* (förplanerade, beställda o/e disponibla).

Pilotstudien har visat att metoden är användbar och har fungerat väl i de delar som tillämpats, såväl tekniskt som vad avser den praktiska samordningen och möjlighet att utnyttja gemensamma transportresurser.

Distansarbete mot gemensamma system innebär ej några större praktiska problem numera. Den gemensamma användningen av Planetsystemet i Halland är ett exempel på en sådan lösning som fungerar mycket väl.

En alternativ systemmodell skulle kunna vara ett "super"-system som klarar alla funktionskrav. Sannolikt innebär dock ett sådant system nackdelar med avseende på utveckling av konkurrerande delsystem och en effektiv metod- och teknikutveckling.

Fördelar med separata, *samverkande system* är att de enskilda verksamheterna blir mindre sårbara och att *sekretessproblem* kan hanteras med högre säkerhet och kontroll över hur och vilka uppgifter som överförs.

Därtill kommer behovet hos de enskilda verksamheterna av *handläggarestöd* och hantering av uppgifter som ej är av intresse för övriga verksamheter. Sannolikt kan därför separata delsystem lättare göras mer strömlinjeformade för den aktuella kärnverksamheten.

Ett exempel är skolorna som har behov av att hantera ett stort antal uppgifter om eleverna inklusive skyddade uppgifter. För skolskjutsverksamheten behövs främst uppgifter om bostad och påstigningsplats, skola och skoltider för skjutsberättigade elever – men endast för dessa.

En praktisk lösning är då att endast föra över uppgifter om de skolskjutsberättigade eleverna till planeringssystemet. Därmed begränsas även den datamängd som behöver hanteras. Returinformationen är i princip endast planerade fordonsrutter och en tidtabell för resor till och från respektive skola.

Samordnat resande

Pilotstudien har huvudsakligen prövat samordnat resande i allmän linjetrafik för färdtjänstberättigade som bedömts kunna utnyttja linjetrafiken.

Av den enkät till färdtjänstresenärerna som genomförts, reaktioner från allmänhet, politiker, förare och handläggare reaktioner har inga särskilda skäl framkommit som tyder på att samordningsmodellen och samreseformen skulle ha påtagliga nackdelar och leda till minskat resande.

Endast få skolskjutsar har öppnats för allmänheten och de har även utnyttjats i begränsad omfattning. Inga skäl har i detta fall heller framkommit som talar för att samordnings- och samreseformen inte skulle kunna utvecklas ytterligare för att ge en utökad tillgänglighet på landsbygden.

Samåkning för allmänheten med färdtjänsten inom givna tidsfönster har erbjudits i begränsad omfattning men ej utnyttjats. Inget har dock framkommit i pilotstudien som hindrar att denna trafikform utvecklas vidare som ett komplement till annan kollektivtrafik.

Den sistnämnda trafikformen är särskilt intressant för att, tillsammans med ökad användning av skolskjutsfordon, öka den kollektiva trafikförsörjningen på landsbygden inklusive eventuell varuförsörjning, hemservice mm men kräver sannolikt ökad tillgång till flexibelt användbara fordon.

Merutnyttjande av färdtjänstsystemet kan även användas för anslutningar till andra kollektiva färdmedel vid tidpunkter då ordinarie linjetrafik ej är motiverad. Samåkning och samnyttjande av fordon för kompletteringstrafik, färdtjänst och sjukresor tillämpas redan i Halland och fungerar väl.

5.2 Vidareutvecklat datorstöd

Samverkan mellan de tre systemen REBUS, ELMER och PLANET har fungerat mycket väl och visar att redan befintlig teknik medger goda möjligheter att skapa önskad samverkan mellan olika planerings- och driftsystem.

Kommunikation mellan datorer kommer sannolikt att utvecklas ytterligare med ökade prestanda och lägre kostnader. Ökad samverkan mellan datorsystem är därför en intressant och trolig utvecklingslinje för att skapa en ökad samverkan mellan olika planeringssektorer.

Direkt samverkan mellan kommunens skolskjutssystem (Thoreb) och länstrafikens planeringssystem för linjetrafik (Rebus) har ej prövats i pilotstudien.

Skolskjuturer som öppnats för allmänheten har dock lagts in i Rebus och förts över till trafikupplysningssystemet Elmer och bokningssystemet Planet. Elmer kan redan idag användas via Internet för att ge information om hur skolelever kan utnyttja linjetrafiken samt för att skriva ut personliga tidtabeller för en vald resväg.

Inga principiella hinder finns för en datorsamverkan mellan systemen. Det är dock önskvärt att nuvarande skolskjutssystem överförs till en modernare datormiljö och förses med grafiska presentationsmöjligheter för att underlätta samverkan med andra datorsystem samt samplanering av skolskjutsar och linjetrafik.

Trafikupplysningssystemet Elmer är förberett för och bör även redovisa *pris för resan*. På sikt bör systemet även lämna information om inlagda *trafikstörningar* från trafikledningen, inställda turer mm.

Informationen till bokningssystemet kan då göras mer korrekt och fullständig. Omvänt bör upplysningssystemet kunna ge *information om* gjorda *bokningar* om samåkning med färdtjänsten erbjuds allmänheten.

Älvsborgstrafiken provar fn ett bokningssystem via Internet för arbetsreselinjer (Vita Nova). Den anställde kan boka resor flera dagar i förväg och betalar via sin arbetsgivare. I takt med att betalsystem via Internet utvecklas kommer system av denna typ sannolikt att bli vanliga och möjliga att använda även för anropsstyrd trafik.

Fast Internetuppkoppling är en intressant alternativ metod för systemintegration mellan boknings- och upplysningssystemen. Endast en trafikupplysningsserver behöver då användas. Det blir också lättare att hålla all information till trafikanterna uppdaterad inklusive eventuell *kartinformation* och störningsinformation.

Skånetrafiken prövar fn trafikupplysning via Internet där sökning kan göras via adresser. Med hjälp av koordinater hittar datorn de närmsta hållplatserna till/från adressen inom angivet fågelvägsavstånd. Även resvägen kan redovisas på bildskärmen vilket på sikt ger möjlighet att redovisa var *byte* behöver eller kan ske samt *hållplatsstandard* och eventuellt *serviceutbud* i anslutning till bytespunkten.

Koordinatsökningen kan även kompletteras med nätverkssökning i en sk topologisk, digital karta så att hänsyn tas till *verkliga gång- och cykellänkar* från adressen till hållplatserna. Koordinatsökningen kan då användas för att begränsa den detaljerade sökningen.

Web-sidan på Internet kan också förses med en länk till ett *bokningssystem för privat samåkning* samt telefonnummer eller länk till taxiföretag.

Med *länkar till andra kollektivtrafikdatabaser* kan systemet därmed utvecklas till ett generellt reseplaneringssystem.

Skånetrafiken medverkar även i ett EU-projekt (Spirit) som syftar till att skapa ett integrerat informationssystem bl a för Öresundsregionen baserat på samverkan mellan olika databaser.

Ett generellt behov är förbättrat datorstöd för *systematiserad uppföljning och redovisning av resande och resandeströmmar* som underlag för fortsatt planering. Det gäller såväl resandeströmmar med linjetrafiken som anropsstyrd trafik för att kunna se var anropsstyrd trafik bör övervägas respektive var linje- eller tidsbunden trafik kan prövas.

GIS-system kan användas till sådan redovisning om enkla rutiner införs för systematisk dataöverföring. Med hjälp av koordinatvärden för hållplatser och adresser kan informationen aggregeras till samlade strömmar och även redovisas för valda tidsintervall.

Datorstöd för handläggning och planering kan ofta tillgodoses med vidareutveckling av befintliga system. Ökat datorstöd för färdtjänsthandläggare kan exempelvis skapas med en kopia av länstrafikens upplysnings-system Elmer på en bärbar dator samt en kopia av hållplatsregistret i Rebus.

Det senare innehåller även färgfoton på hållplatserna. Tillsammans med ett entré/adress-koordinat-hållplatsregister kan handläggaren lätt förbereda sig, visa lämpliga hållplatser vid hembesöket, ge exempel på resmöjligheter och skriva ut en personlig tidtabell för de mest frekventa resmålen.

Handläggaren kan även notera brister i förflyttningsvägen till eller hos hållplatsen. Sådan *kundsynpunktsdatabas* har nyligen tillförts Rebus-systemet.

Utrustning i fordon

Ett integrerat trafiksystem förutsätter ett flexibelt samnyttjande av fordonen och kräver därmed trafikledning inklusive omdisposition av pågående rutt. Viss typ av utrustning behöver därför vara gemensam i fordonen och/eller kunna utnyttjas för flera funktioner.

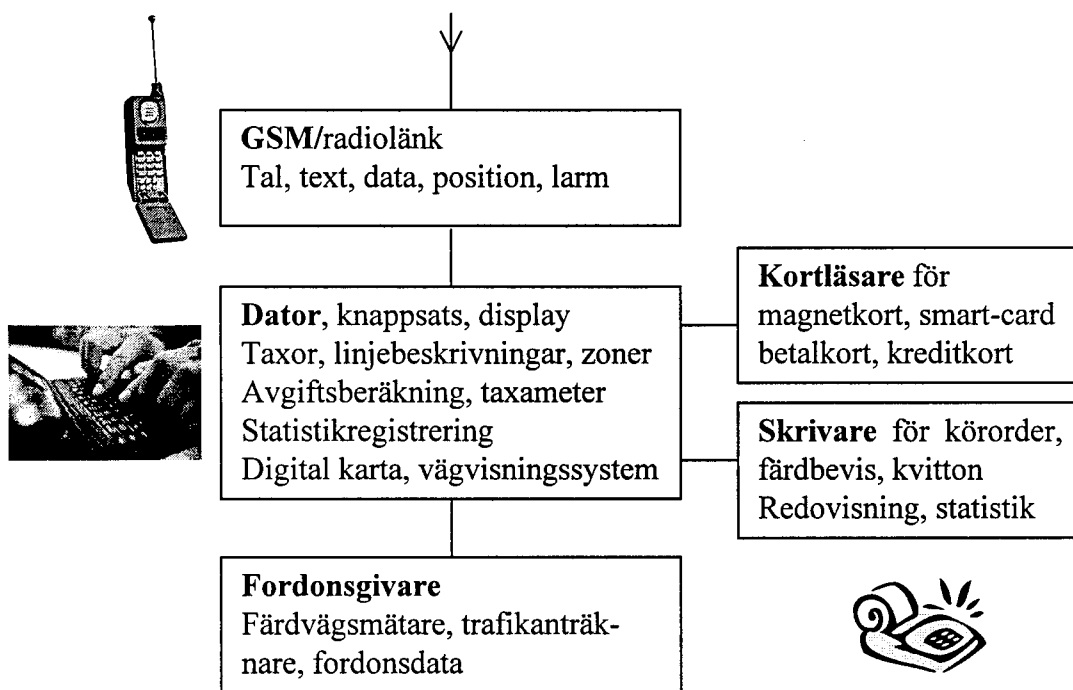
Fordon för linjetrafik har ofta datorbaserad biljettutrustning. Färdtjänst-fordon/taxi använder taxameter samt radiolänk (mobitex) för att ta emot och skriva ut körorder för kompletteringstrafik, färdtjänst och sjukresor. För trafikledning används GPS-system (Global Positioning System), sk satellitnavigering.

Systemen innebär betydande investeringar om de ska installeras i varje fordon. Många av behoven och funktionerna är snarlika. En önskad utveckling är system som enkelt kan kompletteras med moduler samt installeras med små ingrepp i fordonet.

Mycket talar för att standardiserade gränssnitt och generella funktioner baserade på standardutrustning, se principfiguren nedan. Endast eventuella fordonsgivare behöver då vara specifika för fordonet.

GSM-tekniken medför en intressant utvecklingspotential eftersom den kan användas både för tal, text- och dataöverföring. Telia har nyligen lanserat ett tilläggsabonnemang för positionsbestämning.

Automatisk *positionsbestämning* kan även användas för att underlätta beställningar och minska risken för sk bomkörning vid anropsstyrd trafik. Systemet visar automatiskt på en digital karta var den uppringande befinner sig. Datorn kan då också hitta var *närmsta hållplats* eller hämtställe finns, ge besked om *avgångstider* mm.



Principfigur. Fordonsutrustning baserad på standardkomponenter

5.3 Data och databaser

Tillgången av basinformation för samordnad planering är relativt god. En förutsättning för en ökad integration av samhällsbetald trafik är att den basinformation som behövs struktureras och görs *datormässigt mer lättillgänglig* för att lätt kunna användas av olika planerarkategorier.

Ökad användning av GIS-system är en fördel. Ett särskilt behov för samhällsbetalda resor är att kunna redovisa och koppla *individinformation* till annan geografisk information. *Sekretess- och personregisterfrågor* måste då beaktas.

