



En förbättring av trafiklösningar för den Skånska landsbygden

2020-03-02
Skånetrafiken

Sammanfattning	3
1. Syfte och bakgrund.....	4
1.1 Syftet med arbetet	4
1.2 Hur ser landsbygdstrafiken ut i Skåne idag	4
1.3 Omvärldsanalys alternativa trafiklösningar.....	4
1.4 Sammanfattande bild – vad kan vara intressant för Skåne och för resenärerna?	5
2. Förslag till lösningar.....	6
2.1 Förslag pendlarparkering PLUS	6
2.2 Förslag till anropsstyrd trafiklösning	9
3. Genomförande.....	14
3.1 Ytterligare utredning kring val av punkter för pendlarparkering	14
3.2 Upphandling 21/22 – avtal Österlen – en upphandlad integrerad trafiklösning.....	14
4. Fortsatt arbete	16

Sammanfattning

Syftet med rapporten är att utreda möjligheter och utmaningar till förbättring av kollektivtrafik på den Skånska landsbygden. Rapporten fokuserar på två förslag till förbättringar på den Skånska landsbygden.

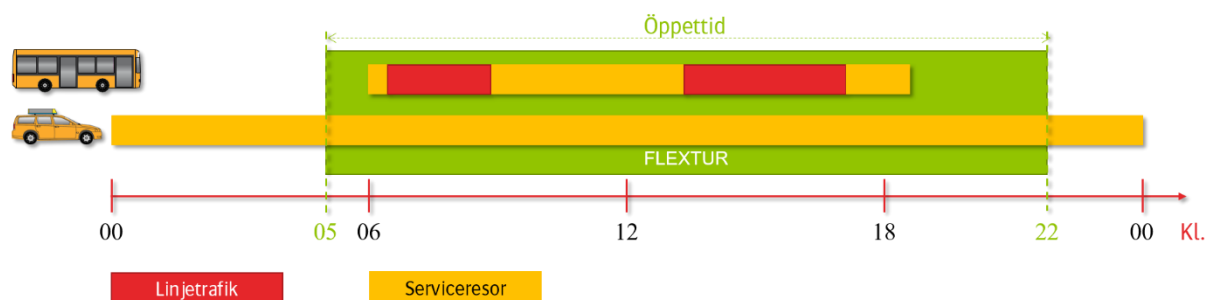
Förslag: Utveckling av pendlarparkering PLUS

En pendlarparkeringens syfte är i första hand att erbjuda trygga och säkra parkeringar av bil, moped, cykel med mera i omedelbar närhet till en busshållplats. Själva busshållplatsen behöver vara av hög standard vilket innebär väderskydd, trygga passager över väg, realtid på hållplatsen. Med PLUS så avses här olika tilläggstjänster som förenklar vardagen för de som väljer att resa med kollektivtrafiken. Förslag finns för linje 511 Ängelholm-Örkelljunga-Hässleholm med en ny pendlarparkering i Röke.

Förslag: Utveckling av ny integrerad trafikform Flextur

Där resandeunderlaget är väldigt lågt erbjuds idag anropsstyrd trafik. Denna utförs enbart efter en beställning. Resenären måste boka sin resa i god tid, för närvarande två timmar innan tidtabellsstyrd avgång. Man kan bara boka genom att ringa till en kundtjänst. Resandet med anropsstyrd trafik är väldigt lågt vilket tyder på att produkten inte är särskilt attraktiv för Skånes befolkning.

Den stora skillnaden mellan dagens anropsstyrda trafik och Flextur är att kunden kan göra en resa mer flexibelt och får ett större utbud än i dag och får ett hållbart alternativ långsiktigt. Flextur är också ett nytt arbetssätt som kombinerar fordon och personal inom de båda avtalsområdena för Buss och Serviceresor. Detta möjliggör ett bättre resursutnyttjande genom att respektive fordonsflotta används gemensamt. De båda avtalsformerna samverkar till att lösa kollektivtrafikuppgiften på landsbygden.



Flextur kommer att införas i avtal Österlen med planerad trafikstart i december 2021. I det här avtalet finns ett antal linjer med få resande utanför peak. Det finns även ett önskemål från kommunerna att hitta en bättre lösning för de stora landsbygdsområden som finns på Österlen, för tider utanför nuvarande tidtabell. Serviceresor som också trafikerar området har ledig kapacitet i fordonen vid tider som skulle passa för att utöka öppettiderna.

Fortsatt arbete

Gällande Pendlarparkering PLUS så behöver ett par platser väljas ut och själva PLUS-produkten behöver utvecklas.

För Flextur så handlar det om att inför drift säkerställa att utvecklingen av ny IT blir klar i tid. Efter trafikstart handlar det om att följa upp ekonomin. Det har alltför ofta visat sig att ekonomin är avgörande för en hållbar kollektivtrafik. Därför behöver Skånetrafiken utvärdera den totala kostnaden för alla parter i den samordnade trafiklösningen.

Vidare behöver vi bl.a. få mer kunskap om:

- Vi behöver bli bättre på att förstå hur många resor vi klarar av och över hur stora områden
- Vilken tid på dygnet reser kunden
- Kundnöjdhet, utveckling över tid
- Vilka resenärsgroup väljer att åka
- Resandeutvecklingen med alla trafiktyperna
- Hur stor andel som utförs med Trafikföretagets fordon resp. serviceresors fordon
- Samordningsgrad

Det kan vara intressant att genomföra enkätundersökningar helst både innan och efter införandet av Flextur. Vi behöver även kunna mäta under tiden.

1. Syfte och bakgrund

1.1 Syftet med arbetet

Kollektivtrafiknämndens beslut:

1. Kollektivtrafiknämnden ger trafikdirektören i uppdrag att utreda möjligheter och utmaningar till förbättring av kollektivtrafik på den Skånska landsbygden.
2. Trafikdirektören uppdras att presentera utredningen under första kvartalet 2020.

1.2 Hur ser landsbygdstrafiken ut i Skåne idag

Linjelagd trafik

Traditionell linjetrafik består av linjer med turer som utförs enligt en fast tidtabell. Turerna utförs alltid oberoende av antal resenärer. Linjer med högt resande har tät trafik alla dagar medan linjer på landsbygden ofta har glesare trafik med begränsade öppettider, vilket beror på ett mindre resandeunderlag.

Regionbusstrafiken är klassificerade i fyra grupper där en av dem går under beteckningen "Lokalt viktig linje" där utbudet kommer med nya TFP 2020 sättas till sju dubbelturer per dag. För Skånetrafiken innebär ett lågt resande per tur en hög kostnad per resa samt att energiåtgången per resa därmed blir hög relativt andra lösningar.

Anropsstyrd trafik

Där resandeunderlaget är väldigt lågt erbjuds istället anropsstyrd trafik. Denna utförs enbart efter en beställning. Resenären måste boka sin resa i god tid, för närvarande två timmar innan tidtabellsstyrd avgång. Man kan bara boka genom att ringa till kundtjänst.

Erfarenheten är att resandet med anropsstyrd trafik är väldigt lågt vilket tyder på att produkten inte är särskilt attraktiv för Skånes befolkning. Samma erfarenhet har man hos i stort sett alla trafikhuvudmän samt även internationellt.

