



SVENSKA
TAXIFÖRBUNDET

Dynamisk kollektivtrafik

Sammanställning av anropstyrd allmän kollektivtrafik
på uppdrag av Svenska Taxiförbundet

Februari 2024

Björn Falk

Dynamisk kollektivtrafik

1 Sammanfattning

Det finns många olika former av anropsstyrd allmän kollektivtrafik, många projekt och många olika namn för trafiken.

Det genomförs många projekt och det finns många aktörer som agerar för att utveckla lösningar: trafikföretag, systemleverantörer, regionala kollektivtrafikmyndigheter, andra myndigheter och forskningsinstitutioner. Utvecklingen sker i många olika forum.

Rapportförfattarens uppfattning är att Taxiförbundet bör delta aktivt i de forum där utvecklingen sker för att påverka hur den anropsstyrda trafiken utformas, i framför allt två hänseenden: dels avseende gränslandet mellan offentligt subventionerad och kommersiell trafik, dels avseende gränslandet mellan linjetrafik och anropsstyrd trafik.

I tabellen nedan redovisas 55 olika anropsstyrda trafiklösningar. Kolumnrubrikerna förklaras under tabellen.

Län	Namn	Trafikmodell				Upphandling			Fordon		Not.
		Test	Yt-Tätort	Yt-Gles	Linje-turer	Särskild	Separat	Linje	Taxi	Buss	
Stockholm											
AB	Mörkö	Test		x				x	x		
AB	Närtrafik		x	x	x			x	x		
Uppsala											
C	Anropsstyrd trafik				x	x				x	
Sörmland											
D	Flextrafik Nyköping	Test	x				x				x
D	Anropsstyrd trafik				x	x			x		
Östergötland											
E	Anropsstyrd närtrafik			x		x			x	(x)	
Jönköping											
F	Närtrafik			x		x			x		
F	Huskvarnasnurren		x			x			x		
F	Öasvängen			x				x			
Kronoberg											
G	Närtrafik			x		x			x		
G	Kompletteringstrafik			x		x			x		
Kalmar											
H	Närtrafik			x		x			x		
Gotland											
I	Närtrafik			x		x			x		
Blekinge											
K	Anropsstyrd trafik				x	x			x		
Skåne											
M	Närtrafik			x		x			x		
M	Anropsstyrd trafik				x	x			x		
M	Plustrafik			x		x			X		
M	Pilotprojekt Plusresor	Test		x			x?	x?		x	Kommande
Halland											
N	Beställningstrafik				x	x			x		
N	Närtrafik			x		x			x		



Län	Namn	Trafikmodell				Upphandling			Fordon		Not.
		Test	Yt-Tätort	Yt-Gles	Linje-turer	Särskild	Separat	Linje	Taxi	Buss	
Västra Götaland											
O	Buss on demand	Test	x					x		x	
O	Flexbuss i Göteborg		x				x			x	
O	Närtrafik			x		x					
O	Flextrafik			x		x					
O	Anropsstyrda turer				x	x					
O	Flexlinjer Uddevalla och Lerum		x				x		x		
O	Närbuss i Tjörn			x			x				
Värmland											
S	X-linjen Säffle		x					x		x	
S	X-linjen Sunne	Test	x	x	x	x		x			Kommande
S	Mixtrafik				x			x		x	
S	Anropsstyrd regiontrafik				x	x					
S	Anropsstyrd tätortstrafik				x			x			
S	Kompletteringstrafik			x		x					
S	Karlstad nära	Test	x					x		x	Avslutat
S	Flygbuss				x	x			x		
Örebro											
T	Närtrafik			x		x			x		
T	Flextrafiken Karlskoga		x				x			x	
Västmanland											
U	Flextrafiken Västerås		x				x			x	
U	T-turer				x	x			x		
U	Kompletteringstrafik			x		x			x		
U	Arboga stadstrafik		x			x			x		
U	Flexlinjen i Köping		x				x			x	
Dalarna											
W	Anropsstyrda turer				x			x	x		
W	Flexlinjer/Flextrafik		x	x				x	x	x	
Gävleborg											
X	Närtrafik			x		x			x		
Västernorrland											
Y	Paxa	Test	x					x		x	
Y	Kompletteringstrafik			x		x			x		
Y	Närtrafik			x		x			x		
Y	Anropsstyrda turer				x	x			x		
Jämtland											
Z	Anropsstyrd linjetrafik				x	x			x		
Z	Närtrafik			x		x			x		
Västerbotten											
AC	Anropsstyrd trafik - Ringbilar				x	x			x		
Norrbotten											
BD	Efterfrågade serviceturer				x	x			x		
BD	Busstaxi			x		x			x		
BD	Flygbilen			x	x	x			x		