Ett angeläget databehov är ett *koordinatsatt entré/adressregister* så att databaser enklare kan byggas upp för sambandet *entré/adress – väg - hämtställe/hållplats*.

Detta behov kan förslagsvis tillgodoses genom utveckling av kommunernas fastighetsinformationsregister FIR så att det innehåller kompletta uppgifter om entréadresser och koordinater för dessa. Sådan information är även av intresse för en rad andra verksamheter.

Förutom att snabbt kunna hitta en sökt adress/entré på kartan ger det möjlighet att hitta de närmsta hållplatserna från adressen baserat på fågelvägsavstånd. Om sk topologiska digitala kartor är tillgängliga kan datorn även hitta den närmsta tillåtna vägen till hållplatsen eller överenskommet hämtställe.

Med denna teknik kan successivt en databas byggas upp med flera *aliasnamn för adresserna* samt eventuell kompletterande information om förflyttningssvågen inklusive eventuella hinder.

5.4 Planerings- och organisationsformer

Datortekniken ger möjlighet till en mycket god information och överblick av planeringsförutsättningar, befintlig trafik mm. Var den planerande, handläggande eller informerande personalen sitter får därmed minskad betydelse med en utvecklad samverkan mellan datorsystemen.

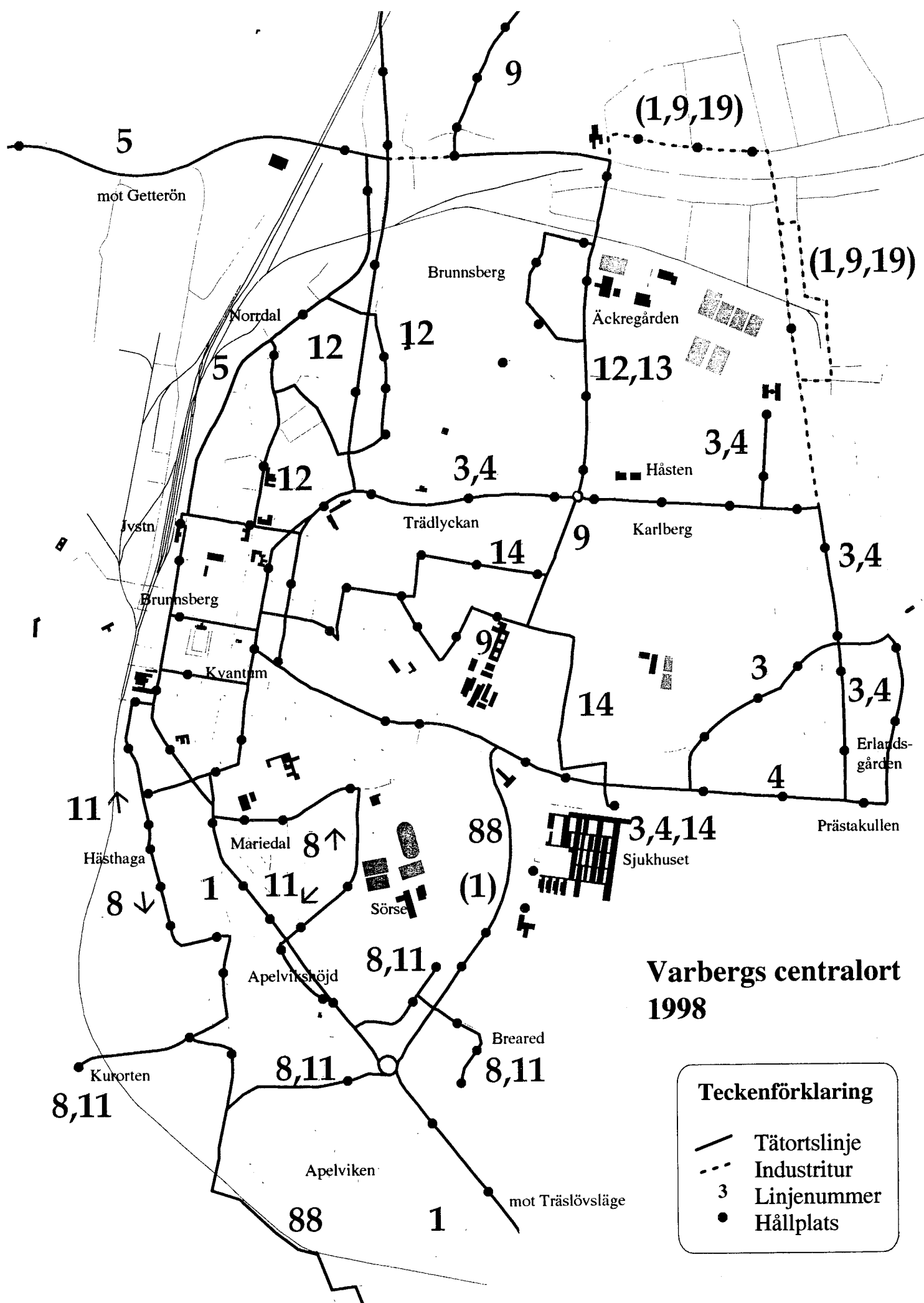
Den skisserade och testade integrationsmodellen baserad på samverkan mellan datorsystem ger stor frihet i valet mellan olika arbetsformer och samverkansformer mellan organisationer samt möjlighet att placera handläggare nära sitt praktiska verksamhetsområde. *Samordningsansvar* och praktisk *arbetsledning* behöver dock vara tydligt i sådana organisationsformer.

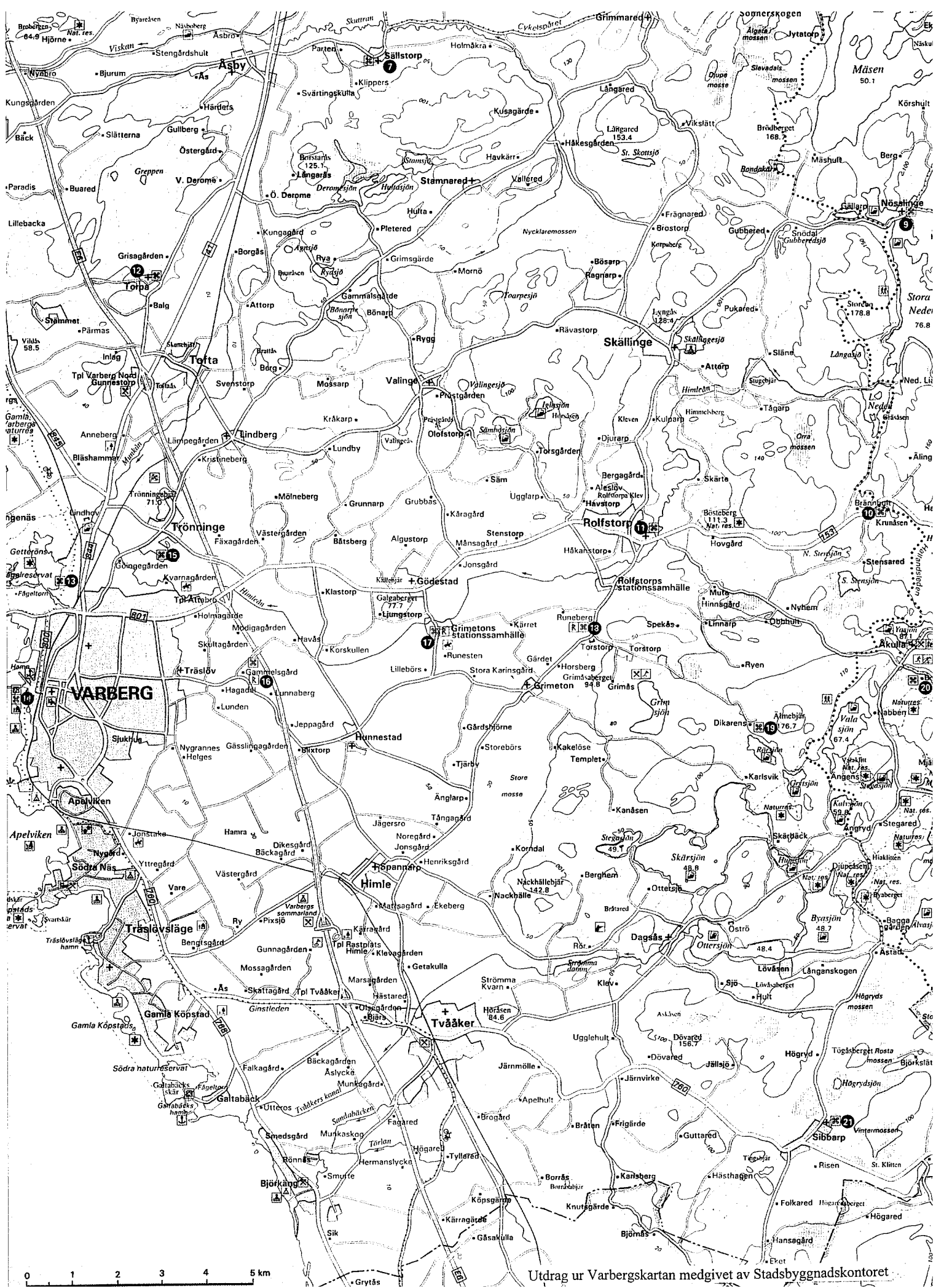
Ett bra exempel på hur både personal och datorresurser kan samnyttjas är åter de beställningscentraler för färdtjänst och sjukresor som redan finns i Halland. Beställningscentralen i Falkenberg svarar även för all trafikupplysning och bokning av kompletteringstrafik i länet.

5.5 Utbildning och information

Samverkansmodellen ställer krav på – förutom datorvana och utbildning för det datorstöd som används – *kunskap om övriga verksamhetsgrenar*, hur den information som används är framtagen (*informationskvalité*) och hur producerad information kommer att användas (*informationsanvändning*).

En långtgående integration av olika trafikformer ställer krav på en *snabb, korrekt och säker information* inklusive störningar samt möjlighet att snabbt kunna åtgärda dessa. En korrekt information och effektiv trafikledning är dock en fördel för alla trafikanter oavsett om ett integrerat trafiksystem tillämpas eller ej.





VÄRBERGS KOMMUN



LITTERATUR

Listan innehåller källor och annan litteratur med anknytning till projektet.
Litteratur äldre än tre år redovisas endast undantagsvis.

Alatalo, Garvill, Westin, Zackrisson 1996:

Utvärdering av kollektivtrafikprojekt. Förstudie

TRUM Umeå Universitet juni 1966

KFB-Meddelande 1996:5 Stockholm 1996

Bjerkemo Sven-Allan 1996:

Metoder och möjligheter att samordna linjetrafik, skolskjutsar och särskild kollektivtrafik. Krav på samordning. Förstudie

VBB Samhällsbyggnad AB, nov 1966

KFB-meddelande 1997:12 Stockholm 1997

Bysted A/S 1998:

HandyBAT. Evaluering 1998

Faerdselsstyrelsen København 1998

Bysted A/S 1998:

Kollektiv trafik for alle, Erfaringer med dør-til-dør transport fra Handy-BAT på Bornholm

Faerdselsstyrelsen København 1998

Börjesson, Ljungberg, Tiderman 1997:

Kuxabussarna, en rapport om kollektivtrafiken i Ockelbo kommun.

Kommunkontoret Ockelbo, utveckling och service 1997.

KFB-rapport 1997:27 Stockholm 1997

Davidsson, Gunilla 1997:

Hur användbar är kollektivtrafiken för funktionshindrade?

Förstudie hösten 1997, Publikation 1998:15

Vägverket Borlänge 1998

Hultgren Kurt 1998:

Nödvändigt för somliga och underlättande för andra. Kvalitetshöjning tack vare kraven från funktionshindrade resenärer.

SJ Resedivision Stockholm 1998

Jönköpings Länstrafik AB, Nässjö kommun:

Nässjömodellen. Informationsbroschyr

Kommunikationsforskningsberedningen 1996:

Samordning av offentligt betalda resor. Behov av forskning, utveckling och praktiska prov. Dokumentation från ett seminarium den 29 november 1995.

KFB-Meddelande 1996:6 Stockholm 1996

Kommunikationsforskningsberedningen 1997:

Samhällsbetalda resor. Program för Forskning, Utveckling och Demonstration (FUD)

KFB-Information 1997:6 Stockholm 1997

Kommunikationsforskningsberedningen 1999:

Program för utveckling av samhällsbetalda resor.

KFB Stockholm januari 1999

Kommunförbundet 1999:

Färdtjänsthandboken

Kommentus förlag Stockholm 1999

Kommunikationsdepartementet 1995:

Allmänna kommunikationer – för alla? Betänkande av Samreseutredningen

SOU 1995:70 Stockholm 1995

Kommunikationsdepartementet 1996:

Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken.

Ds 1996:69 Stockholm 1996

Kommunikationsdepartementet 1997:

Mer tillgänglig kollektivtrafik, proposition 1996/1997:115

Stockholm 1997

Landstinget Halland 1996:

Sjukresor. Ersättningsregler och högkostnadsskydd för hallänningar.