Närtrafik – en form av anropsstyrd trafik

Syftet med närtrafiken är att kunna ta sig in till närmaste större ort med service. Närtrafiken erbjuder ingen trafik som passar för skola eller pendling utan är en trafikform för att personer kan nå viss service dagtid. Region Skåne erbjuder fem resmöjligheter tur och retur i veckan och några kommuner har valt att köpa till några resmöjligheter till men det har ringa betydelse.

Synpunkter från resenärer handlar om att utbudet är väldigt begränsat, inte går i peaktrafik och passningen mot annan kollektivtrafik blir då begränsad. Synpunkter handlar även om att man via kundtjänst måste beställa sin resa och dessutom två timmar innan.

1.3 Omvärldsanalys alternativa trafiklösningar

Skånetrafiken har tagit del av information genom olika rapporter, presentationer och möten med olika företag och organisationer som har idéer och/eller tjänster och trafiklösningar till att lösa kollektivtrafiken på landsbygden. För mer information se bilaga Omvärldsanalys landsbygdstrafik.

K2 WORKING PAPER 2019:5, An international review of experiences from on-demand public transport services, av Fredrik Petterson, redovisar flera olika testade och implementerade anropsstyrda transportlösningar. Bland annat beskrivs Plustur som lanserades i januari 2018 för att förstärka den befintliga anropsstyrda trafiken i Nordjylland, Danmark. Tjänsten är en del av den regionala kollektivtrafik myndighetens strategi för att förbättra tillgängligheten i landsbygden i regionen. Plustur är den tjänst som lyckats bäst att integrera anropsstyrd trafik på landsbygden.

Resultaten både nationellt men även internationellt från olika paratransitlösningar (anropsstyrt) blir ofta "för hög kostnad i förhållande till det antal resor som man lyckas attrahera", varför de flesta väldigt intressanta projekt inte överlever projektiden.

Samåkningstjänster – en nygammal tjänst som även den har svårt att överleva i längden. Många gånger bygger denna tjänst på att det finns en lokal eldsjäl som driver på, men när eldsjälen av olika anledningar inte längre finns så självdör tjänsten. Ett grundläggande problem med samordning är rädslan eller obehaget med att ta med personer man inte känner i sitt eget fordon eller som resenär att åka med någon man inte känner.

1.4 Sammanfattande bild – vad kan vara intressant för Skåne och för resenärerna?

Sammanfattningsvis så finns det en potential för att erbjuda bättre tjänster på landsbygden.

Den anropsstyrda linjetrafiken är idag en trafikform som hamnar i kläm mellan uppdragen för särskild kollektivtrafik och den allmänna kollektivtrafiken. Vi ser ett behov av att integrera trafikformerna och sudda ut gränserna mellan dem.

Skånetrafiken har ansvar för både allmän och särskild kollektivtrafik och ser ett behov och en potential för en samordning av både personal och fordon som idag redan finns inom båda organisationer. En tydligare samordning mellan AO Serviceresor och AO Buss medför att alla befintliga resurser som Skånetrafiken redan har och betalar för används på ett bättre och mer effektivt sätt.

Trafikföretagen pekar också på vikten att utveckla hållbara affärsmodeller där alla tre parterna kund, kollektivtrafikhuvudman samt trafikföretag, ser vinster.

Det som nu är avgörande och varför anropsstyrd trafik helt plötsligt blir intressant är utvecklingen av nya IT-lösningar som kommer att förenkla de centrala problemen gällande anropsstyrda trafiklösningar.

Följande punkter tillsammans utgör grunderna för en ny utveckling av anropsstyrda trafiklösningar:

- Nya IT-lösningar förenklar bokningen
 - Boka och betala via en app (eller ringa), helst direkt i reseplaneraren
 - Kortare förbeställningstid, från två timmar till en timme
- Utveckling av IT-lösningar för ruttplanering
 - Bättre stöd för att kunna samordna olika fordon och olika stora fordon
- Utökade öppettider
 - Landsbygdstrafik med buss erbjuder i dag få turer dagtid, ingen kvälls- eller helgtrafik
- Hållbarhetsaspekten
 - Erbjuder bättre lösningar ur både ekologisk, ekonomisk och social vinkel
 - Likarättsprincipen
 - Tillgänglighetsanpassning dörr till dörr
- Totala kostnader för trafik
 - Fordonen i linjetrafik kan användas för serviceresor och tvärt om
- Ökad integrering av särskild och allmän kollektivtrafik
 - Bidrar till att senarelägga färdtjänstinträdet
 - Möjliggör bättre lösningar för långväga resor

Resenärsnytta

Nytta för resenärer boende på den skånska landsbygden består av att även de erbjuds någon form av kollektivtrafik under en större del av dygnet respektive veckan än vad de har idag. Bara för att man bor på landsbygden där det är glesare befolkat innebär inte att dessa invånare har andra önskemål gällande hur och när de skulle vilja kunna åka med den kollektivtrafiken. Här blir det en konflikt mellan faktisk efterfrågan och önskemål från resenärerna. Det är helt enkelt så att reguljär busstrafik med tidtabeller passar sämre för områden med gles efterfrågan.

2. Förslag till lösningar

Följande har identifierats som intressant att undersöka vidare:

1. Utbyggt pendlarparkeringsupplägg med plustjänster – lantligt placerade
2. En utveckling av trafikform med högre grad av samordning av linjetrafik och serviceresor
3. Ny trafikform som läggs ovanpå befintlig linjelagd trafik

2.1 Förslag pendlarparkering PLUS

Syfte med pendlarparkering

En pendlarparkerings syfte är i första hand att erbjuda trygga och säkra parkeringar av bil, moped, cykel med mera i omedelbar närhet till en busshållplats. Själva busshållplatsen behöver vara av hög standard vilket innebär väderskydd, trygga passager över väg, realtid på hållplatsen. Med PLUS så avses här olika tilläggstjänster som förenklar vardagen för de som väljer att resa med kollektivtrafiken.

Ytterligare ett syfte skulle vara att pendlarparkering kan ses som intressanta noder för den nya trafikform som byggs på samordning av linjetrafik och serviceresor.

Arbetsgång

För att utveckla ett nytt koncept för pendlarparkering PLUS krävs initialt två saker:

1. Hitta lämpliga platser
2. Arbeta fram tilläggs paket som ska motsvara det vi kallar för PLUS

Vid en inventering av områden för att hitta intressanta platser för en pendlarparkering är det en hel del saker som behöver beaktas. Det handlar både om demografiska data, geografi samt frågor kring ytbehov, markägare och så vidare samtidigt som varje punkt är unik och har delvis unika förutsättningar.

Platser lämpliga för pendlarparkering - avgränsning

Med landsbygd avses här områden som ligger utanför närområden till de större städerna i Skåne och som har relativt långt till närmaste tågstation. Fokus ligger på att hitta intressanta noder för landsbygds befolkning som skulle kunna få en bra kollektivtrafik närmare sin bostad än vad de upplever att de har idag.

