



Dynamisk kollektivtrafik

Version: 1

Dynamisk kollektivtrafik

Jan Berglöf

2024-07-05

Innehåll

1.	Bakgrund	4
2.	Syfte och mål	5
3.	Avgränsning	5
4.	Dynamisk anropsstyrd trafik	6
5.	Anropsstyrd trafik	7
6.	Omvärldsbevakning	8
6.1	Synliggörande av befintliga platser	9
6.2	Samåkning	14
6.3	Några exempel på utländska projekt samt EU-projekt	16
7.	Får det offentliga finansiera samåkning	18
7.1	Vad kan kollektivtrafik omfatta	18
7.2	Kollektivtrafikmyndighetens roll.....	19
7.3	Statliga utredningar	21
8.	Synliggöra lediga platser	22
8.1	Tjänsten	22
8.2	Problem med delning av befintliga färdtjänstresor	24
9.	Införa samåkningsapplikation.....	24
9.1	Utmaningar för samåkning.....	25
9.2	Blekingetrafiken	26
9.3	Regionens roll och ansvar om samåkning	27
10.	Fortsatt väg framåt	29
10.1	Närtrafiken är basen	29
10.2	Pilotprojekt synliggöra ledig kapacitet i skolbussar	29

1. Bakgrund

I januari 2022 lanserade Region Örebro län Närtrafik i hela länet som en förlängning av befintligt linjenät för kollektivtrafiken i regionen. Närtrafik är en form av dynamisk kollektivtrafik som är anropsstyrd. Närtrafiken är inte linje- eller tidtabellagd utan körs endast när någon vill resa. Syftet är att kunna erbjuda invånarna som saknar kollektivtrafik möjlighet att utföra ärenden. Trafiken utförs av Serviceresor fordon, dvs fordon som kör sjuk- och färdtjänstresor.

Befintligt upplägg skapar begränsningar för alla befolkningsgruppers mobilitet att resa kollektivt eftersom Närtrafiken har begränsad trafiktid. Att möjliggöra för invånare som saknar kollektivtrafik att få möjlighet att arbetspendla och ta sig till skolan är en grundläggande synpunkt som framförts. Dynamisk kollektivtrafik skulle kunna vara en lösning beroende på vad som definieras som dynamisk. Det finns ett antal utmaningar som gör det svårt att genomföra en dynamisk trafiklösning på sikt.

Det handlar om att det är väldigt kostbart och det finns även en begränsning av tillgången till fordon och förare med att utveckla dagens version av Närtrafik.

I en internationell sammanställning har 114 olika anropsstyrda system mellan perioden 1970–2019 studerats. Resultatet visade att hälften av all uppstartad närtrafik mellan 1970–2019 har avslutats inom en sju års period efter uppstart. Anledningen är att kostnaderna för trafiken stiger. För att möjliggöra en mer hållbar trafik är det av central betydelse att kostnader inom anropsstyrd trafik begränsas och att utbudet av trafikformen inte är för generöst.

Det finns således ett antal utmaningar för att hitta en fungerande modell av dynamisk anropsstyrd trafik. Ett led i att utveckla den anropsstyrda trafiken beslutade Kollektivtrafiknämnden i december 2023 att i handlingsplanen för Budget i balans för förvaltningen i uppdrag om att göra en utredning som visar på hur den anropsstyrda närtrafiken kan utvecklas till ett mer dynamiskt utformande i framtiden.

I VP finns även ett uppdrag att utreda framtida möjlighet till att stödja privata initiativ till samåkning. Den regionala utvecklingsstrategin anger som strategisk inriktning att det ska finnas förutsättningar för levande landsbygder, delningsekonomi och minskat bilberoende. Uppdraget är kopplat till den förändring av turer och linjer i busstrafiken inom den allmänna kollektivtrafiken som beslutats.

Denna rapport syftar till att samordna utredningen med nämnda VP uppdrag eftersom de tydligt går in i varandra.

2. Syfte och mål

Utredningen kommer att undersöka vad det finns för möjligheter att öka servicegraden för befolkningen boende på landsbygden. Den visar på vilka alternativ det finns i omvärlden, vilka juridiska aspekter det finns att förhålla sig till vid införandet av andra tjänster än grundtjänsten att driva allmän kollektivtrafik.

Det finns två alternativa vägar att gå för att erbjuda medborgarna ett större utbud av anropsstyrd trafik. Denna rapport kommer att fokusera på möjligheterna att för följande två upplägg:

- Möjligheten att synliggöra ledig kapacitet/platser i befintliga transporter som skolbussar och serviceresefordon. Ett sätt är att införa Mixtrafik som i man gjort i Värmlandstrafik som ett komplement till Närtrafiken under högtrafiktider genom att synliggöra lediga platser i skolbussar och färdtjänstresor. I ett första steg fokusera på lediga platser i skolbussar och ge gymnasieelever möjlighet att skolpendla. Det är en grupp som hamnat i kläm när linjeutbudet minskat.
- Möjligheten att införa en samåkningsapplikation. Här ligger initiativet mer hos marknaden och medborgarna. Det kan krävas att det offentliga tar initiativet till att introducera möjligheten. Det kan vara svårt att hitta finansiering för att implementera och underhålla samåkningstjänster på landsbygden. Regionen kan ha begränsade resurser för att investera i infrastruktur och marknadsföring för att främja användningen av samåkningstjänster. Det kräver också uthållighet då det är stora barriärer som måste brytas vilket det offentliga bör bistå för att få till en normförändring, Samåkning kan komplettera kollektivtrafiken men inte ersätta den.

3. Avgränsning

Detta uppdrag kan göras omfattande men måste avgränsas för att hålla tidplanen. En geografisk avgränsning är att fokus ligger på trafik på landsbygden. Tätortstrafik som flextrafik ingår inte i uppdraget. Flextrafik i tätorter kan konkurrera med befintlig kollektivtrafik och andra transportalternativ, medan det i landsbygdsområden ofta finns ett större behov av att komplettera bristande kollektivtrafik och att erbjuda alternativ för människor som bor långt ifrån vanliga busslinjer. Att försöka integrera flextrafik i både tätorter och landsbygdsområden kan göra det svårt att upprätthålla en effektiv och kostnadseffektiv service. Anpassningen av resurser och planeringen av rutter blir komplicerad när man försöker tillgodose två olika typer av trafikbehov samtidigt med olika trafikdensitet.

En annan viktig avgränsning är att det inte får bli mer kostbart än nuvarande trafiklösning. Att öka kostnaderna för en ny trafiklösning skulle kunna innebära att man måste dra ned på andra viktiga områden. En trafiklösning måste vara ekonomiskt hållbar på lång sikt för att kunna fortsätta drivas utan att orsaka ekonomiska problem för regionen eller kommunen. Att hålla kostnaderna på samma nivå som den befintliga närtrafiken gör det lättare att jämföra förslag till nya lösningar med den befintliga och bedöma dess värde och effektivitet.

4. Dynamisk anropsstyrd trafik

"Dynamisk anropsstyrd trafik" är ett begrepp som blir mer och mer omnämnt. Enligt Akademiens Ordlista innebär "dynamisk":

- Att vara relaterad till kraft och rörelse, som i dynamisk jämvikt.
- Att vara präglad av initiativ och kraft, som en dynamisk företagsledare.

I detta sammanhang syftar "dynamisk" till en mer flexibel och anpassningsbar form av kollektivtrafik, som svarar direkt på efterfrågan och behov. Konceptet innebär att resrutten skapas i realtid baserat på var resenärerna vill åka.