Gäller fr o m 97-01-01

Halmstad 1996

Landstinget Halland 1997:

Sjukresor. Regelverk. Gäller fr o m 1997-05-01

Halmstad 1997

Lundgren Karolina 1997:

Samordning av samhällsbetalda resor i Storuman. OH-bilder 1997-11-05

Länstrafiken Västerbotten

Myhrberg Stefan 1995:

Avgiftsupptag i integrerade betalningssystem. Funktionalitet och systemarkitektur

TFK Projekt HAGBARD Stockholm aug 1995

Norheim, Naess-Kjörstad 1995:

Skisse til evaluering av større demonstrasjonsprosjekt. Med utgangspunkt i projektene Jönköping, Sundsvall og Nacka. TÖI dec 1995

KFB-Meddelande 1995:2 Stockholm 1995

Rosén, Warsén 1997:

Hur utforma en buss? En process från forskning till implementering och utvärdering TFK dec 1997

KFB-Rapport 1997:46 Stockholm 1997

Rystam, Renolen 1998:

Utvärdering av kollektivtrafikåtgärder: riktlinjer till gemensam bas för utvärdering.

Stockholm 1998

SFS 1985:1100

Skollag

Utbildningsdepartementet Stockholm 1985

SFS 1991:1110, 1120

Lag respektive Förordning om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor

Utbildningsdepartementet Stockholm 1991

SFS 1991:419:

Lag om resekostnadsersättning vid sjukresor

Socialdepartementet Stockholm 1991

SFS 1997:734

Lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik

Kommunikationsdepartementet Stockholm 1997

SFS 1997:735

Lag om riksfärdtjänst

Kommunikationsdepartementet Stockholm 1997

SFS 1997:736

Lag om färdtjänst

Kommunikationsdepartementet Stockholm 1997

Socialförvaltningen i Varberg 1996:

Färdtjänst i Varbergs kommun fr o m 97-01-01

Varberg 1996

Socialförvaltningen i Varberg 1997:

Regler för färdtjänst . Ny lag och nya regler från och med 1 januari 1998
Varberg 1997

Socialförvaltningen i Varberg 1997:

Regelverk för färdtjänst i Varbergs kommun
Varberg 1997

Ståhl, Brundell-Freij, Grönvall, Magdeburg 1995:

Tillgänglig kollektivtrafik för äldre och funktionshindrade. Betydelsen av reskedjans olika delar. Demonstrationsprojekt Borås. Trafikteknik LTH
nov 1995

KFB-Rapport 1996:7 Stockholm 1996

Ståhl Agneta 1997:

Äldres och funktionshindrades behov i kollektivtrafiken. Probleminventering och nulägesbeskrivning.

Trafikteknik LTH Bulletin 148 Lund 1997

Sundvall Björn 1995:

Samhällsbetalda resor. Kunskapsöversikt

TFK okt 1995

KFB-Meddelande 1997:25 Stockholm 1997

Sundvall Björn 1997:

Fordon för integrerad trafik. Marknadsbedömning och funktionella krav.

TFK dec 1997

KFB-rapport 1997:44 Stockholm 1998

Sveriges Tekniska Attachéer 1998:

Samhällsbetalda resor i Frankrike, Italien och Nederländerna

KFB-Meddelande 1992:2 Stockholm 1999-03-06

Vägverket Publikation 1999:8

Konsekvensbeskrivning (KB) för delen trafiksäkerhet, kollektivtrafik och funktionshindrade.

Borlänge 1999

Vägverket VN 98:01

Trafikantundersökning. Funktionshindrade i kollektivtrafiken – en kvalitativ undersökning

Vägverket Region Norr febr 1998

Wede Lars 1998:

MULTI-Buslorry: Passenger and goods transport in a multiple buslorry.

KFB-meddelande 1998:12

Stockholm 1998

Westerlund, Ståhl, Ödlund, Hassléus 1997:

Flexlinjen i Biskopsgården. Försök med anropsstyrd servicelinje.

KFB-Rapport 1998:17 Stockholm 1998

Westerlund, Ståhl 1998:

MultiBuss. Flexibelt fordonskoncept för samordnad trafik. Användarbehov och tekniska lösningar

LogistikCentrum Väst AB dec 1998

KFB-Rapport 1999:1 Stockholm 1999-03-06

Informationsmaterial



Det samhällsbetalda persontrafikutbudet reformeras

Från och med 1 januari 1998 gäller nya förutsättningar för det persontrafikutbud som sker i samhällets regi, det vill säga den reguljära linjetrafiken med buss och tåg samt färdtjänsten och riksfärdtjänsten. Då träder nämligen modifierade och nya lagar i kraft på området. Avsikten är att det totala utbudet ska samordnas och betraktas utifrån en förutsättning:

KOLLEKTIVTRAFIK

Denna information syftar till att kort beskriva...

- 1 ...de formella förändringarna och reformens syften
- 2 ...vad som kan och behöver göras på kort och lång sikt
- 3 ...vad som pågår i länet just nu samt
- 4 ...Hallandstrafikens syn på reformen

Vad är det som händer?

"Regeringen ställer krav på frivillig samverkan"

Så kan man uttrycka innebörden i propositionen ("Mer tillgänglig kollektivtrafik, 1996/97:115) och de nya lagar som gäller från 1 januari 1998. Men det är inte bara regeringen som ställer krav. Den är ivrigt påhejad av handikapporganisationerna. De nya lagarna bygger delvis på frivillighet, men man kan notera att handikapporganisationerna krävde en tvingande lagstiftning. Regeringen ger Vägverket, som är sektorsansvarig för kollektivtrafiken, i uppdrag att senast år 2001 följa upp hur den frivilliga samordningen mellan linjetrafiken och färdtjänst/riksfärdtjänst utvecklas. Om den förväntade positiva utvecklingen uteblir kan det bli tal om en tvingande lagstiftning.

Syftet med reformen

Reformen syftar till att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig för funktionshindrade. Kostnaderna för färdtjänst och riks-färdtjänst ska begränsas genom ändrat resande, främst genom fler resor i linjetrafiken och genom ökad samordning av olika slag av offentligt betalda resor.

Nuvarande lagstiftning om handikappanpassning av färdmedel som används inom kollektivtrafiken kompletteras med åtgärder som underlättar hela reskedjan för funktionshindrade.

Genom att ge kommuner och landsting en möjlighet att hantera såväl färdtjänst och riks-färdtjänst som kollektivtrafik genom samma organ, trafikhuvudmannen (läns- trafikbolagen), skapas ett ekonomiskt incitament för bättre samordning och bättre handikappanpassning av kollektivtrafiken.

Målet är att öka resandet inom kollektivtrafiken och öka valfriheten för funktionshindrade i resandet.

Bidrag som stimulans

För att få igång den förändringsprocess som nu krävs, har riksdagen beslutat att ställa 1,5 miljarder till förfogande för åtgärder som ökar tillgängligheten i kollektivtrafiken för de funktionshindrade. Åtgärderna ska vara av sådan art att de inte annars, exempelvis mot bakgrund av lagstiftning om handikappanpassning av fordon, skulle genomförts.

Bidrag kan utgå med mellan 50 och 75 procent av bidragsgrundande kostnad. Totalinvesteringen i sammanhanget rör sig alltså om minst 3 miljarder. Bidrag kan endast sökas av trafikhuvudmannen och ges t ex för låggolvbussar för såväl tätorts- som landsbygdstrafik, utbildning till förarna och digitala informationssystem på bussar, terminaler och hållplatser. Bidragen är fördelade enligt en länsram. Detta innebär

emellertid inte att respektive län "säkrat" bidragsmedlen. Tar man inte i anspråk bidragsmedel finns risken att de omfördelas till andra län.

De nya och förändrade lagarna

Lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik
(trafikhuvudmannalagen, SFS 1997:734)
Lag om färdtjänst (SFS 1997:736)
Lag om riks-färdtjänst (SFS 1997:735)
Ändringar i Sekretess- respektive Socialtjänstlagen

Rom byggdes inte på en dag

... heter det ju och det gäller i högsta grad det reformarbete som vi nu står inför. Det finns dock några åtgärder och frågeställningar som måste klaras ut ganska snart för att arbetet ska kunna komma igång. Portalfrågan är hur organisationen av de samhällsbetalda resorna ska se ut i framtiden för att uppfylla reformens syften. Linjetrafik, färdtjänst och riksferdtjänst ska integreras och drygt 70 procent av nuvarande färdtjänstresor med taxi och specialfordon ska kunna ske med den reguljära kollektivtrafiken. Det innebär att såväl hårda (exempelvis fordon, terminaler och annan infrastruktur) som mjuka (exempelvis informationssystem, beställnings/upplysningsverksamhet och den allmänna servicenivån) delar måste utvecklas och förädlas i ett samlat grepp.

Organisationen

Lagstiftningen anger att linjetrafiken i ett län ska handhas gemensamt av kommunerna och landstinget genom en så kallad trafikhuvudman (Hallandstrafiken). Vad avser färdtjänsten anges två organisationsvarianter: den flyttas till länets trafikhuvudman alternativt att den även fortsättningsvis organiseras inom kommunen. I det fall det senare väljs ställs speciella krav som har med integrationen till linjetrafiken att göra. Kommunen måste upprätta en särskild trafikförsörjningsplan för trafikens omfattning, grunderna för prissättning, åtgärder för handikappanpassning, integrationen med linjetrafiken med mera. Planen ska fastställas efter samråd med trafikhuvudman och landsting.

Tillståndsgivningen

Frågan om tillståndsgivningen för färdtjänst och riksferdtjänst diskuteras särskilt vid ett gemensamt huvudmannaskap. Propositionen och lagstiftningen utgår från att hela verksamheten ska finnas under en gemensam organisation. Men enligt lagen kan kommunen ha kvar tillståndsgivningen och ändå överlåta till trafikhuvudmannen att hantera färdtjänsten i övrigt. Bakgrunden till förslaget i propositionen och

den nya lagstiftningen är att man ska få en samlad specialistkompetens (funktionshinder/trafikmiljö) i länet, en grundläggande lika bedömning oavsett kommun samt en garanterad koppling mellan kunskap och kompetens om kollektivtrafiken/funktionshinder. En sådan koppling gör att trafikhuvudmannen naturligt och lätt kan åtgärda brister i trafiksystemet med mera.

Om tillståndsgivningen överförs till trafikhuvudmannen fastställer lagen att *"Innan en trafikhuvudman prövar en ansökan ska den kommun där den sökande är folkbokförd höras"*, vilket i praktiken innebär att kommunen har vetorätt. I Stockholms län har man för övrigt sedan länge hanterat frågan på detta sätt. I övrigt har lagstiftaren infört bestämmelser som innebär att den enskildes skydd blir lika starkt oavsett vem som hanterar tillståndsgivningen. De sökande garanteras detta bland annat genom att Förvaltnings- och Sekretesslagens bestämmelser görs tillämpliga på trafikhuvudmannen.

Sjukresor och skolskjutsar

Reformens primära syften nämndes inledningsvis.

För att få ytterligare såväl ekonomiska som miljömässiga effekter möjliggörs också att andra typer av samhällsbetalda resor kan integreras.

Den nya trafikhuvudmannalagens § 7 säger: *"Efter överenskommelse med landstinget eller en kommun får trafikhuvudmannen upphandla transport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller landstinget ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster"*.

Detta möjliggör att såväl kommunala skolskjutsar som landstingets sjukresor integreras i transportsystemet.

Från Hallandstrafikens sida ser vi det som naturligt och önskvärt att sjukresor och skolskjutsar integreras i det nya kollektivtrafiksystemet. Skolskjutsarna är till viss del redan samordnade med linjetrafiken, medan en stor del av sjukresorna sker genom speciella linjer eller taxitransporter. Om de senare kan minskas med 50 procent innebär det en kostnadsreduktion på drygt 8 miljoner kronor årligen för landstinget.

Det krävs en helhetssyn

För att integrera de olika transportformerna måste en helhetssyn anläggas. Risken för suboptimering är annars uppenbar. Linjetrafikens bussar och tåg måste anpassas till dem som på olika sätt har något funktionshinder. Det innebär att en utveckling och förädling i en sådan riktning måste komma till stånd vilket i sin tur kräver många samverkande åtgärder.

Vi tror därför att det bästa sättet att nå resultat är att administrera

berörda trafikformer i en och samma organisation.

Med en splittrad organisation kommer integrationen att försvåras. Om vi från samhällets sida emellertid uppträder gemensamt är också förutsättningarna att få med transporterna bättre.

Vi kommer då att få se "nya" företag (diversifierade fordonsflottor), anpassade trafiklösningar och trafikmiljöer samt anpassad teknik i övrigt (exempelvis vad gäller kommunikation,

biljettsystem med mera).

Som nämnts tidigare bygger reformen - enligt önskemål från landstings- och kommunförbundet - på en frivillig samverkan.

