

### **Bakgrund och syfte**

Behovet att kunna förflytta sig i glesbygd och mindre tätorter är minst lika stort som i större orter. Bilen blir ett måste, inte bara i extrem glesbygd. För de som inte kan nyttja bil ökar risken för social isolering.

Nedan redovisas möjligheter att väsentligt att skapa ett väsentligt större utbud av kollektiva resmöjligheter i glesbygd genom att anpassa och merutnyttja redan befintliga transportresurser med utgångspunkt från Olofströms kommun i Blekinge.

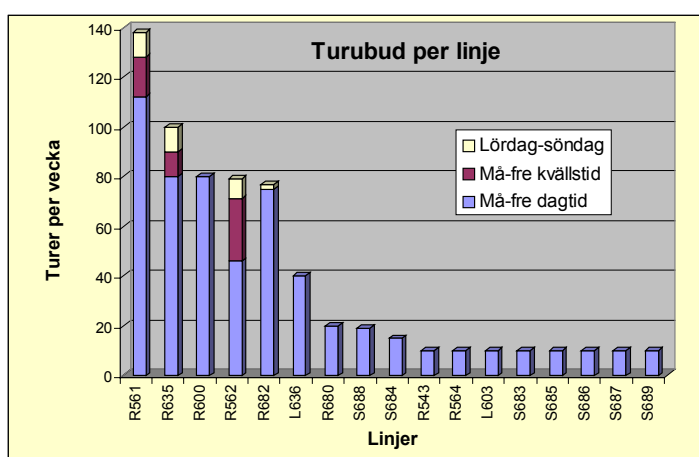
### **Metodik**

Samtliga samhällsbetalda transporter – linjetrafik, kompletteringstrafik, skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor – kartlades. Uppgifter om turutbud, linjelängd, fordonstyper, resande, belägningsgrad, energiförbrukning och emissioner togs fram för att även studera i vilken mån trafikutbudet även kunde göras mer miljövänligt.

Uppgifterna sammanställdes och jämfördes på ett likartat sätt för att medge jämförelser mellan olika transportformer och som underlag för fortsatt försöksverksamhet.

### **Bakgrundsmaterial**

I Olofströms kommun med ca 14000 invånare finns ett 20-tal busslinjer inklusive linjelagda skolskjutsar och arbetsplatsturer. Undantar man linjer med en tur i vardera riktningen samt de som saknar turer kvällstid och på helger reduceras linjeutbudet kraftigt till två stråk genom kommunen. Antalet turer kvällstid var 7% och under helger 4% av det totala linjeutbudet (våren 1999).



Anropsstyrd Hemtaxis(1999) avser komplettera linjetrafikutbudet. Antalet möjliga resstillfällen jämfört med resefterfrågan för obegränsad färdtjänst svarar endast mot 2-3 procent av en beräknad fri efterfrågan under dygnet och veckan.

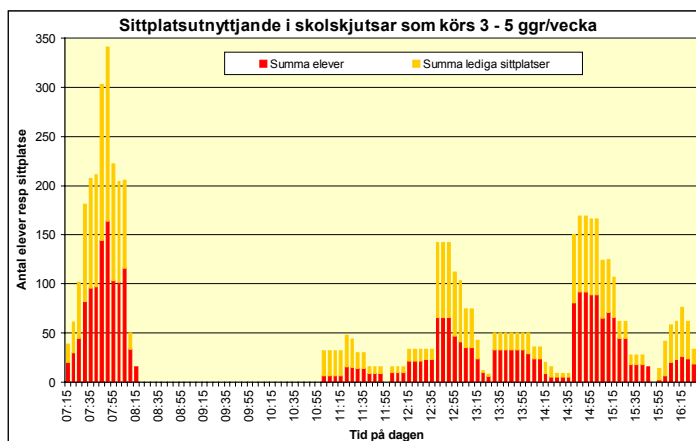
En fylligare redovisning finns i projektrapporten (Bjerkemo S-A 2001)

## Resultat

Jämförelsen mellan de olika transportslagens energieffektivitet och emissioner per resa visade att de var relativt likvärdiga förutsatt att de hade hög utnyttjande och fyllnadsgrad.

Det är alltså inte självklart att en transport med en normalbuss innebär en miljövänligare transport. Även en dubbling av körningarna med mindre fordon på enstaka turer kan vara totalt sett fördelaktigare om det i gengäld innebär att fordonen kan utnyttjas effektivare.

Antalet turer med särskilda skolskjutsar och färdtjänst per vecka var dock 20% fler än för linjetrafiken, inklusive de skolskjutslinjer som var öppna för allmänheten. Skolskjutsarna har stor yttäckning men är kraftigt koncentrerade till en timme under morgonen. Under eftermiddagen är spridningen större med en viss koncentration till två entimmesintervall. Dessa turer är dock inte tillgängliga för allmänheten (1999).



Sammantaget finns alltså ett stort turutbud av samhällsfinansierad trafik men endast 45% är tillgängligt för allmänheten. För de som inte bor nära de två tättrafikerade regionala stråken är möjligheten att utnyttja kollektivtrafiken liten.

Linjetrafiken är nästan uteslutande inriktad på arbets- och skolresor dagtid måndag – fredag. Icke arbets- och skolresande utgör dock nästan tre fjärdedelar av vårt resande och är det resande som fn ökar mest.

En modell för integration av trafikutbudet för alla resandekategorier utvecklades som endast omfattat tre trafikformer:

- Fast linjetrafik – förplanerad, ”förbeställd trafik av samhället”
- Abonnerade resor – lätt ändringsbara rutter ”samåkning med fasta rutter”
- Anropsstyrd trafik – spontana, tillfälliga resor samordnade med övrig trafik

Studierna visade att effektivare och flexiblare utnyttjande av transportresurserna kan ge ett väsentligt ökat och mer behovsanpassat utbud inklusive anpassning till funktionshindrade. En anpassad fordonspark och ökat, flexibelt turutbud kan antas ge effektivare fordonsutnyttjande och minskat bilberoende och därmed miljövänligare trafik och ökad trafiksäkerhet.

Samordning av trafikresurserna är dock personellt och mentalt krävande. *Vidareutvecklat datorstöd* behövs för *planering, samordning och trafikledning*. Möjligheter att förändra trafikstrukturen, ändrade organisations- och resorformer med *abonnerade resor, gemensam boknings- och informationsyta* redovisas i rapporten.

Vidareutvecklade system med samordnat, flexibelt anpassningsbart trafikutbud kan bidra till att behålla en god lokal transportservice i områden med litet trafikunderlag. Minskad bilanvändning, behov av andrabil samt förbättrade levnadsvillkor samt minskad risk för social isolering är andra positiva effekter.

#### **Referens:**

##### ***Bjerkemo S-A 2001***

Behovs- och miljöanpassad kollektivtrafik i områden med litet trafikunderlag.  
Praktikfall Olofström. Teknik och samhälle LTH, Bulletin 197

Rapportförfattaren,

***Sven-Allan Bjerkemo*** (*MscCE*) har mångårig erfarenhet av trafikplanering och samhällsplanering från VBB samt har drivit en rad FoU-projekt inom området. Sven-Allan driver nu en egen konsultverksamhet med inriktning på trafikplanering, kollektivtrafik och miljöanpassade transporter samt medverkar i undervisning och forskningsprojekt vid Lunds Tekniska Högskola.