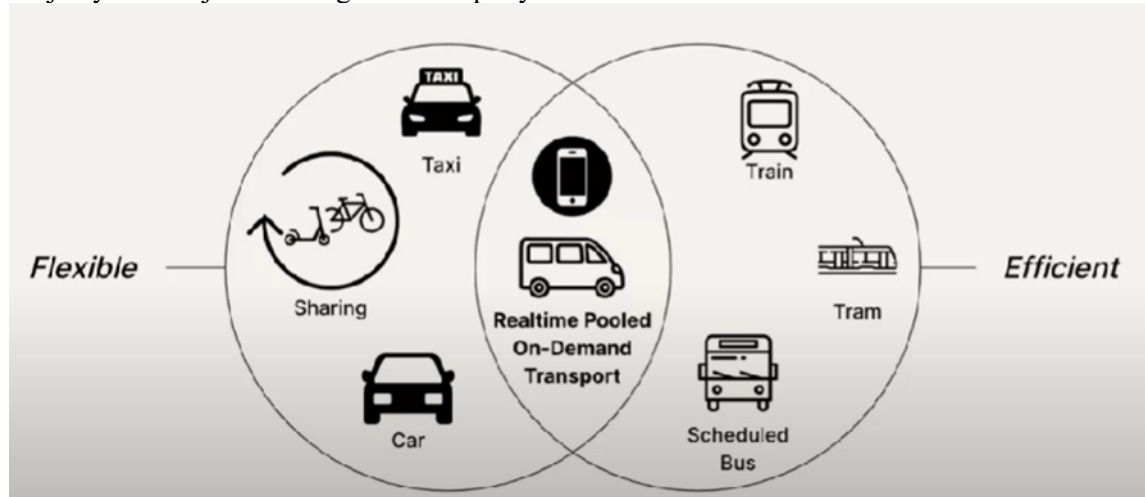
I Region Örebro län erbjuds för närvarande trafikformen Närtrafik, som har utvecklats så långt som möjligt med hänsyn till budgetrestriktionerna. Dock finns det områden där det finns potential för ytterligare förbättringar inom ramen för den nuvarande utformningen av Närtrafiken, såsom möjligheten att beställa resor digitalt och att använda Närtrafikbiljetten på den reguljära kollektivtrafiken.

De bakomliggande faktorerna till uppdraget handlar inte om dessa specifika förbättringar utan snarare om att utveckla trafikformen för att erbjuda möjlighet till arbetspendling och skolresor. Detta är en utmaning som måste hanteras inom budgetrestriktionerna för att inte överskrida de nuvarande kostnaderna för Närtrafiken.

För att skapa en dynamisk kollektivtrafik är ett sätt att samordna olika former av transport, som tåg, bussar, skolresor och färdtjänst, och erbjuda detta till resenären genom en applikation. Resenären anger sin önskade resa från punkt A till B och får ett förslag på resväg där olika transportsätt samverkar för att genomföra resan. Detta är mer en vision där det finns anledning att följa Region Värmlands arbete med Mixtrafik och deras utveckling av trafikformen.

5. Anropsstyrd trafik

Anropsstyrd trafik är ett mellanting mellan individuella resor som bil, taxi och delningstjänster med elscooters och tidtabellagd busslinjer och tåg. De senare är mer effektiva då de transporterar fler personer per resa. Denna bild är hämtad från Lukas Foljanty som följt utvecklingen av anropsstyrd trafik.



Det finns flera olika modeller för anropsstyrd trafik, som vanligtvis skiljer sig åt baserat på hur resenärernas behov samordnas och hur resorna planeras och genomförs. Här är några vanliga modeller.

Förbeställd resa

I denna modell bokar resenärer sin resa på förhand, vanligtvis genom att ringa ett bokningscenter eller använda en mobilapplikation. Resan planeras i förväg och resenärerna får en uppskattad upphämtnings- och ankomsttid. Ett exempel på denna modell är Närtrafik.

Real-tidsbeställd resa

I denna modell kan resenärer boka resor omedelbart när de behöver dem, oftast via en mobilapplikation eller ett onlinebokningssystem. Resorna planeras och genomförs i realtid, vilket ger flexibilitet för resenärerna men kan också innebära kortare väntetider.

Delad resa

I denna modell kombineras resenärer med liknande resmål för att dela samma fordon och därigenom minska kostnaderna och resurserna som används. Detta kan inkludera delade taxiresor eller delningsplattformar för samåkning.

Fast rutt med flexibel anropsstyrd förlängning

I denna modell kan ett fastställt buss- eller minibussystem ha vissa förutbestämda rutter och scheman, men resenärer kan också begära avvikande resor eller förlängningar av rутten för att inkludera ytterligare destinationer.

Dynamisk ruttplanering

I denna avancerade modell använder sig transporttjänsten av avancerade algoritmer och teknik för att dynamiskt planera och optimera rutter baserat på efterfrågan och aktuella trafikförhållanden. Detta kan resultera i effektivare resor och kortare väntetider för resenärerna. Närtrafik är också ett exempel på detta även om definitionen avser nyutvecklade tjänster som dyker upp på marknaden.

Zonbaserad resa

I denna modell delas tjänsteområdet upp i zoner, och resenärer kan begära resor inom en viss zon eller mellan zoner. Detta kan ge enkelhet och tydlighet för resenärerna och underlätta för planeringen av resorna. Även detta är Närtrafiken ett exempel på.

Dessa är några exempel på olika modeller för anropsstyrd trafik, och det är vanligt att olika tjänster kombinerar olika modeller beroende på behoven i det specifika området eller för att möta specifika krav från resenärerna.

6. Omvärldsbevakning

Under de senaste åren har flera initiativ för anropsstyrd trafik genomförts runt om i Sverige. Ett av de mest uppmärksammade exemplen är X-linjen i Säffle, där anropsstyrd trafik testas i tätorter med finansiering genom att avveckla befintlig linjetrafik. I Västra Götaland genomför Västtrafik ett liknande test kallat Buss on demand i tre västsvenska orter: Kinna, Skene och Örby. Denna typ av trafik är anropsstyrd och fungerar som ett komplement till den traditionella kollektivtrafiken med fasta linjer och tidtabeller. En gemensam nämnare för dessa lösningar är att de fokuserar på trafik inom tätortsområden. I städer och större tätorter är befolkningstätheten vanligtvis högre, vilket gör det lättare att fylla fordonen och därigenom erbjuda kostnadseffektiva resor.

Fokus i detta uppdrag är att studera möjligheten att förbättra tillgängligheten på landsbygden. Närtrafik med begränsade trafiktider finns i stort sett i alla regioner. Reglerna kan variera som t ex avstånd till hållplats för att bli hämtad vid bostadsadressen, prisklasser o dyl. I denna genomgång studeras andra typer av projekt som kan betecknas som dynamiska utformningar utöver Närtrafik.

6.1 Synliggörande av befintliga platser

6.1.1 Gymnasieelever erbjuds skolskjuts i Lindesberg

Region Örebro län beslutade att lägga ner busstrafiken på linjerna 350 och 352 från och med 13 december 2022. Sedan tidigare hade trafiken på linje 353 dragits in. För att säkerställa att kommunens gymnasieelever skulle komma till och från skolan beslutade Lindesbergs kommunstyrelse att göra ett tillköp av skoltransport för de elever som påverkades av nedläggningen. Kommunstyrelsen beslutade att erbjuda gymnasieelever på Lindeskolan att åka med befintliga grundskoleskjutsar från och med skolstart i augusti 2023. Beslutet omfattar gymnasieelever som är folkbokförda i kommunen och som går på Lindeskolan i Lindesberg. Detta beslut gäller för läsåret 2023/2024 och beräknas kosta Lindesbergs kommun cirka 1 200 000 kr.

Svealandstrafiken ansvarar för upphandlingen av skolbussar. Under det senaste läsåret var det Axelssons som skötte körningen. Regionen ansvarar för all planering av skolskjutsarna.

I Lindesbergs kommun finns det 21 bussar, varav hälften är stora med 48-56 platser och den andra hälften är mindre med 22 platser. Totalt är 646 elever berättigade till skolskjuts. Berättigande avgörs av avståndet mellan hållplatsen/bostaden och skolan:

- F-3: minst 2 km
- Mellanstadie: minst 3 km
- Högstadie: minst 4 km

Den största belastningen på resandet sker på morgnarna då alla elever har samma tider. På eftermiddagarna är resandet mindre intensivt då tiderna är mer utspridda. Det är 64 gymnasieelever som fått tillstånd att resa med skolbussarna. Listan över gymnasieelever som blev antagna till gymnasieutbildningar granskades manuellt för att identifiera vilka som uppfyllde kriterierna. Kravet är att bo minst 6 km från närmaste hållplats. Ett brev skickades till alla som var berättigade med besked att de var berättigade att resa med skolbussen. Alla som bodde längre än 6 km fick en plats. Inför kommande läsår ska eleverna göra en ansökan för att bekräfta om de kommer att utnyttja sin plats eller inte.

För närvarande sker ingen validering vid påstigning. Det kommer att införas en QR-kod för eleverna att validera sina resor. En avläsare är monterad på bussarna. Eleverna får information om vilka turer de ska resa med och vid vilken tid de ska vara på upphämningsplatsen. Genom ett kartstöd via Optiplan kan man se bostadsadressens förhållande till upphämningsplatsen och skollinjen. Elever som

beviljats skolskjuts behöver bara vara på plats vid rätt tid. Eftersom validering inte har skett hittills vet man inte exakt hur många som utnyttjat sina platser.