Så har det nu blivit och man skulle kunna säga att förhållandet innebär ett förtroende till kommunerna och landstinget att genomföra de förändringar som nu krävs. Särlösningar ska till största delen elimineras och en helhetssyn ska etableras.

Pilotprojekt i Varberg

I Varberg driver Hallandstrafiken tillsammans med Varbergs kommun och Kommunikations-ForskningsBeredningen (KFB) sedan i höstas ett pilotprojekt helt i linje med den nya lagstiftningen. Från 1 mars 1998 ska färdtjänst, sjukresor, skolskjutsar och linjelagd kollektivtrafik integreras i ett gemensamt system.

För att göra det hela praktiskt möjligt har projektgruppen sett över olika trafiklösningar. Bland annat föreslås anropsstyrd linjetrafik och förbeställning av resor så att bussen kan hämta utanför kundens hem.

Vissa bussar kommer dessutom att ha anropsstyrda linjeavvikelser som gör det möjligt att hämta resenärer utanför linjesträckningen. Dessutom öppnas skolskjutsarna upp för allmänheten. Projektet organiseras genom en styrgrupp, en projektgrupp och en referensgrupp. Styrgruppen består av politiker från Varbergs kommun, landstinget och Hallandstrafikens styrelse. Projektgruppen består av tjänstemän från samma organisationer. Referensgruppen har bland annat representanter från lokala handikapprådet, pensionärsrådet, områdesansvariga, KFB och Svenska lokaltrafikföreningen. I projektet ingår, som en av de viktigaste delarna, att få de båda planeringssystemen Elmer (upplysning för linjetrafik) och Planet (planeringssystem för färdtjänst och sjukresor) att samverka vid planering och beställning av resor.

En stor fördel med projektet är möjligheten att vinna erfarenheterna för att kunna applicera samma system på övriga delar av Halland.

Så ser vi på reformen

Från Hallandstrafikens sida anser vi att det är en bra reform som kommer att öka tillgängligheten för alla våra kunder, stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft samtidigt som den är miljömässigt och ekonomiskt effektiv.

Reformen ligger helt i linje med den inriktning på verksamheten som vi påbörjade i början av 90-talet genom samordning färdtjänst/sjukresor.

Därefter har vi också engagerat oss i den mycket viktiga Beställningsfunktionen (BC). Inledningsvis för Varberg och Falkenberg och under 1998 även för Laholms kommun.

1 mars 1998 startar vi integrerat med BC en länsinformationscentral med ett 020-nummer för den reguljära linjetrafiken med buss och tåg. BC/Info-centralen kommer i ett framtida samlat kollektivtrafiksystem att ha en särskilt viktig funktion som länk mellan våra kunder och ett integrerat trafikutbud. Vi ställer oss därför positiva till organisationsförändringar och uppdrag i enlighet med propositionen och de nya lagar som träder i kraft 1 januari 1998.

För ytterligare detaljer eller material med avseende på denna information kontakta Lars-Börje Björnfjäll eller Bruno Andersson på adress eller telefon enligt nedan.



Hallandstrafiken

Sandgatan 5A, Box 269, 311 23 Falkenberg
Tel 0346 - 840 10, Fax 0346 - 596 74

Här integreras all samhällsbetald trafik

Pilotprojekt i Varberg

Hallandstrafiken och Varbergs kommun är bland de första i landet med att testa den nya lagens intentioner om en mer tillgänglig kollektivtrafik. Från 20 april integreras färdtjänst, sjukresor, skolskjutsar och linjelagd kollektivtrafik i ett gemensamt system.

Styrgruppen består av politiker och projektgruppen av tjänstemän från Hallandstrafiken, Varbergs kommun och landstinget.

Till projektet finns en referensgrupp bestående av bland annat det lokala handikapprådet, pensionärsrådet, områdesansvariga och representanter från Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) och Svenska Lokaltrafikföreningen.

I projektet ingår, som en av de viktigaste delarna, att få de båda planeringssystemen Elmer (trafikupplysningen) och Planet (beställ-

ningssystem för färdtjänst och sjukresor) att samverka vid planering och beställning av resor.

Försöksområdet

Projektet omfattar ett försöksområde i Varbergs kommun. Det består av södra delen av tätorten samt Tvååker-Dagsås och en linje längs kommungräns Falkenberg ut till havet inklusive Träslövsläge. Att det blev just det här området beror bland annat på de nya handikappanpassade låggolvbussar som trafikerar linje 652 till Falkenberg.

Varbergs kommun har i samband med projektet ändrat sina färdtjänstregler så att de anpassas till den nya lagstiftningen. Sedan årsskiftet räknas ju färdtjänst inte längre som ett bidragsärende utan som ett transportsätt.

Trafiklösningarna

Då en resenär beställer en färdtjänstresa kan personalen på beställningscentralen automatiskt få upp uppgifter om lämplig kollektivtrafik som alternativ. För att

genomföra detta anges det på färdtjänststillstånden om personen i fråga under vissa förutsättningar kan åka kollektivt.

För att göra det hela praktiskt genomförbart har projektgruppen tagit fram olika trafiklösningar. Det handlar bland annat om anropsstyrd linjetrafik. Kunden förbeställer resan och hämtas vid sitt hem.

Vidare finns anropsstyrda linjeavvikelser på vissa turer. Det innebär att om kunden ringer och beställer senast 30 minuter före önskad avresa kan hon få bussen att ta en annan väg än den vanliga linjestäckningen. Även skolskjutsarna omfattas av projektet. De är numera öppna för allmänheten.

Finansieringen

Projektet finansieras till hälften via Kommunikationsforskningsberedningen som skjuter till drygt en miljon kronor. Tidplanen för projektet framgår av rutan här intill.

Planering
Driftfas
Utvärdering
Slutrapport

hösten -97
från 20/4 -98
hösten -98
skiftet -98/99

För ytterligare information om projektet kontakta Bruno Andersson, planeringschef på Hallandstrafiken, telefon 0346-486 06.



Hallandstrafiken

Ring så kommer vi...

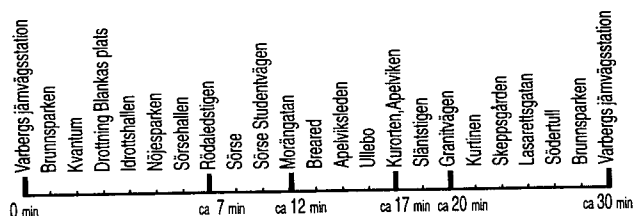
Från och med 20 april kan du ta bussen alldeles utanför entrén till Apelvikshöjds servicehus. Det är bara att ringa och beställa senast 30 minuter före önskad avresetid på telefon:

020-750 600

När du ska tillbaka till servicehuset räcker det att säga till bussföraren så kör han dig fram till entrén.

Den nya servicen gäller linje 8 och 11.

11 Jvstn - Brunnsparken - Sörse - Breared - Kurorten - Jvstn



Måndag-Fredag
Tim. Min.

06 15 45
07 15
08 30
09 30
10 30
11 30
12 30
13 30
14 30
15 30
16 30
17 30
18 30
19 30

Lördag
Tim. Min.

08 30
09 30
10 30
11 30
12 30
13 30
14 30

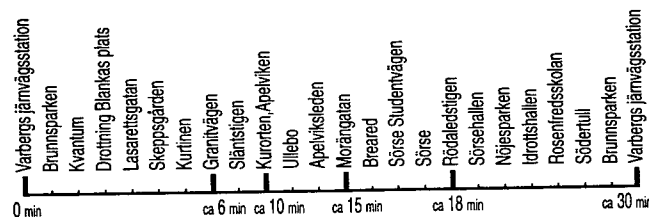
Sön- och Helgdag
Tim. Min.

09 00

13 00

16 00

8 Jvstn - Brunnsparken - Kurorten - Breared - Sörse - Jvstn



Måndag-Fredag
Tim. Min.

08 00
09 00
10 00
11 00
12 00
13 00
14 00
15 00
16 00
17 00
18 00
19 00

Lördag
Tim. Min.

08 00
09 00
10 00
11 00
12 00
13 00
14 00
15 00

Sön- och Helgdag
Tim. Min.

Ingen
trafik

Skolbussen öppnas för alla..

För dig som bor öster om Tvååker (se karta på baksidan) blir det från och med 20 april nya resmöjligheter genom att Hallands-
trafiken och Varbergs kommun samordnar alla samhällsbetalda resor.

Det innebär att du som resenär får ett totalt sett större utbud. Samordningen är ett försök som gäller under resten av 1998. S
det väl ut kan det bli aktuellt att dels förlänga försöksstiden och
omsätta erfarenheterna på övriga delar av länet.

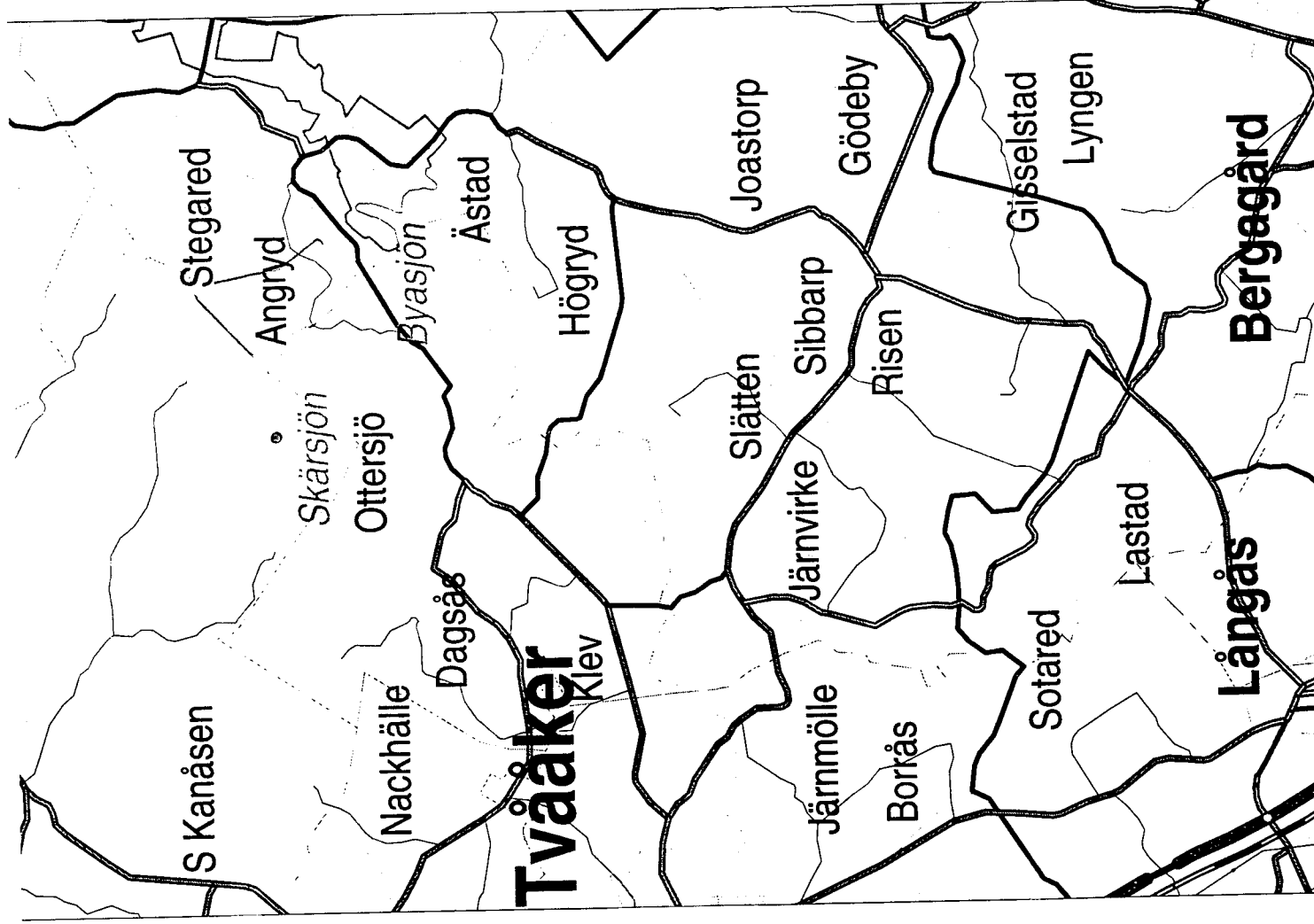
Resmöjligheter från och med 20 april 1998:

- Vissa skolbussar öppnas för alla resenärer (se mittpuppslaget)
- Den tidigare kompletteringstrafiken med taxi utökas till att även gälla alla hel
mandagar, tisdagar och torsdagar från försöksområdet till Tvååker klockan
10-12 samt från Tvååker till området klockan 12-14. Denna komplettering
trafik beställs på telefon 020-750 600 senast klockan 09 samma dag.
- Tisdagsturerna mellan Sibbarp och Tvååker på linje 660 tas därmed bort fr
och med 8 juni.
- En gång i timmen kan du åka med buss 652 mellan Varberg/Falkenberg och
Tvååker och omvänt.
- Hallandstrafikens vanliga biljettpreiser gäller. För kompletteringstrafiken gälle
priset för resa i en zon, det vill säga 12 kronor. Vid övergång till/från buss e
ny avgift.

Välkommen ombord!



Hallandstrafik
Trafikupplysning: 020 -33 10



660 Dagsås - Himle - Varberg

Dagar	M-F	M-F	O	Ti	O	L
Anmärkning:	T	T,a				
Dagsås	07.10	06.50	08.30		12.15	08.30
Angryd	07.05		08.37	x		08.37
Åstad		x				x
Hult		x				
Högråd		07.00	08.45	12.20	08.45	
Tvååker Medborgargatan				11.00		
Risen		07.05	08.50	11.15	12.25	08.50
Järnvirke		07.10	08.55	11.10	12.30	08.55
Dagsås smedja	07.15	07.15	09.00	12.35	09.00	
Rör smedja		x	x		x	x
Himle		07.30	09.15	12.50	09.15	
Jägersro		07.32	09.17	12.52	09.17	
Pålen		07.35	09.20	12.55	09.20	
Sjukhuset		x	x		x	x
Kvantum		07.50	09.30	13.05	09.30	
Varbergs Järnvägsstation		09.35	13.10	09.35		
Tur:	2	4	8	10	14	16

660 Varberg - Himle - Dagsås

Dagar	Ti	O	O	M-F	M-F	L
Anmärkning:			H	T,a	T	
Varbergs järnvägsstation	11.40	16.03	16.03			11.40
Kvantum	x	x	x	x		x
Sjukhuset	x	x	x	x		x
Pålen	11.55	16.16	16.16			11.55
Jägersro	11.58	16.19	16.19			11.58
Himle	12.00	16.21	16.21			12.00
Rör smedja	x	x	x			x
Dagsås smedja	12.10	16.36	16.36	16.36		12.10
Angryd	12.15				x	12.15
Åstad	x				16.46	x
Hult		x	x	x		
Högråd	12.20	16.46	16.46			12.20
Risen	12.25	16.51	16.51			12.25
Järnvirke	12.30	16.56	16.56			12.30
Tvååker Medborgargatan	08.45					
Dagsås	09.00					
Tur:	1	5	7	9	11	13

Skolturer

Gödeby - Risen - Järnvirke - Tvååker

Dagar	M-F	M-To	F	T
Anmärkning:	T	T	T	T
Gödeby by	06.59	15.09	14.09	
Risen	07.04	15.10	14.10	
Slätten	07.08	15.14	14.14	
Järnvirke	07.11	15.17	14.17	
Järnmölle	07.13	15.22	14.22	
Bosgårdsskolan	07.20	15.26	14.26	
Tvååker Medborgargatan	07.22	15.31	14.31	
Tur:	1	2	4	

Skoltur

Högråd-Åstad-Angryd -Dagsås-Tvååker

Dagar	M-F	M-T
Anmärkning:	T	T
Hult	06.51	06.51
Högråd	07.01	07.01
Åstad	07.01	07.01
Stegared	07.01	07.01
Angryd	07.11	07.11
Skärbacksvägen	07.11	07.11
Dagsås smedja	07.11	07.11
Dagsås	07.11	07.11
Klev	07.11	07.11
Bosgårdsskolan	07.21	07.21
Tvååker Medborgargatan	07.21	07.21
Tur:	1	1

Anmärkningar:

a) Går via Peder Skrivares Skola.

H) Dessa turer körs endast lov dagar, dvs. perioderna
9 juni 17 aug 1997, 27 okt - 2 nov 1997,
22 dec 1997 - 6 jan 1998, 16 - 22 feb 1998
och 6 - 13 april 1998.

T) Dessa turer körs endast skoldagar, dvs. perioderna
18 aug - 26 okt 1997, 3 nov - 21 dec 1997,
7 jan - 15 feb 1998, 23 feb - 5 april 1998 och
14 april - 7 juni 1998.

Bussen körs av Dagsås Buss AB

Taxi

till/från

Storegården/Sannagården

och

Medborgargatan

Nu finns möjligheten för resenärer från Sannagården och Storegården att boka plats i buss för resa till busshållplatsen Medborgargatan i Tvååker för vidare resa till Varberg eller Falkenberg med Hallandstrafikens linje 652. Bussen kan även ta rullstolar.

Bokning görs på telefon **020-750 600** senast 30 minuter före resan.

För returresa finns samma möjlighet men då behövs ingen bokning.

TIDTABELL

(helgfri måndag - fredag tills vidare)

Från Sannagården/Storegården

09.05

12.05

13.10

13.35

Från Medborgargatan

09.20 (ank. Falkenberg 09.45)

09.30 (ank. Varberg 09.55)

12.20 (ank. Falkenberg 12.45)

12.30 (ank. Varberg 12.55)

13.20 (ank. Falkenberg 13.45)

13.45 (ank. Varberg 14.10)

Från Medborgargatan

09.30 (avg. Varberg 09.00)

09.30 (avg. Falkenberg 09.05)

12.30 (avg. Varberg 12.00)

12.30 (avg. Falkenberg 12.05)

13.20 (avg. Varberg 13.00)

13.45 (avg. Falkenberg 13.20)

Till Sannagården/Storegården

09.40

12.40

13.30

13.55

Välkommen till Hallandstrafiken

Varbergs kommun och Hallandstrafiken önskar dig välkommen till kollektivtrafiken.

Den 1 januari i år trädde en ny lagstiftning in som innebär att reglerna för att erhålla färdtjänst förändrades. Med anledning av den nya lagstiftningen har bland andra Varbergs kommun omprövat de färdtjänstillstånd som löper ut eller av andra skäl blir föremål för omprövning. I ditt fall innebär omprövningen att du i vissa fall hänvisas till att åka med kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiken i Varberg är väl utvecklad. Inom tätorten har samtliga bussar lågt golv och "nigning". Det innebär att det är mycket lätt att komma ombord på bussen, även om du har rullstol eller rullator. Skulle det behövas hjälper naturligtvis föraren till. Du behöver inte heller vara rädd för att bussen skall köra innan du hunnit sätta dig, det ser föraren till.

När du ringer till beställningscentralen, tel 020 - 750 600, och skall beställa din resa kommer personen du pratar med ibland att föreslå att du skall åka med buss. Personen kommer då också tala om för dig varifrån bussen går, vilken tid den går från just din hållplats samt var du skall stiga av och eventuella byten. Har du några resor du ofta gör kan vi dessutom göra en personlig tidtabell för just dig och dessa resor så behöver du inte ringa och fråga varje gång utan bara gå ut till busshållplatsen, bussenkelt.

I detta brev följer det med en hel del information. Dessutom skickar vi med en ledsagarlegitimation samt HALLANDSKORTET. Detta kort är laddat med ett värde på 200 kr. Kortet använder du för att betala med när du reser med bussarna. Vi bjuder dig på dina resor upp till 200 kr. När beloppet på kortet är slut kan du själv sätta in pengar på kortet, 100 eller 200 kr, för att även fortsättningsvis få rabatt. 100 ger 10% och 200 ger 18%.

Är det något som inte fungerar vänder du dig precis som tidigare direkt till din handläggare.

Välkommen till KOLLEKTIVTRAFIKEN

önskar

Varbergs kommun

Hallandstrafiken AB

Hallandstrafiken AB
Org.nr. 556225-2998

Sandgatan 5 A, Box 269, 311 23 Falkenberg
Bankgiro 812-9546 Postgiro 182014-1



Turutbud och resande i linjetrafiken 1997 och 1998

Turutbud och resande i tätortstrafiken 1997

Linje	Turer/v 96/97			Turer/v sommar			Turer/v 97/98			Resande 1997												S:a
	Må-fr	Lö	Sö	Må-fr	Lö	Sö	Må-fr	Lö	Sö	Jan	Febr	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	
1	180	16	6	185	26	12	180	20	8	7031	6379	6176	6232	5631	5842	5898	5531	6374	6681	6059	6356	74190
* 3	80	8	3	75	9	6	80	8	3	3688	3919	3448	3594	2877	2430	2880	2615	3419	3857	3555	4047	40329
** 4	80	8	6	85	9	5	80	8	3	3934	3796	3170	3328	3048	2385	2569	2474	3157	3717	3184	4010	38772
*** 5	4	4		80	16	12	4	4		12	15	16	17	36	655	1087	646	23	11	5	6	2529
*** 6	4	4		20	4		4	4		0	0	0	0	8	45	118	48	0	0	0	1	220
*** 8	60	8		60	9	5	60	8		3254	3182	2633	3126	2603	2612	3259	2601	2789	3195	2776	3338	35368
9	135	12	6	125	18	10	135	12	6	3261	3181	2991	2970	2573	1792	1694	1708	2660	2875	2889	3187	31781
*** 11	75	7	3	75	9	5	75	7	3	2934	2905	2796	2652	2570	2383	2831	2324	2300	2595	2600	2901	31791
12	100	16		120	16	10	100	16		1227	1282	1124	1130	1011	1005	992	813	892	940	814	1098	12328
14	100	12		100	14	8	100	12		1073	1170	969	997	975	659	745	974	1047	1200	907	1069	11785
19	15			10			10			368	234	232	184	150	78	5	168	468	345	393	242	2867
88				80	14	10									521	873	336					1730
S:a	833	95	24	1015	144	83	828	99	23	26782	26063	23555	24230	21482	20407	22951	20238	23129	25416	23182	26255	283690
fördeln:	88%	10%	3%	82%	12%	7%	87%	10%	2%	9%	9%	8%	9%	8%	7%	8%	7%	8%	9%	8%	9%	100%
per dag:	167	95	24	203	144	83	166	99	23													
	18%	10%	3%	16%	12%	7%	17%	10%	2%													

Start kl 05.55 08.00 11.00 05.55 08.00 10.00 06.00 08.00 09.00 (avgångstid första tur)
 Slut kl 22.30 22.15 22.15 23.10 22.45 22.15 20.00 16.30 18.30 (avgångstid sista tur)

* Enkelriktade slingor som kompletterar varandra
 ** Vintertid förbeställning dagen innan
 *** Enkelriktade slingor som kompletterar varandra
 **** Endast sommartrafik

Turutbud och resande i tätortstrafiken 1998

Linje	Turer/v 97/98			Turer/v sommar			Turer/v 98/99			Resande 1998												S:a
	Må-fr	Lö	Sö	Må-fr	Lö	Sö	Må-fr	Lö	Sö	Jan	Febr	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	
1	180	20	8	185	26	12	180	20	8	5898	6019	6280	5610	5313	6118	6467	6369	5902	5926	6098	6452	72452
a) 3	80	8	3	75	9	6	80	8	2	4036	4135	4570	3706	3396	3412	3125	3659	3652	4475	4254	4950	47370
a) 4	80	8	3	85	9	5	75	7	4	3758	3815	3973	3575	3191	3056	2869	3738	3132	3498	3873	4265	42743
b) 5	20	4		80	16	12	2	2		12	13	7	13	46	582	1079	437	21	10	8	5	2233
b) 6	20	4		20	4		2	2		0	0	0	4	1	64	98	42	2	0	6	2	219
c) 7							2	2									0	0	0	0	0	0
d) 8	60	8		60	9	5	65	7	3	3174	3186	3271	2875	2621	3195	3185	3135	3010	3495	3534	4208	38889
9	135	12	6	125	18	10	115	12	4	3471	3442	3794	3074	2789	2306	2093	2163	1163	1368	1393	1756	28812
d) 11	75	7	3	75	9	5	70	6	2	2706	2703	2804	2643	2173	2604	2876	2928	2543	2794	3014	3286	33074
12	100	16		120	16	10	40	4	2	1077	1070	983	1017	928	1119	1187	1205	827	928	970	1271	12582
c) 13							34	3	2								689	1086	1019	1077	1321	5192
14	100	12		100	14	8	50	8		871	1016	980	968	858	901	786	1121	919	927	1036	1232	11615
19	10			10			20			246	230	312	194	205	74	21	205	448	367	409	369	3080
e) 88				80	14	10									336	630	292					1258
S:a	860	99	23	1015	144	83	735	81	27	25249	25629	26974	23679	21521	23767	24416	25983	22705	24807	25672	29117	299519
fördeln:	88%	10%	2%	82%	12%	7%	87%	10%	3%	8%	9%	9%	8%	7%	8%	8%	9%	8%	8%	9%	10%	100%
per dag:	172	99	23	203	144	83	147	81	27													
	18%	10%	2%	16%	12%	7%	17%	10%	3%													