För att vara intressant för landsbygdsbefolkningen att använda en pendlarparkering krävs att den kollektivtrafik i form av regionbusslinjer som de ska byta till har:

1. Generösa öppettider
2. Ett regelbundet utbud under hela öppettiden

Att anlägga en pendlarparkering utmed en linje som enbart trafikerar peaktid vardagar är alltså inte något fullgott alternativ.

Med ovan kriterier så kvarstår att de regionbusslinjer som är intressanta är:

1. Busslinjer som klassas som Regionala enligt Trafikförsörjningsprogrammet
2. Trafikerar mer genuin landsbygd och har ett längre avstånd till en tågstation

Att beakta – väghållare, kommun samt markägare

För varje aktuell plats måste väghållare, vilket ofta är Trafikverket, och aktuell kommun kontaktas. Skånetrafiken äger ingen mark varför markägaren till tänkta plats givetvis också behöver involveras och helst i ett tidigt skede. Ibland kan kommunen äga intressant mark, men mest troligt är det privat mark. Själva hållplatsen på statligt vägnät hanteras av Trafikverket och de har lång framförhållning. Sammanfattningsvis; involvera alla intressenter i ett tidigt skede.

Inventering av behov på en pendlarparkering

Vi vet idag inte hur attraktivt en pendlarparkering med någon form av tilläggstjänst är och i så fall för vem. Individer som bor på landsbygden är ingen homogen grupp och det kan mest troligt finnas olika behov och förutsättningar utmed våra regionala linjer.

För att hitta rätt behöver man till viss del prova sig fram. Det som fungerar på ett ställe kanske inte alls är någon framgång på ett annat. Därför blir det även svårt att så här tidigt i arbetet sia om vilken potential som finns. Det finns idag inte heller något färdigt paket med tilläggstjänster att snabbt plocka fram.

Följande behov kan behövas på en pendlarparkering:

- Hållplats med hög standard
- Trafiksäker planering av gångvägar till/från hållplatsen
- Bilparkering
- Cykelparkering, eventuellt cykelgarage
- Låsbara skåp för hjälmar (i garagen)
- Laddmöjlighet både bil samt eventuellt elcykel och elmoped
- Cykelpump
- Området ska kännas tryggt och säkert (belysning, väl planerad trafikmiljö)
- Tilläggstjänster
 - Beställning och hämtning mat
 - Närhet till butik eller annan service
 - Annat?

Regionala linjer

Genom en enkel inventering av vår skånska landsbygd har ett urval av de Regionala linjerna gjorts som trafikerar områden som kan vara lämpliga för pendlarparkeringar med PLUS-tjänster.

Listan nedan är trots avgränsningar ganska lång och för att visa på ett exempel har linje 511 valt ut.

Regionala linjer som är mest intressanta ur ett landsbygdsperspektiv:

297/298	Ekeby-vid kyrkan, Bårslöv,
511	Munka Ljungby-öst, Lärkeröd, Örkelljunga norr/söder, Bälinge, Röke, Hörja
542	N Sandby, Ranseröd/Hörnebo, Broby, Sibbhult
545	Osby öst, Glimåkra, Knisslinge, Hanaskog, Bjärlöv,
551	Åhus Äspet, Åhus Horna, Rinkaby
561	Blekinge
562	Kronoberg
100	Skanör-Haga, Höllviken, Vellinge ängar
103	Höllviken
SkE1	Vä E22, Tings Nöbbelöv, Tollarp, Linderöd, Ekeröd, Hörby, Fogdarp, Hurva, Gårdstånga
SkE2	Hörby, Fogdarp, Hurva, Gårdstånga
SkE3	Everöd, Österlia, Brösarp, Kivik, S Mellby, Rörum, Vik, Tobisvik
SkE4	Brösarp, Skåne Tranås, Svampakorset, Stora Herrestad,
SkE5	Simrishamn, Ö Tommarp, Gärnsås, Lunnarp, Tomelilla, Anklam, Sjöbo väst
SkE8	Sjöbo väst, Klostersågen, Veberöd östra,
SkE10	Örkelljunga, Eket, Mölletofta, Ö Ljungby, Åstorp, Hyllinge

I nästa avsnitt redovisas ett utkast till en inventering av intressanta platser utmed en regional linje – linje 511.

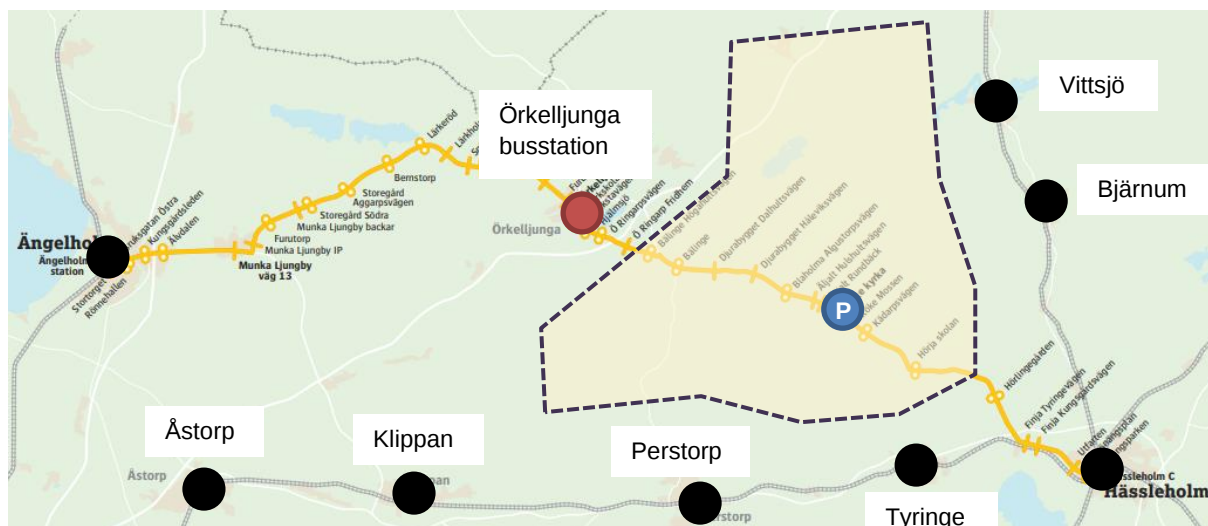
Exempel på bakgrundsinformation för linje 511 – ett utkast

Vi har valt linje 511 då den trafikerar relativt stora landsbygdsområden samt att det saknas tågstationer utmed linjen. Hässleholm och Örkelljunga har stor andel landsbygd. Stationerna i Vittsjö och Bjärnum har enbart 10 dubbelturer per dag, vilket inte kvalificerar dem som regional trafik då utbudet är för lågt och att öppettiderna för korta.

Beskrivning av geografi och näraliggande knutpunkter för kollektivtrafiken

Linje 511 Ängelholm-Örkelljunga-Hässleholm – åktid: ca 80 minuter

Pendlarparkering finns i Örkelljunga i närheten av busstationen där SkåneExpressen utgår ifrån. För vårt utpekade område fungerar denna dock inte för pendling mot Hässleholm och avståndet in till Örkelljunga är för influensområdet ganska långt. Sträckan från Örkelljunga österut mot Hässleholm har därför identifierats som intressant. På aktuell sträcka kan man tänka sig en eller flera pendlarparkeringar. Utpekade på kartan här nedanför är Röke utmärkt men man kan även tänka att Bälinge kan vara intressant.



