

Serviceelinje eller flextrafik – när, var, hur?

Jämförande utvärdering på fem orter

Yngve Westerlund, LogistikCentrum, Mölndal (projektledare)
Agneta Ståhl, Teknik&Samhälle, Lunds Tekniska Högskola
Gunilla Carlsson, Teknik&Samhälle, Lunds Tekniska Högskola
Bengt Stålnér, Andiamo, Mjölby

Resumé

Bakgrund

Trafikforskningen vid Lunds Tekniska Högskola (LTH) har länge hävdats att det krävs mellanformer, mellan den ordinarie linjetrafiken och den speciella trafikform som anges i den svenska lagstiftningen om färdtjänst, utförd med specialfordon eller taxi. Under snart två decennier har dessa mellanformer i Sverige i huvudsak utformats som s k serviceelinjer med god yttäckning genom en slingrande linjeföring. Korta gångavstånd prioriteras före snabbhet och förarna instrueras att ta god tid på sig så att resenärerna i den aktuella målgruppen kan känna sig trygga och väl omhändertagna. Fordonen har låga golv, är små och erbjuder närhet med föraren.

Serviceelinjerna har länge uppfattats som ett lyckat sätt att öka mobiliteten och tillgängligheten för äldre och funktionshindrade. Trots detta har de aldrig tillfullo lyckats ersätta färdtjänsten med taxi i lokala resrelationer. I de flesta städer med serviceelinjer kör en omfattande taxifärdtjänsttrafik parallellt med serviceelinjen. Genom att den ordinarie kollektivtrafiken i ökad utsträckning sker med låggolvsbussar har behoven av de traditionella serviceelinjerna minskat och resandeunderlaget har tunnats ut till en nivå som på vissa håll gör att man slopar eller ifrågasätter denna trafikform. På andra håll fungerar de fortfarande väl.

Under åren 1996-99 prövades i Göteborg ett nytt alternativ för yttäckande kollektivtrafik för de prioriterade målgrupperna äldre och funktionshindrade personer. Flexlinjen är en syntes av traditionell serviceelinje och samordnad taxifärdtjänst - med andra ord en anropsstyrd (flexibel) serviceelinje. Namnet flexlinje är i viss mån vilseledande eftersom det inte handlar om linjetrafik utan om områdesbaserad trafik där man bara angör de hållplatser/mötesplatser dit någon i förväg beställt upphämtning eller avstigning. Det allmänna begreppet är således flextrafik, medan Flexlinjen är varumärke i Göteborg och Uddevalla (och Flexen i Stockholm).

Syfte och mål

Studien syftar till att ge bättre planeringsprinciper för mellanformer av anpassad kollektivtrafik. Jämförelserna mellan deltagande orters olika flexlinjer respektive serviceelinjer skall ge kunskap om när och var dessa trafikformer är bäst lämpade samt råd och anvisningar för ett rationellt (kostnadseffektivt) införande i praktisk drift.

Studien syftar även till att ge bättre kunskap om under vilka förhållanden serviceelinjer kan vidareutvecklas till flextrafik samt under vilka förhållanden serviceelinjerna bör bibehållas i nuvarande traditionella form. Ett par av studiens kärnfrågor är:

- I vilken utsträckning svarar serviceelinjer resp. flextrafik mot funktionshindrade personers behov av lokala resor?
- Hur värderar resenärerna de resp trafikformerna vad gäller ett antal beskrivna parametrar?

Metod och genomförande av studien

- Insamling och genomgång av bakgrundsfaktorer och generella utvärderingsparametrar för jämförelse av trafikutbud, resande, ekonomi och effektivitet mm
- Användarstudier för att studera de olika trafikformernas attraktivitet, hur de uppfyller målgruppernas behov av resor mm. Utskick till ca 6000 personer i målgrupperna Äldre (75+) och frekventa färdtjänstresenärer (>12 resor/år)
- Kartläggning av det parallella färdtjänstresandet i de aktuella studieområdena för att på ett konkret sätt se vilka behov av lokala resor som inte tillgodoses av mellanformerna
- Tillgänglighetsanalyser på de aktuella studieorterna med GIS för att bl a studera olika befolkningsgruppers tillgänglighet till ordinarie kollektivtrafik och jämförelser med tillägg av servicelinjer eller flextrafik