Start kl 06.00 08.00 09.00 05.55 08.00 10.00 05.55 08.00 11.00 (avgångstid första tur)
 Slut kl 22.30 22.15 22.15 23.10 22.45 22.15 22.30 21.30 22.15 (avgångstid sista tur)

a) Enkelriktade slingor som kompletterar varandra
 b) Vintertid förbeställning dagen innan
 c) Linje 7 och 13 togs i trafik 1998-08-17
 d) Enkelriktade slingor som kompletterar varandra
 e) Endast sommartrafik

Förändring 1997 - 1998

Linje	Turer/v vår			Turer/v sommar			Turer/v höst			Resande												Totalt
	Må-fr	Lö	Sö	Må-fr	Lö	Sö	Må-fr	Lö	Sö	Jan	Febr	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	
1	0	4	2	0	0	0	0	0	0	-1133	-360	104	-622	-318	276	569	838	-472	-755	39	96	-1738
	0%	25%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-16%	-6%	2%	-10%	-6%	5%	10%	15%	-7%	-11%	1%	2%	-2%
3+4	0	0	-3	0	0	0	-5	-1	0	172	235	1925	359	662	1653	545	2308	208	399	1388	1158	11012
	0%	0%	-33%	0%	0%	0%	-3%	-6%	0%	2%	3%	29%	5%	11%	34%	10%	45%	3%	5%	21%	14%	14%
8+11	0	0	0	0	0	0	0	-2	2	-308	-198	646	-260	-379	804	-29	1138	464	499	1172	1255	4804
	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-13%	67%	-5%	-3%	12%	-4%	-7%	16%	0%	23%	9%	9%	22%	20%	7%
Alla	27	4	-1	0	0	0	-93	-18	4	-1533	-434	3419	-551	39	3360	1465	5745	-424	-609	2490	2862	15829
	3%	4%	-4%	0%	0%	0%	-11%	-18%	17%	-6%	-2%	15%	-2%	0%	16%	6%	28%	-2%	-2%	11%	11%	6%

Turutbud och resande i landsbygdstrafiken 1997

Linje	Turer/v 96/97			Turer/v 97/98			Resande 1997												S:a
	Må-fr	Lö	Sö	Må-fr	Lö	Sö	Jan*	Febr*	Mars*	April*	Maj*	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	
615	175	6	6	175	6	6	8653	8063	8123	9136	8005	7335	7612	8064	9052	9135	8099	7887	99164
**616	171	14	9	170	15	9	3170	3240	2975	3305	2751	2709	2196	2634	2980	3370	3196	3001	35527
620	65	2		65	2		564	602	564	531	437	493	673	723	617	487	472	446	6609
651	70	4		75	4		2251	1843	1853	2057	2028	1520	2030	2139	2822	2705	2540	2606	26394
*652	245	6	4	140	14	9	7627	7136	6693	7539	6389	4796	5335	6360	7539	6789	8053	7379	81635
653				35	2	1						617	803	899	826	665	935	839	5584
660	25	2		25	2		139	133	126	185	144	112	113	106	203	176	198	193	1828
661	60	2		60	2		2258	2380	2033	2170	1824	1840	2026	2059	1963	2273	1788	1776	24390
662	60			60			1269	1141	1128	1244	1045	362	264	686	1028	1015	1061	899	11142
664	65			65			716	608	564	603	582	319	274	458	606	238	742	756	6466
Nattbuss 666		4			4		158	175	242	200	334	449	402	515	254	248	275	213	3465
668	20			20			59	64	61	77	58	8	0	134	115	97	103	76	852
690	65			65			9569	9643	8493	9574	7261	6994	6479	7200	8974	9695	8958	7080	99920
691	20			20			1022	1036	832	901	528	575	527		643	703	844	928	9299
Kompl.trafik				4										18	11	39	19	22	109
S:a	1041	40	19	979	51	25	37455	36064	33687	37522	31386	28129	28734	32638	37693	37776	37367	33933	412384
fördeln:	95%	4%	2%	93%	5%	2%	9%	9%	8%	9%	8%	7%	7%	8%	9%	9%	9%	8%	100%
per dag:	208	40	19	196	51	25													
	19%	4%	2%	19%	5%	2%													

* Ca 20% resande som från juni finns på linje 552 och 553, Falkenberg

** Även tågturer Varberg - Veddige ingår

Trafikstart kl 04.50 07.04 08.35 04.50 07.04 09.05 (avgångstid första tur)
Trafikslut kl 23.08 18.55 23.45 23.08 22.30 22.50 (ankomsttid sista tur)

Även natttrafik mellan lördag-söndag finns

Länet							132662	125407	128051	133196	116397	111471	114259	122832	141802	143488	142170	129986	1541721
							9%	8%	8%	9%	8%	7%	7%	8%	9%	9%	9%	8%	100%

Turutbud och resande i landsbygdstrafiken 1998

Linje	Turer/v 97/98			Turer/v 98/99			Resande 1998												S:a
	Må-fr	Lö	Sö	Må-fr	Lö	Sö	Jan	Febr	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	
615	175	6	6	175	6	6	7830	8172	9289	8833	8189	8278	7587	8423	9021	9028	8658	7899	101207
a) 616	170	15	9	170	15	9	2947	3131	3571	2927	2665	2986	2542	3265	3139	3325	3254	3095	36847
620	65	2		65	2		433	475	515	517	434	589	670	769	510	479	567	501	6459
651	75	4		80	4		2562	2280	2694	2322	2279	2214	2300	2772	3040	3176	2971	3115	31725
652	140	14	9	146	20	9	7655	6700	8793	7373	7694	7431	7341	9872	9117	9268	9731	8195	99170
653	35	2	1	35	2	1	788	767	933	924	861	981	869	1090	952	843	847	938	10793
660	25	2		23	2		209	179	174	156	140	75	63	175	152	143	168	164	1798
661	60	2		60	2		1928	2000	2229	2032	1681	2059	1961	2026	1931	2055	2133	1893	23928
662	60			60			1073	882	1209	957	908	519	303	857	931	870	1095	1023	10627
664	65			65			894	730	829	605	561	445	293	617	628	1646	875	809	8932
Nattbuss 666		4			3		223	354	224	223	499	342	392	493	297	257	210	217	3731
668	20			20			102	87	138	75	76	75	0	28	82	106	141	92	1002
690	65			65			8765	9025	10105	7898	7009	7358	5392	7166	7871	8428	8816	6503	94336
691	20			20			899	895	862	649	388	545	638	543	598	701	807	548	8073
Kompl.trafik	4			4			26	22	20	33	32	26	31	40	39	34	28	26	357
b) 652-Sannagård											0	0	0	0	0	0	0	0	0
Allm skolskjuts				3							28	39	8	0	4	14	15	23	152
S:a	979	51	25	991	56	25	36334	35699	41585	35552	33455	33931	30382	38140	38322	40374	40324	35039	439137
fördeln:	93%	5%	2%	92%	5%	2%	8%	8%	9%	8%	8%	8%	7%	9%	9%	9%	9%	8%	100%
per dag:	196	51	25	198	56	25													
	19%	5%	2%	18%	5%	2%													

a) Även tågturer Varberg - Veddige ingår

b) Förberedd anslutning till/från varje tur på linje 652/653 i Tvååker

Trafikstart kl 04.50 07.04 09.05 04.50 07.04 09.05 (avgångstid första tur)
Trafikslut kl 23.08 22.30 22.50 22.45 03.15 22.50 (ankomsttid sista tur)

Även natttrafik mellan lördag-söndag finns

Länet							130860	128027	150928	134392	125727	123214	117849	140203	147286	146955	147073	134020	1626534
							8%	8%	9%	8%	8%	8%	7%	9%	9%	9%	9%	8%	100%

Förändring 1997 - 1998

Avser	Turer/v vår			Turer/v höst			Resande												Totalt
	Må-fr	Lö	Sö	Må-fr	Lö	Sö	Jan	Febr	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	
652+653	-70	10	6	6	6	0	816	331	3033	758	2166	2999	2072	3703	1704	2657	1590	915	22744
Proc förändr:	-29%	167%	150%	3%	38%	0%	11%	5%	45%	10%	34%	55%	34%	51%	20%	36%	18%	11%	26%
S:a kommunen	-62	11	6	12	5	0	-1121	-365	7898	-1970	2069	5802	1648	5502	629	2598	2957	1106	26753
Proc förändr:	-6%	28%	32%	1%	10%	0%	-3%	-1%	23%	-5%	7%	21%	6%	17%	2%	7%	8%	3%	6%
Länet							-1802	2620	22877	1196	9330	11743	3590	17371	5484	3467	4903	4034	84813
Proc förändr:							-1%	2%	18%	1%	8%	11%	3%	14%	4%	2%	3%	3%	6%

Resor och kostnader för färdtjänsten 1997 och 1998

Resor i färdtjänsten 1997

Avser	Vårvecka 1997			Julivecka 1997			Höstvecka 1997			Resande månadsvis 1997												S:a
	Må-fr	Lö	Sö	Må-fr	Lö	Sö	Må-fr	Lö	Sö	Jan	Febr	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	
Pilotområdet	404	70	59	317	62	69	406	65	71	2570	2458	2519	2428	2210	2290	1988	2339	2229	2642	2523	2507	28703
fördeln:	76%	13%	11%	71%	14%	15%	75%	12%	13%	9%	9%	9%	8%	8%	8%	7%	8%	8%	9%	9%	9%	100%
per dag:	15%	13%	11%	14%	14%	15%	15%	12%	13%													
Hela kommunen	841	131	114	620	111	117	647	100	122	4627	4467	4715	4654	4374	4474	3866	4507	4638	4953	4646	4721	54642
fördeln:	77%	12%	10%	73%	13%	14%	74%	12%	14%	8%	8%	9%	9%	8%	8%	7%	8%	8%	9%	9%	9%	100%
per dag:	15%	12%	10%	15%	13%	14%	15%	12%	14%													
Hela länet										22012	21474	23109	22611	21229	21859	19374	21834	22391	24325	23580	23422	267220
fördeln:										8%	8%	9%	8%	8%	8%	7%	8%	8%	9%	9%	9%	100%

Resor i färdtjänsten 1998

Avser	Vårvecka 1998			Julivecka 1998			Höstvecka 1998			Resande månadsvis 1998												S:a
	Må-fr	Lö	Sö	Må-fr	Lö	Sö	Må-fr	Lö	Sö	Jan	Febr	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov*	Dec	
Pilotområdet	385	53	68	220	53	51	461	72	57	2189	2125	2402	2283	2262	2105	1781	2093	2108	2414	2534	2497	26793
fördeln:	76%	10%	13%	68%	16%	16%	78%	12%	10%	8%	8%	9%	9%	8%	8%	7%	8%	8%	9%	9%	9%	100%
per dag:	15%	10%	13%	14%	16%	16%	16%	12%	10%													
Hela kommunen	816	112	114	618	101	144	912	120	83	4221	3996	4426	4434	4483	4260	3712	4268	4319	4896	4798	4843	52656
fördeln:	78%	11%	11%	72%	16%	23%	82%	11%	7%	8%	8%	8%	8%	9%	8%	7%	8%	8%	9%	9%	9%	100%
per dag:	16%	11%	11%	14%	16%	23%	16%	11%	7%													
Hela länet										21069	21091	23862	23138	22446	22057	19107	21757	23041	24669	25014	24668	271919
fördeln:										8%	8%	9%	9%	8%	8%	7%	8%	8%	9%	9%	9%	100%

* Bussresor krävdes ej vid tillfällig köldknäpp med snö i november 1998

Förändring 1997 - 1998

Avser	Vårvecka			Julivecka			Höstvecka			Resande												Totalt
	Må-fr	Lö	Sö	Må-fr	Lö	Sö	Må-fr	Lö	Sö	Jan	Febr	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov*	Dec	
Pilotområdet	-19	-17	9	-97	-9	-18	55	7	-14	-381	-333	-117	-145	52	-185	-207	-246	-121	-228	11	-10	-1910
Proc förändr:	-5%	-24%	15%	-31%	###	-26%	14%	11%	-20%	-15%	-14%	-5%	-6%	2%	-8%	-10%	-11%	-5%	-9%	0%	0%	-7%
Hela kommunen	-25	-19	0	-2	-10	27	265	20	-39	-406	-471	-289	-220	109	-214	-154	-239	-319	-57	152	122	-1986
Proc förändr:	-3%	-15%	0%	0%	-9%	23%	41%	20%	-32%	-9%	-11%	-6%	-5%	2%	-5%	-4%	-5%	-7%	-1%	3%	3%	-4%
Länet										-943	-383	753	527	1217	198	-267	-77	650	344	1434	1246	4699
Proc förändr:										-4%	-2%	3%	2%	6%	1%	-1%	0%	3%	1%	6%	5%	2%

Kostnader färdtjänstresor 1997

(inkl moms)

Avser	Kostnader månadsvis 1997												S:a	
	Jan	Febr	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec		
Pilotområdet	172811	153247	168837	150860	157835	173953	141801	171481	145942	180975	167893	174868	1960503	78%
Egenavgifter	47606	45014	45408	43119	43204	46349	41012	45751	42039	50399	47296	48176	545373	22%
S:a	220417	198261	214245	193979	201039	220302	182813	217232	187981	231374	215189	223044	2505876	100%
Fördelning:	9%	8%	9%	8%	8%	9%	7%	9%	8%	9%	9%	9%	100%	
Hela kommunen	423143	364107	401822	415501	431175	452641	368676	486871	403067	448998	413943	451231	5061175	82%
Egenavgifter	89945	84328	92738	90892	91027	95013	84972	92936	87344	98722	91084	98184	1097185	18%
S:a	513088	448435	494560	506393	522202	547654	453648	579807	490411	547720	505027	549415	6158360	100%
Fördelning:	8%	7%	8%	8%	8%	9%	7%	9%	8%	9%	8%	9%	100%	
Länet	1755233	1626881	1867015	1751812	1766264	1808241	1664802	1869251	1822403	1899393	1873473	2079076	21783844	81%
Egenavgifter	378850	316400	431770	416700	487083	455348	404434	418270	406592	449699	434176	465613	5064935	19%
S:a	2134083	1943281	2298785	2168512	2253347	2263589	2069236	2287521	2228995	2349092	2307649	2544689	26848779	100%
Fördelning:	8%	7%	9%	8%	8%	8%	8%	9%	8%	9%	9%	9%	100%	

Kostnader färdtjänstresor 1998

Avser	Kostnader månadsvis 1998												S:a	
	Jan	Febr	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov*	Dec**		
Pilotområdet	152291	138690	158868	152167	164593	144989	127490	145633	130479	154805	170731	174092	1814828	79%
Egenavgifter	39887	37831	44205	42711	43040	37768	35278	37575	37354	43344	44891	47424	491298	21%
S:a	192178	176521	203073	194878	207633	182747	162768	183208	167833	198149	215622	221516	2306126	100%
Fördelning:	8%	8%	9%	8%	9%	8%	7%	8%	7%	9%	9%	10%	100%	
Hela kommunen	406283	365128	405939	408879	423999	410171	337820	402070	389581	439284	435069	481578	4905801	82%
Egenavgifter	84110	79246	89225	89276	90104	85666	78190	84199	82373	95914	94145	100646	1053094	18%
S:a	490393	444374	495164	498155	514103	495837	416010	486269	471954	535198	529214	582224	5958895	100%
Fördelning:	8%	7%	8%	8%	9%	8%	7%	8%	8%	9%	9%	10%	100%	
Länet	1764288	1646789	1920806	1891169	1988405	1237413	1700935	1938403	1958768	2051059	2023101	2495614	22616750	83%
Egenavgifter	383927	375184	434914	417048	423348	356063	336854	356919	363839	392187	397495	428733	4666511	17%
S:a	2148215	2021973	2355720	2308217	2411753	1593476	2037789	2295322	2322607	2443246	2420596	2924347	27283261	100%
Fördelning:	8%	7%	9%	8%	9%	6%	7%	8%	9%	9%	9%	11%	100%	

* Bussresor krävdes ej vid tillfällig köldknäpp med snö i november 1998
 ** Nytt, dyrare avtal för färdtjänstentreprenörer gäller från december 1998

Förändringar 1997 - 1998

Avser	Kostnader månadsvis												Totalt	
	Jan	Febr	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov*	Dec**		
Pilotområdet	-28239	-21740	-11172	899	6594	-37555	-20045	-34024	-20148	-33225	433	-1528	-199750	####
Proc förändr:	-13%	-11%	-5%	0%	3%	-17%	-11%	-16%	-11%	-14%	0%	-1%	-8%	
Hela kommunen	-22695	-4061	604	-8238	-8099	-51817	-37638	-93538	-18457	-12522	24187	32809	-199465	####
Proc förändr:	-4%	-1%	0%	-2%	-2%	-9%	-8%	-16%	-4%	-2%	5%	6%	-3%	
Länet	14132	78692	56935	139705	158406	-670113	-31447	7801	93612	94154	112947	379658	434482	1.62%
Proc förändr:	1%	4%	2%	6%	7%	-30%	-2%	0%	4%	4%	5%	15%	2%	

Kr per färdtjänstresa 1997

(inkl moms)

Avser	Kr per resa månadsvis 1997												Mv 1997
	Jan	Febr	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	
Pilotområdet	67.24	62.35	67.03	62.13	71.42	75.96	71.33	73.31	65.47	68.50	66.54	69.75	68.30
Egenavgift	18.52	18.31	18.03	17.76	19.55	20.24	20.63	19.56	18.86	19.08	18.75	19.22	19.00
Totalt	85.77	80.66	85.05	79.89	90.97	96.20	91.96	92.87	84.33	87.58	85.29	88.97	87.30
Relativt värde:	98%	92%	97%	92%	104%	110%	105%	106%	97%	100%	98%	102%	100%

78%
22%
100%

Hela kommunen	91.45	81.51	85.22	89.28	98.58	101.17	95.36	108.03	86.91	90.65	89.10	95.58	92.62
Egenavgift	19.44	18.88	19.67	19.53	20.81	21.24	21.98	20.62	18.83	19.93	19.60	20.80	20.08
Totalt	110.89	100.39	104.89	108.81	119.39	122.41	117.34	128.65	105.74	110.58	108.70	116.38	112.70
Relativt värde:	98%	89%	93%	97%	106%	109%	104%	114%	94%	98%	96%	103%	100%

82%
18%
100%

Länet	79.74	75.76	80.79	77.48	83.20	82.72	85.93	85.61	81.39	78.08	79.45	88.77	81.52
Egenavgift	17.21	14.73	18.68	18.43	22.94	20.83	20.88	19.16	18.16	18.49	18.41	19.88	18.95
Totalt	96.95	90.49	99.48	95.91	106.14	103.55	106.80	104.77	99.55	96.57	97.86	108.65	100.47
Relativt värde:	96%	90%	99%	95%	106%	103%	106%	104%	99%	96%	97%	108%	100%

81%
19%
100%

Kr per färdtjänstresa 1998

(inkl moms)

Avser	Kr per resa månadsvis 1998												Mv 1998
	Jan	Febr	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov*	Dec**	
Pilotområdet	69.57	65.27	66.14	66.65	72.76	68.88	71.58	69.58	61.90	64.13	67.38	69.72	67.74
Egenavgift	18.22	17.80	18.40	18.71	19.03	17.94	19.81	17.95	17.72	17.96	17.72	18.99	18.34
Totalt	87.79	83.07	84.54	85.36	91.79	86.82	91.39	87.53	79.62	82.08	85.09	88.71	86.07
Relativt värde:	102%	97%	98%	99%	107%	101%	106%	102%	93%	95%	99%	103%	100%

79%
21%
100%

Hela kommunen	96.25	91.37	91.72	92.21	94.58	96.28	91.01	94.21	90.20	89.72	90.68	99.44	93.17
Egenavgift	19.93	19.83	20.16	20.13	20.10	20.11	21.06	19.73	19.07	19.59	19.62	20.78	20.00
Totalt	116.18	111.20	111.88	112.35	114.68	116.39	112.07	113.93	109.27	109.31	110.30	120.22	113.17
Relativt värde:	103%	98%	99%	99%	101%	103%	99%	101%	97%	97%	97%	106%	100%

82%
18%
100%

Länet	83.74	78.08	80.50	81.73	88.59	56.10	89.02	89.09	85.01	83.14	80.88	101.17	83.17
Egenavgift	18.22	17.79	18.23	18.02	18.86	16.14	17.63	16.40	15.79	15.90	15.89	17.38	17.16
Totalt	101.96	95.87	98.72	99.76	107.45	72.24	106.65	105.50	100.80	99.04	96.77	118.55	100.34
Relativt värde:	102%	96%	98%	99%	107%	72%	106%	105%	100%	99%	96%	118%	100%

83%
17%
100%

* Bussresor krävdes ej vid tillfällig köldknäpp med snö i november 1998
** Nytt, dyrare avtal för färdtjänstentreprenörer gäller från december 1998

Förändringar 1997 - 1998

Pilotområdet	2.33	2.92	-0.89	4.52	1.35	-7.08	0.25	-3.73	-3.58	-4.37	0.83	-0.03	-0.57
Egenavgift	-0.30	-0.51	0.38	0.95	-0.52	-2.30	-0.82	-1.61	-1.14	-1.12	-1.03	-0.22	-0.66
Totalt	2.03	2.41	-0.51	5.47	0.82	-9.39	-0.57	-5.34	-4.72	-5.49	-0.20	-0.26	-1.23
Förändring:	2%	3%	-1%	7%	1%	-10%	-1%	-6%	-6%	-6%	0%	0%	-1%

-0.83%
-3.49%
-1.41%

Hela kommunen	4.80	9.86	6.49	2.94	-4.00	-4.89	-4.36	-13.82	3.30	-0.93	1.58	3.86	0.54
Egenavgift	0.49	0.95	0.49	0.60	-0.71	-1.13	-0.92	-0.89	0.24	-0.34	0.02	-0.02	-0.08
Totalt	5.29	10.82	6.99	3.54	-4.71	-6.01	-5.27	-14.71	3.54	-1.27	1.60	3.84	0.46
Förändring:	5%	11%	7%	3%	-4%	-5%	-4%	-11%	3%	-1%	1%	3%	0%

0.59%
-0.40%
0.41%

Länet	4.00	2.32	-0.30	4.26	5.39	-26.62	3.09	3.48	3.62	5.06	1.43	12.40	1.65
Egenavgift	1.01	3.05	-0.46	-0.40	-4.08	-4.69	-3.25	-2.75	-2.37	-2.59	-2.52	-2.50	-1.79
Totalt	5.01	5.37	-0.75	3.85	1.30	-31.31	-0.15	0.73	1.25	2.47	-1.10	9.90	-0.14
Förändring:	5%	6%	-1%	4%	1%	-30%	0%	1%	1%	3%	-1%	9%	0%

2.03%
-9.46%
-0.14%

Turutbud och resande för sjukreselinjerna 1997 och 1998

Turer och resande för länets sjukreselinjer 1997

Sjukreselinje	Turer/v 96/97			Turer/v juli			Turer/v 97/98			Resande månadsvis 1997												S:a	Gods
	Må-fr	Lö	Sö	Må-fr	Lö	Sö	Må-fr	Lö	Sö	Jan	Febr	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec		
Sivan, patienter	30	0	0	30			30			521	526	517	586	484	422	327	362	560	560	501	429	5795	672
Följeslagare										48	63	55	76	42	41	39	30	54	36	54	43	581	
Besök										108	130	79	80	64	90	0	48	85	101	94	100	979	
Lillan, patienter	10	0	0	10			10			305	277	283	332	267	184	179	236	312	304	267	246	3192	363
Följeslagare										22	28	33	28	33	32	23	33	30	32	27	20	341	
Vivan, patienter	20	0	0				20			271	268	240	319	240	171		148	269	315	256	234	2731	496
Följeslagare										35	28	28	35	31	22		28	37	40	44	32	360	
Lundan, patienter	10	0	0	10			10			230	210	218	244	148	224	242	247	371	303	310	230	2977	152
Följeslagare										9	13	30	23	13	24	10	18	24	21	16	24	225	
Laxen, patienter	20	0	0	20			20			319	246	349	452	268	230	215	256	410	502	239	255	3741	357
Följeslagare										37	15	32	35	38	37	37	65	26	25	27	34	408	
S:a patienter										1646	1527	1607	1933	1407	1231	963	1249	1922	1984	1573	1394	18436	
S:a följeslagare										151	147	178	197	157	156	109	174	171	154	168	153	1915	
Totalt	90	0	0	70			90			1905	1804	1864	2210	1628	1477	1072	1471	2178	2239	1835	1647	21330	
fördeln:										9%	8%	9%	10%	8%	7%	5%	7%	10%	10%	9%	8%	100%	
gods:										174	151	172	196	171	159	143	168	189	190	173	154	2040	

Sjukresor 1997 med enskilda färdtjänstfordon

	v 97??			v 97??			v 97??																
Varbergsbor	373	7	8	170	23	11	390	5	9	1611	1743	1664	1825	1494	1445	1020	1188	1699	1729	1651	1485	18554	
fördeln:	96%	2%	2%	83%	11%	5%	97%	1%	2%	9%	9%	9%	10%	8%	8%	5%	6%	9%	9%	9%	8%	100%	
per dag:	19%	2%	2%	17%	11%	5%	19%	1%	2%														

Hela länet										13167	12469	12137	14060	11878	10884	8115	9877	13042	13859	12805	11966	144259
fördeln:										9%	9%	8%	10%	8%	8%	6%	7%	9%	10%	9%	8%	100%

