



Ring efter en buss!

Anropsstyrd busstrafik är en relativt ny företeelse. Tekniken som gör det möjligt att styra bussarna efter resenärens önskemål har inte funnits så länge. Var passar den sortens trafiklösning bäst? Kommer beställningstrafik att bli vanligare i framtiden?

Att resenären själv beställer sin resa är definitionen på anropsstyrd kollektivtrafik. Motsatsen är tidtabellsstyrd trafik där resan sker på trafikoperatörens villkor. Fordonet passerar hållplatsen på utsatt tid oavsett om någon önskar resa eller inte. Ibland går bussarna tomma vilket naturligtvis är ett oönskat resursslöseri.

Den stora fördelen med anropsstyrd trafik är mångsidighet. Fordonet kör inga onödiga sträckor och kan stanna utanför kundens dörr. Man hämtar och lämnar där det behövs. I bussen kan man blanda olika resande: allmän kollektivtrafik, färdtjänstkunder, sjukresenärer, skolbarn osv. Vi ser denna typ av trafik allt oftare i så kallade flexlinjer eller närtrafik.

Läs mer på sid 2

Den 19–20 oktober deltar Malmator på mässan Persontrafik 2006. Montern domineras av ett högt segel som symboliserar vikten av att anpassa sig till förändringar inom kollektivtrafiken.

Vi tänker inte minst på året 2010 och målsätt-

ningen om en kollektivtrafik för alla. Malmators system för anropsstyrd trafik är öppet, flexibelt och formbart.

Våra lösningar är anpassningsbara både till lokala förhållanden och till visionen om en bättre kollektivtrafik.



Verktyg för anropsstyrd trafik

Malmator gör anropsstyrd trafik enklare. Vi erbjuder en tjänstebaserad lösning som anpassas till situationen hos varje trafik huvudman. Hög driftsäkerhet och snabb service är ett par av fördelarna. Vårt system sköter varje år nio miljoner resor åt beställningscentraler runtom i Sverige.

Kärnan i systemet heter Sam3001. Beställningar av alla typer av anropsstyrda resor tas emot och specificeras. Trafiken planeras och fordon samordnas. För trafikledning kan systemet kommunicera direkt med fordonen.

Genom SamOnline som är en interaktiv webbtjänst når man funktionerna i Sam3001 via Internet. Det innebär större tillgänglighet för beställningscentralen och för den resande att han eller hon själv kan boka sin resa genom en dator.

HandSam är systemets digitala dokumentskåp. Här förvaras alla handlingar som upprättats kring en resande, exempelvis en färdtjänstkund.

Kartsam ger överblick av trafiken. Via GPS registreras fordonen i realtid och kan följas på en kartbild.

Malmators utvecklingsarbete inriktas på att ytterligare förbättra kommunikationen både mot resenär och mot externa reseplaneringssystem, till exempel inom allmän kollektivtrafik.

En bättre trafikintegration gör bland annat att kunden kan beställa hela resan på en gång.

Ju enklare desto bättre.

▶ Ring efter en buss! (forts)

En som bevakar området beställda resor är Björn Sundvall på Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF), ett branschorgan vars mål är att ge kollektivtrafiken större konkurrenskraft.

För att öka kännedomen om anropsstyrd trafik tar SLTF fram goda exempel och information, ordnar studiebesök och deltar i projekt. Man anser bland annat att anropsstyrd trafik kan lösa kollektivtrafikens problem i glesbyggd och på andra håll där det råder ojämn efterfrågan.

BJÖRN SUNDVALL TROR att mer anropsstyrd trafik kan få fler människor att åka kollektivt. Framförallt genom matartrafik som tar resenären till knutpunkter på stornätet varifrån resan kan fortsätta med vanlig linjebuss.

Vilka argument finns för att låta en större del av linjetrafiken bli kundstyrd?

Du kör inte där det inte finns efterfrågan.

– Du kör inte där det inte finns efterfrågan.

Kommer anropsstyrd trafik att växa?

– Det finns en jättemarknad och den blir bara större.

Vad behövs för att få mer beställd trafik?

– Ökat medvetande hos trafik huvudman och transportföretag.

Vad håller tillbaka utvecklingen?

– Traditionellt tänkande.

Tror du kollektivtrafikresenärerna vill ha mer eller mindre anropsstyrd trafik?

– Kunderna har gett bra betyg åt anropsstyrd trafik. Man får en hög servicenivå och bussen kommer dit man vill ha den.

Kommer vi någonsin att lägga ner alla hållplatser?

– Nej, det finns stråk där man absolut inte ska ha anropsstyrd trafik; där det är tungt med trafik fungerar det inte, säger Björn Sundvall.

MILJÖBELASTNINGEN KAN MINSKA

genom mer anropsstyrd trafik. I SLTFs miljöprogram 2006 påminner organisationen om att ökad kollektivtrafik användning minskar miljöpåverkan i samhället och för att stimulera resandet föreslår programmet bättre anpassning till resenärens behov och bättre samordning mellan allmän kollektivtrafik och skolskjutsar, färdjänst, sjuktransporter och gods.

I framtiden kanske tomma bussar är ett minne blott.

Läs mer på www.malmator.se



Per Junesjö är avdelningschef för trafikavdelningen på färdtjänsten i Stockholms län.

Gigantiskt trafikflöde

Vad gör er verksamhet unik – fränsett volymen?

– Trafikintensiteten. En resa som i vanliga fall görs på tio minuter kan under rusningstid ta 45 minuter. Och det måste vi kunna planera för även om resenären bokar resan långt i förväg, svarar Per Junesjö, avdelningschef för trafikavdelningen på färdtjänsten.

Hur gör ni det?

– Vi försöker prognosticera hastigheter och lägga in dem i systemet. Underlaget kommer från gjorda färdtjänstresor med taxi. Med i beräkningen finns trafikzoner, dagtyper och tid på dygnet. Utan detta verktyg riskerar samordningsvinsterna med att låta flera passagerartyper dela på ett fordon, att försvinna under rusningstrafik.

Utveckling av system och arbetsmetoder har varit en viktig del i arbetet att nå en smidigt fungerande färdtjänst.

– Ett skäl att vi 1993 valde Samplan som är en variant av Sam3001 var att Malmator kunde erbjuda både beställningssamordning och routplanering. På det sättet kunde vi behandla hela länet som en enhet och slapp att dela upp det i mindre bitar.

FRÅN BÖRJAN HADE färdtjänsten i Stockholm egna datorer. När det var

Färdtjänsten i Stockholms län är en bjässe. Elva beställningscentraler förmedlar varje dygn 8 500 resor. Med sina 75 000 färdtjänstkunder är man faktiskt världens största beställarorganisation av anropsstyrd trafik.

dags att byta fann man att det var mer prisvärt att köpa datorkraft. I dag belägger Stockholms färdtjänst en god portion av kapaciteten hos de datorer som används av Malmators kunder.

– Det har fungerat utmärkt. Avbrott som berott på maskinen har kanske inträffat fyra eller fem gånger under de här tio, tolv åren, säger Per Junesjö.

Beställningscentralerna leder trafiken och bokar fordon hos olika transportleverantörer. Med systemets hjälp görs en automatisk trafikplanering, även om man fortfarande har ett stort mått av handpåläggning. I systemet ingår positionering via GPS.

EN ANNAN FUNKTION som under senare år fått stor betydelse är webbgränssnittet. Färdtjänsten utnyttjar två typer av webb bokningar.

– Vi har en Internetbaserad bokning för

färdtjänstresenärer och sjukresenärer och en webbaserad bokning för receptioner, sjukhem och läkarmottagningar. Här kan vårdpersonal boka både specialfordon och taxibil. Det finns också ett ekonomiskt incitament att styra över till webb bokning; varje beställning via beställningsmottagare kostar sju till åtta kronor.

Resenärerna själva tycker ofta det är en lättnad att slippa telefonköer och själv kunna knappa in tiderna för sin resa via Internet.

SETT I ETT STÖRRE perspektiv har Per Junesjö ytterligare ett svar på frågan om vad som gör färdtjänsten unik:

– Det som är specifikt för oss och de svenskt utvecklade systemen är att vi har stort fokus på kvalitet i tjänsten. Vi har som mål att 90 procent av alla fordon ska hämta i tid, ett mål som vi ligger betydligt över. I andra länder har man helt andra och lägre kvalitetskrav.

Ny adress

Malmator flyttar till nya lokaler som ger oss mer utrymme att expandera. Ny adress är Carlsgatan 8 mitt emot nya centralstationen som växer fram i Malmö centrum. Flytten sker den 15 december och påverkar inte driften av våra system. När vårt nya telefonnummer blir klart kommer det att finnas på malmator.se

Mindre färdtjänst – mer anropsstyrt

Det kan tyckas paradoxalt, men färre resande kommer att ställa högre krav på färdtjänsten.

Det tror i alla fall avdelningschef Per Junesjö vid färdtjänsten i Stockholm.

– Målsättningen med bättre tillgänglighet är att så många resande som möjligt ska kunna resa i allmän kollektivtrafik. Färdtjänsten minskar men blir sannolikt mer komplex. Ju färre resor vi får jobba med, desto högre blir kravet på effektivitet.

De äldre blir allt fler och de kommer att vilja ha en allt bättre, mer tillgänglig och anpassad kollektivtrafik.

– Det kommer att ställas höga krav på planeringssystemen, säger Per Junesjö. Mer flexibilitet, mer öppna gränssnitt. Resenären måste kunna välja alternativa kommunikationssätt. Resorna blir sammansatta med hjälp av olika fordon och transporter. Ökad flexibilitet gör att systemen måste kunna kommunicera med varandra på ett annat sätt än i dag.

En grupp som alltid kommer att finnas kvar hos färdtjänsten är de som inte finner något alternativ, oavsett hur tillgänglig allmän kollektivtrafik blir. Exempelvis

Antalet färdtjänstresor minskar. Mycket beroende på att den allmänna kollektivtrafiken blir mer och mer tillgänglig. Men med färre resenärer kommer kraven på färdtjänstens organisation att bli högre.

allergiker som kräver specialfordon och taxiresor som inte kan samordnas.

SOM AVDELNINGSCHEF inom färdtjänsten – hur känner du inför det minskade resandet?

– Målsättningen är naturligtvis att den typ av verksamhet vi bedriver ska behövas så lite som möjligt. Men vår erfarenhet av små resandeströmmar och anropsstyrd trafik kan komma även andra tillgodo. Tekniken är ju inte utformad för ett speciellt funktionshinder. Ta till exempel vår Närtrafik, den är öppen för alla resenärer. Den består dels av konventionella linjer dels av anropsstyrd trafik. På en del av de anropsstyrda linjerna reserveras platser för färdtjänst- och sjukresenärer.

Det som förr kallades Servicelinje och Flexlinje kom under färdtjänstens ansvar 2004. Det var totalt 24 linjer som sedan dess utvecklats och byggts ut i samarbete med SL. Namnet ändrades till Närtrafik och omfattar i dag ca 30 linjer.

– Vi valde namnet Närtrafik eftersom bussarna körs nära där folk bor. Fordonen är små, handikappanpassade och man känner sig lätt hemma i dem, säger Per Junesjö.

I MAJ 2005 STARTADE ett försök med linjelagd färdtjänst trafikerad av närtrafikbussar på två linjer (991 och 992). På den ena, Blidölinjen, blev närtrafiken tidtabellsbunden och jämfördes med vanlig SL-buss. På så vis kunde färdtjänstresenärer resa avgiftsfritt. De var inte så många att de fyllde upp fordonet så även andra resande var välkomna. Dessa fick bättre service och tätare turer utan att det kostade Stockholms läns landsting några extra pengar.

Försöket var lyckat och på färdtjänsten anser man att fler resor som idag görs med färdtjänsttaxi bör ersättas med närtrafikbussar.

Läs mer på www.malmator.se

Avdelningschef Per Junesjö vid färdtjänsten i Stockholm.

Närtrafik ersätter färdtjänsttaxi och kan samtidigt förbättra servicen för dem som åker allmän kollektivtrafik.