Det finns ett intresse från allmänheten att resa med skoluturerna. En utvärdering av projektet bör göras för att samla erfarenheter och identifiera eventuella förändringar. Regionen kan använda resultaten från utvärderingen för att bedöma om detta kan vara en väg framåt för att komplettera Närtrafiken vid tider då den inte är aktuell. Dock finns det vissa begränsningar, såsom att skolscheman oftast är kortare än arbetstider, vilket gör det svårare för arbetspendling. Skolresor är dessutom individanpassade efter elevernas skolscheman, vilket innebär att andra än gymnasieelever inte kan beställa dessa resor eftersom vissa eftermiddagar saknas ordinarie bussturer vid gymnasiets sluttid klockan 16.10. Vid dessa tillfällen kommer skjutsar köpas till för att erbjudandet ska fungera både till och från skolan.

6.1.2 Mixtrafik Värmlandstrafik

Mixtrafik är en tjänst som låter allmänheten boka plats på skolbussarna. Genom att öppna upp skolbussarna får fler nytta av trafiken som kör på vardagar varje morgon och eftermiddag. Mixtrafik är tillgängligt på alla skolbussar i Torsby, Storfors, Kil, Munkfors, Grums och Arvika kommun.

Mixtrafik är en av tre delar inom området skoltransporter som Värmlandstrafik har utvecklat. De delar som man utvecklat är *Bussklubben* med syftet att göra skolresan roligare för eleverna med quiz, frågesport, buss på karta, se vilka vänner som ska med på turen mm i en app. Genom att få en positiv upplevelse kan man behålla de som kollektivtrafikresenärer uppåt i åldrarna. Den andra delen är utveckling av en *förarapp* för att se var i geografien fordonet befinner sig och möjliggör realtidsinformation. Föraren kan inrapportera trafikstörningar som kommer snabbt till godo till elever, skola och vårdnadshavare. Den tredje del är utveckling av *Mixtrafik* som till en början finansierades i ett EU-finansierat projekt omfattande en kommun. Nu planeras det införas i 15 av 16 kommuner där man avvaktar med Karlstad kommun.

Bakgrunden till Mixtrafiken var bl a att man ville skapa ett merutnyttjande av skolfordon utifrån önskemål från allmänhet och politiker som såg halvtomma skolbussar samtidigt som det fanns önskemål att få åka med. Genom EU-finansiering gjorde Värmlandstrafiken ett pilotprojekt under 2022 med Grums och Kils kommun.

Värmlandstrafik skapade en bokningssida där man loggar in med ett Bank-ID för att ha en trygg och säker bokning samt ha kontroll över vilka som reser. Tjänsten är framtagen i samarbete med Stronger Combined och är öppen för alla. På bokningssidan kan man söka efter plats på en specifik resa och boka den och välja mellan en rad olika stopp längs med vägen. Det är kommunen som ansvarar för

skoltrafiken och därför kan Värmlandstrafik inte ta betalt för resan. Man undersöker möjligheterna med bl a SKR om att införa en avgift och även få eleverna att validera för att få utrymme för fler att resa. Det är inte alltid som en skolelev upptar sin plats utan reser på annat sätt. Det finns då extra plats att boka. Antalet platser på bussen och turens rutt kommer att skifta något från dag till dag, eftersom det är de skolskjutsberättigade elevernas behov som ligger i grunden.

De som reser är oftast kompisar och elever som inte har skolskjuts. Värmlandstrafik har inte marknadsfört tjänsten mer än inlägg på sociala medier och på hemsidan. De flesta som reser har en koppling till skolan. Antalet resor ökar för varje månad trots begränsad marknadsföring. I mars 2024 hade man en topp på över 300 resor.

Effekter som uppnås med Mixtrafiken är besparingar i arbetstid då det blir mindre administration kring störningsinfo. Dessutom bidrar Mixtrafiken till besparingar i miljön genom att fler nyttjar sin skolskjuts vilket resulterar i färre bilar som skjutsar och man kan öka intresset för att använda kollektivtrafik även senare i livet. Kundnöjdheten ökar genom bättre störningsinformation, Buss på Karta i appen, tryggare för anhöriga, roligare att åka skolbuss och minskad trängsel vid skolorna. Men även effekter som ökad tillgång till kollektivtrafik på landsbygden genom merutnyttjande av fordon (4 fordon går som X-linjen utanför skoltider) och lättare att få ihop livspusslet om barnet kan åka med en senare tur hem.

Införandet av Mixtrafik har mottagit väl från förarna och bussbolagen samt kommunerna. För de senare har man lyckats tigha till planeringen som medfört att skoltrafiken har blivit billigare för kommunerna. Kan man så småningom införa en biljettkostnad kan nettokostnaden för kommunerna förbättras. Nackdelen med Mixtrafiken är att trafiken körs i slingor som innebär extra körtider vilket inte är positivt för arbetspendlare.

Införandet av Mixtrafik kostade ungefär 5 Mkr. Kostnaden bestod av framtagning av en bokningssida, kostnad för inköp av Ipads till förarna som förarstöd och fästen/montering (10 000 kr/buss), utveckling av webben, inventering av hållplatser att de var rätt koordinatsatta (gjordes av praktikanter).

Målet är att få till en dynamisk kollektivtrafik där allt är samlat i appen. Det ska vara sömlöst för resenären som bokar en resa från A till B. Det är ovidkommande vem som hämtar utan det kan vara linjetrafik, servicefordon, X-linje eller Mixtrafiken. Det pågår en utveckling av en ny resenärsapp tillsammans med Region Örebro län. I den ska man kunna integrera dessa trafiktyper till en helhet. Det kommer inte göras i första versionen av resenärsappen utan kommer att införas allt eftersom man är redo för detta.

6.1.3 Freelway

Freelway är en applikation som är en matchningstjänst som hittar lediga säten för anställda eller anlitate reseaktörer som bokar företagets resor med taxi-, hyr- och bilpoolsbilar. Tjänsten används även av anställda inom organisationer, företag och inom byalag/bostadsföreningar m fl för samåkning.

Östersund

Plustrafik är en nyligt lanserad mobilitetstjänst med ett större utbud av resealternativ för boende och besökare på landsbygden. Östersunds Kommun¹ deltog i ett projekt med syftet att stimulera till ökat hållbart resande i Östersunds kommun. Utförandet skedde genom att digitalt synliggöra och dela de lediga platserna i skol- och färdtjänstfordon som finns tillgängliga genom Freelways² applösning.

Målet med projektet var att genom samordning av befintliga system, resurser samt matchning med mobilitetsbehoven skapa mobilitetslösning. Den primära idén i projektet är att samla skolskjutsar och färdtjänstresor med tillgängliga platser i samma app och göra det möjligt för användaren att boka samt betala en bokad resa. Appen gör dessutom anropstyrd trafik och närtrafikrutter och tider synliga, med information om bokningen som sker via ett telefonnummer. Sjukresor ingår inte i tjänsten av olika anledningar.

Tjänsten lanserades i mars 2023 med bred kommunikation/informationsinsatser till invånarna. Resultatet av pilotprojektet var att antalet bokningar på appen blev noll under pilotprojektets period. Anledningarna till att tjänsten inte funkade var:

1. Tekniken: Integrering av färdtjänstbokningar i systemet var ej möjligt, vilket resulterade i färre resor. Taxibolaget höll på att upphandla ett nytt bokningssystem, men integration till det nya systemet var omöjligt.
2. Hög taxa: Användning av en annan taxa än Länstrafikens krävde ett politiskt beslut och rabatterade biljettpriiser var omöjligt att erbjuda. Möjligheten att använda Länstrafikens månadskort eller ungdomskort var också omöjligt på grund av tekniska begränsningar.
3. Kort projekttid: Projektet blev försenat på grund av byte och avsaknad av projektledare, vilket ledde till en kort tid för att informera och få människor att börja använda appen.

¹ Östersund kommun (2023); Delad mobilitet för landsbygden – Plustrafik. Hämtad på internet 2024-02-21:
<https://www.ostersund.se/download/18.2dd7a60818bf90316461cd0/1701156359366/Slutrappo%20rt.pdf>

² Freelways mobilitetstjänsten används av företag och organisationer för delning av lediga säten i taxi, hyrbilar, bilpoolsbilar och anställdas privata bilar (samåkning).