Turer och resande med länets sjukreselinjer 1998

Sjukreselinje	Turer/v 97/98			Turer/v juli			Turer/v 98/99			Resande månadsvis 1998												S:a	Gods
	Må-fr	Lö	Sö	Må-fr	Lö	Sö	Må-fr	Lö	Sö	Jan	Febr	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec		
Sivan, patienter	30	0	0	30			30			456	513	559	475	394	380	259	407	473	483	579	473	5451	558
Följeslagare										49	52	55	45	37	39	28	43	49	65	71	54	587	
Besök										64	90	115	100	40	91	12	42	104	84	93	61	896	
Lillan, patienter	10	0	0	10			10			294	291	288	238	253	226	181	237	253	288	305	236	3090	520
Följeslagare										56	47	53	36	32	30	23	31	39	28	31	37	443	
Vivan, patienter	20	0	0				20			271	302	333	296	323	189		184	288	223	287	244	2940	519
Följeslagare										38	50	42	45	51	22		32	34	36	48	26	424	
Lundan, patienter	10	0	0	10			10			226	286	307	277	281	260	342	222	225	309	277	244	3256	78
Följeslagare										34	24	35	25	15	10	11	17	26	20	33	22	272	
Laxen, patienter	20	0	0	20			20			295	311	346	316	370	292	171	145	190	272	300	262	3270	469
Följeslagare										26	38	23	27	56	17	13	15	2	29	30	26	302	
S:a patienter										1542	1703	1833	1602	1621	1347	953	1195	1429	1575	1748	1459	18007	
S:a följeslagare										203	211	208	178	191	118	75	138	150	178	213	165	2028	
S:a	90	0	0	70			90			1809	2004	2156	1880	1852	1556	1040	1375	1683	1837	2054	1685	20931	
fördeln:										9%	10%	10%	9%	9%	7%	5%	7%	8%	9%	10%	8%	100%	
Gods:										170	198	200	177	192	158	138	155	171	202	208	175	2144	

Sjukresor med enskilda färdtjänstfordon

	v 98??			v 98??			v 98??																
Varbergsbor	366	5	5	127	6	28	388	4	6	1603	1599	1744	1505	1532	1408	865	1293	1701	1640	1736	1559	18185	
fördeln:	97%	1%	1%	79%	4%	17%	97%	1%	2%	9%	9%	10%	8%	8%	8%	5%	7%	9%	9%	10%	9%	100%	
per dag:	19%	1%	1%	16%	4%	17%	19%	1%	2%														

Hela länet										12416	12917	14625	12690	12381	11545	7924	10335	13137	12843	13277	12211	146301
fördeln:										8%	9%	10%	9%	8%	8%	5%	7%	9%	9%	9%	8%	100%

Förändring 1997 - 1998

Sjukreselinjerna exkl Lundan

	Turer/v vår			Turer/v sommar			Turer/v höst			Resor												Totalt
	Må-fr	Lö	Sö	Må-fr	Lö	Sö	Må-fr	Lö	Sö	Jan	Febr	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	
	0			0			0			-117	74	198	-365	89	57	-133	-70	-351	-407	235	26	-725
Proc förändr:	0%			0%			0%			-7%	5%	12%	-19%	6%	5%	-16%	-6%	-20%	-21%	16%	2%	-4%

Sjukresor med enskilda färdtjänstfordon

Varbergsbor	-7	-2	-3	-43	-17	17	-2	-1	-3	-8	-144	80	-320	38	-37	-155	105	2	-89	85	74	-369
Proc förändr:	-2%	-29%	-38%	-25%	-74%	155%	-1%	-20%	-33%	0%	-8%	5%	-18%	3%	-3%	-15%	9%	0%	-5%	5%	5%	-2%

Hela länet										-751	448	2488	-1370	503	661	-191	458	95	-1016	472	245	2042
Proc förändr:										-6%	4%	20%	-10%	4%	6%	-2%	5%	1%	-7%	4%	2%	1%

Enkätformulär färdtjänstresenärer respektive förare

TELEFONENKÄT

Hänvisa till det brev som sänts ut. De behöver dock inte ha läst det för att intervjun ska kunna genomföras.

ALLMÄNNA UPPGIFTER

Född år ☐ Man ☐ Kvinna Typ av färdtjänsttillstånd

När fick Du färdtjänst första gången? År

Ev kommentar:

Använder Du

- ☐ Inget hjälpmedel alls
- ☐ Käpp
- ☐ Rullator
- ☐ Manuell rullstol
- ☐ Eldriven rullstol
- ☐ Annat

Ev kommentar:

Reser Du ungefär lika mycket nu som för ett halvår sedan?

- ☐ Ja
- ☐ Nej mindre
- ☐ Nej mera

Ev kommentar:

Har Du åkt färdtjänst (taxi eller särskilt färdtjänstfordon) det senaste halvåret?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Ev kommentar:

Tycker Du det är lätt att ta sig i och ur färdtjänstbilarna?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Ev kommentar:

Får Du den hjälp Du behöver med kassar, i- och urstigning vid en färdtjänstresa?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Ev kommentar:

Tycker Du att färdtjänstbilarna är bekväma att åka i?

- ☐ Ja
☐ Nej

Ev kommentar:

Får Du den information Du behöver om resan av beställningscentralen?

- ☐ Ja
☐ Nej

Ev kommentar:

Har Du åkt buss i linjetrafik det senaste halvåret?

- ☐ Ja
☐ Nej

Ev kommentar:

BESVARAS AV DE SOM ÅKT BUSS:

(Om personen inte åkt buss så fortsätt med de två sista frågorna)

Känner du dig säker på hur man åker buss i linjetrafik?

- ☐ Ja

Om nej, Vad känner du dig osäker på? (Flera svar kan anges)

- ☐ Vet inte när bussarna går
☐ Vet inte hur och var jag ska byta buss
☐ Vet inte var jag ska stiga av
☐ Vill inte vara till besvär
☐ Tycker inte jag klarar av att åka buss
☐ Annat,

Ev kommentar:

Hur tycker Du det är att ta Dig hemifrån till hållplatsen?

- ☐ Lätt
☐ Svårt

Ev kommentar:

Hur tycker Du det är att ta sig i och ur bussarna?

- ☐ Lätt
☐ Svårt

Ev kommentar:

Får Du den hjälp Du behöver med kassar, i- och urstigning vid en bussresa?

- ☐ Ja
☐ Nej

Ev kommentar:

Tycker Du att förarna kör mjukt och bekvämt?

- ☐ Ja
☐ Nej

Ev kommentar:

Tycker Du att bussarna är bekväma att åka i?

- ☐ Ja
☐ Nej

Ev kommentar:

BESVARAS AV ALLA:

Tycker Du att busstrafiken räcker till för Dina vanligaste resbehov?

- ☐ Ja, i stort sett
☐ Nej

Ev kommentar:

Vad tycker Du är angeläget att förbättra i busstrafiken? (Flera alternativ kan anges)

- ☐ Informationen om hur man kan resa (*resmöjligheter, servicen i upplysningscentralen, tidtabeller etc*)
☐ Gångvägen till och från hållplatsen (*avstånd, beläggning, kantstenar, trappor, belysning, trafiksäkerhet etc*)
☐ Hållplatsen (*väntutrymmet, väderskydd, sittmöjligheter etc*)
☐ Hjälp i samband med resan, bättre service
☐ Bussarna (*enklare påstigning, bekvämare etc*)
☐ Fler turer, ändrade tider
☐ Kortare restid
☐ Lägre pris för resan
☐ Annat,

.....

Kommentarer:

.....

TACK FÖR DIN MEDVERKAN !

Vad tycker du om färdtjänsten?

Varbergs kommun och Hallandstrafiken önskar få dina synpunkter på färdtjänsten och busstrafiken i Varberg.

Den 1 januari 1998 trädde en ny lagstiftning i kraft som innebar att reglerna för färdtjänst ändrades. Med anledning av detta har bland andra Varbergs kommun omprövat färdtjänsttillstånden. I ditt fall innebar omprövningen att du vid vissa tillfällen kan hänvisas till att åka buss.

För att vi skall få veta hur du upplever den nya situationen kommer en person att ringa dig under någon av de kommande veckorna för att ställa ett antal frågor om färdtjänsten och busstrafiken i Varberg. Denna person kommer att vara antingen Mats Gunnarsson eller Monika Andersson som arbetar för Bjerkemo Konsult AB. Det kommer att vara några enkla frågor, bara frågor om ditt resande samt hur du tycker att det fungerar.

Mats och Monika som ringer arbetar under sträng sekretess och de svar du avger kommer inte att kunna hänföras till dig.

Som tack för din medverkan kommer vi att skicka en trisslott.

Vi gör detta för att göra ditt resande enklare. Dina synpunkter behövs för att vår verksamhet skall kunna bli bättre.
--

Med tack på förhand

Bruno Andersson
Planeringschef Hallandstrafiken AB
För Varbergs kommun och Hallandstrafiken AB

Vad tycker du om färdtjänsten?

Varbergs kommun och Hallandstrafiken önskar få dina synpunkter på färdtjänsten och busstrafiken i Varberg.

Den 1 januari 1998 trädde en ny lagstiftning i kraft som innebar att reglerna för färdtjänst ändrades. Med anledning av detta har bland andra Varbergs kommun omprövat färdtjänstillstånden.

För att veta hur ditt resande påverkats av den nya lagstiftningen kommer en person att ringa dig under någon av de kommande veckorna för att ställa ett antal frågor om färdtjänsten och busstrafiken i Varberg. Denna person kommer att vara antingen Mats Gunnarsson eller Monika Andersson som arbetar för Bjerkemo Konsult AB. Det kommer att vara några enkla frågor, bara frågor om ditt resande samt hur du tycker att det fungerar.

Mats och Monika som ringer arbetar under sträng sekretess och de svar du avger kommer inte att kunna hänföras till dig.

Som tack för din medverkan kommer vi att skicka en trisslott.

Vi gör detta för att göra ditt resande enklare. Dina synpunkter behövs för att vår verksamhet skall kunna bli bättre.
--

Med tack på förhand

Bruno Andersson
Planeringschef Hallandstrafiken AB
För Varbergs kommun och Hallandstrafiken AB

ENKÄT FÖRARPERSONAL

Född år

Har arbetat som bussförare i år

**Hur upplever Du det är att ta med funktionshindrade i linje-
trafiken?**

- ☐ Det går mycket bra
- ☐ Det går ganska bra
- ☐ Det fungerar inte så bra

Ev kommentarer:

**Tycker Du att körtiderna räcker till för på- och avstigning för
funktionshindrade?**

- ☐ Ja, i stort sett
- ☐ Nej, körtiderna behöver justeras för några avgångar
- ☐ Nej, körtiderna räcker aldrig till

Ev kommentarer:

**Vad tycker Du bör vara generell service för resenärerna vid på-
och avstigning?**

- ☐ Jag hjälper alltid till oombedd
- ☐ Jag hjälper till om resenärerna ber om det
- ☐ Resenärerna bör klara sig själva

Ev kommentarer:

**Tycker Du det är lätt att förstå när en funktionshindrad person
vill ha hjälp?**

- ☐ Ja, det är inte alls svårt
- ☐ Oftast men det händer att man missar någon
- ☐ Det är svårt att veta när någon vill ha hjälp eller ej

Ev kommentarer:

Har Du fått ta emot klagomål från funktionshindrade resenärer?

- ☐ Ja, ganska mycket
☐ Inte mer klagomål än förut
☐ Mycket litet

Vilken typ av klagomål?

.....

Har Du fått ta emot klagomål från "vanliga" resenärer på grund av att funktionshindrade tas med i linjetrafiken?

- ☐ Ja, ganska mycket
☐ Inte mer klagomål än förut
☐ Mycket litet

Vilken typ av klagomål?

.....

Tycker Du att du fått tillräcklig information och utbildning för att kunna hjälpa funktionshindrade i linjetrafiken på ett bra sätt?

- ☐ Ja
☐ Nej

Vad saknar du?

Tycker Du att du fått tillräcklig information om vad det praktiska försöket i Varberg avseende "Mer tillgänglig kollektivtrafik" innebär?

- ☐ Ja
☐ Nej

Vad saknas?

Övriga synpunkter:

.....

.....

TACK FÖR DIN MEDVERKAN!

Förteckningar över KFBs olika publikationsserier, bl a

- Rapporter
 - Meddelanden
 - KFB-Information
 - Publikationer inom KFBs bio- och elprogram
- kan erhållas från KFB.

KFB, KommunikationsForskningsBeredningen är en statlig myndighet som planerar, initierar, samordnar och stödjer övergripande forskning, utveckling och demonstrationsverksamhet (FUD). KFBs verksamhet omfattar transporter, trafik, post- och telekommunikation samt kommunikationernas betydelse för miljön, trafik-säkerheten och den regionala utvecklingen.

KFB svarar också för information och dokumentation inom forskningsområdet.

Adress: Box 5706, 114 87 Stockholm (Linnégatan 2)

Telefon: 08-459 17 00, **Fax:** 08-662 66 09

Hemsida på Internet: www.kfb.se

e-post: kfb@kfb.se