Figur 1 Linje 511 – intressant område för pendlarparkering.

Svarta cirklar har viss närhet till stationerna utmed Skånebanan där man kan resa mellan Helsingborg och Hässleholm.

Stationerna norrut från Hässleholm har än så länge ett betydligt sämre utbud varför linje 511 kan vara mer intressant. Tåget går mellan Hässleholm och Markaryd.

Det går att ta fram mycket bakgrundsinformation för ett område med allt från resandestatistik, befolkning, utveckling över tid m.m.

I ett tidigt skede bör en kontakt tas med aktuell kommun för att se om det finns något intresse från deras sida innan man kommer för långt och lägger ner för mycket arbete.

Sammanfattningsvis bör alla eller vissa av punkterna här nedan ingå i en bakgrundsbeskrivning:

- Var ligger de närmaste tågstationerna (ju närmare desto mindre intressant för ny pendlarparkering)
- Vagnätet runt busslinjen (var kopplar man på linjesträckningen och hur kör man)
- Befolkning, åldersfördelning
- Hur ser pendlingen ut (arbetspendling)
- Hur ser grundskoleresandet ut, finns det skolbussar i området
- Vart åker gymnasieeleverna
- Hur ser cykelmöjligheten ut utmed linjesträckningen (trafiksäkerhet)
- Vilka punkter skulle kunna vara intressanta
- Skatta behov av yta
- Utreda markägare och väghållare
- Vilken service/lokala handlare finns i närområdet

LINJEFAKTA:

Öppettider:

mån-torsdag	05-22
fredag	05-24
lördag	08-24
söndag	08-23

Utbud:

vardagar	timmestrafik
helger	tvåtimmarstrafik

Avslutningsvis val av plats för pendlarparkering PLUS

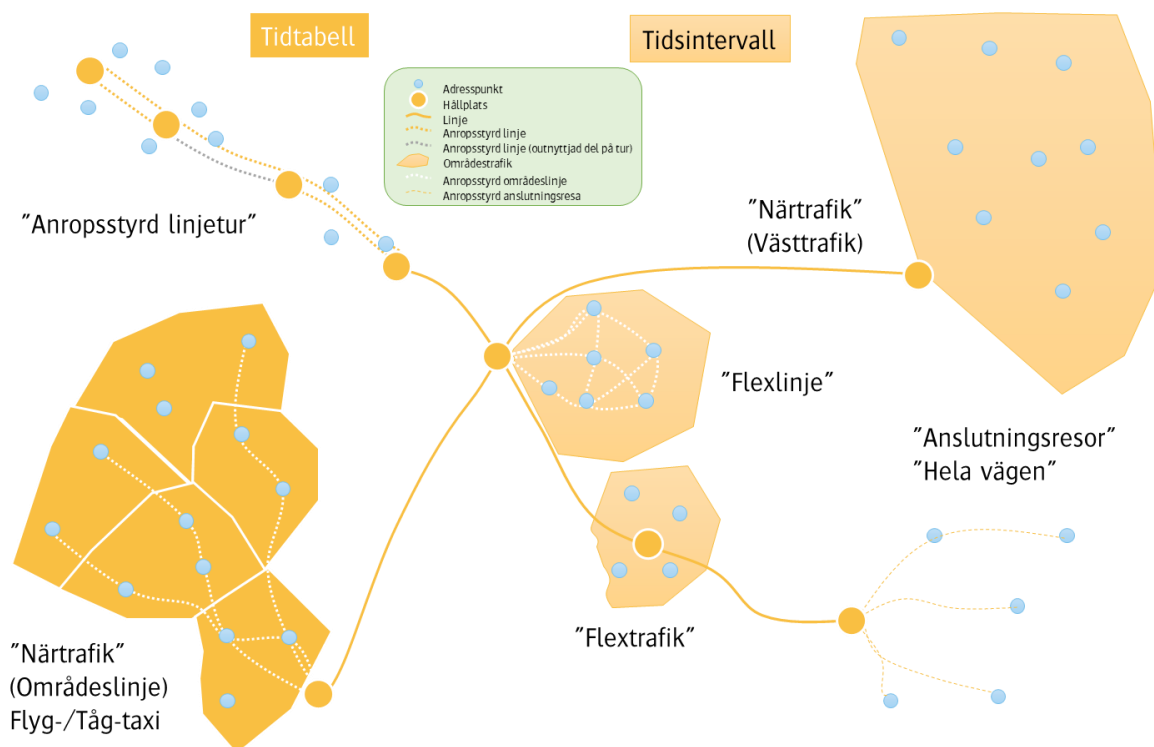
Förutom att hitta en intressant plats där kommunen vill vara med så behöver vi även internt på Skånetrafiken se över vem som ska jobba med vad. Det blir i slutändan många enheter och avdelningar som på något sätt blir involverade. Kan därför vara väl investerad tid att göra ett bra grundarbete gällande pilot för pendlarparkering PLUS.

2.2 Förslag till anropsstyrd trafiklösning

Beskrivning av olika typer av trafikformer

Genom att se över hur trafiken kan effektiviseras, men ändå kunna bibehålla en god tillgänglighet och erbjuda någon form av kollektivtrafik är att göra vissa turer anropsstyrda, till exempel dedicerade linjefordon som bara kör om turerna förbeställts.

En andra lösning kan vara att erbjuda anropsstyrda trafiklösningar såsom t.ex. Närtrafik eller göra vissa turer anropsstyrda och körs av Serviceresors fordon, se figur 2, som visar de olika anropsstyrda allmänna kollektivtrafikformerna i olika skepnader.



Figur 2 Anropsstyrda trafiklösningar – Allmän kollektivtrafik

En tredje lösning kan vara att variera fordonstorlek över dygnet. Detta görs i dag inte i någon stor utsträckning utan man tittar på vilken fordonstorlek som är den dimensionerande för linjen och så kör den fordonstypen oftast alla turer, med varianter på att vissa turer eller del av tur måste förbeställas.

En fjärde lösning är att kombinera fordonstorlek och anropsstyrda trafiklösningar också över de olika avtalsområdena för Buss och Serviceresor. Vilket skulle möjliggöra ett bättre resursutnyttjande, genom att det utgör en gemensam fordonsflotta och att avtalsformerna samverkar till att lösa kollektivtrafikuppgiften på landsbygden och där dålig beläggning existerar. Detta tillför möjlighet att kunna nyttja de mindre linjetursfordonen som inte utnyttjas i linjelagd trafik t.ex. vid off-Peak eller om även dessa har dåligt belagda turer kan man göra om dessa till anropsstyrda trafikformer samt att dessa fordon under denna tid kan vara tillhanda Serviceresor för de reseformer de ansvarar för och kan på så sätt även trafikera ett något större geografiskt område än de/den linje det är avsedd för.

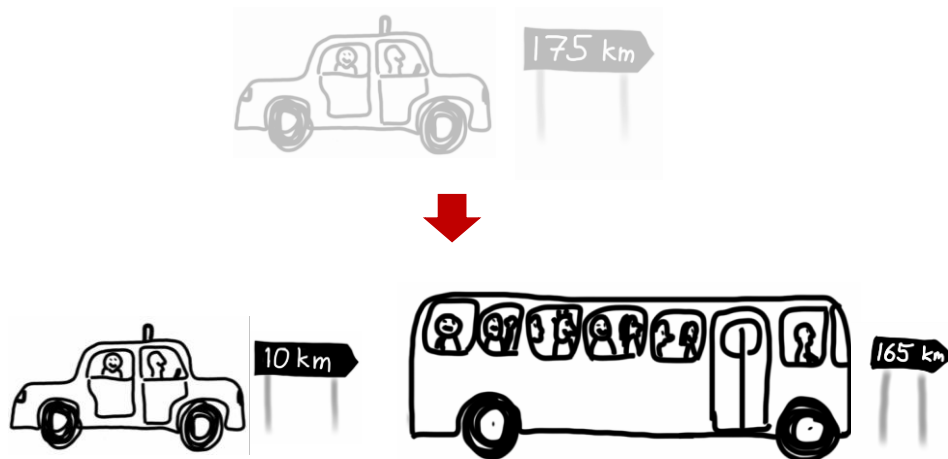
Genom att erbjuda anslutningsresor till eller från en adress till eller från en anslutningshållplats, kombinerat med fordon från de olika avtalsformerna kommer kunderna kunna erbjudas en flexibel och resurseffektiv kollektivtrafiklösning. Kunderna erbjuds en resmöjlighet med hög servicegrad, med goda öppettider som kopplar till ordinarie linjelagd kollektivtrafik. Resan utförs bara när kunder beställt resan.

Även On-Demand tjänster, till exempel Uber, är en form av anropsstyrd trafik där matchningen mellan kund och fordon sker omgående och utgår oftast utifrån att kunden vill resa här och nu och man siktar på en väntetid på maximalt cirka 15 minuter. Det förutsätter en god tillgänglighet på fordon och passar därför bäst i utkanten av större tätorter eller i dem vid tider då resande är lågt. För landsbygden är detta inte ett bra alternativ eftersom det potentiellt är större avstånd mellan fordon och kund, så att väntetiden kommer att vara beroende på tillgången av

fordonens framkörningstid. Därför är det lämpligare på landsbygden ha en förbeställningstid som kommer att fungera som ett kundlöfte till att "ring innan denna tid så kan din resa genomföras", och det skapar också större möjligheter att kunna samordna resan med andra resor.

Integrerad trafik

Integrerad trafik är trafiksystem som kopplas samman till ett. I detta avseende menas att allmänna och särskilda kollektivtrafikformer kombineras, genom att Skånetrafikens upphandlade trafik och fordon kan nyttjas och utföra resor sekventiellt eller samtidigt för att samordna resbehov i de båda kollektivtrafikformerna. Detta för att också kunna skapa förutsättningar för kombinerat resande, se figur 3, som kan möjliggöra dörr-till-dörr resande, Hela Resan. Man kan med andra ord säga att detta är Skånetrafikens interna kombinerade mobilitet som syftar ihop våra trafikslag och reseformer.

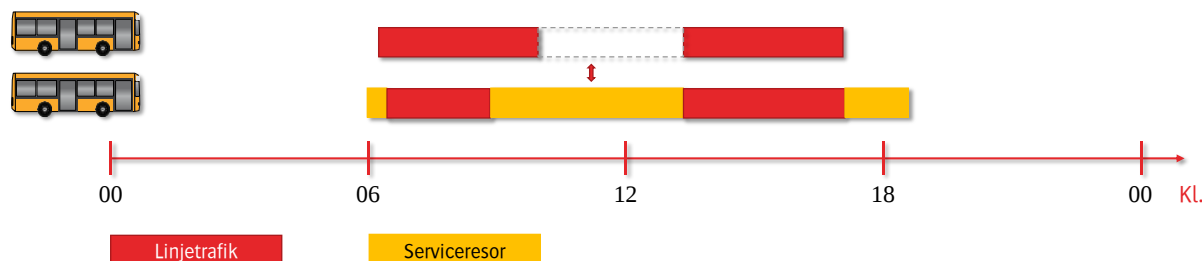


Figur 3 Kombinerat resande

Genom att kombinera fordonsstorlek och anropsstyrda trafiklösningar över olika avtalsområdena för Buss och Serviceresor möjliggörs ett bättre resursutnyttjande. Avtalsområdets fordon utgör tillsammans en gemensam fordonsflotta och att avtalsformerna kan samverka till att lösa kollektivtrafikuppgiften även där låg beläggning existerar på landsbygden. Trafikväxling sker för att utnyttja fordonen bättre och kunna tillhandahålla ett vidare kollektivtrafikutbud i form av mer yttäckande trafik.

Detta tillför möjlighet att kunna nyttja de mindre linjetursfordonen som inte utnyttjas i linjelagd trafik. Om det är lågt belagda turer eller linjer kan trafiken göras om till anropsstyrda trafikformer samt att dessa fordon under denna tid kan vara tillhanda Serviceresors uppdrag. På så sätt kan de även trafikera ett större geografiskt område och låta en linjelagd sjukhuspendel köra för Serviceresor.

För att växla över detta till trafik inom Serviceresors uppdrag kan den komma att trafikväxlas, tillika omvandla linjeturernas timmar, fordon och att de anpassas efter de öppettider som de ska stå till Skånetrafikens förfogande. För närvarande är de tänkta öppettiderna helgfria vardagar kl. 06:00-19:00, se exempel i Figur 4.



Figur 4 Trafikväxling

Trafikväxlingen kan även komma att ske omvänt, genom att yttäckande trafik kan komma att bli linjelagd, till exempel om resande ökar i ett visst område genom att områden får mer bostäder och verksamhet eller demografin förändras.

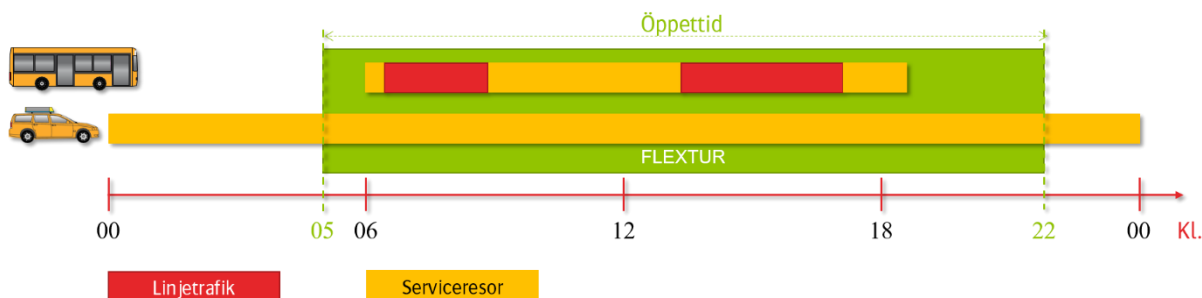
Flexitur – förslag till ny produkt i Skåne

Genom att erbjuda anslutningsresor från/till adress till/från en anslutningshållplats, kombinerat med fordon från de olika avtalsformerna kommer kunderna kunna erbjudas en flexibel kollektivtrafiklösning som vi har döpt till Flexitur.