4. Svårt att nå ut till befolkningen med information: Det var utmanande att nå ut med information till invånarna, vilket krävde en längre projekttid för att kunna åtgärda.
5. Beteendeförändring: För att appen skulle fungera krävdes en beteendeförändring hos invånarna, vilket kräver tid, insatser och lösta tekniska utmaningar

Tiveden

I Tivedens nationalpark användes Freelways tjänst på ett lite annorlunda sätt vid samordning av resor för turister mellan järnvägsstationen i Laxå och turistboenden i nationalparken.

Under säsongen 2019 drev turistbyrån i Laxå tillsammans med hotell, campingar och boenden i nationalparken Tiveden ett projekt för att underlätta för besökare och turister att transportera sig i nationalparken utan egen bil. Nationalparken har närmare 100 000 besökare varje säsong och saknar helt kollektivtrafik. Det medför att merparten tar egen bil in i parken vilket helst vill undvikas.

Projektet gick ut på att arrangera samordnade transporter med minibussar från ett lokalt transportbolag som anslöt mot tågavgångarna till Laxå station. På detta vis kunde en tjänst för kombinerad mobilitet, tåg och minibuss, erbjudas besökarna från t ex Stockholm och Göteborg. Freelwaytjänsten användes för platsbokningar i minibussarna.

I praktiken sköttes transportbokningen i tjänsten av de olika boendena som via sina kanaler som telefoner, webbplatser etc fick in övernattningar och erbjöd ett paket inkluderad resa.



6.2 Samåkning

Om möjligheterna för länets invånare boende på landsbygden ska få en ökad tillgänglighet utifrån begränsad kostnad för regionen är olika lösningar på samåkning en intressant väg att studera vidare. Det utvecklas digitala lösningar som med dagens teknik inte innebär några praktiska hinder. Däremot finns andra hinder för att få till en hållbar lösning. Det handlar om att risken är stor att det är få resor i utbudet pga den låga befolkningstätheten och att de flesta digitala lösningar kräver någon huvudman håller i samordningen.

Det finns dock en potential i ökad samåkning utifrån klimatperspektivet. Varje dag pendlar över 4,6 miljoner svenskar mellan hemmet och jobbet. Mer än två tredjedelar av pendlarna använder bilen. 94% av pendlarna sitter ensamma i bilen till jobbet. Detta innebär att lediga platser i bilen går till spillo.

6.2.1 NaboGo - samåkningsapp

I Danmark har man utvecklat en app för samåkning som ett komplement till kollektivtrafiken. Den finns även i Sverige med samarbetspartner Blekingetrafiken (Region Blekinge) och Region Kronoberg och 6 kommuner.

NaboGo³ är en app för samåkning i vardagen, med digitala mötesplatser, koordinering och ruttbaserad samåkning utvecklad i Danmark. Genom appen provade man att införa privata sittplatser i bilar för att utöka kollektivtrafiken. I den mindre orten Smidstrup på Jylland fanns ursprungligen fyra dagliga resor till Vejle med buss. Med privatbilar integrerade i reseplaneraren kunde resenärerna erbjudas ytterligare fem dagliga turer till Vejle, tre till Kolding, tre till Fredricia och två turer till andra orter.

Nabogo är en gratis app som gör det enkelt och smidigt att åka med andra. Anledningen till att Nabogo kan vara utan avgifter och reklam är att resenären inte är en direkt kund hos företaget, utan kunderna är regioner och trafik huvudmän som vill ge sina medborgare en klimatsmartare och bättre transportmöjligheter.

Samåkningen fungerar genom att man skapar en profil genom registrering av sina fasta skjutserbjudande (om man har bil) eller en skjutsagent (om man vill åka med någon annan). Applikationen matchar sedan de som har registrerat en rutt med de som vill resa samma rutt. Detta sker genom aviseringar som man kan acceptera eller avvisa. Resor är inte bindande på något sätt, de gör bara att sina vanliga pendlarresor blir synliga i appen så att det går att hitta andra som ska åka åt samma håll. En överenskommelse är gjord först när föraren godkänner bokningen.

Man möts upp och åker tillsammans i bilen. Efter resans slut får föraren betalt för turen, 1 kr/km/passagerare. Som förare får man 15 SEK i resebidrag varje gång en passagerare bokar in sig på en av sina turer. Om skjutsen överstiger 10 km kan man välja att ta emot betalningen. Valet görs varje gång man får en skjutsförfrågan.

6.2.2 Skjutsgruppen

Skjutsgruppen är en ideell förening med en plattform där anslutna personer kan organisera sin samåkning. Föreningen Skjutsgruppen arbetar för att fler ska samåka och på så vis bidra till minskade utsläpp. Genom att samåkningserbjudande enbart går till medlemmar i samma förening vill man öka tilliten och att minska barriären att samåka. Under 2023 lanserade Skjutsgruppen en ny plattform, som inledningsvis endast var tillgänglig för Friluftsförbundet och Naturskyddsföreningens medlemmar, som en sorts pilot.

Har man ett fordon med lediga platser kan man erbjuda andra samåkning. Har man inget fordon kan man be om plats. Idén med plattformen är att öka tilliten genom att alla är medlemmar i en förening. Medresenärer är antingen betalande medlemmar i föreningen Skjutsgruppen, eller medlemmar i någon annan ansluten förening, till exempel Svenska Turistföreningen eller Friluftsförbundet.

³ <https://nabogo.com/sv/>

När deltagare i rörelsen åker åt samma håll så erbjuder de sina tomma platser åt varandra i bussar, båtar och bilar. Den ideella aspekten innebär bland annat att kostnaderna för resorna delas lika eller att de tomma platserna erbjuds gratis. Ingen vinst får vara inblandad. Föreningen har 70 000 medlemmar och medlemsavgiften är 80 kr per år. I några föreningar ingår avgiften i föreningens medlemsavgift.

6.2.3 Coride

Coride är en samåkningstjänst som lanserades i Sverige under 2022. Tjänsten består av en mobil app som hjälper samåkande pendlare att hitta varandra och att hantera kostnadsdelningen mellan dem.

Tjänsten räknar ut resans längd och räknar fram en kostnad på 25 kr per mil. Denna kostnad fördelas på alla i bilen, dvs en resa på fyra mil kostar 100 kr och om man är två i bilen blir det en kostnad på 50 kr per person. Corides avgift är 10% och tas ut av både förare och passagerare, vilket innebär att passageraren betalar 55 kr till systemet och föraren får 45 kr. Avgiften till Coride är 10 kr. Användarna har en plånbok i appen som man swishar in pengar till. När resan görs flyttas passagerarens pengar till förarens plånbok automatiskt. Användarna kan betala ut hela eller delar av sitt saldo när de vill.

6.2.4 PENDLA

PENDLA kopplar samman pendlare på väg till jobbet och gör samåkning möjlig utifrån att pendlare reser samma väg, samma tid varje dag. Det är en kommunal samåkningstjänst för kommuner och utvecklad i Tyskland. PENDLA är gratis för alla som pendlar och tillhandahålls av kommunerna för att underlätta vardagen och skydda miljön. Kostnaden är 2 kr/invånare och år.

Man anger sin hemadress (utgångspunkt) och sin arbetsadress bestämmer färdvägen för resan). Man kan lägga till ytterligare information som arbetsdagar, tidpunkter, tillgång till bil etc..

Applikationen matchar sedan pendlare i närheten. Den har en kartfunktion som visualiserar jämförelse av resvägar på kartan, även rutterna för andra tänkbara pendlare i området och visar en överblick av de bästa resultaten för bilföraren.

6.3 Några exempel på utländska projekt samt EU-projekt

En genomgång⁴ av utländska forskningsartiklar och projektrapporter visar att problemen är mer likartade i Europas olika länder än vad man först kan tro.

⁴ RFR 2019/20:RFR10 (Rapporter från riksdagen); Mobilitet på landsbygder– forskningsöversikt och nulägesbeskrivning

Problemen med avfolkning på landsbygden finns i flera länder, i allt från till ytan stora länder till relativt små länder med mer otillgängliga eller avskilda områden.

Detta avsnitt som bygger på rapporten Mobilitet på landsbygden och syftar till att ge uppslag på andra typer av delad mobilitet som har testats.

6.3.1 Frankrike

I Frankrike pågår, inom ramen för Smartaprojektet, försök med bildelning och samåkning på landsbygd. I regionen Grands Causses i Aveyron pågår arbete med att finna nya mobilitetslösningar som ska vara hållbara, miljövänliga och som garanterar tillgång till resor på lika villkor. Man testar samåkning, elbilar och elcyklar. Regionen Auvergne-Rhône-Alpes har tagit fram en personaliserad samåkningstjänst.

Samåkning bokas via appen Mov'ici. Samåkare registrerar sig som regelbundna eller tillfälliga samåkare. Det kostar ingenting att registrera sig, men samåkare betalar varandra. Även på webbsidan kan man finna senast tillagda samåkning, sträckningen, resans längd och varaktighet, antalet tillgängliga platser, tidpunkt, namn på person (ibland med foto) samt typ av bil. Man hittar även information om kommande samåkningstillfällen mellan vissa orter inom regionen. Förare lägger upp grundinformation om kön, ålder, om huruvida rökning, musik och samtal är tillåten samt information om vid vilka tidpunkter som samåkning kan ske. Även hur många passagerare kan åka med och kostnad för resan anges.

6.3.2 Move on Green – förbättrad mobilitet på landsbygd

Move on Green var ett EU-projekt som pågick 2012–2014 och syftade till att förbättra mobiliteten i landsbygdsområden. Projektet finansierades av den europeiska regionalfonden och Interreg. I projektet deltog 13 partner från tio länder och tolv regioner (exempelvis Shetlandsöarna och Thessalien).

I slutrapporten redovisas ett femtiotal initiativ som implementerades med goda resultat under projektets gång och fick positiva reaktioner bland lokalbefolkning och företag. Initiativen hade bl.a. som mål att kombinera olika typer av tjänster (t.ex. bussar som även transporterar varor), att pröva samåkning, bilpooler och andra delningsmodeller (lokala organisationer på Shetlandsöarna anordnade samåkning för att minska underutnyttjandet av fordon och öka antalet passagerare i fordon).

En av slutsatserna från projektet är att i små isolerade byar med dåliga förbindelser kan efterfrågestyrda transporter vara en lösning, men det kan vara svårt att upprätthålla till ett överkomligt pris i mycket glest befolkade områden. En annan slutsats är vikten av att mobilitet på landsbygden löser andra behov och möter andra utmaningar än i mer tätbefolkade områden.

6.3.3 Mamba – ökad mobilitet och tillgänglighet i regioner påverkade av demografiska förändringar

Mamba är ett projekt inom ramen för den europeiska regionalfonden och Interreg Östersjöregionen. Projektets primära parter är offentliga och privata transportleverantörer med kunder på landsbygden, gräsrotsorganisationer som företräder mobilitetsanvändare på landsbygden samt teknikutvecklare.

Med en åldrande och minskad befolkning i landsbygdsområden runt Östersjön blir det allt svårare att tillhandahålla offentliga transporttjänster och andra tjänster som förutsätter mobilitet. Mambaprojektets syfte är att möta denna utmaning genom att stödja hållbara mobilitetslösningar på landsbygden. I praktiken innebär det att parterna samarbetar för att integrera existerande lösningar med innovativa sådana som medborgarbuss, MaaS och samåkningsappar.

Målet var att maximera mobiliteten och tillgängligheten i landsbygdsregioner genom att involvera användarna. Projektet pågick från oktober 2017 till september 2020. Ett av resultaten var framtagning av en guide⁵ som ger vägledning om hur invånare och offentlig sektor kan samarbeta för att ta itu med mobilitetsutmaningar i sina egna landsbygdsområden. Fokus ligger på att:

- få en djupare förståelse för invånarnas behov,
- maximera och utnyttja resurserna som är tillgängliga för invånare och offentliga aktörer,
- utveckla mer kreativa, effektiva och kostnadseffektiva mobilitetslösningar som är väl använda och hållbara på lång sikt.

7. Får det offentliga finansiera samåkning

7.1 Vad kan kollektivtrafik omfatta

Projektet Kollaborativ kollektivtrafik för levande landsbygd KollaKoll⁶, har undersökt om det går att skapa bättre förutsättningar för fler att resa på landsbygden genom att kombinera kollektivtrafik med samåkning. En slutsats från projektet har varit att det är oklart i vilken utsträckning kommuner har möjlighet att finansiera andra mobilitetstjänster än kollektivtrafik. Därför har projektet

⁵ Mamba (2020): A Guide to Collaborative Mobility Solutions in Rural Areas; <https://www.mambaproject.eu/wp-content/uploads/2020/09/A-Guide-to-Collaborative-Mobility-Solutions-in-Rural-Areas.pdf>

⁶ Vinnova. Kollaborativ kollektivtrafik för levande landsbygd, <https://www.vinnova.se/p/kollaborativ-kollektivtrafik-for-levande-landsbygd/>

Kollektivtrafik och samåkning på landsbygden undersökt frågan om kommunernas handlingsutrymme i relation till marknaden för mobilitetstjänster⁷.

Håkan Burden och Susanna Stenberg (RISE)⁸ har undersökt frågan ur ett juridiskt perspektiv. Författarna lyfter frågor om vad kollektivtrafik kan omfatta och vad kollektivtrafikmyndigheternas roll kan eller borde vara för att främja innovation av nya mobilitetstjänster, vilket i sin tur knyter an till kommunernas uppdrag och mandat.

Slutsatsen i rapporten är att offentliga aktörer får åtgärda marknadsmisslyckanden men inte hämma eller snedvrída marknaden. Kommuner har befogenhet att finansiera och främja nya mobilitetstjänster inom ramen för sin kompetens. Offentliga aktörer kan ingripa för att rätta till marknadsbrister utan att hindra den befintliga marknaden. Det är viktigt att fokusera på den aktuella marknaden och behovet just nu, även om det finns potentiella kommersiella intressen på sikt.

En kollektivtrafikmyndighet kan ta sig an detta ansvar och tillhandahålla mobilitetstjänster antingen genom kommunal drift eller genom offentlig upphandling, forskning eller målinriktad utveckling. Det är upp till varje kommun att prioritera resurserna, och det är inte nödvändigt att betrakta dessa tjänster som kollektivtrafik. Det finns möjligheter och utmaningar med att hantera dem utanför kollektivtrafikramen. Det kan vara fördelaktigt att börja med pilotprojekt och utvecklingsinsatser för att sedan gå vidare till upphandling och möjligen skapa en fri marknad för mobilitetstjänster på sikt. Denna strategi är inte begränsad till landsbygds mobilitet utan kan tillämpas på mobilitet i olika sammanhang, med betoning på att offentliga tjänster inte bör hämma eller snedvrída marknaden utan snarare främja den,

Det centrala budskapet är att det ska framgå i de offentliga verksamheternas uppdrag att man ska bedriva tjänsten och att verksamheten inte får hämma eller snedvrída marknaden.

7.2 Kollektivtrafikmyndighetens roll

Enligt Burden och Stenberg är begreppet kollektivtrafik definierat enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik där det finns en så kallad legaldefinition av vad kollektivtrafik är. Den svenska lagen hänvisar till EUs definition “persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten

⁷ K2. Kollektivtrafik och samåkning på landsbygden, <https://www.k2centrum.se/kollektivtrafik-ochsamakning-pa-landsbygd>

⁸ K2. Konkurrens och kommunal kompetens, <https://www.k2centrum.se/konkurrens-och-kommunal-kompetens-det-offentligas-mojligheter-i-relation-till-marknaden>

fortlöpande och utan diskriminering”⁹. Allmän trafikplikt är ett exempel på när det offentliga får åtgärda ett marknadsmisslyckande – här funkar inte marknaden om inte det offentliga bidrar, enligt EU.

De menar vidare att det inte finns någon juridisk definition av mobilitetstjänst i allmänhet eller samåkningstjänst i synnerhet enligt SOU 2016:86¹⁰. Det finns däremot aspekter att ta hänsyn till:

- Information om tjänsten, det vill säga någon form av (digital) plattform som informerar om pris, när det går resor, vart de går osv.
- Resorna i sig.
- Överenskommelser om fördelning av kostnader och ersättning samt verktyg för att sköta transaktioner mellan aktörer i tjänsten.

Utmaningen för en kollektivtrafikmyndighet är att hantera den bristande lagstiftningen och avsaknaden av en legaldefinition för mobilitetstjänster, inklusive samåkningstjänster. Utan tydliga regleringar är det svårt att fastställa ansvarsfördelning och krav för dessa tjänster. Å ena sidan kan detta vara fördelaktigt då det ger flexibilitet och möjligheter för olika aktörer att delta utan att klassificeras som kollektivtrafikoperatörer. Å andra sidan innebär det att det finns en utmaning att fastställa lämpliga krav och behov för att säkerställa tjänsternas kvalitet och tillförlitlighet.

En annan utmaning är att hantera skillnader mellan samåkning och traditionell kollektivtrafik på marknaden. För samåkningsgrupper kan det innebära högre risker och behov av investeringar jämfört med taxibolag som kan bedriva både samåkning och traditionell kollektivtrafik med mindre risker. Vid upphandlingar kan detta leda till att taxibolag vinner kontrakt för samåkningstjänster istället för samåkningsgrupper. Dessutom måste kollektivtrafikmyndigheten göra en detaljerad analys för varje geografiskt område för att fastställa om samåkning och taxi betraktas som samma marknad eller inte.

Sammanfattningsvis måste kollektivtrafikmyndigheten navigera genom det komplexa landskapet av laglöshet och differentierade marknader för att fastställa lämpliga regler och riktlinjer för mobilitetstjänster, medan man tar hänsyn till specifika geografiska förhållanden.

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg

¹⁰ Sveriges offentliga utredningar. Taxi och samåkning - idag, i morgon och i övermorgon, SOU 2016:86, sid 302, 2016.

7.3 Statliga utredningar

7.3.1 Parlamentariska landsbygdskommittén¹¹

När det gäller kollektivtrafik i landsbygd har Parlamentariska landsbygdskommittén uttalat i sitt slutbetänkande att kollektivtrafiken i dagsläget inte är anpassad till landsbygdernas mer glesa strukturer och långa avstånd. Enligt kommittén finns det anledning att se över möjligheterna att hitta andra former av trafiklösningar för kollektivtrafik i landsbygderna, exempelvis olika typer av samlösningar för taxi, färdtjänst, skolskjuts med mera.

7.3.2 Betänkande av Utredningen om anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning¹²

Regeringen tillsatte en särskild utredare som fick i uppdrag att utreda och eventuellt lämna förslag till nya regler på taxiområdet samt att se över och eventuellt föreslå förtydliganden för de regler som finns för samåkning mellan privatpersoner.

Samåkning och samåkningsplattformar medför många fördelar, både för den enskilde och för samhället. Det handlar främst om ökad tillgänglighet och minskade resekostnader. Samåkning fyller funktioner både på glesbygd och i städer. Några särskilda negativa effekter har inte framkommit kring samåkning eller samåkningsplattformar. Av dessa skäl är det utredningens uppfattning att samåkning och samåkningsplattformar bör främjas.

Samåkning kan komma att ingå som en del av kollektivtrafiken i framtiden. På vilka sätt är i dagsläget oklart, förutom att det ska kunna utgöra ett komplement till kollektivtrafiken. Samåkning kan således bli en fråga inte bara för privatpersoner utan även för kollektivtrafikresenärer. I detta sammanhang bör nämnas att ansvariga aktörer för kollektivtrafik har att uppfylla gällande tillgänglighetskrav enligt lagstiftningar om kollektivtrafik och diskriminering.

Gränsen mellan samåkning och taxitrafik är osäker idag. Samåkning mellan bekanta, såsom familj, vänner eller kollegor, utan användning av plattformar anses inte som taxitrafik enligt lag. Detsamma gäller när samåkning arrangeras med plattformar för resor till och från arbete eller skola. Betalning för samåkningen är tillåten utan begränsning av belopp. Men samåkning som arrangeras med plattformar för resor till andra destinationer än arbete eller skola kan klassas som taxitrafik, vilket kräver taxitillstånd och förarlegitimation enligt nuvarande lagar. Nuvarande regler främjar

¹¹ Sveriges offentliga utredningar, För Sveriges landsbygder – en sammanhållen politik för arbete, hållbar tillväxt och välfärd (SOU 2016:1)

¹² Sveriges offentliga utredningar 2016:86, Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon

inte tillräckligt samåkning eftersom samåkning tillgänglig för allmänheten kan anses som taxitrafik. Det föreslås att lagstiftningen bör ändras för att bättre stödja och främja samåkning.

Det har inte hittats någon justering i lagstiftningen föranledd av utredningen.

8. Synliggöra lediga platser

8.1 Tjänsten

Denna tjänst syftar till att synliggöra och samordna lediga platser på fordon som färdtjänst och skolskjuts så att det går att boka dem. På så sätt kan vi utan fler fordon få bättre kommunikationer på landsbygden och i förlängningen bidra till att öka möjligheten att resa mer kollektivt.

Fördelen med detta alternativ är att det skapas fler transportmöjligheter för medborgare boendes på landsbygd och i glesbygd samtidigt som redan pågående transporter kan nyttjas effektivare. Kollektivtrafiken ökar samtidigt som intäkterna då biljetter kan säljas till lediga platser som tidigare inte varit tillgängliga för bokning såvida man inte har erbjudande om gratis resande som i Mixtrafik eller låter biljettintäkterna tillfalla kommunen vid merutnyttjande av deras skolbussar..

Ett första steg är att synliggöra ledig kapacitet i skolbussar. Regionen planerar och sköter skolskjutsen i Degerfors, Lindesberg och Örebro kommun. Det är kommunen som fattar beslut om barn har rätt till skolskjuts. Det finns tre olika typer av skolskjuts som barn kan beviljas. Antingen kan barnet få:

- Ett grundskolekort som skolbarn kan resa på till och från skolan med bussar i linjetrafik.
- Rätt att resa till och från skolan med skolbuss utanför det vanliga busslinjenätet
- Rätt att resa till och från skolan med serviceresefordon, vilket kallas anpassad skolskjuts.

Det är andra punktsatsen som är intressant i detta sammanhang. Ett förslag är att genomföra ett pilotförsök med skolbussar under ett år för att få en bild av hur många som efterfrågar skjuts, kapaciteten, hur fungerar bokningen och vilka stödfunktioner som behöver utvecklas vidare. Detta bygger på att den aktuella kommunen är beredd att medverka i ett pilotförsök.

8.1.1 Teknik och utformning av tjänsten

Synliggörandet av lediga platser i skolbussar liknar det som är infört av Värmlandstrafikens Mixtrafik. Tanken är att synliggöra ledig kapacitet i skolbussar som ett första steg. Målgruppen är gymnasieungdomar som bor längre än 6 km från gymnasieskolan.

Skolbussarna har planerade rutter vilket innebär att gymnasieungdomar får ta sig till hållplatser längs skolrutten.

Systemet måste finnas i en applikation för sök- och bokningsfunktion som är integrerad till skolskjutsar.

Tjänsten skulle finnas tillgänglig utanför tider då Närtrafik är i trafik, dvs kl 06-09 samt kl 15—17.30.

8.1.2 Affärsmodellen

Region Värmlands nya tjänst Mixtrafik är en del av Stronger Combined¹³. För personer som bor på landsbygden där det i vanliga fall inte går kollektivtrafik men där det finns tillgång till skoltrafik, innebär detta nya resmöjligheter. För att kunna åka med bussarna måste man först boka en plats på en bokningssida som kräver elektronisk identifiering. På bokningssidan är det möjligt att se hur många platser som är tillgängliga, antalet tillgängliga platser beror på hur många skolbarn som ska åka med bussarna den dagen. Erbjudandet utgår från skolbarnens behov av bussen och deras skoldag vilket innebär att resorna kan variera från dag till dag.

8.1.3 Biljettpriset

Biljettpriset bör motsvara vad en biljett med allmänna kollektivtrafiken kostar. Hur detta kan lösas beror lite på ansvarsförhållandena mellan kommun och region. Det är kommunerna som finansierar skolbusstrafiken.

En möjlighet är att regionen medfinansierar skolbussarna genom att biljettintäkten tillfaller kommunen. Enligt Region Värmland pågår det diskussioner om regioner kan ta betalt för den typen av trafik med annan finansiering.

En annan möjlighet är att regionen ansvarar för skollinjerna som är utformade för skolelever. I och med att de då ingår i linjetrafiken kan regionen ta betalt för resan.

¹³ Stronger Combined är ett avslutat projekt med medfinansiering från North Sea Region Programme 2014 - 2020 inom gröna transporter och finansierat från Regionala utvecklingsfonden. Stronger Combined för med sig idén från städer till glesbefolkade områden och hanterar de viktigaste utmaningarna när det gäller att omforma kollektivtrafiken. Partners är ett flertal organisationer i Europa kopplat till kollektivtrafik däribland Region Värmland.

8.1.4 Ekonomi

Tjänsten innebär kostnader för utveckling av tekniska lösningar. Den kan variera beroende på val av app-lösning. Det kan uppstå ökade administrativa kostnader för att hantera bokningar, betalningar, avtalsförhandlingar med eventuella samarbetspartners.

Kostnaden för Värmlandstrafik var 5 miljoner kronor med bland annat inköp av förarstöd (en ipad) motsvarande 10 000 kr per buss och framtagning av en bokningssida.

I ett första steg kan detta göras manuellt men då syns inte lediga platser på enskilda turer utan det är den lediga kapaciteten inför terminsstarten som synliggörs på varje tur. Den är konstant under året.

8.1.5 Beteende och normer

Utifrån tillit och trygghet är denna lösning en bra grund för vidareutveckling av tjänsten då tilliten är högre hos offentliga aktörer än hos okända medresenärer/förare som det kan innebära med samåkning.

8.2 Problem med delning av befintliga färdtjänstresor

Potentialen av lediga platser inom Serviceresors transportutbud är marginell. Om lediga platser i fordon med färdtjänstkunder ska öppnas upp för andra resenärer som vill pendla krävs att servicenivån måste ändras. Det finns inte tid till att hämta flera kunder med dagens servicenivåer. Det finns idag 7 olika servicenivåer, som reglerar hur länge kunden kan få vänta på sitt fordon i förhållande till hämta tiden, hur länge kunden kan som max få åka runt och hur stort hämta intervall som söks vid beställning. Med en ökad servicenivå kommer kostnader att öka. Det handlar framför allt inom färdtjänsten där det kan bli extra omvägar för hämtning/lämning vilket även ökar belastningen på antalet tillgängliga fordon.

Om man ökar möjligheterna med närtrafik att resa under högrafiktimmarna ökar kostnaderna kraftigt. Förutom kostnaden råder förarbrist som begränsar möjligheten. Eftersom belägningsgraden idag är över 90% krävs en utökning av fordonsparken. En ökning av fordonsparken med 10% kostar 16 miljoner kronor ytterligare.

9. Införa samåkningsapplikation

Samåkning är ett sätt att öka möjligheten för invånarna på landsbygden att kunna pendla till arbete och skola utanför Närtrafikens trafiktider. Det är marknaden som erbjuder lösningar och invånarna själva som ställer upp med fordon. Införande av samåkning har skett i Region Blekinge, Region Kronoberg, Region Gävleborg samt i

Östersunds kommun. Modellen är likartad med en applikation som invånarna ansluter sig till.

De applikationer som använts är Freelway och Nabogo. Freelway skapar transport- och leveransmöjligheter genom matchning och samordning för kollektivtrafiken, företag, byalag och andra organisationer. Nabogos kunder är inte slutanvändaren, det är i stället alla regioner och trafik huvudmän som önskar att förbättra medborgarnas mobilitet.

För att få i gång samåkning på landsbygden krävs att regionen går in och initierar tjänsten med en plattformsfaktor och kommunicerar möjligheten till landsbygdsinvånarna. Det finns ett stort antal utmaningar för att få samåkningen att fungera vilket skulle underlätta om regionen tar ett ansvar.

9.1 Utmaningar för samåkning

Vad krävs för att en integrerad kollektivtrafik och samåkningstjänst ska uppfattas som ett reellt alternativ av boende på landsbygden, appellera användning och faktiskt påverka resebeteenden? Vad skulle kunna få landsbygdsinvånare att dela privata fordon, samåka och över lag använda en ny typ av kollektivtrafik som utöver bussar och tåg även inkluderar andra typer av mobilitetstjänster?

9.1.1 Teknik och utformning av tjänsten

Det handlar hårdvara som teknik och produkter som måste vara enkla att använda. Planerade resor ska läggas in i en applikation och vara sökbara på ett sätt som inte skapar en barriär. Tjänsten bör inte kosta mer än vad själva resan kostar. Största utmaningen är att det kan finnas för få resalternativ i glesbygdsområden. Antalet resor som görs på glesbygden är av naturliga skäl få och speciellt om det är ett fåtal personer som ansluter sig till tjänsten. Det kan innebära att det blir svårt att få en träff på en passande resa. Det krävs att man som bilförare vet exakt tid när man ska åka och passagerare måste vara flexibel med sin tid. Det måste finnas någon som avser att åka ungefär vid samma tider.

9.1.2 Affärsmodellen

En viktig utmaning för både regionen och tjänsteleverantörer är ansvaret för tjänstens genomförande. Det finns tjänster där regionen står för kostnaden men även att finansiering sker från användarna som betalar en avgift. Oavsett modell bör det finnas incitament för bilförare att öppna upp för samåkning och då genom att få ersättning för resan.

En passagerare behöver veta att man kan komma fram och tillbaka för att det ska fungera. Situationen som kan uppstå att det inte finns någon resa hem eller att

bilföraren blir sjuk och ställer in den bokade resan. Ska regionen gå in som garant för att resan blir av som en form av resegaranti?

9.1.3 Ekonomi

Ett incitament för en bilförare att ta med passagerare är att den egna resan blir billigare. Det finns flera alternativ till ersättningsnivå med olika alternativ. Det beror till stor del på tjänsteleverantörens erbjudande. Det finns olika varianter av storlek på kostnad, hur kostnaden fördelas etc. Det kan vara att passageraren betalar motsvarande kostnaden för en bussbiljett. Dock bör inte bilföraren ha möjlighet att gå med vinst för då kan det klassas som taxiverksamhet. Oavsett vad, bör det finnas ekonomiska incitament för både bilförare och passagerare att gå med i tjänsten.

9.1.4 Beteende och normer

Bilåkandet är norm i samhället, särskilt på landsbygden där bilen är enda alternativet. Samåkning har inte slagit igenom allvar i Sverige. Det finns olika anledningar till detta. Några är att många är bekväma och reser ensamma, man vill vara flexibel med sina resor, brist på gemensamma pick-up/drop-off platser som är smidiga och pålitliga. Många föredrar att ha full kontroll över sin resa och sin tid, vissa människor kan vara tveksamma till att samåka med främlingar.

Detta är normförändringar som det offentliga kan bistå med och det krävs uthållighet för det tar tid att ändra vanor.

9.2 Blekingetrafiken

Region Blekinges förvaltning att bedriva kollektivtrafik är Blekingetrafiken vilket också är varumärket för all upphandlad kollektivtrafik i länet. De genomför test med en samåkningsapplikation som ett försök att förlänga kollektivtrafikresan genom att erbjuda alternativ och komplement i de områden som saknar linjetrafik med tåg och buss. De ville även skapa ett samarbete med Blekinges kommuner för att nå ut och utöka service och attraktionskraft på landsbygden.

Deras arbete började 2016 med att utveckla en egen app men tekniken blev för avancerad så de lade ner arbetet. Ett samverkansprojekt inom mobilitet startades upp där en del var att erbjuda samåkning. Man upphandlade en tjänst men pandemin kom i vägen och allt lades på paus under 2020-2022. Under 2023 gjorde man en ny upphandling och Nabogo fick uppdraget. Målgruppen var unga vuxna (gymnasieungdomar) och på senare tid även idrottsföreningar.

Nabogo har ett antal tjänster men det viktigaste är att man lägger in sina regelbundna resor. För att undvika konkurrera med sig själv så kommer den allmänna kollektivtrafikens resor upp först i appen. Man kan som användare betygsätta förare och passagerare.

Blekingetrafiken hade som mål att få till en trepartssamverkan med Nabogo och kommunerna men kommunerna var ointresserade eller snarare att landsbygdsutvecklarna inte hade tid.

Blekingetrafiken betalar en månadsavgift på 15 000 och en rörlig del på 40 kr till Nabogo för varje resa. Av dessa går 15 kr till föraren som ersättning (första 10 km och en krona/km därutöver) och 25 kr behåller Nabogo.

En nackdel med tjänsten är att den uppmanar till andra resor än landsbygdsresor som är syftet,

Sedan starten i oktober 2023 har det genomförts 21 resor per månad och totalt 4000 resor. Det är 433 registrerade användare som samåkt.

Blekinges erfarenheter är att efterfrågan var lite större än väntat, gymnasieungdomar är snabba att testa och lära sig. Nackdelarna är affärsmodellen där Nabogo tar 63% av incitamentsersättningen. Det kräver rejält med marknadsföring. Den största samåkningen sker i redan etablerade kollektivtrafikstråk. Samåkning i orter där kollektivtrafiken är mindre utvecklad är resorna i regel mycket korta.

9.3 Regionens roll och ansvar om samåkning

Det ultimata vore om regionen kunde hålla sig utanför samåkningstjänsten.

Forskningen (KollaKoll) visar att det är nödvändigt att kollektivtrafikmyndigheterna är involverade i samåknings- och mobilitetstjänster på landsbygden. Det är svårt för regionen att ta ett ansvar för olika tekniska system som marknaden erbjuder. Däremot kan det finnas skäl till någon typ av kommunikationsinsats för att få i gång lokala initiativtagare att starta upp en delningstjänst för att öka samåkningen lokalt.

Det krävs samarbete mellan myndigheter och landsbygdsbor. Det är viktigt att involvera samhällsföreningar och invånare när samåkning ska utvecklas på landsbygden så att lösningar utformas och anpassas efter lokala behov.

Kollektivtrafikmyndigheterna behöver bli bättre på att säkerställa att deras tjänster motsvarar faktiska behov i olika delar av regionen, i stället för att använda samma lösningar överallt. Forskarna pekar på att det finns en risk att det kan leda till en ojämlikhet om åtgärder för ökad tillgänglighet endast erbjuds i byar där det finns ett socialt kapital i form av föreningsliv.

Inom ramen för arbetet med nytt Trafikförsörjningsprogram diskuteras regionens roll i mobilitetsfrågor. Det finns två vägar där den ena är att regionen tar ansvar för hela resan vilket innebär att delar i reskedjan inte bara är kollektivtrafik. Det är ett mycket större ansvar än hur det ser ut idag. Den andra vägen är att regionen tar ett ansvar i kedjan där kollektivtrafik är en del i kedjan. Det innebär att regionen informerar om övriga alternativ som till exempel var pendlarparkeringar finns, vilka

samåkningsmöjligheter som finns. Vilken väg regionen ska ta diskuteras inom ramen för nytt trafikförsörjningsprogram.

Erfarenheterna från Blekingetrafiken som testat samåkning visar att det kan vara en kostsam lösning där man kanske inte når de målgrupper som man vill nå. För att få samåkning att fungera krävs mycket kommunikation/information. Det finns inte för tillfället med dagens ekonomiska läge för regionen.

På senare tid har det uppstått en debatt i Danmark. Bakgrunden är att en ny modell för samåkning för privatpersoner med stöd av olika globala plattformsbolag har etablerats i Danmark. Kommuner kan ersätta privatpersoner som samåker, men själva systemet och ersättningen hanteras av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, exempelvis Movia i Köpenhamnsregionen, Danmarks motsvarighet till SL i Storstockholm. Kritiken mot systemet är att

- Samåkningssystemet undergräver kollektivtrafikens utveckling genom att det kan hämma tillväxten och förbättringen av traditionell kollektivtrafik.
- Samåkningssystemet hotar de regler och villkor som gäller för upphandlad kollektivtrafik och yrkestrafik
- Det finns bristande krav på förare och fordon jämfört med professionell yrkestrafik vilket kan påverka trafiksäkerheten.
- Enligt gällande lagstiftning är det inte tillåtet att tjäna pengar på privat samåkning, vilket gör modellen juridiskt tveksam. Samma regler gäller i Sverige.
- Systemet kan missbrukas genom att registrera mobiltelefoner i fordon utan att faktiskt samåka.
- Privatpersoner kan glömma att rapportera sina inkomster från samåkning, vilket har hänt tidigare med Uber-förare. Detta är oklart hur Skatteverket i Sverige hanterar inkomster av delningstjänster.

Slutsatsen är att regionen ska inte för tillfället arbeta med samåkning pga:

1. Regionens uppdrag om roller och ansvar för mobilitet är oklar
2. Blekingetrafiken har testat erbjudandet av samåkning vilket kostar pengar och svårt nå målgruppen.
3. Utmaningen för en kollektivtrafikmyndighet är att hantera den bristande lagstiftningen och avsaknaden av en legaldefinition för mobilitetstjänster, inklusive samåkningstjänster.

Denna utredning föreslår därför att regionen arbetar med fokus på kollektivtrafik men informerar om möjligheter till exempel om pendlarparkeringar men även informerar

om möjligheten till privata initiativ till samåkning som t ex Freelway, Coride och Skjutsgruppen finns.

10. Fortsatt väg framåt

Denna utredning syftar till att undersöka möjligheterna att få till ett komplement till Närtrafiken under tider utanför Närtrafikens trafikering. På så sätt blir det en mer dynamisk kollektivtrafik under dygnets alla timmar. Det finns ingen möjlighet att utvidga Närtrafiken vare sig ekonomiskt eller praktiskt pga begränsning i antal fordon/förare.

10.1 Närtrafiken är basen

Närtrafikens nuvarande utformning har nått sin gräns när det kommer till kostnadsaspekten. Ett större utbud i form av längre tidsperiod under dygnet är kostnadsdrivande. Utvecklingen pågår ständigt, och även om Närtrafiken har funnits i två år finns det ändringar som kan genomföras utan att öka kostnaderna. Däremot kan möjligheten använda befintliga privata initiativ som alternativ till möjlighet för arbetspendling. Närtrafiken utgör basen för kollektivtrafiken i regionen och erbjuder kollektivtrafik i områden som för närvarande saknar detta. I detta avsnitt finns några alternativ som kan övervägas för regionen att gå vidare med att erbjuda länsinvånarna i framför allt landsbygdsförhållanden en mer dynamisk kollektivtrafik.

För att göra Närtrafiken mer dynamisk och användarvänlig finns förslag att integrera en funktion för att beställa Närtrafikresor direkt i Länstrafikens nya app. Genom att implementera denna funktion kan kunderna smidigt och effektivt boka sina resor i realtid. Målet är att digitalisera Närtrafiken och därigenom göra den mer tillgänglig och anpassad efter kundernas behov och önskemål.

10.2 Pilotprojekt synliggöra ledig kapacitet i skolbussar

Region Örebro län är inte mogen ännu att införa en samåkningstjänst. Däremot finns det anledning att studera vidare på att synliggöra ledig kapacitet i skolbussar. Det finns även möjlighet att synliggöra ledig kapacitet i färdtjänstresor. I de senare är det stora problemet kapaciteten och den servicenivå som Serviceresor erbjuder sina kunder. I dagens avtal finns ingen möjlighet att utöka utbudet. Det pågår arbete med nytt avtal som ska gälla från halvårsskiftet 2025. Inriktningen är att fördela om fordonsparken till mer bussar och minska personbilsflottan.

På sikt bör man kunna utveckla den möjligheten. En framgångsfaktor är att man kan möjliggöra resor som annars inte blir av pga brist på pendlingsmöjligheter, framför allt på eftermiddagen där skoltider oftast skiljer sig mot pendlingsstider. Framgången

för en delningstjänst står och faller med någon form av garanti att man även har en resmöjlighet hem.

Det som ligger närmast ett genomförande är att synliggöra lediga platser i skolbussar. Det pågår redan försök i Lindesberg kommun där kommunen tagit eget initiativ till att förbättra mobiliteten på landsbygden. Förslaget är att inleda diskussioner med kommunen där regionen erbjuder att samarbeta med kommunen kring deras lösning eller göra justeringar utifrån kommunens erfarenheter. Det skulle kunna göras som ett pilotprojekt. Fördelen med pilotprojekt är att testa hur efterfrågan egentligen är i landsbygdsförhållanden. En annan fördel är att det kan finnas möjlighet att få finansiering via EU:s fonder eller regionala tillväxtmedel.

Det finns ett antal frågeställningar som bör identifieras innan man går vidare med att starta upp pilotprojekt:

- Hur ser utbudet ut av skolskjuts på landsbygden? Vilka typer av resor är vanligast och var finns behoven av arbetspendling?
- Hur många lediga platser finns det i de befintliga skolresorna? Hur mycket används den befintliga kapaciteten idag och hur kan den optimeras?
- Vilken teknisk plattform behövs för att synliggöra och boka lediga platser på fordon? Hur kan detta integreras med befintliga system för skolskjuts? Kan det göras manuellt för att minimera kostnaden?
- Vilka lagar och regler måste beaktas vid implementering av ett sådant system? Vilka administrativa processer behöver ses över eller ändras för att möjliggöra bokningar av lediga platser på skolskjutsar?
- Hur kan systemet anpassas för att möta behoven hos andra användargrupper än gymnasieungdomar, som arbetspendlare, äldre personer, barn och personer med funktionsnedsättningar?
- Hur kan kommunen engageras och stödjas för att delta i pilotstudien?
- Kan finansieringen lösas genom att biljettintäkten tillfaller kommunen?
- Vilka ytterligare stödfunktioner behövs för att underlätta bokningar, hantera efterfrågan och optimera användningen av lediga platser?

Ett pilotprojekt kan genomföras under 1-2 år och utvärderas innan man utvecklar konceptet till nya geografiska områden. I detta första steg bör möjligheten få medfinansiering av regionala tillväxtmedel studeras.