Rubriker i tabellen

- Test – anger om det är ett pilot-projekt eller annat tidsbegränsat projekt
- Trafikmodell
 - Yt-tätort – anger om det är yttäckande anropsstyrd trafik i tätort, se nedan
 - Yt-gles – anger om det är yttäckande anropsstyrd trafik i glesbygd, se nedan
 - Linjeturer – anger om det är anropsstyrda linjeturer, se nedan
- Upphandling
 - Särskild – anger om trafiken är upphandlad tillsammans med den anropsstyrda särskilda kollektivtrafiken.
 - Separat – anger om trafiken är upphandlad enbart för den specifika anropsstyrda trafiklösningen
 - Linje – anger om trafiken är upphandlad som en del av ett uppdrag som består av både fast linjetrafik och anropsstyrd trafik.
- Fordon
 - Taxi – anger om trafiken utförs med taxiregistrerade fordon
 - Buss – anger om trafiken utförs med bussregistrerade fordon

2 Vad är ”dynamisk kollektivtrafik”

2.1 Begrepp

Det finns några olika begrepp som bör definieras för att kunna beskriva och avgränsa den typ av kollektivtrafik som rapporten behandlar.

- **Kollektivtrafik.** I denna rapport avses den typ av kollektivtrafik som, åtminstone till betydande del, finansieras av det allmänna, dvs med skattemedel och då främst av kommuner och regioner. Begreppet avskiljer framför allt kollektivtrafik från privat biltrafik, hyrcyklar och andra individuella trafiklösningar samt från kommersiell kollektivtrafik.
- **Anropsstyrd trafik.** Med detta avses att trafiken beställs och anpassas till resenärens reseönskemål i princip för varje enskild resa.
- **Allmän kollektivtrafik.** Här avses kollektivtrafik som är öppen för allmänheten, det vill säga att det inte behövs något individuellt tillstånd för att ha rätt att utnyttja trafiken.
- **Särskild kollektivtrafik.** Här avses kollektivtrafik för personer där det finns en individuell rätt för den enskilde att utnyttja trafiken.

Den typ av trafik som är fokus för denna rapport, dynamisk kollektivtrafik, kan således definieras som allmän anropsstyrd kollektivtrafik, det vill säga den är öppen för allmänheten, den beställs och planeras enligt en enskild resenärs önskemål och den finansieras av kommuner och regioner.

2.2 Trafikformer mm

Trafiken organiseras ur resenärens och ur trafikutförarens perspektiv på olika sätt. Det förekommer också många olika begrepp för att beskriva trafiken, begrepp som dessutom ibland används på olika sätt i olika regioner.

Ur resenärens synvinkel kan trafiken huvudsakligen klassificeras i tre huvudgrupper:

- **Yttäckande i tätort.** Syftet är ofta att ge äldre och vissa funktionshindrade möjlighet att resa inom en tätort utan att behöva använda den traditionella färdtjänsten för sina behov av resor. Ofta kallas detta Flextrafik, Flexlinjer, Flexbussar eller (i Stockholm) Närtrafik.
- **Yttäckande i glesbygd.** Syftet är ofta att erbjuda resmöjligheter till allmänheten – oavsett ålder eller funktionshinder – resmöjligheter utan att behöva köra fast linjetrafik. Trafiken kallas ofta Kompletteringstrafik eller (utanför Stockholm) Närtrafik.
- **Anropsstyrda linjeturer.** Syftet är oftast att erbjuda turer fler turer på fasta, tidtabells-styrda linjer, men endast behöva trafikera dem om det verkligen finns resenärer. Det finns en konceptuellt likartad lösning, och det är att boka platser i linjetrafik vars huvudsyfte inte är allmän kollektivtrafik, framför allt skolskjutstrafik. Platserna måste bokas, dels på grund av kapacitetsbegränsningar, dels på grund av att skolskjuts endast utförs under skoldagar.

Det används många fler olika begrepp och produktnamn för de olika trafiklösningarna, exempelvis "buss on demand", "last mile", "X-linjen" mm.

Det är inte så att det finns absoluta och helt skarpa gränser mellan de olika trafikformerna, utan modellerna överlappar delvis varandra.

Det finns också mer "vilda" projekt som tangerar begreppet allmän anropsstyrd kollektivtrafik. Här avses olika former av offentligt initierad eller subventionerad samåkning. I grunden bygger de på tanken att det finns outnyttjad transportkapacitet i privatbilar som redan kör och att lediga platser kan erbjudas till privatpersoner på det sätt som brukar beskrivas som "delningsekonomi". Mest känt (kommersiellt) är uberPop¹ som var olaglig och inte längre finns i Sverige, men det finns andra tjänster som i praktiken påminner om uberPop, men som genom att inte vara kommersiella inte heller betraktas som olagliga, utan som privat samåkning. I denna rapport redovisas några exempel där det allmänna på något sätt understött projekten, däremot bortses från helt privata grupper av personer som känner varandra och till exempel samåker till jobbet eller samordnar biltransporterna till idrottsträningar.

Problemet med moderna digitala samåkningstjänster är att de luckrar upp gränsen mellan tillåten samåkning där vänner delar bil och kommersiella persontransporter. Genom de digitala lösningarna kan personer, som inte känner varandra från början, hitta och dela transporter som de aldrig skulle kunna hitta utan den digitala plattformen. Denna utveckling sker inom många samhällsområden och är i grunden bra, eftersom den generellt leder till effektivare resursutnyttjande då kostnaden för att hitta det man vill köpa minskar och utbudet ökar. Problemen med samåkningstjänster där privatpersoner som inte känner varandra samåker är flera, och sådana som lagstiftningen kring taxi avser att lösa. Bland annat uppstår problem kring säkerhet och trygghet när personen

¹ Se <https://www.taxiforbundet.se/wpcontent/uploads/2017/10/rapportuberpopenfragaomskatt.pdf>.

som kör inte behöver ha taxiförarlegitimation och problem kring skattefuskar när de ekonomiska transaktionerna mellan personerna inte går att kontrollera.²

En ytterligare problematisk dimension uppstår när det allmänna genom offentligt stöd involverar sig i samåkningsprojekt. Dels innebär det allmänns stöd att kommersiella utvecklare av plattformarna i sig en snedvridning av konkurrensen, dels innebär det en form av offentlig legitimering av projekten. I de fall där projekten utvecklats utan att de tydligt och på ett lagligt sätt hanterat frågeställningar om säkerhet och ekonomi kan då den offentliga legitimeringen av projekten i praktiken göda den svarta ekonomin och förstärka en osund konkurrens med bland annat taxinäringen.

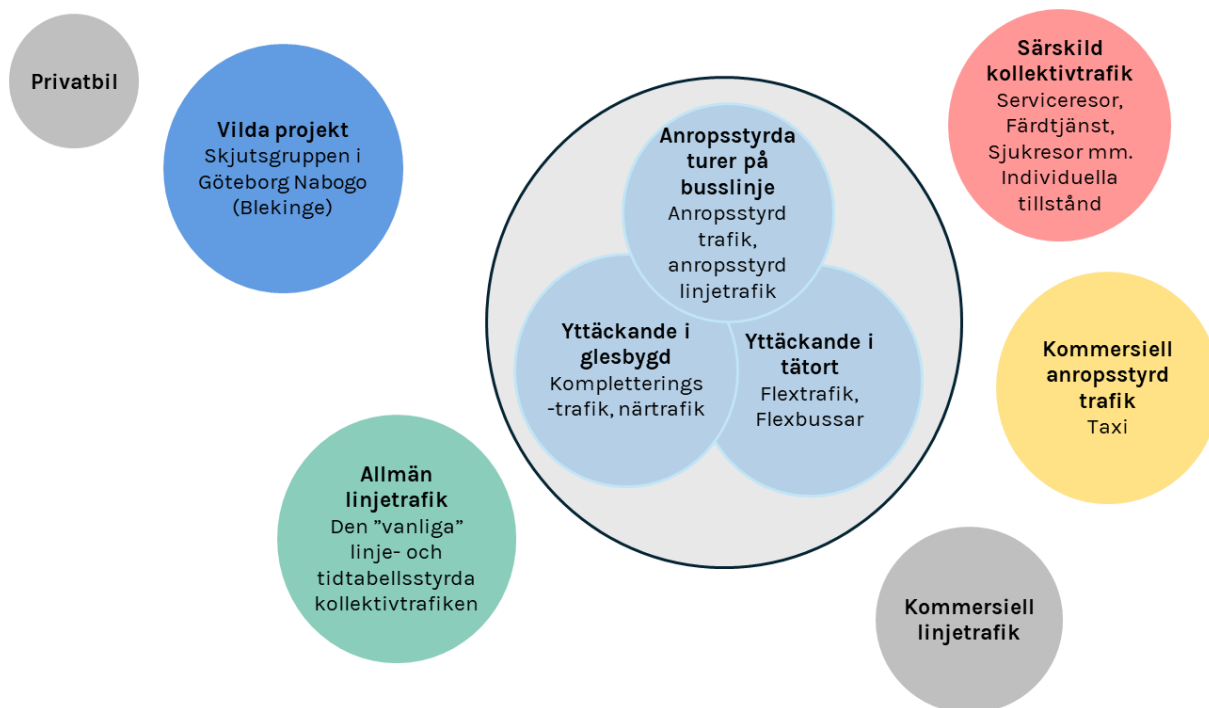
2.3 Trafikutförandet

Ett annat perspektiv för att beskriva lösningarna är hur trafiken utförs och är upphandlad. Här finns tre huvudsakliga modeller för den upphandlade trafiken. (Här bortses från de "vilda" modellerna.)

- Trafiken utförs av företag som är upphandlade för särskild och allmän anropsstyrd trafik. Detta är det normala för yttäckande trafik i glesbygd och anropsstyrda linjeturer.
- Trafiken utförs av ett företag som i huvudsak ansvarar för den linje- och tidtabellsstyrda kollektivtrafiken i samma område.
- Trafiken utförs av företag som är upphandlade enbart för den allmänna anropsstyrda kollektivtrafiken. Detta förekommer framför allt för yttäckande trafik i tätort, "flexlinjer".

Planeringen och bokningen av resorna kan också ske på olika sätt, de vanligaste sätten är att de antingen sköts av samma organisation som sköter den särskilda anropsstyrda trafiken eller att det ankommer på trafikföretaget att göra det själv eller med stöd av en digital lösning.

² Se bland annat *Riksrevisionens rapport om Skatteverkets arbete med att beskatta delnings-ekonomin* <https://www.regeringen.se/contentassets/1ebff0372c50474dad8322d0617fa6d0/riksrevisionens-rapport-om-skatteverkets-arbete-med-att-beskatta-delningsekonomin-skr-2021-2247.pdf> och SOU 2016:86 *"Taxi och samåkning - i dag i morgon och i övermorgon"*.
<https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2016/11/sou-201686/>.



3 Legala ramar för allmän anropsstyrd kollektivtrafik

Den allmänna anropsstyrda kollektivtrafiken kan utföras både av taxi-registrerade och buss-registrerade fordon. Under förutsättning att trafikutövaren och föraren har erforderliga tillstånd föreligger det inga legala hinder. Inom ramen för denna rapport har inga fall av legala överträdelser i detta hänseende upptäckts, förutom avseende de projekt som definierats som "vilda".

Ett annat legalt perspektiv är om trafiken är upphandlad på korrekt sätt. Här finns det förmodligen vissa fall där det åtminstone är oklart om upphandlingen skett på korrekt sätt. I flera fall bedrivs verksamhet (ofta benämnda som pilotprojekt eller liknande) av trafikentreprenörer som har avtal avseende linjetrafik i ett visst område. Inom ramen för denna rapport har det inte funnits utrymme att i detalj granska upphandlingsunderlag och avtal för att reda ut om upphandlingarna från början omfattat bara linjetrafik eller både linjelagd och anropsstyrd allmän kollektivtrafik, men med hög sannolikhet finns det fall där den anropsstyrda trafiken inte ingick i upphandlingen. Dessa fall har markerats med brandgult i tabellen över trafiklösningar (sex fall).

I ett fall (Flextrafiken i Västerås) drivs trafiken utan upphandling i egen regi av ett bolag som ägs av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Detta är markerat med rött i sammanställningstabellen, eftersom det kan vara så att allmän kollektivtrafik måste handlas upp.³

4 Rekommendation om vidare arbete

Det är uppenbart att det bedrivs projekt både i utkanten av, och i vissa fall definitivt utanför det som är lagligt. Författarens bedömning är emellertid att huvudspåret *inte* bör vara att försöka påverka utvecklingen genom att argumentera juridiskt eller driva rättsprocesser.

³ Att avgöra detta är en juridisk fråga utanför ramen för denna rapport. Huvuddelen av allmän linje-lagd trafik i Västmanland drivs i egen regi utan upphandling, och så långt författaren känner till har detta inte prövats i domstol.

Huvudspåret bör i stället vara att visa på hur taxiföretagen kan bidra till att utveckla och göra allmänna anropsstyrda trafiklösningar bättre och effektivare.

Enligt författarens uppfattning finns det två frågor som är direkt avgörande för Taxinäringen.

1. Hur hanteras gränsområdet mellan offentligt subventionerad anropsstyrd trafik och den kommersiella trafik som Taxiföretagen utför?
2. Hur hanteras gränsområdet mellan fast linjetrafik och anropsstyrd trafik när det bör vara möjligt att under avtalsperioderna växla mellan linje- och anropsstyrd trafik?

Den första frågeställningen avser problemet med att offentliga subventioner alltid innebär att det är svårare för privata företag att erbjuda konkurrenskraftiga lösningar i konkurrens med de subventionerade tjänsterna. Om det går att åka från vilken adress som helst, när man vill och vart man vill och inte behöver betala mer än länstrafikens månadskort, så blir det omöjligt att driva kommersiell taxitrafik. Nu är inte de allmänna anropsstyrda kollektivtrafiklösningarna ingenstans utformade så fritt, utan det finns begränsningar, och i många fall erbjuds de allmänna anropsstyrda trafiklösningarna i områden där det i praktiken inte finns någon kommersiell taxitrafik. Poängen här är att det går att utforma de allmänna anropsstyrda lösningarna så att de både går att uppfylla de politiska tillgänglighetsmålen och förbättra möjligheterna till kommersiell taxitrafik. Men det kräver eftertanke och kreativitet både vid utformningen av den anropsstyrda trafiken⁴ och vid utformningen av upphandlingen av trafiken.

Den andra frågeställningen avser de problem som uppstår när fast linjetrafik byts ut mot anropsstyrda lösningar och omvänt. I praktiken bör detta kunna ske dynamiskt och med kort varsel: resandet ökar vilket motiverar en fast tidtabellsbunden linjetrafik eller resandet minskar vilket leder till att en anropsstyrd lösning ger bättre tillgänglighet för en lägre kostnad. En bra illustration av detta är trafiken på Visingsö (Öasvängen), som är tidtabells- och linjebunden på sommaren men anropsstyrd när det finns färre turister på ön. Problem kan uppstå om avtalen för den anropsstyrda trafiken och den tidtabells- och linjestyrd trafiken inte är anpassade till varandra och leverantörernas drivkrafter inte är synkroniserade, genom att någon part: den som kör den anropsstyrda trafiken, den som kör linjetrafiken eller den offentliga huvudmannen, förlorar ekonomiskt på förändringen och därför inte bidrar till dynamiken. Ur taxibranschens synvinkel är det särskilt viktigt att inte utan eftertanke helt föra in den anropsstyrda kollektivtrafiken i upphandlingarna av den fasta linjetrafiken, eftersom det skulle försvåra för taxiföretagen. Det finns också risker med en sådan lösning genom att den skapar andra problematiska gränser och att taxinäringens flexibilitet inte tas tillvara och att lösningarna därmed blir sämre.⁵