Den stora skillnaden mellan dagens anropsstyrda trafik och Flextur är att kunden kan göra en resa mer flexibelt och därmed få ett större utbud än idag som är ett hållbart alternativ långsiktigt. Skillnaden är även att det sker en optimering mellan fordonen som kör allmän kollektivtrafik och särskild, vilket gör att det blir en kostnadseffektiv lösning.

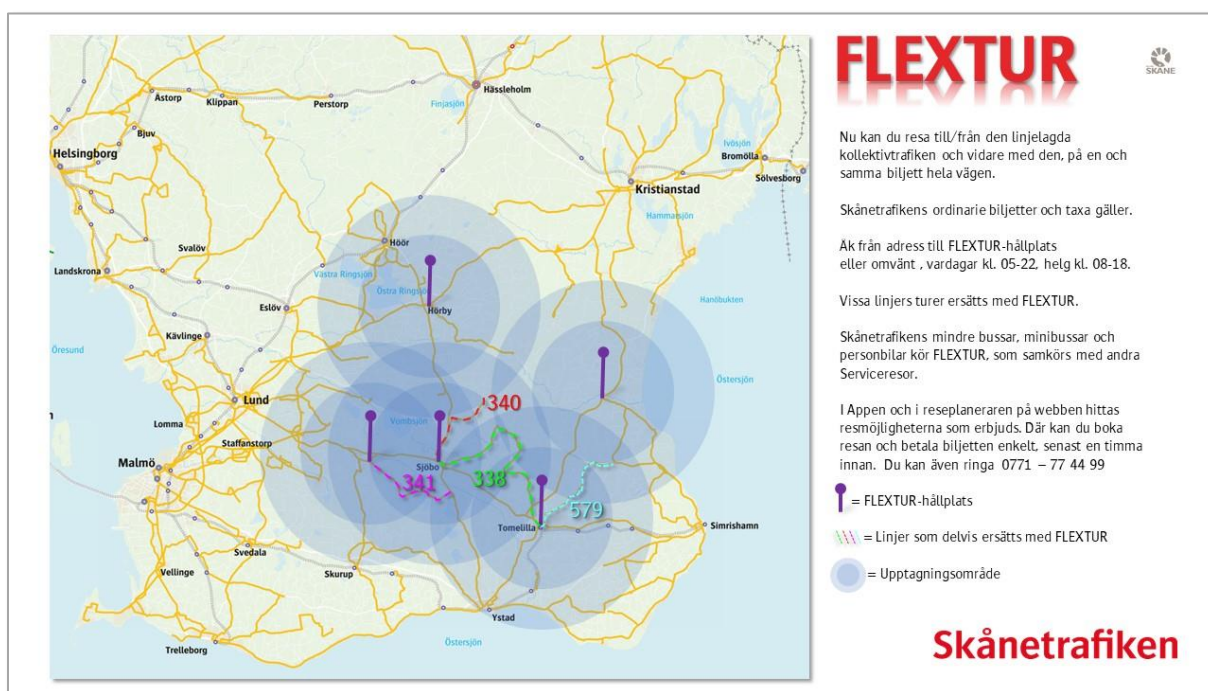
Även sjukresor och andra särskilda kollektivtrafikformer kan utnyttja Flextur som kombinerat resande, se figur 5. Exempelvis kan en resa från landsbygden i Osby till sjukhuset i Malmö som idag går med ett servicefordon, istället kör kunden till Osby station för byte till tåg mot Malmö.

Flextur är ett nytt arbetssätt som kombinerar fordon och personal inom de båda avtalsområdena för Buss och Serviceresor. Detta möjliggör ett bättre resursutnyttjande genom att respektive fordonsflotta används gemensamt. De båda avtalsformerna samverkar till att lösa kollektivtrafikuppgiften på landsbygden.



Figur 5 FLEXTUR kan utföras med både linjetursfordon och serviceresefordon under dess öppettider.

Grundutbudet av kollektivtrafik kan utgöras av Flextur och där det behövs mer (i städer och i stråk) linjeläggd trafik, på så sätt fås en heltäckande kollektivtrafiklösning självdimensionerande kollektivtrafik efter kundernas resbehov. Detta minskar behovet av administration av linjer eftersom Flextur skapas genom väldefinierade generella affärsregler som ger förutsättningarna till en ruttningsmotor.



Figur 6 Skånetrafiken - FLEXTUR ♥ Öppna Skåne

Flextur ansluter till den regionala trafiken vid större knutpunkter som har den infrastruktur som krävs för att kunna ta på eller släppa av kunder. De lokala busslinjerna får ett utbud som anpassas efter behovet i peak men övrig tid så är det Flextur som gäller. Flextur erbjudandet presenteras i reseplaneraren där ordinarie linjetrafik inte är det lämpligaste alternativet och går att boka via Skånetrafikens app där man även betalar resan. Flextors öppettider föreslås vara samma som den regionala trafiken från de knutpunkter som Flextur ansluter till, se exempel figur 6. För Flextur till/från utpekade servicehållplatser (där viktig samhällsservice finns men ingen linje trafikerar

tillräckligt nära kan en servicehållplats skapas, t.ex. lanthandel med postombud, etc.) kan öppettiderna anpassas till servicens öppettider.

Knutpunkter och anslutningshållplatser

För att lokalisera alla lämpliga knutpunkter, stationer samt anslutningshållplatser och servicehållplatser som kan bli aktuella bör följande kriterier beaktas, se Tabell 1. Man behöver även inkludera trafikutbudet till utvalda punkter.

Tabell 1 Kriterier för Flextur-hållplatser

Typ:	Flextur-hållplats			
	Anslutningshållplats		Servicehållplats	
	Skall ha	Önskvärt	Skall ha	Önskvärt
Kriterie				
Station, Knutpunkt, Busstation	Ja			Ja
Väntsal (Offentlig lokal i anslutning till hpl)		Ja		Ja
RWC		Ja		Ja
Värme		Ja		Ja
Väderskydd (väntsal OK)	Ja		Ja	
Bänk	Ja		Ja	
Kontrastmarkering		Ja		Ja
Taktila stråk		Ja		Ja
Audio-/visuell information		Ja		Ja
Samhällsfunktion t.ex. paket, vårdcentral eller tätortscentral punkt.		Ja	Ja	
Anpassat hållplatsläge för angöring med mindre fordon	Ja		Ja	
Pendelparkering (ofta bra naturlig anslutningspunkt om man alternerar med egen bil och FLEXTUR så bibehåller det samma resmönster)		Ja		Ja

Fordonsstorlekar

Vi låter trafikföretagen välja fordon utifrån den kapacitet som krävs på respektive linje. Fordonsstorleken hamnar troligtvis mellan 20-30 personers fordon, se figur 7. Dessa fordon kommer även att kunna köra resor från Serviceresor. Viktigt är att titta på vilken framkomlighet som krävs för dessa resor, t.ex. kunna att vända på kundens gårdsplan.

Serviceresors fordon upphandlas efter den kapacitet som behövs av respektive fordonstyp.