Medverkande studieorter

Den jämförande utvärderingen av åtta olika trafik tjänster görs på nedanstående studieorter :

Göteborg	Analys av Trygga Rundan, stadens enda traditionella servicelinje i stadsdelarna Majorna och Linnestaden. Introducerades 1991 men blev av kostnadsskäl aldrig spridd vidare till andra stadsdelar. Har tappat resenärer och vid olika tillfällen varit föremål för omprövning, ev för vidareutveckling till flextrafik. Uppföljande utvärdering av Flexlinjen i stadsdelen Kortedala, som invigdes sommaren 2001.
Stockholm	Utvärdering av två av de traditionella tjugofyra servicelinjerna som varit i drift i längre eller kortare tid. Fungerar dessa bra för sin uppgift? Utvärdering av Flexlinjen i Vällingby efter tre år. Kan denna vidareutvecklas för att bli mera kostnadseffektiv?
Uddevalla	Utvärdering av Flexlinjen efter fem år. Kan trafikformen vidareutvecklas för att bli mera kostnadseffektiv i samband med nästa linjenätsrevidering? Kan den utvidgas till nya områden på ett effektivt sätt?
Örebro	Utvärdering av den servicelinjerna Mjuka Rundan som tappat resenärer och som ligger i stöpsleven vid nästa linjenätsrevidering.
Aalborg	Utvärdering av en av de traditionella servicelinjerna (S1).

Preliminära resultat

Projektet skall vara slutfört före sommaren 2004 med en preliminär resultatredovisning vid ett öppet seminarium på Västkusten den 1 juni. Det är därför för tidigt att ännu presentera studiens resultat. Nedan följer dock vissa kommentarer.

Genom att jämföra attraktivitet och effektivitet för ovanstående tillämpningar söker vi att få fram olika nyckeltal som kan förklara varför en trafikform fungerar i ett sammanhang och inte i ett annat. Ett viktigt nyckeltal är produktivitet definierad som passagerare/fordonstimme. Servicelinjerna har i allmänhet högre produktivitet genom att de betjänar en bredare målgrupp, d v s de är öppna för allmänheten medan flextrafiken oftast är reserverad för äldre och funktionshindrade. Ombordstudier har utförts för att se hur stor andel av resenärerna som tillhör den prioriterade målgruppen och GIS studier pågår för att visa allmänhetens tillgänglighet till ordinarie kollektivtrafik inom studerade trafikeringsområden.

Som exempel har över 90 % av befolkningen i Trygga Rundans område i Göteborg mindre än 400 m gångavstånd till reguljär kollektivtrafik. Mellanformen har således på denna ort ingen viktig uppgift att fylla utanför de prioriterade målgrupperna. För vissa andra servicelinjer (t ex i Stockholm) synes service**linje**trafiken ha en viktig uppgift att fylla som matartrafik för alla som har långa gångavstånd till tunnelbanan.

Preliminära resultat tyder också på att flexlinjen i Vällingby (Stockholm) kör dubbelt så många resenärer per timme som de båda i Göteborg och Uddevalla. Det viktigaste skälet synes vara att Vällingbyflexen har ett mycket begränsat trafikeringsområde (ca 3 km långt) medan övriga är över 6 km. Är då många korta flexresor mera värda än färre långa resor? Flexlinjens bussar har visat sig fungera som en träffpunkt för äldre resenärer. Trafikformen tillgodoser därmed både de äldres transportbehov samtidigt som bussarna fyller en viktig social funktion som mötesplats. Detta är känt tidigare men har bekräftats av användarstudierna som utförts vid LTH. Vi kan konstatera att användarna av respektive trafikform i Göteborg värderar Flexlinjen något högre än Servicelinjen totalt och på i stort sett alla delpunkter, se diagram nedan. Här gjordes också en kontrollstudie i en stadsdel som varken har servicelinje eller flextrafik. Vi konstaterar att mellanformerna värderas högre än den ordinarie kollektivtrafiken. Flextrafikens förare är näst intill avgudade med ett betyg på 9.8 av tio möjliga poäng. Övriga resultat kommer som sagt att föreligga före sommaren.

Vad tycker Du om...?

Svar från användare av:

