

Bedre kollektivtransport i distriktene

- Råd om utforming av tilbudet for kollektiv og offentlig betalt transport i distrikts- og småbyregioner

Presentasjon av TØI-rapport 887/2007
av Gustav Nielsen, TØI og Truls Lange, Civitas

Samferdselsdepartementets seminar om kollektivtransporten I distriktene
Oslo 26. juni 2007

Bestillingen og rammene

Styrke kollektivtilbudet i distriktene

Brukertilpasset og kostnadseffektiv kombinasjon av ulike transportmidler og driftsformer

Sammenfatte erfaringer med tiltak

Oversikt og praktisk tilnærming

Eksempler på god praksis; godt illustrert

Hjelpe kollektivtransportplanleggeren til å se på utviklingen av tilbudet fra et brukersynspunkt

Rammer

- Formidle eksisterende kunnskap og erfaringer
- Referansegruppe
- Arbeidsomfang 12 - 13 ukeverk
- Oppstart januar 2007

Soria Moria:

”En framtidrettet samferdselspolitikk....”

Politisk plattform for en
flertallsregjering

Utgått av
Arbeiderpartiet,
Sosialistisk Venstreparti
og Senterpartiet



Framforhandlet på Soria Moria
26. september til 13. oktober 2005

”... innebærer økt satsing på kollektive transportløsninger for både mennesker og gods.”

Regjeringen vil:

- ”Utvikle et brukertilpasset og kostnadseffektivt kollektivtilbud i distriktene gjennom tilbringertjeneste og bestillingsruter med taxi kombinert med buss, båt og tog langs hoved-trafikkårene.”
- ”Gjennomføre et distriktspolitisk løft. Målet er å legge til rette for likeverdige levekår i hele landet og opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.”

Soria Moria – hva, hvor og hvordan?



”Soria Moria Slot” - Th. Kittelsen 1909



Innhold

0 Utgangspunkt

- 0.1 Dette heftet 8
- 0.2 En tenkt planleggingsprosess 10
- 0.3 Noen begreper 11

1 Forstudier

- 1.1 Være klar over forhold som kan bidra til gode resultater 16
- 1.2 Definere oppgaven og organisere prosessen 18
- 1.3 Konkretisere kollektivtransportens oppgaver og mål 20
- 1.4 Analysere regionens forutsetninger for kollektiv transport 22
- 1.5 Skaffe oversikt over dagens tilbud og standard for brukerne 24
- 1.6 Se på sammenhengen mellom tid og sted 26
- 1.7 Analysere markedet ved hjelp av eksisterende data 28
- 1.8 Belyse dagens ressursbruk 30
- 1.9 Være klar over de billose som en viktig brukergruppe 32
- 1.10 Gjennomføre målrettede markedsundersøkelser 34
- 1.11 Drøfte konkurranseflater mellom transportmidlene 36
- 1.12 Klargjøre og veie sterke og svake sider ved tilbudet 38

2 Brukerkrav og konsept

- 2.1 Gjøre det enkelt å reise kollektivt 42
- 2.2 Utvikle et kollektivt reisenettverk som regional infrastruktur 44
- 2.3 Lage ett system som kan betjene mange ulike reisebehov 46
- 2.4 Integre linjetrafikk og bestillingstrafikk 48
- 2.5 Studere muligheter for effektivisering 50
- 2.6 Lage et fleksibelt tilbud som er felles for alle 52
- 2.7 Ta hensyn til brukernes informasjonskapasitet 54
- 2.8 Legge vekt på brukernes sikkerhet og trygghet ved å reise 56
- 2.9 Etablere trygge og attraktive stoppesteder 58
- 2.10 Synliggjøre kollektivtilbudet i omgivelsene 60
- 2.11 Vise hele tilbudet så klart som mulig på holdeplassene 62
- 2.12 Knytte sammen reisemål og holdeplasser 64
- 2.13 Tilrettelegge for egen transport til og fra holdeplassene 66
- 2.14 Utnytte internett for informasjon og bestilling 68
- 2.15 Ta i bruk informasjonsteknologi for sømløse reiser 70
- 2.16 Sørg for å ha profesjonelle og servicevennlige førere 72
- 2.17 Benytte funksjonelle og kundevennlige kjøretøyer 74
- 2.18 Sørg for at mange kvalitetsfaktorer holder mål 76
- 2.19 Vite hvorfor enkelhet er så viktig 78

3 Linjetrafikken

- 3.1 Finne ut hvor det er trafikkgrunnlag for linjetrafikk 82
- 3.2 Legge opp til takting av linjer i knutepunkter 84
- 3.3 Finne strekninger som kan få timetrafikk 86
- 3.4 Forenkle knutepunktene og linjenettet så mye som mulig 88
- 3.5 Lage pendellinjer gjennom knutepunkter 90
- 3.6 Forenkle tidtabellene og gjøre de mer informative 92
- 3.7 Tilpasse avgangsfrekvensene til etterspørselen 94
- 3.8 Løse utfordringer med ugunstige lokaliseringer 96
- 3.9 Sørg for samspill mellom ekspresslinjer og lokallinjer 100
- 3.10 Ta sikte på entydig trasé og rette linjer 102
- 3.11 Tilpasse veinettet til kollektivtrafikkens behov 104
- 3.12 Avveie gangavstander, frekvens og tilbringersystem 106
- 3.13 Samordne arbeids- og åpningstider og de kollektive rutetider 108

4 Bestillingstrafikken

- 4.1 Vite hva som skal planlegges og hvorfor 112
- 4.2 Definere bestillingstrafikkens hovedoppgaver 114
- 4.3 Etablere en sentral for alle brukere og bestillere av transport 118
- 4.4 Få oversikt over de offentlig betalte transportene 120
- 4.5 Analysere skoleskyssene 122
- 4.6 Analysere transporter i helse- og sosialsektoren 124
- 4.7 Analysere taxitrafikkens rolle 126
- 4.8 Studere forholdet mellom bestillings- og linjetrafikk 128
- 4.9 Studere muligheter for nye transportoppgaver 130
- 4.10 Utarbeide driftskonsepter for bestillingstrafikken 132
- 4.11 Definere servicekriterier, tilbudestandard og pris 134
- 4.12 Forenkle bestillings- og oppgjørssystemene 136

5 Iverksettning

- 5.1 Tilpasse organisasjon og avtaler 140
- 5.2 Utvikle betalingsystemene og takstpolitikken 142
- 5.3 Lage en kommunikasjonsstrategi 144
- 5.4 Utvikle brukertilpasset og konsistent informasjon 146
- 5.5 Sette på mer personrettet informasjon og markedsføring 148
- 5.6 Vurdere ulike tiltaks nytte og kostnad 150
- 5.7 Planlegge for gjennomføring og etterprøving 152

6 Referanser

Dette heftet – litt forklaring

Utgangspunktet

Lokal tilpasning

Prinsipper for utforming

Enklere for alle å bruke

Distrikter

Regioner

Helhet og samarbeid

Alle kollektive transportmidler

Lovregler

Høyt ambisjonsnivå – en referanse for lokale løsninger

Et felt under utvikling

Ingen fasit

1

Forstudier

Være klar over suksessfaktorer

Markedsanalyse

Driftskonsept

Ledelse og forankring

Etterprøving og oppfølging

Informasjon og markedsføring

Utholdenhet

Løpende forbedringer

Konkretisere målene

For eksempel

1. Sikre alle tilgang til offentlige tjenester
2. Gi alle like muligheter til å delta i samfunnet
3. Bidra til en ønsket regional utvikling
4. Bidra til en miljøriktig og samfunnsøkonomisk utvikling av transportene

Definer indikatorer og fastlegg målemetoder

Brukere med liten tilgang til bil

I. Bosatte

Personer 13 år og eldre, i spredtbygde kommuner (2005):

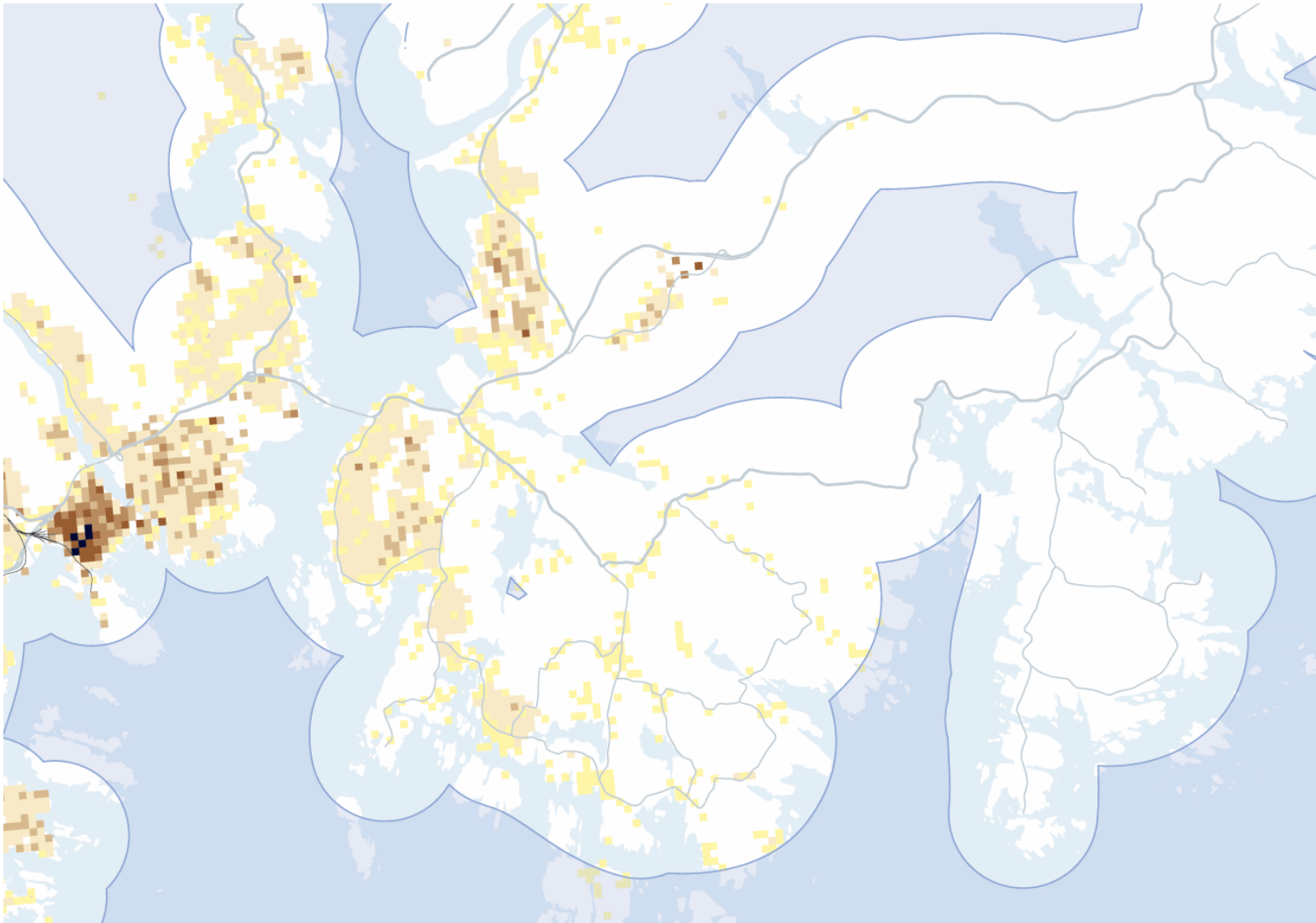
- Har ikke bil i husholdningen – 8 prosent
- Har bil i husholdningen, men ikke førerkort – 11 prosent
- Har førerkort og bil i husholdningen, men bilen er ikke fullt tilgjengelig for egne reiser – 5 prosent
- Har førerkort og bil som nesten alltid er tilgjengelig – 75 prosent

Barn under 13 år

II. Besøkende i regionen som ikke kjører i egen eller leiet bil

Analysér regionens forutsetninger

Trafikkgrunnlaget by – land varierer mye



Skaff oversikt over dagens tilbud og reiser

Eksempel Lillehammerregionen

Antall reiser med kollektiv og offentlig betalt transport i Lillehammerregionen 2005

Type trafikk	Reiser i alt		Derav skoleskyss	
	1000 reiser pr år	Andel	1000 reiser pr år	Andel
Bybuss Lillehammer	1 364	53,4 %	275	20 %
Servicelinjer	50	2,0 %	0	
Regionale linjer	989	38,7 %	417	42 %
Sum linjetrafikk	2 403	94,1 %	692	29 %
Bestillingsruter	7	0,3 %		
Skoleskyss m/taxi	101	3,9 %	101	100 %
Pasienttransport	32	1,3 %		
TT-kjøring	11	0,4 %		
Sum bestillingstrafikk	151	5,9 %	101	67 %
Til sammen	2 554	100,0 %	793	31 %

Skaff oversikt over dagens ressursbruk

Eksempel Lillehammerregionen

Anslag kostnader kollektiv og offentlig betalt transport i Lillehammerregionen 2005

Type trafikk	Millioner kr/år, i alt			Offentlig kjøp		Kostnad Kroner pr reise
	Off. kjøp	Trafikant- betaling	Kostnad	% av kostnad	% av total	
Bybuss Lillehammer	9,47	8,40	17,87	53 %	28 %	13
Servicelinjer	1,33	0,40	1,73	77 %	3 %	35
Regionale linjer	19,45	3,36	22,80	85 %	35 %	23
Sum linjetrafikk	30,24	12,16	42,40	71 %	66 %	18
Bestillingsruter	0,54	0,09	0,63	86 %	1 %	92
Skoleskyss m/taxi	5,46	0	5,46	100 %	8 %	54
Pasienttransport	12,22	0,69	12,91	95 %	20 %	398
TT-kjøring	0,63	0,17	0,80	79 %	1 %	72
Sum bestillingstrafikk	18,25	0,95	19,20	95 %	30 %	127
Trafikk i alt	48,49	13,10	61,59	79 %	95 %	24
Lillehammer skysstasjon	2,70	0	2,70	100 %	4 %	1,06
Markedsføring	0,40	0	0,40	100 %	1 %	0,16
Sum	51,59	13,10	64,69	80 %	100 %	25

Klargjøre sterke og svake sider ved tilbudet

Forstudiens konklusjoner – både pluss og minus

Kast ikke barnet ut med badevannet

Men nødvendig å knuse egg for å lage en omelett

Vær forberedt på innvendinger

Avgrensede pilotforsøk er ofte lurt

2

Brukerkrav og konsept

Gjøre det enkelt for alle å reise kollektivt

Så enkelt at alle kan forstå og bruke tilbudet uten grundige studier eller lang erfaring

Synlig og lett å finne på landet og i byen

Gi sømløse reiser fra start til mål

Universell utforming og informasjon som minimerer behovet for bistand underveis




Betaling og informasjon uten plunder og heft

Pålitelig, stabilt og trygt for alle

Kvalitet som gir attraktivitet og status

Alle virkemidler og fagområder må tas i bruk for å oppnå dette.

Mange faktorer som skal klaffe

			
Til/fra kjøretøy	På terminal, holdeplass, P -plass	I kjøretøy	
TRANSPORTTID			
Gangtid Tilbringertid	Ventetid Omstigningstid Letetid Frihet til valg av reisetidspunkt - trafikketid - turtetthet Pålitelighet - punktlighet - plass i kjøretøy Parkeringsmulighet	Kjøretid Pålitelighet - driftssikkerhet - trafikkforstyrrelser	
BEKVEMMELIGHET			
Høydeforskjeller Hinder Bredde Vegdekke Løfteutstyr	Rommelighet Sitteplass Sittekomfort Oppvarming Betalingssystem Service Mulighet til å utnytte tiden meningsfylt Antall omstigninger Plass for bagasje, barnevogn, sykkel	På/avstigning - høyde, trinn - bredd - betaling - hjelp Kjøreegenskaper - start/stopp - svinger - vibrasjoner	
Klimabeskyttelse Forurensninger Kontakt/isolasjon Valgfrihet mht standard, pris mm	Informasjon Vedlikehold Opplevd trygghet	Belysning Attraktivitet Status	Støy Orienterbarhet Reklameverdi
SIKKERHET			
Sikkerhet mot ulykker Sikkerhet mot materielle skader		Sikkerhet mot personskader Sikkerhet mot overgrep, overfall	

Enkelt og trygt å reise kollektivt?

Hvor er jeg nå?

Hva heter det her?

Kommer det en buss?

Hvilken buss?

Hvor går den hen?

Når kommer den? I dag?

I morgen? Neste uke?

Eller har den nettopp gått?

Kanskje det bare gikk buss her før?

Ikke helt trygt, dette ...

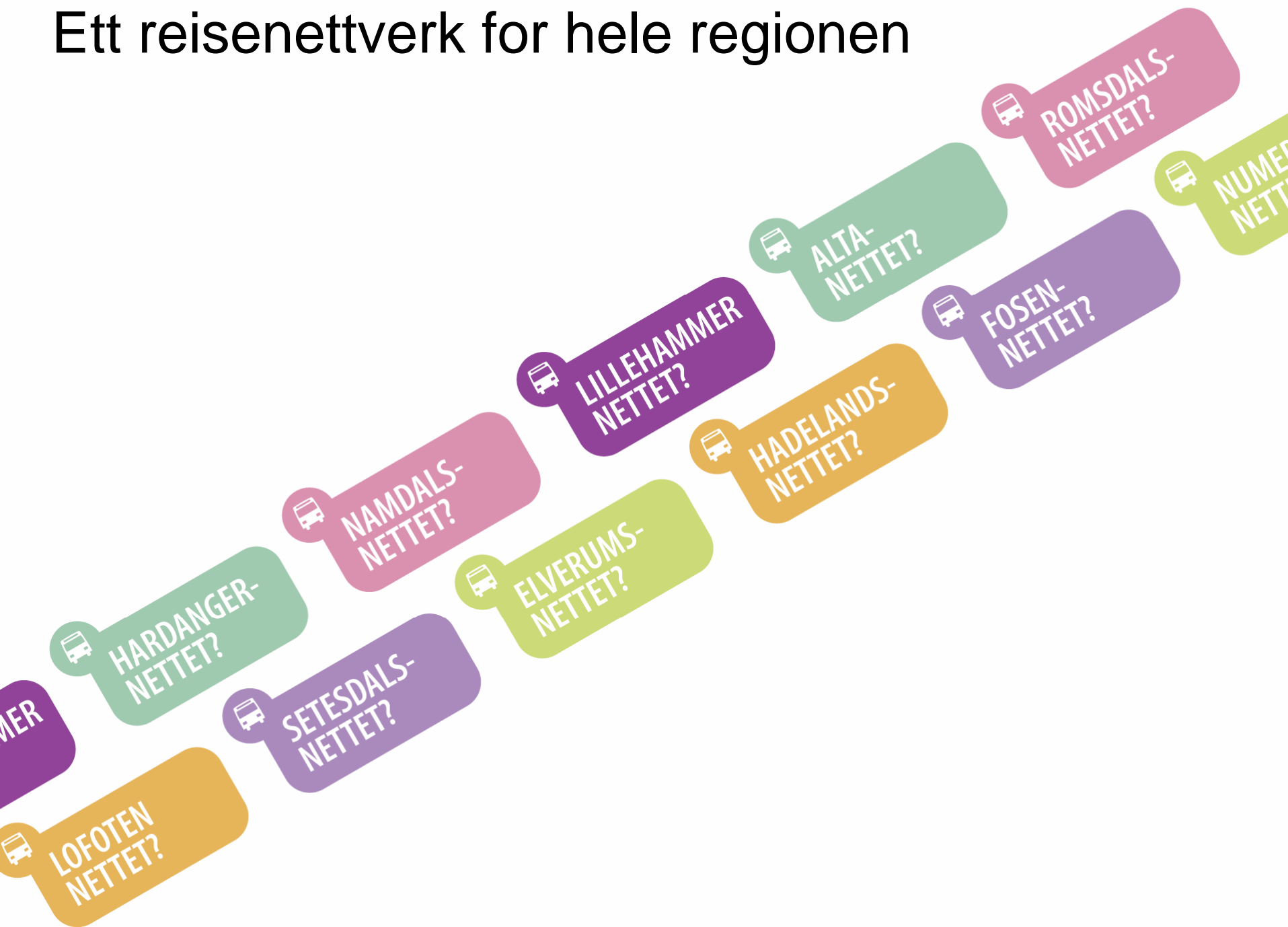


Husk:

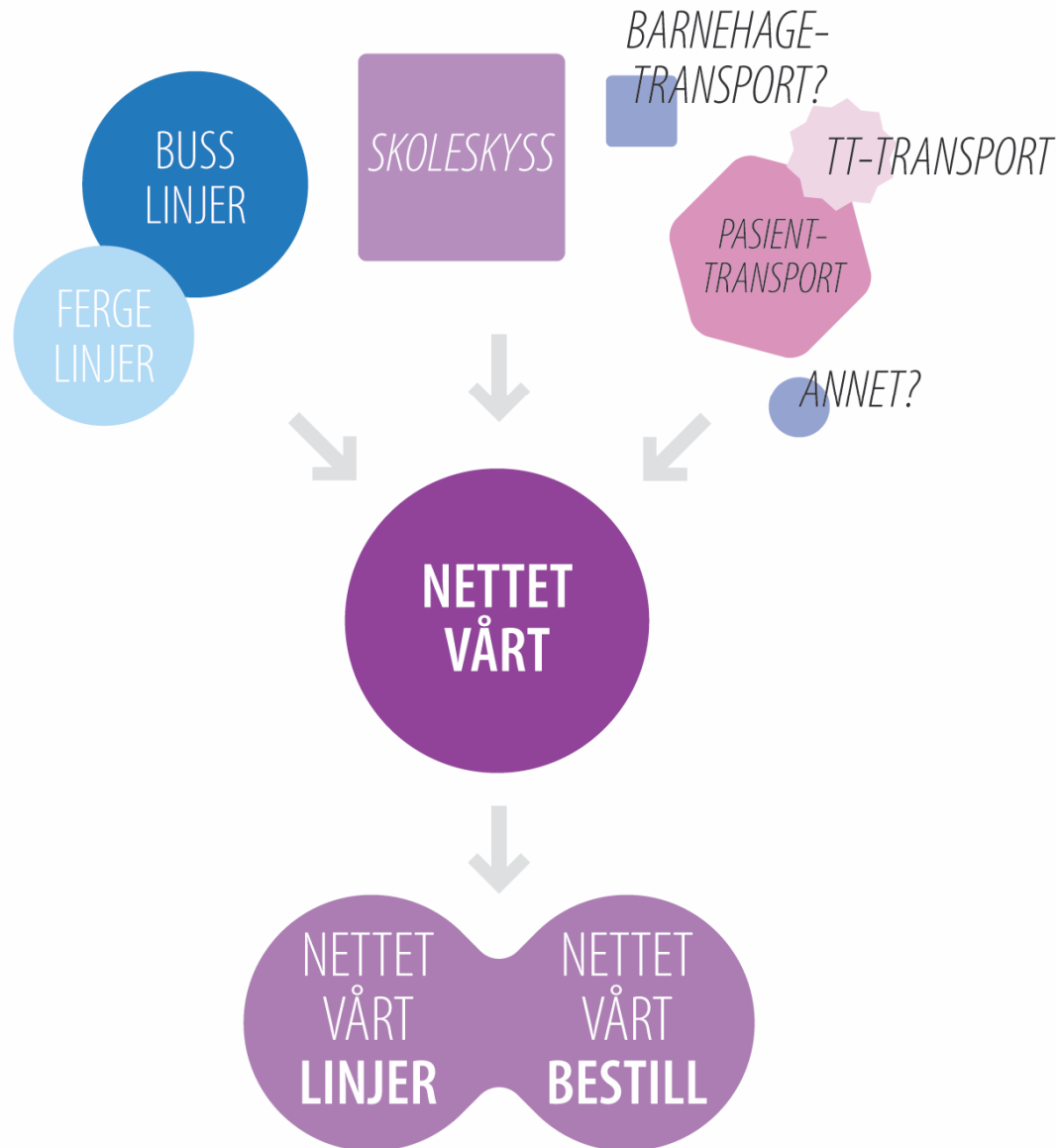
- Kunnskap om tilbudet er avgjørende for bruken
- Selv om antall reiser er uendret, byttes brukerne stadig ut
- Sjeldenbrukerne utgjør det største potensialet
- Mange bilister tror tilbudet er dårligere og dyrere enn det er
- Hvert år skifter mange bolig, arbeidssted, skole og reisemønster
- Jo enklere og tydeligere tilbudet er, jo lettere er det å markedsføre og desto lettere å ta i bruk

”Mindre er mer”

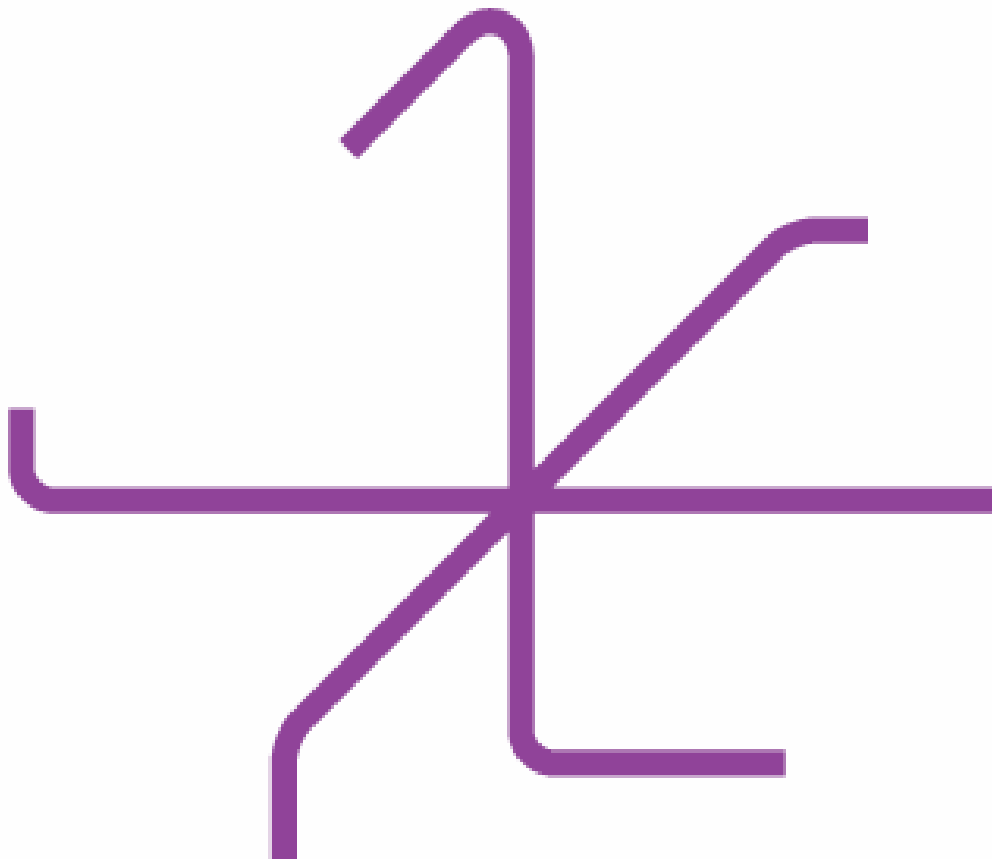
Ett reisenettverk for hele regionen



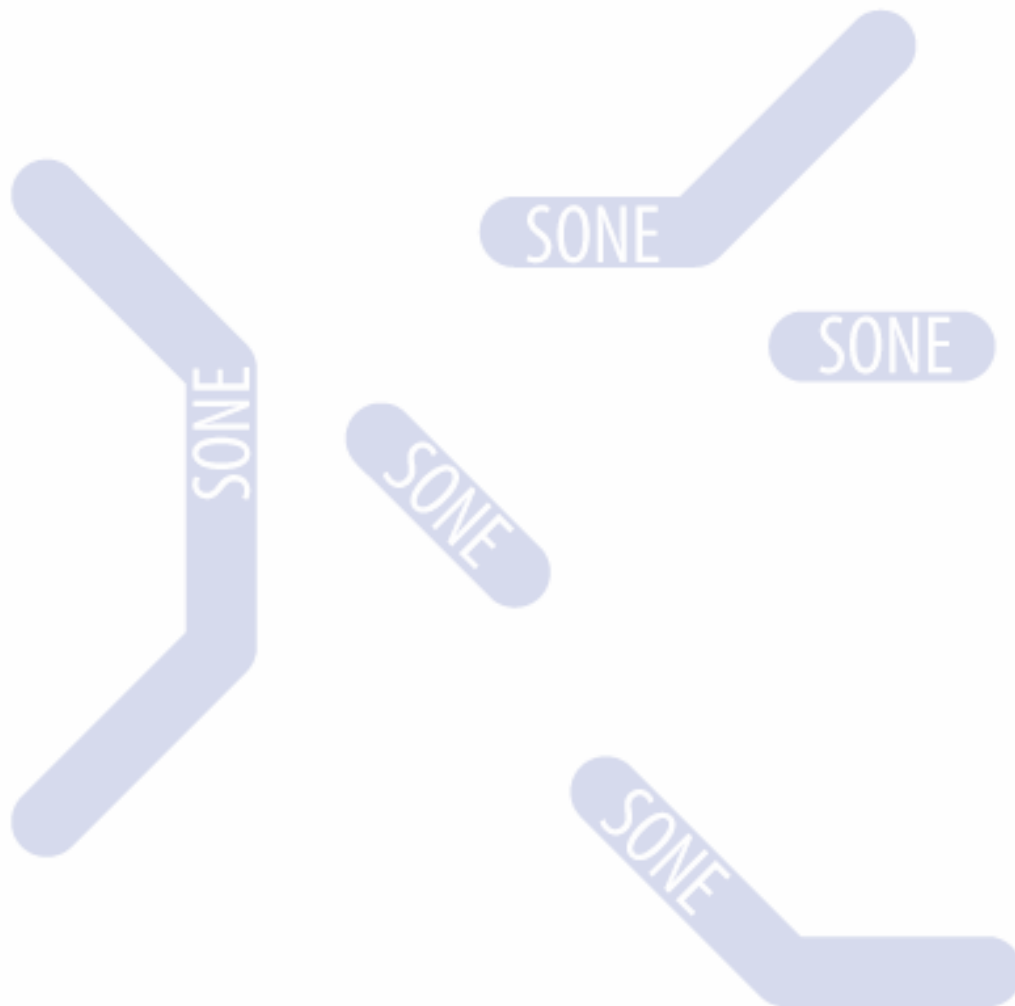
Samordning – enklere og mer for pengene



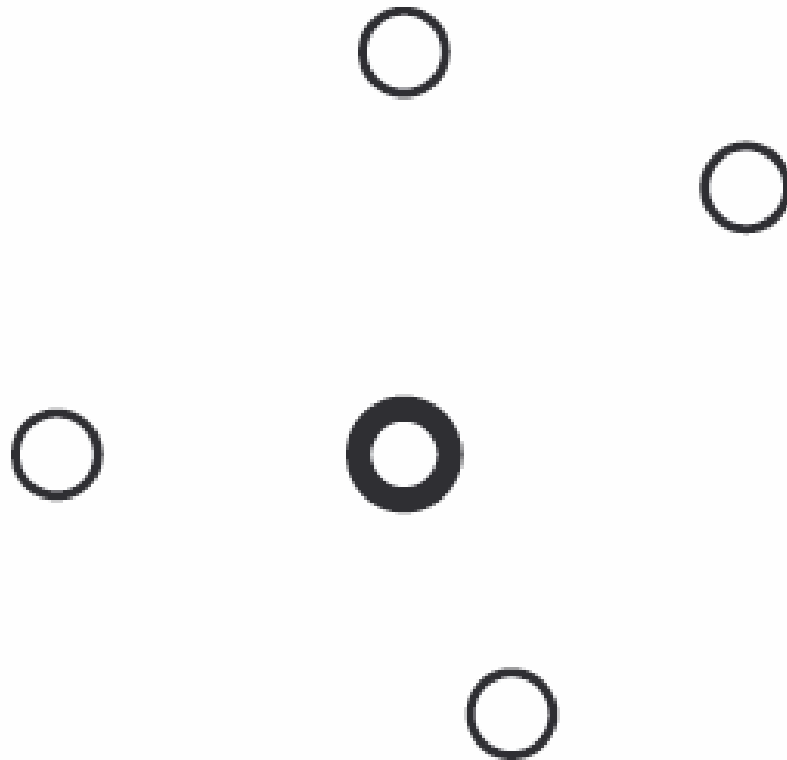
Linjetrafikk i takt gjennom regionens senter



Bestillingstrafikk for spredt trafikkgrunnlag



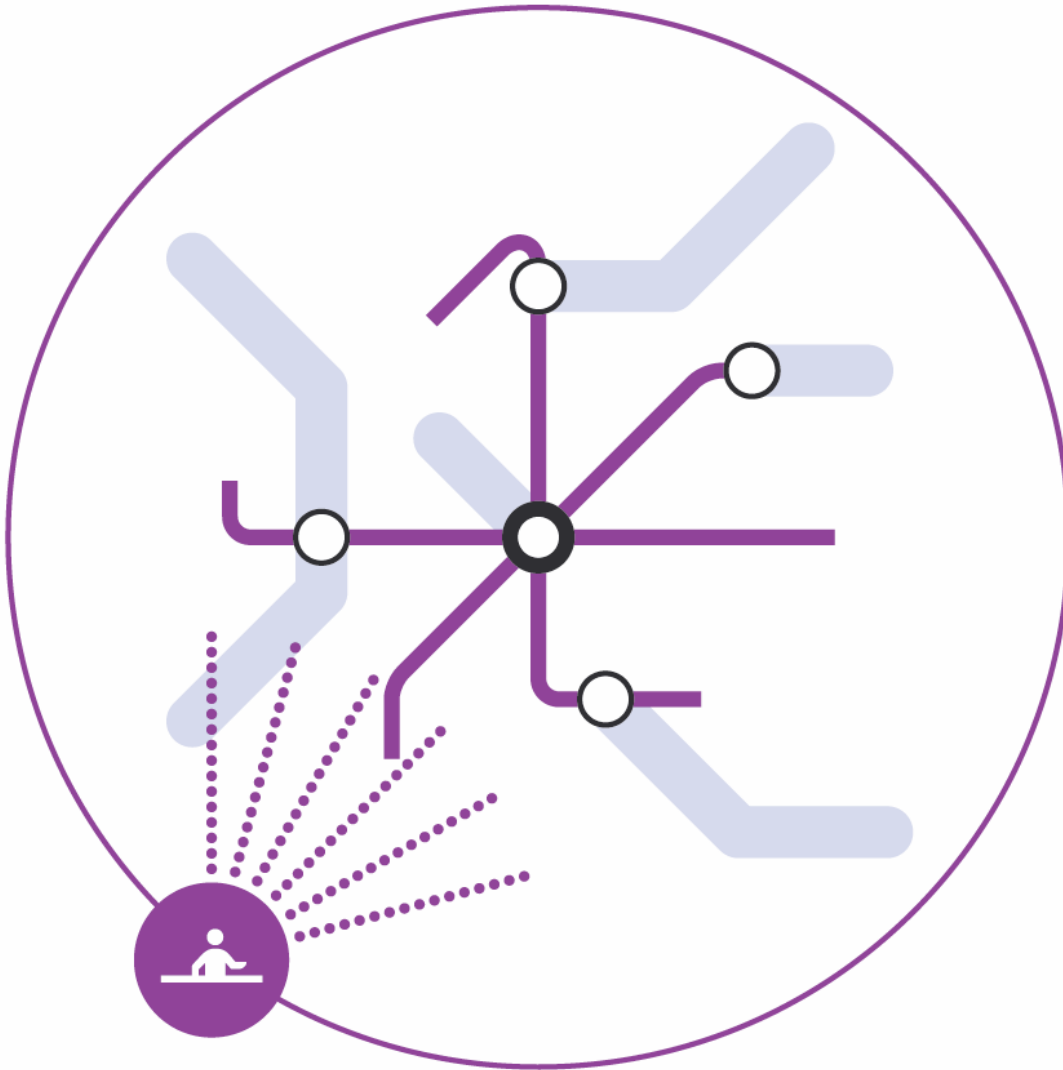
Knutepunkter som skaper nettverk



Reisesentraler for samordning og sambruk

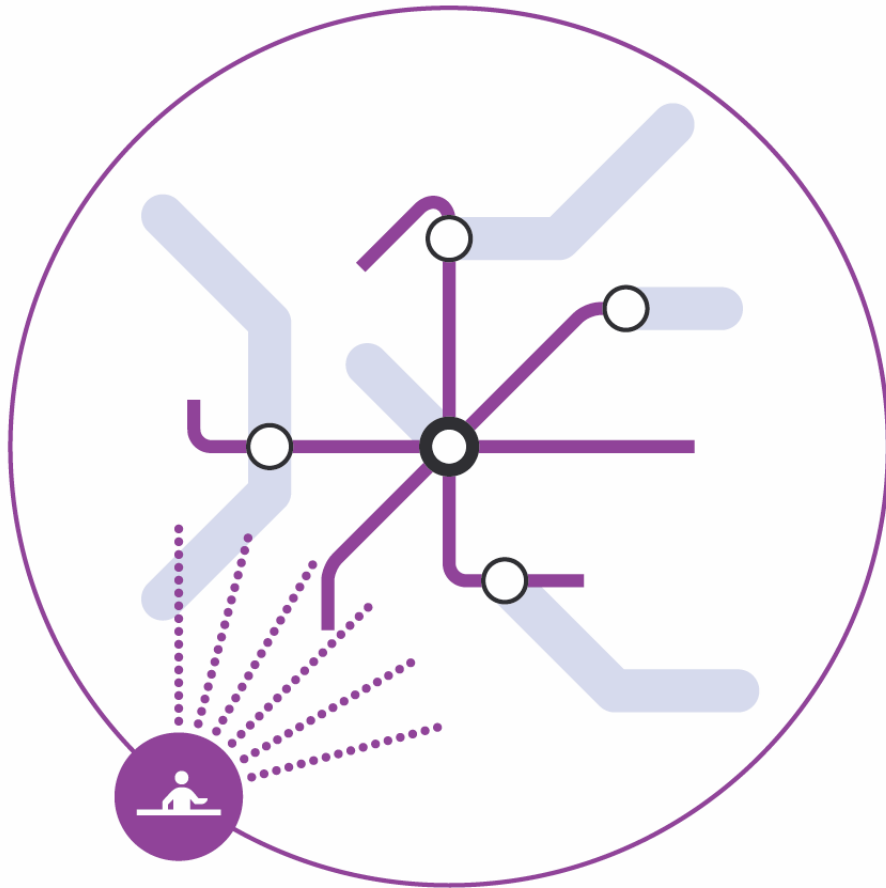


Offentlig og kollektiv transport for alle



Mål for nasjonal transportplan 2006 – 2015

”Eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle og eit transporttilbod som gjer det mogleg å leva eit aktivt liv.”

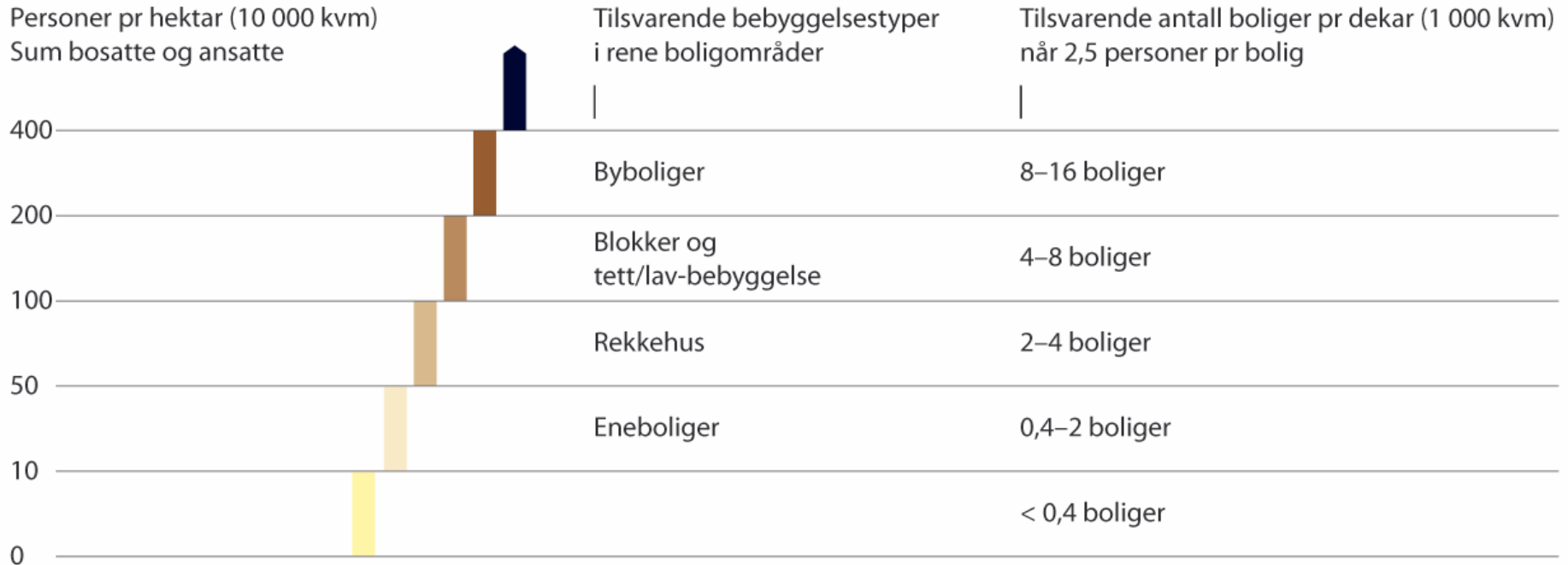


3

Linjetrafikken

Hvor er det grunnlag for linjetrafikk?

Trafikkgrunnlaget – en skala for tetthet



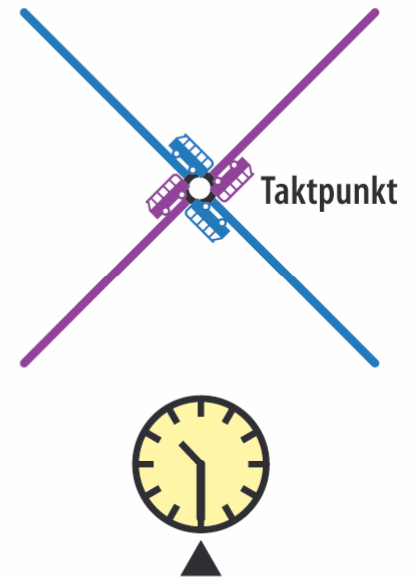
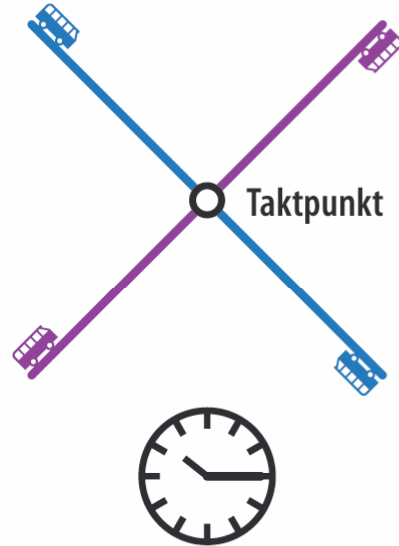
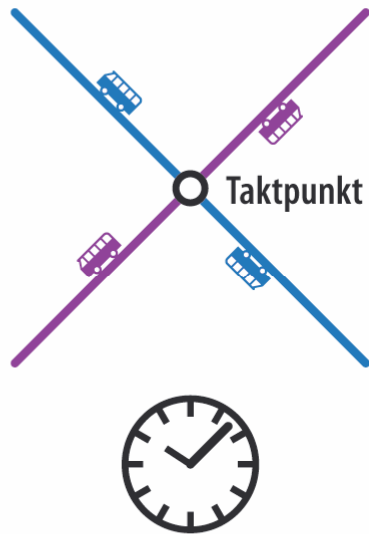
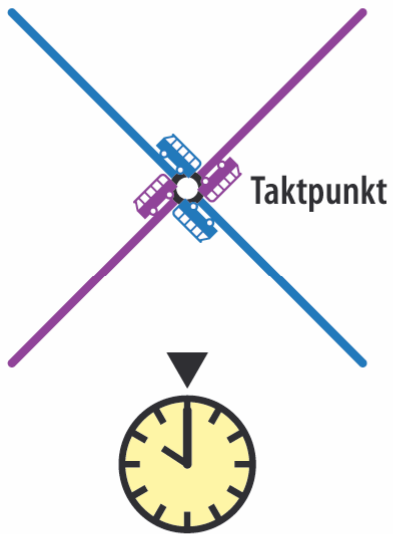
Hvor høy frekvens kan linjetrafikken få?

Trafikkgrunnlaget by – land varierer mye

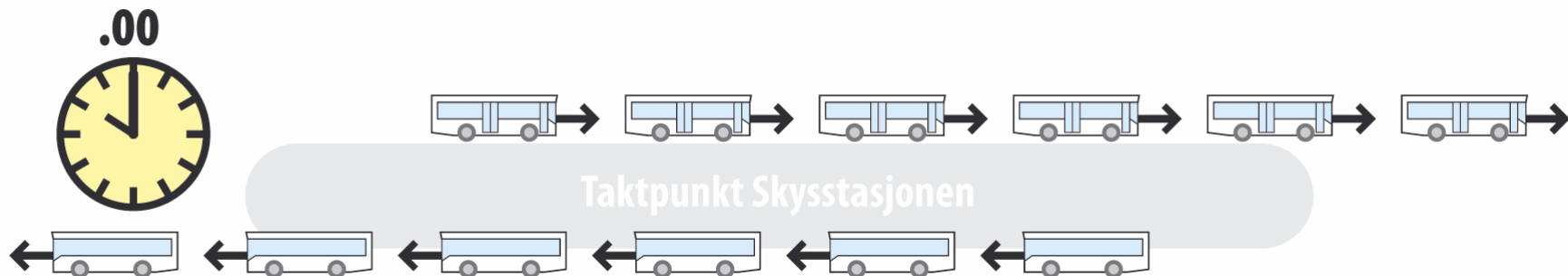
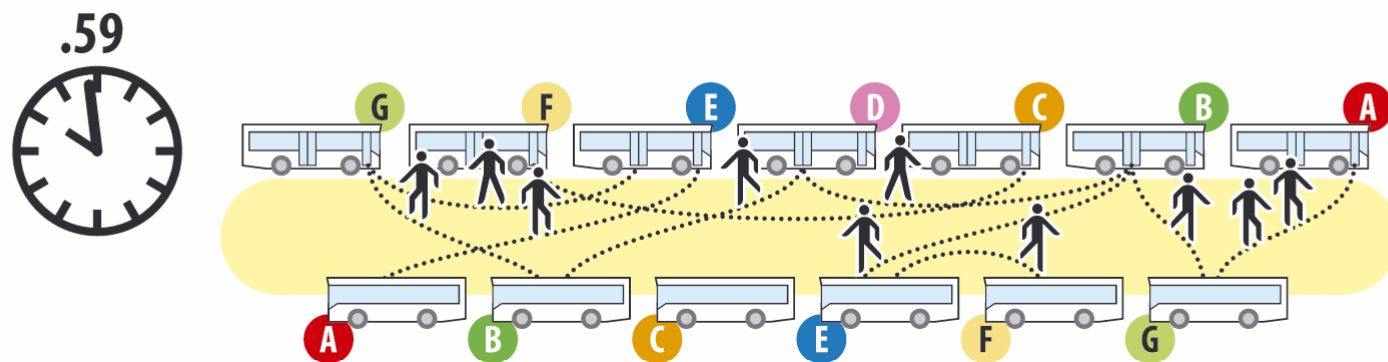
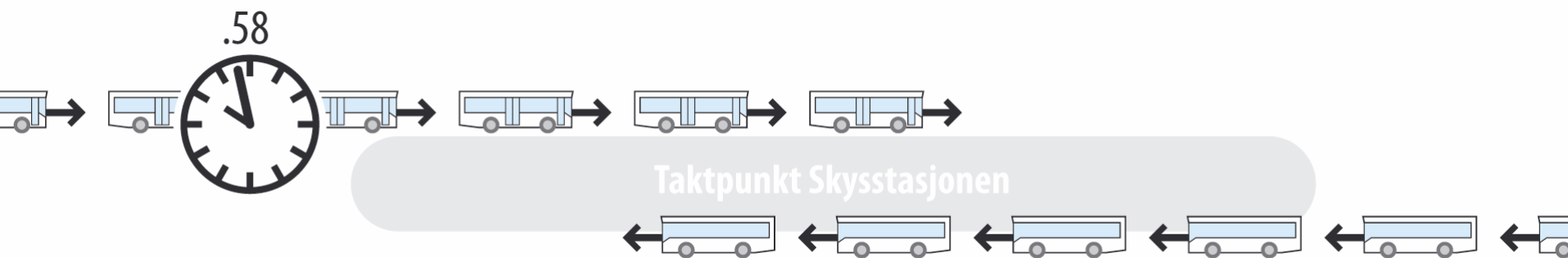


Sjekk dagens tilbud!

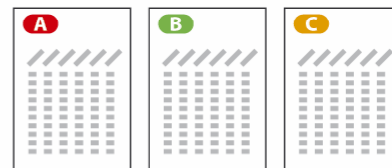
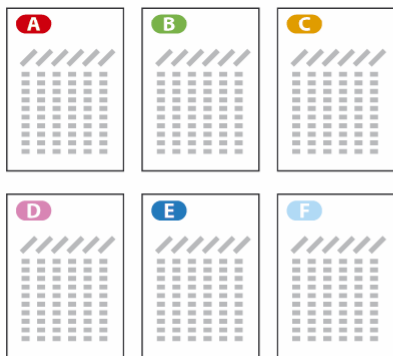
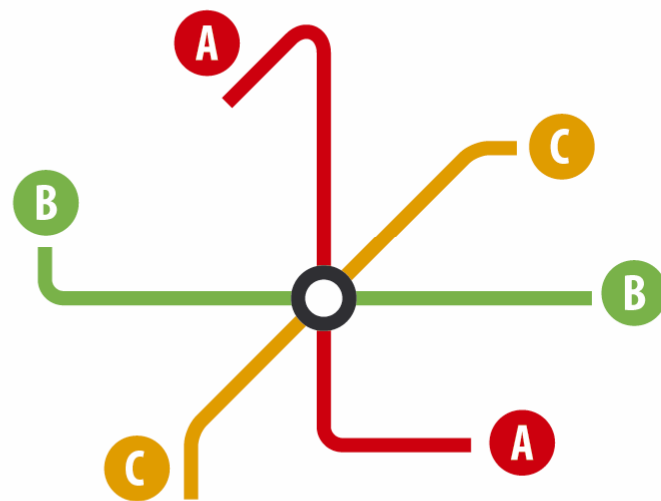
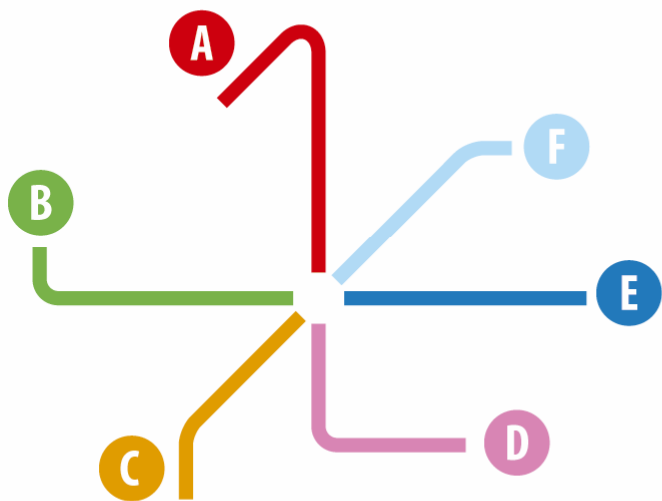
Takting av linjer multipliserer reisemulighetene



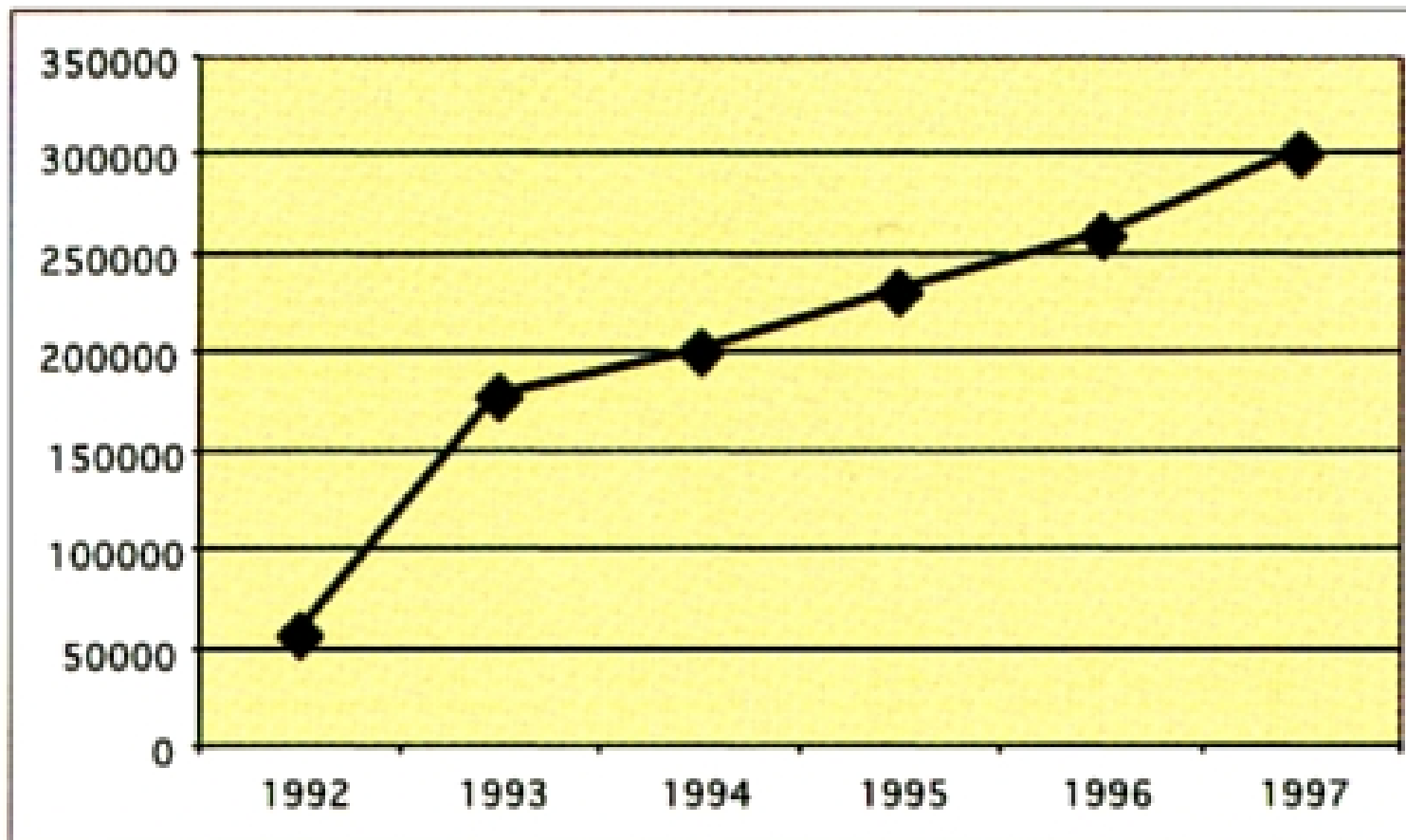
Takting av linjer multipliserer reisemulighetene



Pendellinjer – enklere med flere direkteiser



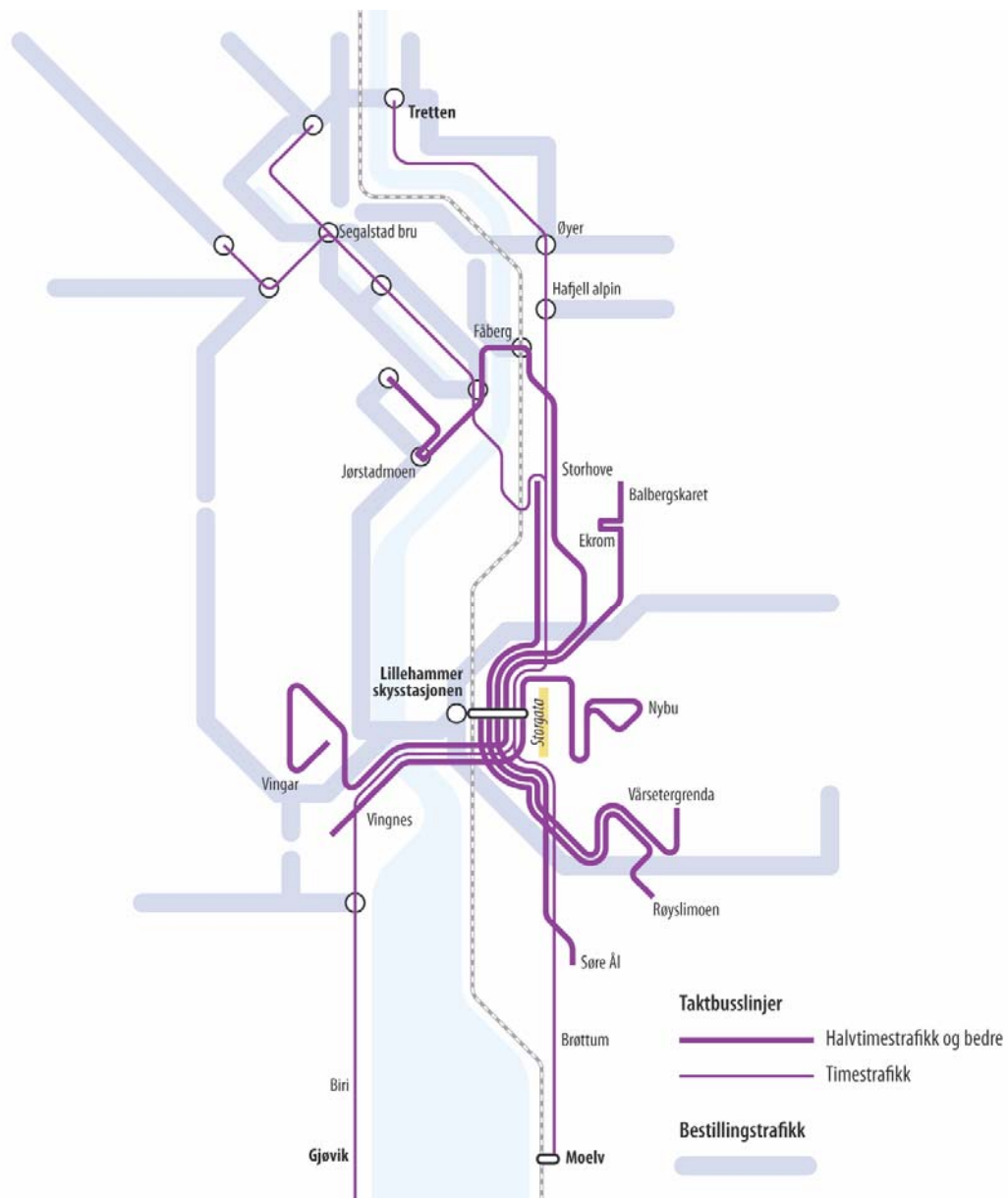
Timestrafikk? Hvor er det grunnlag for det?



TØI rapport 587/2000

Figur 3.3: Trafikkutvikling på Timebussen i Notodden 1992-1997. Kilde: Nettbuss Telemark AS

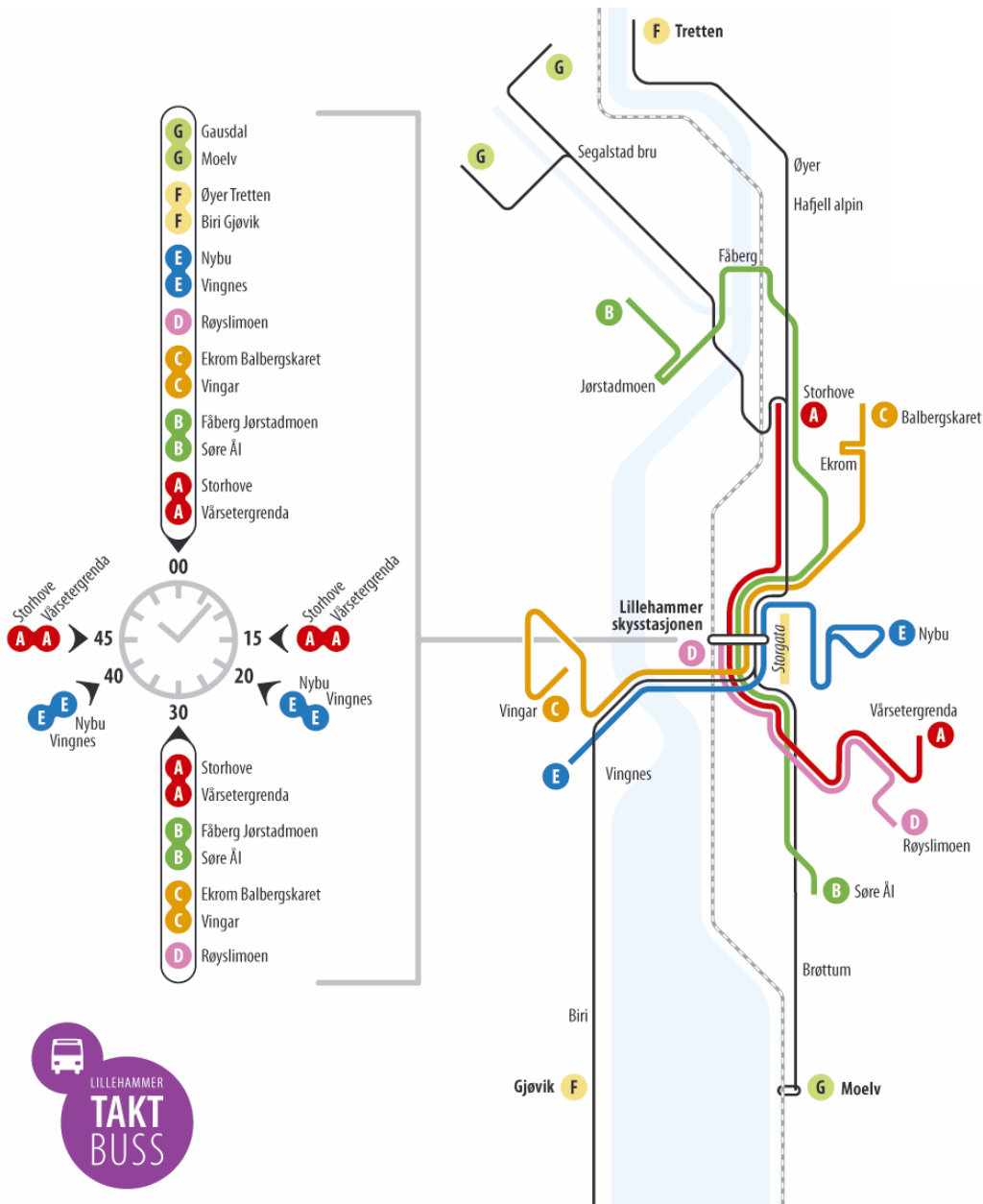
Forslag til konsept for Lillehammerregionen



2/3 av de bosatte i Lillehammer, Gausdal og Øyer med timestrafikk eller bedre?

1/3 med bestillingstrafikk?

Forslag til konsept for Lillehammerregionen



7 linjer i takt på
Lillehammer
skystasjon?

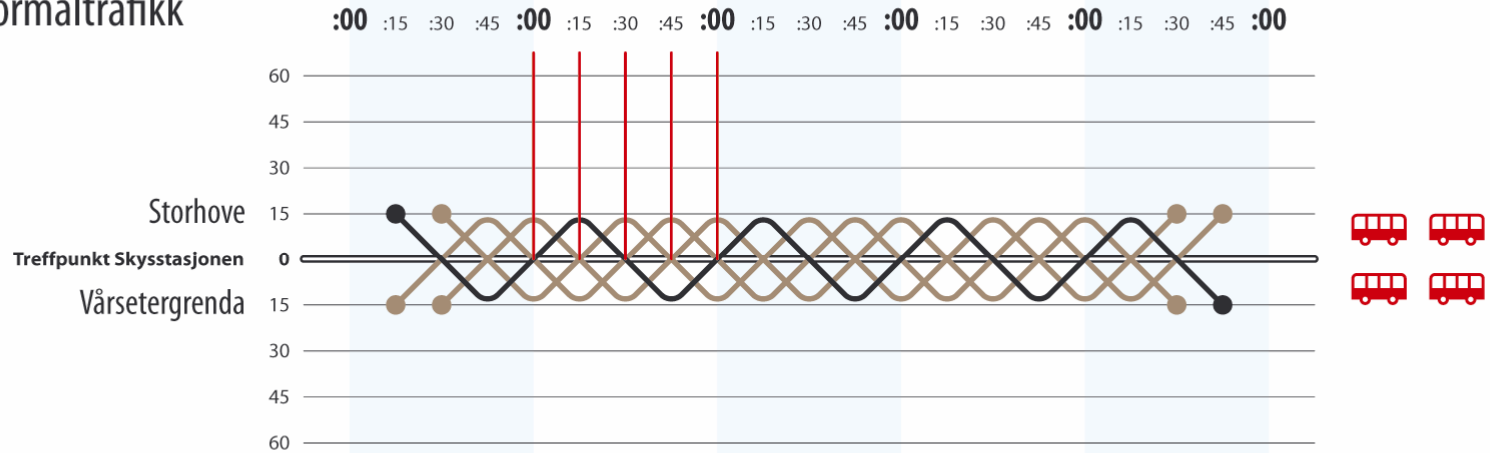
1-4 avganger pr time i
normaltrafikk



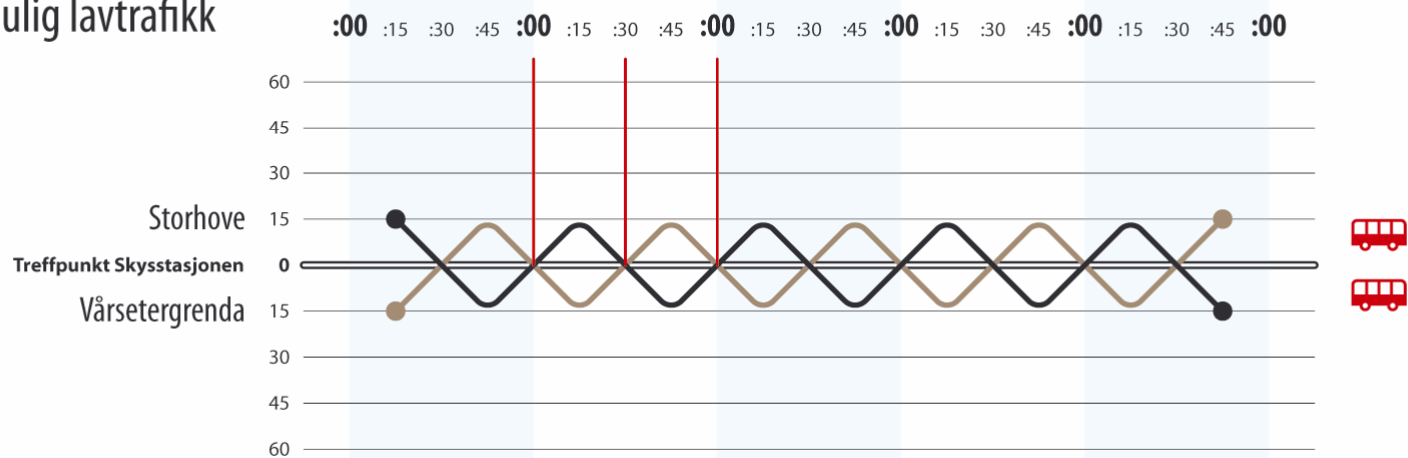
Tilpasse avgangsfrekvenser til etterspørselen

A

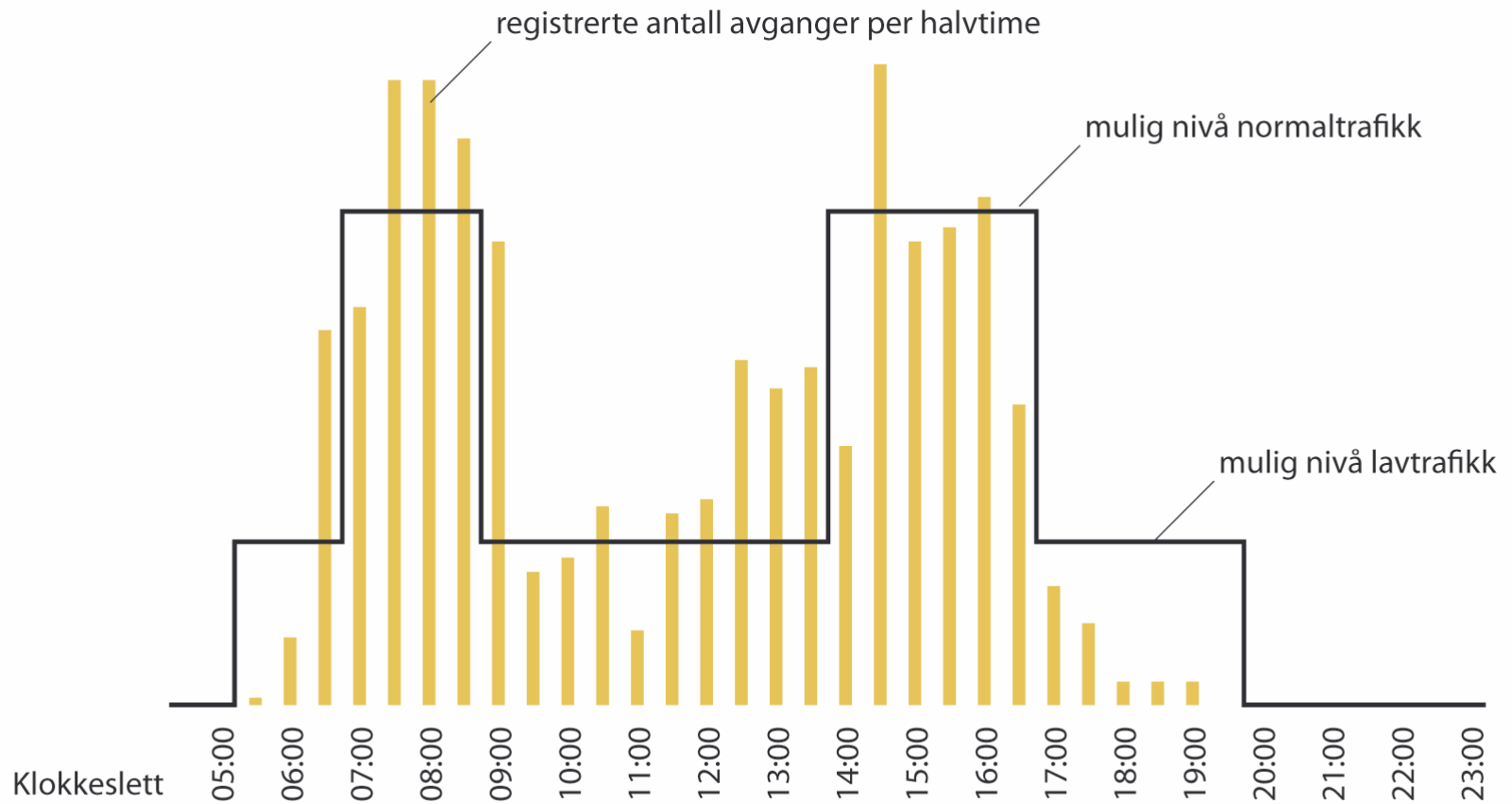
normaltrafikk



mulig lavtrafikk



Tilpasse avgangsfrekvenser til etterspørselen



Eksempel takting i Lemgo



Eksempel takting i Lemgo



Enkel profilering i Lemgo



Eksempel Lund



4

Bestillingstrafikken

Hvorfor er bestillingstrafikk så viktig?

Tradisjonell linjetrafikk er lite effektiv ved liten trafikk, og treffer behovet dårlig i spredtbygde strøk.

Praktiske forsøk har påvist et utviklingspotensial for bestillingstrafikk mht. kundebehandling og effektivisering.

Reisemønsteret kan ikke forutsies og planlegges godt nok på forhånd, kun etterspørselstyrt trafikk får et stort nok marked.

Sterkt offentlig engasjement er nødvendig:

- Det offentlige betaler 80-90 prosent av kostnadene
- Bestillingstrafikken gir en kollektiv transportberedskap i distriktene
- Effektiv transportbehandling i distriktene krever samordning

To nivåer for samordning

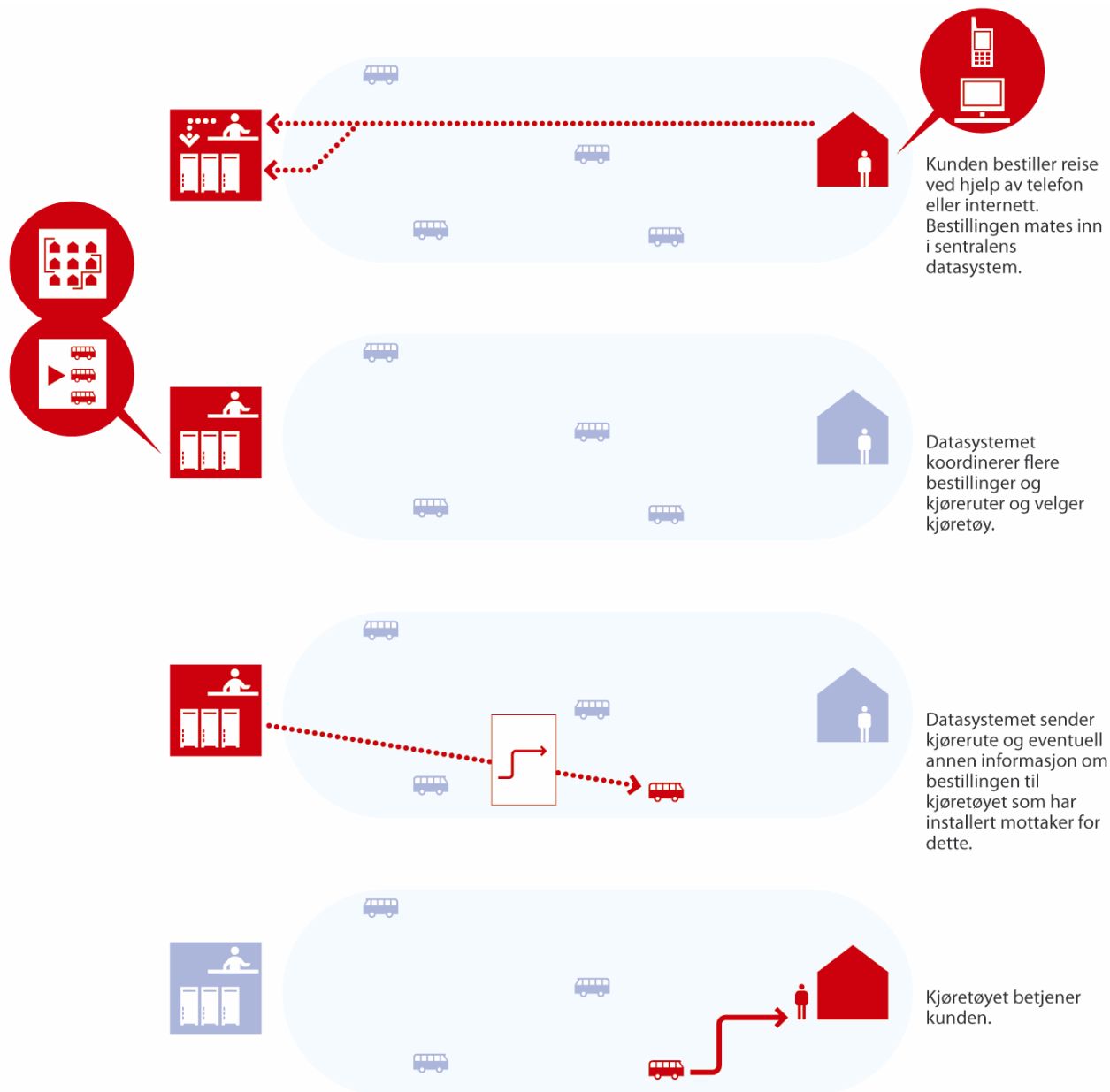
1. Samordning av reiser, for å utnytte transporttilbud og kapasitet best mulig
2. Samordning av systemer og bruk av ressurser

Små bestillingsruter er vanlig i Norge

Bestillingsruter i distrikter

	1	2	2	4	5
Sted	Ytre Namdal	Lierne	Hallingdal	Lillehammer	Indre Vest-Agder
Type område	Spredtbygd	Spredtbygd	Spredtbygd	Småbyomland	Spredtbygd
Periode evaluert	06/1993– 11/1994	04/1992– 12/1993	09/1992– 06/1993	09/1992–?	10/1997– 08/1999
Reiser pr uke	10	20	120	300	600
Driftsdager pr uke	5–7	6	2–4	6	7
Avg./dag og retning	1–2	3–4	1	12	?
Bestillingsfrist	x time	Dagen før	1 time	x time	Ingen?
Pass./tur	1,5–2,0	1,9	1,0–8,0	2,5	4,0–8,0
Andel off. kjøp	80–88 %	87–89 %	92 %	59 %	79 %

Reisesentralens kundebetjening ved bestilling



Få oversikt over og analyser offentlig transport

Kollektivtransportforskningsprogrammet framhevet:

- Syketransport
- Spesialtransport av skolebarn
- Transport av funksjonshemmede
- Transport av dagpasienter
- Barnehagetransporter
- Mattransport med mer til institusjoner
- Serviceruter

Eksempel Danmark

Kommunale transportoppgaver i Danmark [3]

De som er merket med * er lovbestemte transporttjenester, men også de andre oppgavene er vanlige kommunale transportoppgaver med tilhørende utgifter:

1. Transport eller transportgodtgjørelse i forbindelse med besøk hos allmennlege eller spesialist *
2. Personlig transporttillegg i pensjonen
3. Transport eller transportgodtgjørelse i forbindelse med gratis behandling på sykehus med mer *
4. Tannpleiekjøring
5. Hjelp til befordringsutgifter i forbindelse med foreldres besøk hos et sykt barn på fjerntliggende sykehus
6. Hjelp til utbetaling av befordringsutgifter i forbindelse med ytelse av hjelp til sykebehandling
7. Hjelp til betaling av befordringsutgifter i forbindelse med ytelse av hjelp til sykebehandling
8. Godtgjørelse av befordringsutgifter i forbindelse med deltakelse i relevante kurs for pårørende til personer med vidtgående handikapp
9. Hjelp til befordringsutgifter til foreldre som i hjemmet forsørger et barn med fysisk eller psykisk lidelse
10. Befordring i forbindelse med omsorgsarbeid, kjøring til dag-hjem/senter o.l., samt utbringning av mat, inklusive transportordninger for fysisk og psykisk handikappede



11. Støtte til kjøp av motorkjøretøy
12. Hjelp til befordringsutgifter i forbindelse med ytelse av individuelt fremstilte hjelpemidler, inklusive besøk på hjelpemiddelsentral og utbringning
13. Tilskudd til periodekort for kollektive transportmidler eller hjelp til befordring med individuelle transportmidler for pensjonister
14. Utbringning av biblioteksbøker
15. Befordring av skoleelever, inklusive syke og skadde elever, til og fra skole (inkl. konfirmasjonsforberedelse og svømming) *
16. Gratis befordring av elever i ungdomsskolen.
17. Befordring eller befordringsgodtgjørelse til utdannessøkende, inkl. syke og invalide elever *
18. Befordring av barn, unge og voksne som mottar spesialundervisning *
19. Befordring eller befordringsgodtgjørelse til lærlinger og yrkes-skoleelever under undervisning og praksisopphold, inkl. syke og invalide lærlinger og elever *
20. Kollektiv busstrafikk, inklusive handikappkjøring. *

Eksempler Danmark og Sverige

Totalbussen i Ravensborg, Danmark

- Fleksibel bruk av småbusser i linjetrafikk for bl.a. skoleskyss, og i allsidig bestillingstrafikk i hele kommunen
- Økt kollektivtilbud og flere reiser med mindre drivstofforbruk

Kuxa-prosjektet i Ockelbo, Sverige

- Samordnet linjetrafikk, skoleskyss og transport av funksjonshemmede med et forenklet tilbud for alle
- Sterkt forbedret tilbud uten økte offentlige kostnader
- Firedoblet antall reiser på fem år (1994 – 1999)

HandyBAT på Bornholm i Danmark

- Bestillingstrafikk for transport av funksjonshemmede, syketransporter og spesialtransporter, integrert med linjetrafikken
- Servicenivå styres av politiske mål for ulike brukergrupper
- [VestTur – et kommunalt samarbeid på Vest-Sjælland – bygger videre på HandyBATs erfaringer]

Skoleskyssen eget tema

Skoleskyssen bestemmer mye av ressursbruken i kollektivtransporten i distriktene

Hva kan tas av forbedret linjetrafikk?

Hva kan tas sammen med annen bestillingstrafikk?

Mer effektivt å bruke småbusser som også passer for andre oppgaver?

Justere linjer for å dekke flere behov?

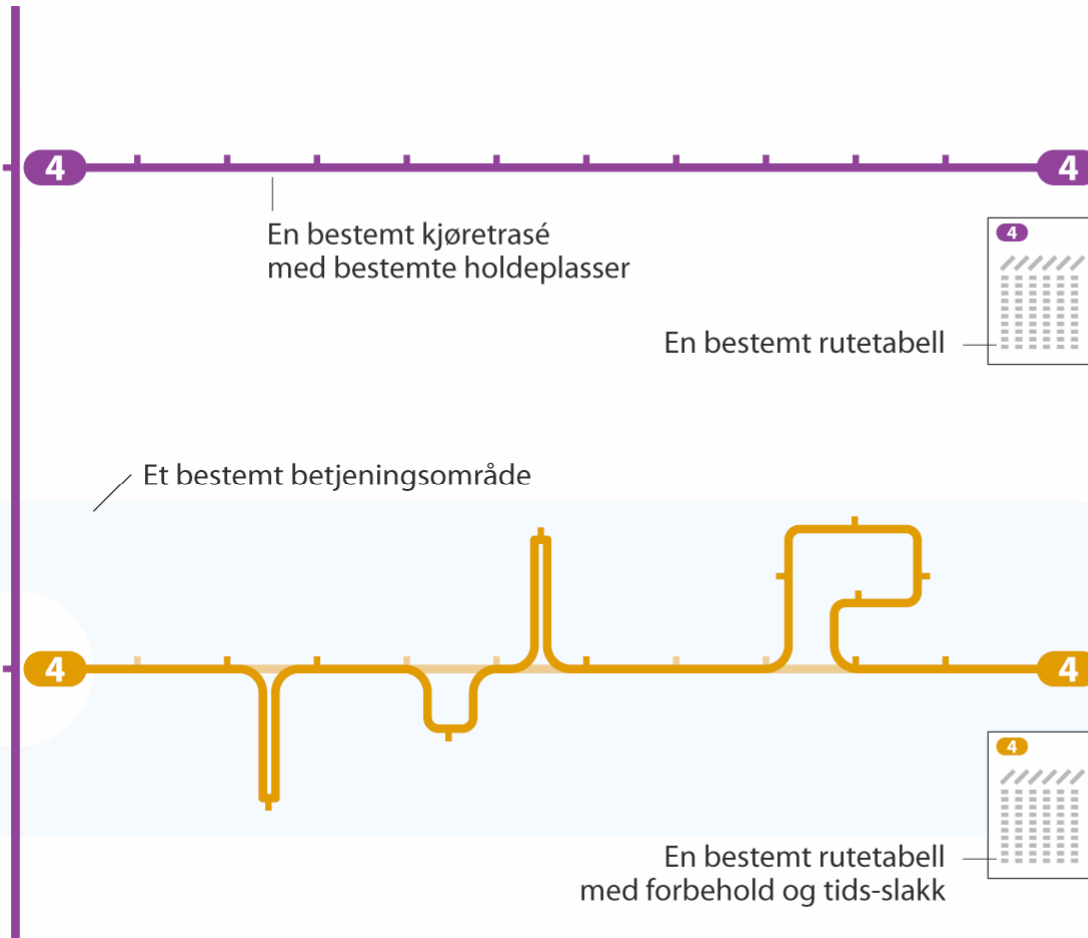
Justere skoletider?

Se på lokalsamfunnets samlede reisebehov – også skolebarnas fritidsreiser og familiens organiseringen av dagliglivet

Utarbeide driftskonsepter for kollektivtrafikken



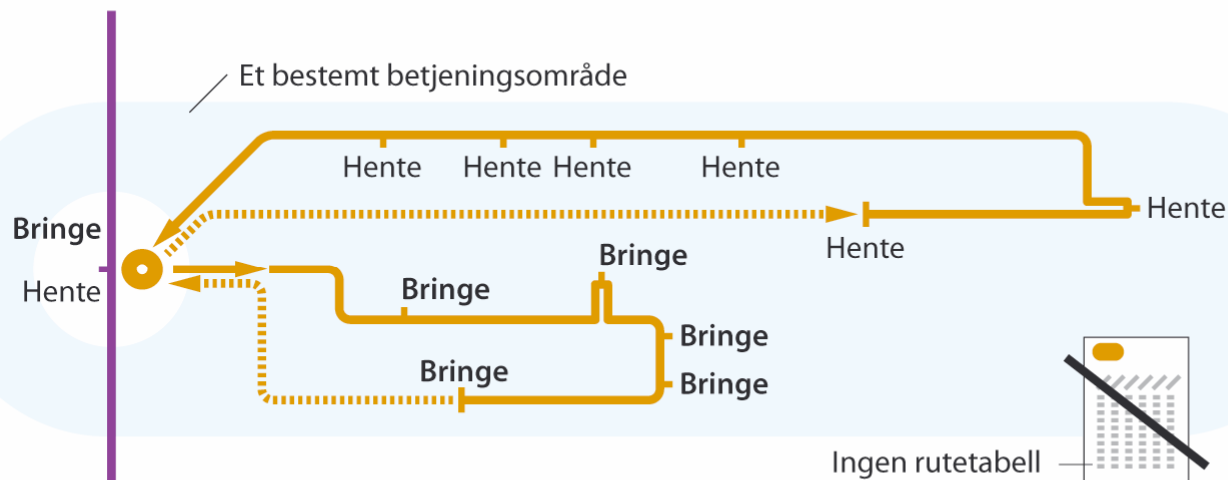
Lage driftskonsepter for bestillingstrafikken



Linje

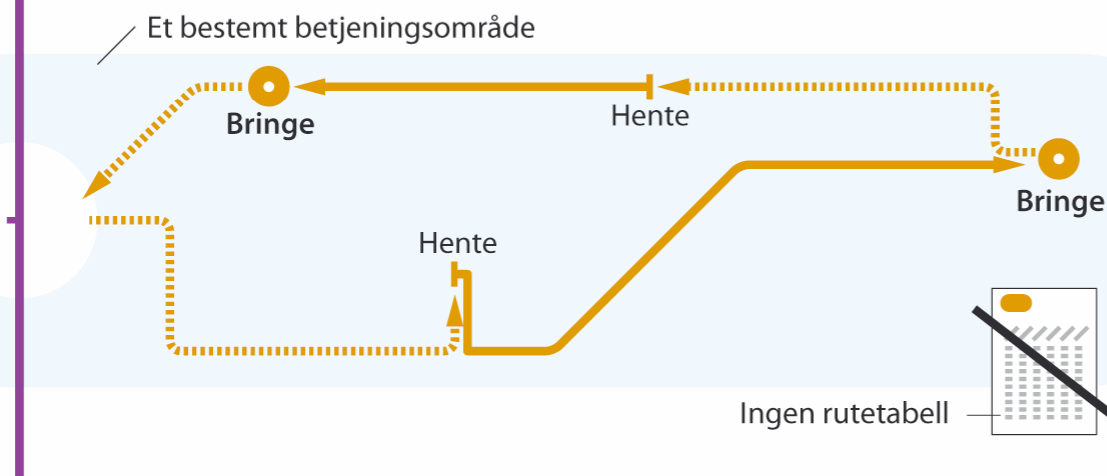
**Linjerettet
bestillingsystem**
Linje med mulige trasé-avvik
i henhold til bestillinger

Utarbeide driftskonsepter for kollektivtrafikken



Ettpunkts-rettet bestillingsystem

Bestille reise til og fra ett punkt, for eksempel skole, senter eller kollektivknutepunkt



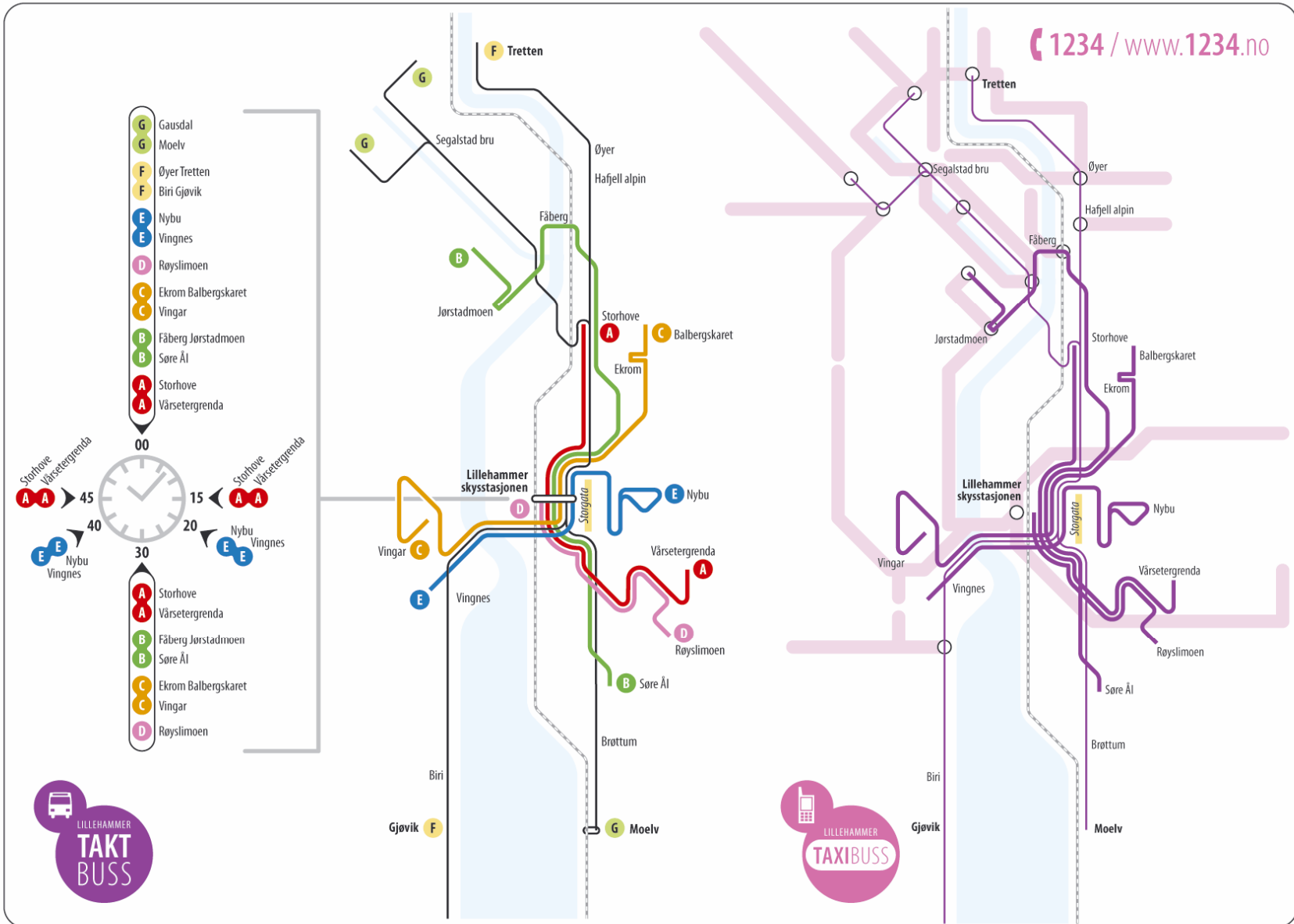
Flerpunkts-rettet bestillingsystem

Bestille reise mellom vilkårlige steder i betjeningsområdet

5

Iverksetting

Eksempel Lillehammerkonseptet



Tilpasse organisasjon og avtaler

Kontraktsform	Tildelingsform/ kriterier	Ansvarsforhold	
		Fylke	Operatør
Nettokontrakter uten anbud	Forhandlinger, også om produksjonen, eventuelt basert på normtall. Mulig med effektivitetsavtaler.	Dekker antatt differanse mellom inntekter og kostnader.	Har et visst inntektsansvar. Billettinntekter er operatørens eiendom; insitament til økt trafikk
Nettokontrakter med anbud	Anbudskonkurranse. Vinner har lavest differanse mellom inntekter og kostnader for oppgitt produksjon	Dekker den differanse mellom inntekter og kostnader operatøren har oppgitt i anbudet	Lavere inntekter eller høyere kostnader er operatørens ansvar. Insitament til å øke antall reiser.
Bruttokontrakter uten anbud	Forhandlinger. Bruttokontrakter gir frihet til rute- og taksteksperimenteringer, da operatørens økonomi ikke påvirkes. Mulig med kvalitetskontrakter.	Dekker kostnadene ved produksjonen. Har hele inntektsansvaret.	Holde kostnadsrammene. Bonus/malus for kvalitet.
Bruttokontrakter med anbud	Anbudskonkurranse. Vinner har lavest kostnader for den gitte produksjon.	Dekker kostnadene ved produksjonen. Har hele inntektsansvaret.	Holde kostnadsrammene. Bonus/malus for kvalitet.

Kommunikasjon og markedsføring



512



Holdeplassnavnet

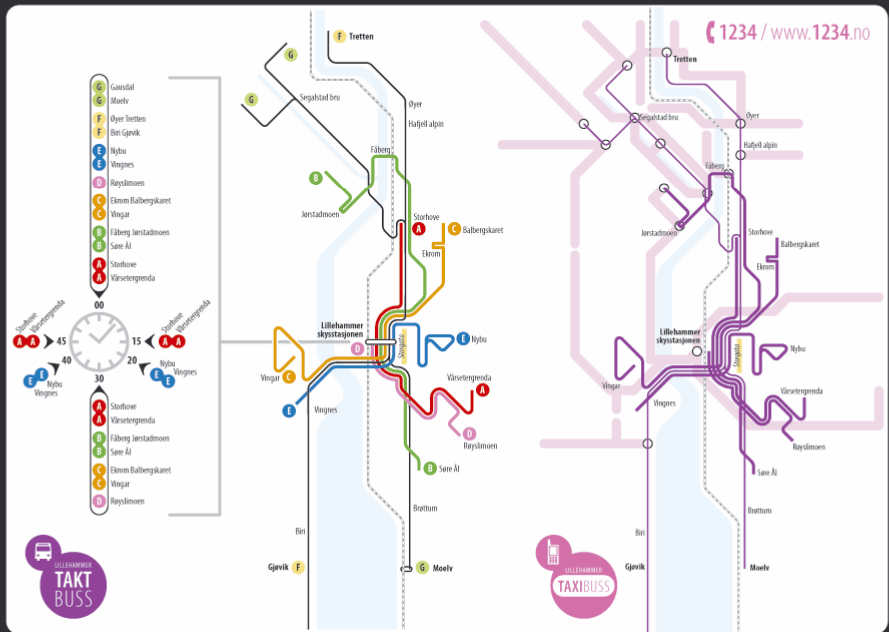
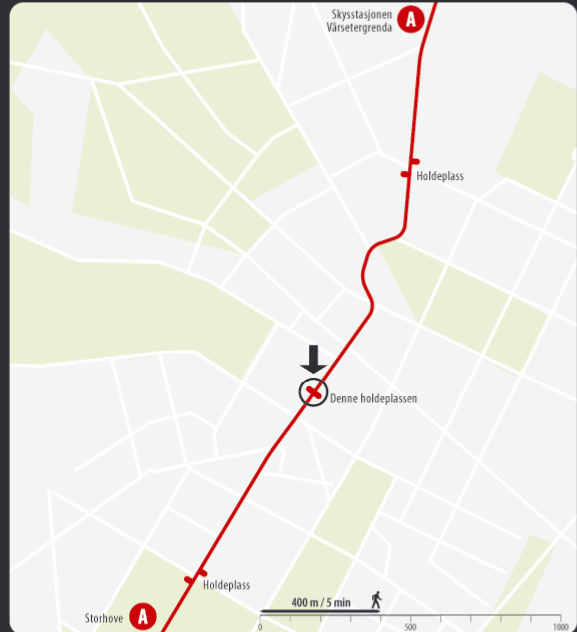
Sanntidsinformasjon send <8712> til 1234

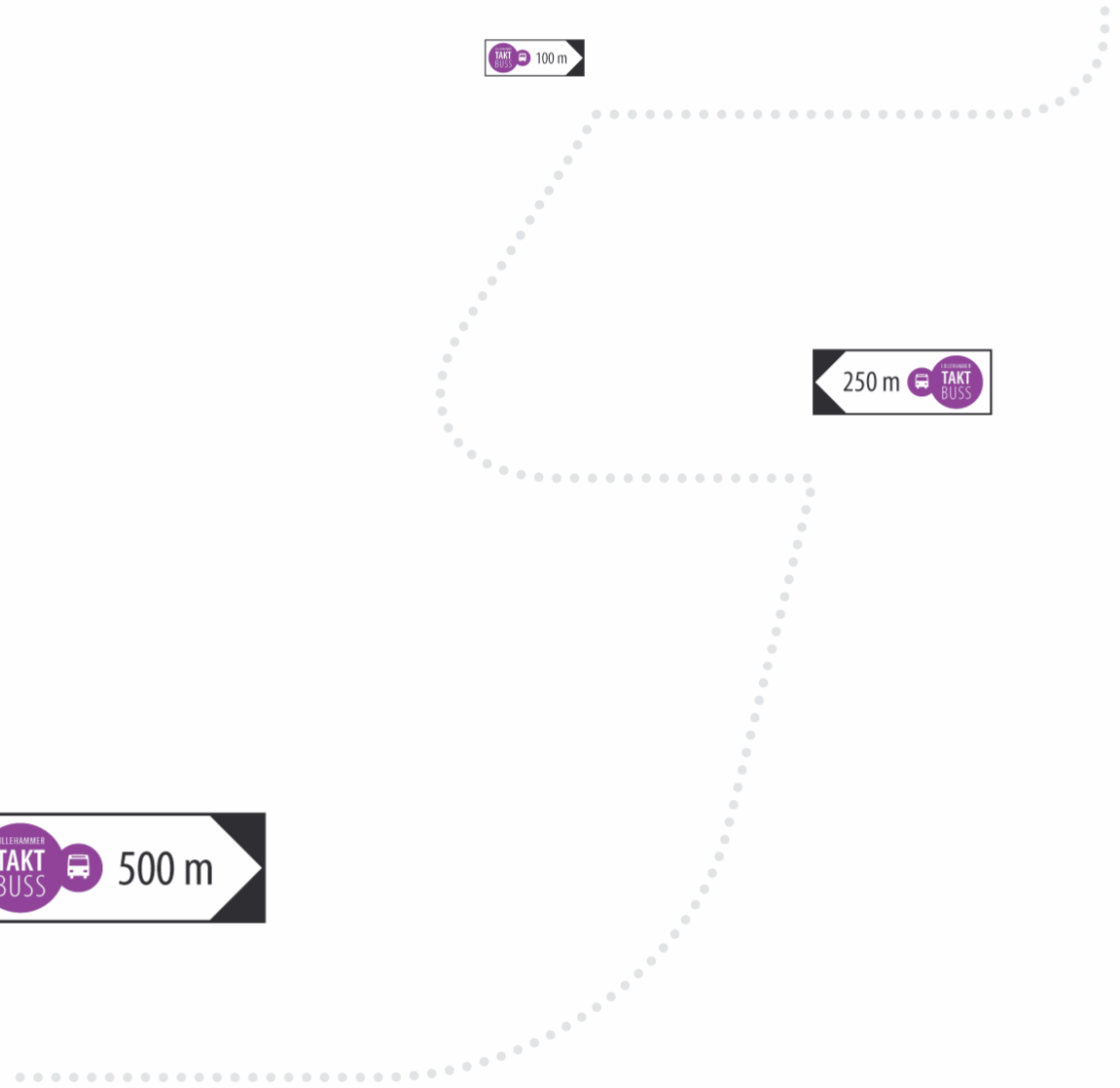
A Storhove > Skystasjonen > Vårsetergrenda

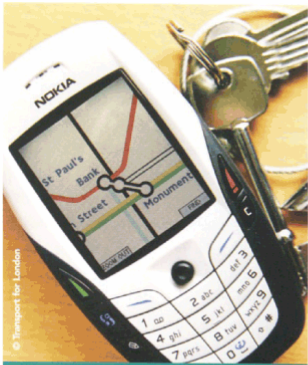
	A.00 + A.30	A.15 + A.45
Skarvane	45 15	00 30
Holdeplass	46 16	01 31
Holdeplass	47 17	02 32
Holdeplass	48 18	03 33
Holdeplass	49 19	04 34
Holdeplass	50 20	05 35
Holdeplass	51 21	06 36
Holdeplassnavnet	52 22	07 37
Holdeplass	53 23	08 38
Holdeplass	54 24	09 39
Holdeplass	55 25	10 40
Holdeplass	56 26	11 41
Holdeplass	57 27	12 42
Skystasjonen	58 28	13 43
Skystasjonen	00 30	15 45
Holdeplass	01 31	16 46
Holdeplass	02 32	17 47
Holdeplass	03 33	18 48
Holdeplass	04 34	19 49
Holdeplass	05 35	20 50
Holdeplass	06 36	21 51
Holdeplass	07 37	22 52
Holdeplass	08 38	23 53
Holdeplass	09 39	24 54
Holdeplass	10 40	25 55
Holdeplass	11 41	26 56
Vårsetergrenda	12 42	27 57

Fra Holdeplassnavnet til Skystasjonen
 Mandag - Fredag 6.52 - 23.52 7.07 - 18.37
 Lørdag 8.52 - 23.52
 Søndag 9.22 - 23.22

Fra Holdeplassnavnet til Vårsetergrenda
 Mandag - Fredag 6.22 - 23.22 7.07 - 18.07
 Lørdag 8.52 - 23.22
 Søndag 9.22 - 23.52







© Transport for London
Mobile wireless systems are beginning to be proven as a future tool



Real time information and location based content may help the passengers to plan their routes and to find their destination



Hvorfor bruke mobilteknologi? [2]

- Alltid i lomma
- Enkelt brukergrensesnitt
- Alltid oppdatert
- Toveiskommunikasjon
- Enkelt å utvide
- Dynamisk oppdatert

Enkelt å komme i gang

- Enkel registreringsprosess
- Vi vet hvor du er med posisjonering
- Bestill reisen fra der du er eller velg fra liste
- Fleksibelt grensesnitt

Velg destinasjon

- Velg eller søk etter stedet du vil reise
- Listen oppdateres når kunde logger seg på tjenesten
- Foreslå ny reise eller bestill taxi fra undermeny

Velg tidspunkt

- Velg blant oppsatte tidspunkt
- Alltid oppdatert plassinformasjon
- Automatisk tilbakemelding om transporten går og om antall passasjerer

Betal med småpengekort

- Forhåndsbetal reisen
- Rabatt med reisekort
- Garanterer billetten

Automatisk tilbakemelding

- Gir beskjed om turen er garantert eller ikke
- Kunden kan oppdateres via sms hvis endringer skjer

BAT og HandyBAT på nettet

HandyBAT - BAT

http://www.brk.dk/brk/site.aspx?p=11227

BAT
Det Røde Pakhus
Snellemark 30
3700 Rønne
Tlf. 5695 2121

BAT - *din bus på Bornholm*

HandyBAT

HandyBAT
Bornholm tilbyder kollektiv trafik på to niveauer:

- en busbaseret betjening på ruter (BAT).
- en bilbaseret betjening fra dør til dør (HandyBAT).

for at kunne imødekomme flest mulige behov for kollektiv transport.

[HandyBAT står åben for alle](#), men er først og fremmest tænkt som et tilbud til handicappede og andre, der af fysiske eller geografiske årsager har svært ved at benytte de rutebundne busser.

Brug af HandyBAT kræver tilmelding ved BAT

Vil man benytte HandyBAT tilbudet om dør til dør transport, skal der rettes henvendelse til BAT, som opretter kunden i kundesystemet og sender brugervejledning vedlagt indbetalingskort til brug ved køb af km til den nye bruger.

For at være medlem af HandyBAT skal der tillige betales et årligt abonnement på kr. 300, som enten opkræves via Betalingsservice eller på et indbetalingskort.

Handicappede

Er du [visiteret til handicapkørselsordningen](#) tilbydes du en betjening i HandyBAT til takst 1 (fra 1.1.07. 2,50 kr/km)

Afstandsgaranti for pensionister på Bornholm

Hvis du som [pensionist bor mere end 1,5 kilometer](#) fra en

Version til udskrift
Send til en ven
Til startside
Site oversigt
Om webstedet

Nyheder

REJSEPLANEN

Adresser på hele Bornholm