Val av fordon – optimering

Serviceresors upphandlade fordon kommer också utföra Flextur. Planeringssystemet väljer vilket fordon som är lämpligast att utföra respektive resa, utifrån kundens förutsättningar, ekonomi och hållbarhet.

Med beaktande av de regelverk som Skånetrafiken är bundna av avseende resor samt kundens resbehov ska trafiken planeras så att Skånetrafikens kostnader minimeras. Detta ska ske genom att köruppdrag i möjligaste mån samordnas samt att trafiken planeras för ett så kostnadseffektivt nyttjande av fordonen som möjligt. Vid fördelning av köruppdrag iaktas i huvudsak följande kriterier enligt principen om valet av den mest effektiva transportlösningen:

- Rätt fordon och hjälpmedel för köruppdraget
- Lägst totalkostnad för Skånetrafiken
- Minsta belastning för miljön

Fordonskarta Buss & Serviceresor

Version 1.0 2020-02-19

Buss Region	Stad						
	 City Småbuss Klass 1 Låggolv Högkapacitet/fordon: 10 personer	 City Normalbuss Klass 1 Låggolv Högkapacitet/fordon: 12 personer	 City Boggibuss Klass 1 Låggolv Högkapacitet/fordon: 15 personer	 City Ledbuss Klass 1 Låggolv Högkapacitet/fordon: 18 personer	 City Förlängd ledbuss Klass 1 Låggolv Högkapacitet/fordon: 21 personer	 City Dubbelledbuss Klass 1 Låggolv Högkapacitet/fordon: 24 personer	
	 Landsbygd Minibuss Klass 2 Låggolv Högkapacitet/fordon: 10 personer	 Landsbygd Småbuss Klass 2 Låggolv Högkapacitet/fordon: 10 personer	 Landsbygd Normalbuss Klass 2 Låggolv Högkapacitet/fordon: 12 personer	 Landsbygd Boggibuss Klass 2 Låggolv Högkapacitet/fordon: 15 personer	 Landsbygd Ledbuss Klass 2 Låggolv Högkapacitet/fordon: 18 personer	 Landsbygd Tvåvåningsbuss Klass 2 Låggolv Högkapacitet/fordon: Dubbelledbuss	
	 Komfort Boggibuss Klass 2 Låggolv Högkapacitet/fordon: 15 personer	 Komfort Boggibuss Klass 2 Höggolv Högkapacitet/fordon: 15 personer	 Komfort Förlängd ledbuss Klass 2 Låggolv Högkapacitet/fordon: 21 personer	 Komfort Tvåvåningsbuss Klass 2 Låggolv Högkapacitet/fordon: Dubbelledbuss			
	 SkåneExpress Boggibuss Klass 2 Höggolv Högkapacitet/fordon: 15 personer	 SkåneExpress Förlängd ledbuss Klass 2 Låggolv Högkapacitet/fordon: 21 personer	 SkåneExpress Tvåvåningsbuss Klass 2 Låggolv Högkapacitet/fordon: Dubbelledbuss				
Serviceresor	Specialfordon						
	 Specialfordon Klass 1 Personbil av bussstyp Höggolv: 5 utrym + 2 rullstol.	 Specialfordon Klass 1 Höggolv Personbil av bussstyp Höggolv: 5 utrym + 2 rullstol.	 Specialfordon Klass 2 C Minibuss av bussstyp Höggolv: 7 utrym + 2 rullstol.	 Specialfordon Klass 3 Minibuss av bussstyp Höggolv: 5 utrym + 1 rullstol.	 Specialfordon Klass 3 Höggolv Minibuss av bussstyp Höggolv: 5 utrym + 1 rullstol.	 Specialfordon Klass 4 Personbil av bussstyp Höggolv: 4 utrym + 1 rullstol.	
Personbil	 Personbil Taxi Normal Personbil 4 utrym.	Gällande fordon i kategori Buss angivna som Höggolv=avses fordon med Normalgolv i Bus Nordic					
Skånetrafiken							

Skånetrafiken

Figur 7 Fordonskarta Buss & Serviceresor

3. Genomförande

3.1 Ytterligare utredning kring val av punkter för pendlarparkering

Med större avstånd mellan hållplatser på landsbygden är det för merparten av resenärer nödvändigt att transportera sig sträckan mellan hemmet och hållplatsen. Det kan ske med Flextur eller med eget fordon. I det senare fallet förutsätter anslutningen till kollektivtrafiken en möjlighet att parkera fordonet under dagen med en känsla av trygghet i anslutning till hållplatsen. På samma sätt som parkeringar i anslutning till tågstationer är en nödvändighet för resandet kan pendlarparkeringar utmed busslinjer i stor utsträckning öka tillgängligheten.

Att anlägga en pendlarparkering kräver tillgång till mark som kan vara privat eller kommunal, med angöring till det regionala vägnätet. Det förutsätter avtal med en motpart som har sina egna intressen. Vi behöver en fördjupad analys av potential och mervärden för att kunna redovisa värdet för kollektivtrafiken och vilka eftergifter vi är beredda på ge.

Vi har i förstudien identifierat ett par punkter som är strategiskt intressanta för en pilot utmed regional busslinje. Utöver förslagen behöver vi också utreda kriterier för val av punkter för pendlarparkering och hur vi utvärderar för att inte i stor skala rulla ut pendlarparkeringar som upplevs som godtyckliga.

Utveckling av plustjänster för pendlarparkering

En orsak till bilens norm på landsbygden är avstånd till service och samhällstjänster på landsbygden. För att rimligt få ihop vardagen behöver ärenden hanteras i samband med pendling till eller från arbetet. Vi ställer frågan vad det finns för möjligheter att tillmötesgå delar av de behoven i anslutning till en pendlarparkering. Vi kallar det för plustjänster. Det skulle till exempel kunna vara paket- eller matkasseutlämning från obemannade boxar, laddning av elbilar, säker låsställ för cykel med låsbart skåp för hjälmen och en uppvärmd vänthall. Behovet behöver undersökas utifrån potentiella kunders faktiska vardag med lösningar som är rimligt att genomföra.

3.2 Upphandling 21/22 – avtal Österlen – en upphandlad integrerad trafiklösning

Flextur kommer att införas i avtal Österlen med planerad trafikstart i december 2021. I det här avtalet finns ett antal linjer med få resande utanför peak. Det finns även ett önskemål från kommunerna att hitta en bättre lösning för de stora landsbygdsområden som finns på Österlen, för tider utanför nuvarande tidtabell. Serviceresor som också trafikerar området har ledig kapacitet i fordonen vid tider som skulle passa för att utöka öppettiderna.

I området blir t.ex. Sjöbo en viktig knutpunkt som ligger centralt i området. SkåneExpressen 5 och 8 angör regelbundet knutpunkten för resor mot Malmö och Lund. Genom att kombinera fordon från de olika avtalsformerna kommer kunderna att erbjudas en mycket flexibel kollektivtrafiklösning. Denna är resurseffektiv och erbjuder en hög servicegrad i form av generösa öppettider som kopplar till ordinarie linjelagd kollektivtrafik och samhällsviktiga funktioner.

De regionbusslinjer som berörs är 330, 338, 340, 341, 574 och 579. Dessa linjer får ett minimiutbud utav fasta turer med buss men kompletteras med Flextur så att öppettiderna föreslås för kund bli kl. 05-22 vardagar samt kl. 08-18 helg på de linjer som bör ha helgtrafik. Kunden bokar sin resa digitalt och betalar i ordinarie kanaler.

Idag finns anropsstyrda turer som är tillköp från kommunerna. Dessa samt Närtrafik kan finnas kvar parallellt med Flextur. Långsiktigt behöver man ta ställning till vilka trafiktyper och produkter som ska finnas i Skånetrafikens utbud.

Kommunikation mot kund

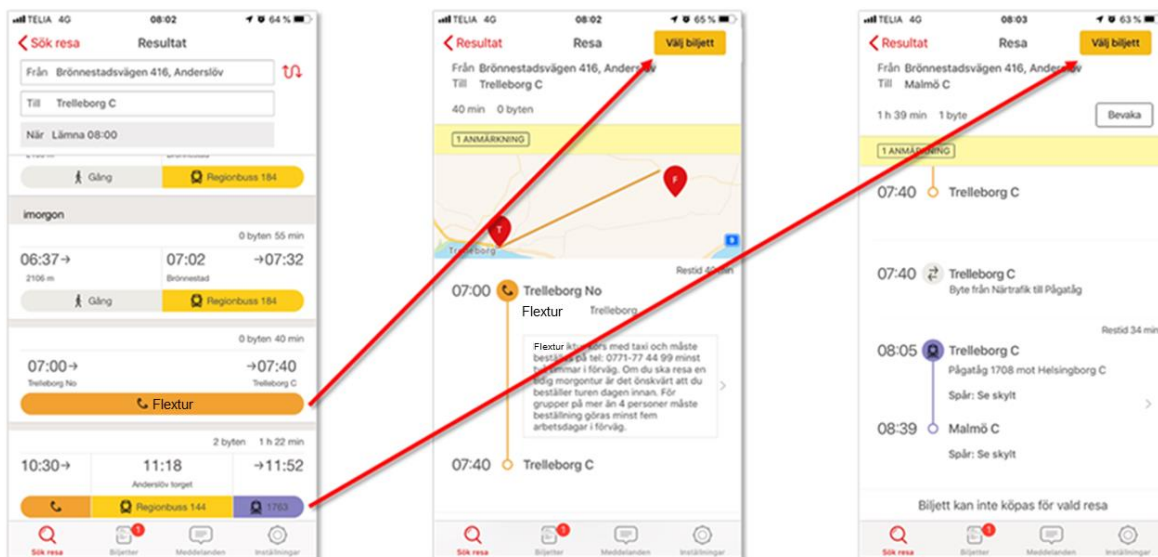
Skånetrafiken bör ha det övergripande ansvaret för kommunikationen kring Flextur. Dock är det viktigt att det sker en samordning både med det trafikföretag (buss) som kör Flexturer, serviceresor men även de kommuner som är berörda utav trafiklösningen. Troligtvis behövs det kommunikation i alla våra gemensamma kanaler men även att möta kunden direkt för att stilla de frågor som finns i god tid. Samma kommunikationsinsats behövs även för våra buss och servicereseförare så att de förstår sitt uppdrag fullt ut.

Behov utveckling av IT-system

En ruttningsmotor behövs för att skapa de Flexturer som ska kunna erbjudas, dessa generas i samma ögonblick sökning görs i reseplaneraren, enligt de väldefinierade affärsregler som styr hur Flexturserbudandet ska erbjuda,

samt även tar hänsyn till nyttokostnaden för kunder och verksamheten. Ruttningsmotorn integreras med Reseplaneraren som ger resmöjligheterna via de gränssnitt som behövs.

Primärt är att bokning och betalning ska kunna ske digitalt via Skånetrafiken app för att boka och betala, men även för de som inte ha möjlighet att kunna ringa in för att boka och betala, där kanske en biljett kan skapas back-office som kan kopplas till kund via ett bokningsnummer, ID, telefonnummer eller e-post, som kund kan uppge vid en ev. kontroll. Serviceresors fordon får tillgång till viseringsapp. Den skulle också kunna utvecklas för att kunna sälja biljett, kanske genom via taxameterens kvittoskrivare kunna skriva ut biljett/färdbevis med Aztekkod. Betalningen av Närtrafik kan idag göras på tänkt sätt, se figur 2. Viktigt att beakta är att dessa är bara lösningsexempel som visar möjligheten och behoven, ett eller flera utvecklings projekt behöver initieras för detta.



Figur 8 Tänkt biljettköp i appen för FLEXTUR, på samma sätt som för Närtrafik idag

4. Fortsatt arbete

Fokus för förstudien om kollektivtrafik på landsbygden har lagts på förslag som är realistiska att genomföra inom en rimlig tidshorisont. En kombination av insikter, målprioriteringar, samhällsutveckling och ny teknik medför att ribban för ett möjligt införande sänks, samt ett växande Skåne ger en högre potential.

Vi vet hur befolkningen ser ut på landsbygden, vi vet att bilen är norm och att många hushåll har två bilar. Steget in i kollektivtrafiken är större än i tätorter som har ett större utbud och tätare avgångar. För att ersätta bilen med kollektivresa behöver ett tydligt mervärde än dagens utbud.

Uppföljning av genomförda lösningar

Erfarenhetsmässigt har det visat sig att ekonomin är avgörande för en hållbar kollektivtrafik. Därför behöver Skånetrafiken utvärdera den totala kostnaden för alla parter i den samordnade trafiklösningen.

Vidare behöver vi bl.a. få mer kunskap om:

- Vi behöver bli bättre på att förstå hur många resor vi klarar av och över hur stora områden
- Vilken tid på dygnet reser kunden
- Kundnöjdhet, utveckling över tid
- Vilka resenärsgupper väljer att åka
- Resandeutvecklingen med alla trafiktyperna
- Hur stor andel som utförs med Trafikföretagets fordon resp. serviceresors fordon
- Samordningsgrad

Det kan vara intressant att genomföra enkätundersökningar helst både innan och efter införandet av Flextur. Vi behöver även kunna mäta under tiden.

Översyn av produkttyper inom Skånetrafiken

I ett införande under utvecklingsfasen av Flexturskonceptet bör Närtrafiken finnas kvar parallellt. De tillköpta anropsstyrda turerna kan rent tekniskt finnas kvar, men ur fordonsoptimeringen och för resorna bör de hanteras på det sätt som beskrivs i stycket ovan. Vid beslutande om linjen ska övergå till Flextur, kan eventuellt tillköpen tas över av Skånetrafiken men frågan bör utredas vidare utifrån ett likabehandlande perspektiv.

På sikt bör Närtrafiken kunna ersättas helt med Flextur och regleras med öppettider. För Flexturer som angör en ren Flextur-servicehållplats (hållplats med samhällsservice utan anslutning till kollektivtrafiken för att kunna ersätta Närtrafik) erbjuds öppettider främst under dagtid och samhällsservicens öppettider. Önskar kommuner utökade öppettider för Flextur utöver de öppettider som Skånetrafiken erbjuder, kan detta fungera som tillköp.