Ingen av dessa två frågor har enkla svar, utan de kräver både kvalificerat arbete för att skapa förståelse för taxibranschens perspektiv och mycket detaljerad tekniskt arbete för att hitta praktiska lösningar som fungerar i verkligheten.

För att kunna påverka utvecklingen bör Taxiförbundet enligt rapportförfattarens uppfattning sträva efter att delta i de projekt och på de arenor där utvecklingen synes ske

⁴ En särskilt viktig del är utformningen av de tekniska systemen (planerings-, boknings- och trafiklednings-systemen samt integrationen dem emellan) som används för trafiken. Det är också värt att notera att likartade frågeställningar kan leda till att även utformningen av den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken också kan underlätta för kommersiell taxitrafik. Det ligger emellertid utanför denna rapport att gå djupare in på dessa frågeställningar.

⁵ I detta sammanhang är det värt att notera att oftast finns det förutom den allmänna kollektivtrafiken (både linje och anropsstyrd) även olika former av särskild kollektivtrafik: färdtjänst, sjukresor, skolskjuts och andra persontransporter som kommuner och regioner ansvarar för. Det innebär att det finns fler gränser att ta hänsyn till vid upphandling och utformning av trafiklösningar.

idag. Tydliga exempel på sådana arenor är DriveSweden och K2, specifikt till exempel Projekt Policylab Kollektivtrafik on demand, men det finns fler.

Det bör noteras att denna medverkan – om den ska vara meningsfull – är resurskrävande. Det handlar inte (enbart) om lobbying och policy-påverkan, utan också om att påverka genom att bidra med utveckling av koncept och lösningar i samverkan med andra – andra som ibland kan ha med taxibranschen motstridiga intressen.

Detta utesluter inte att Taxiförbundet bör kritisera de projekt som betecknats som ”vilda”, men dessa projekt utgör enligt författarens uppfattning inte det huvudsakliga utvecklingsspåret, och det bör läggas måttligt stor energi på att kritisera dem, åtminstone så länge de inte drivs av starka kommersiella aktörer (Läs uberPop).

5 Länsvis redovisning

5.1 Inledning

De flesta regioner har allmän anropsstyrd trafik och generellt kan man säga att det finns en (på pappret) yttäckande trafik som täcker stora delar av glesbygden, men att utformningen av den trafiken ofta är sådan att den knappast används.

Därutöver finns det två huvudtyper av anropsstyrda lösningar.

- Flexbusstrafik som inriktas mot äldre och personer som har behov av kort gångväg till hållplatsen och som finns i städer och tätorter. Trafiken är i någon, men varierande mening integrerad i den särskilda kollektivtrafiken genom att den planeras i samma planeringssystem, men utförs av speciellt upphandlade fordon.
- Försöksprojekt med anropsstyrd trafik, vars syfte är att ersätta eller komplettera traditionell linjetrafik. Här används en bredare flora av planerings/bokningssystem och trafiken är också upphandlad på många olika sätt.

Nästan alla regionala kollektivtrafikmyndigheter verkar också planera för eller åtminstone bedriva någon form av utvecklingsarbete avseende allmän anropsstyrd kollektivtrafik. Insikten att det inte är rimligt att köra tomma bussar finns överallt, och behovet av att göra kollektivtrafiken konkurrenskraftig i de starka stråken accentuerar behovet av att kunna erbjuda anropsstyrd trafik i områden som ligger en bit från hållplatserna eller stationerna i de starka stråken. Dessutom finns det både leverantörer av system (”Appar”) för anropsstyrd trafik och trafikföretag som ligger på och vill dra i gång projekt för att kapa åt sig marknaden. Statistik över antal resande har generellt varit svår att hitta, men uppskattningsvis utgör antalet resor inom anropsstyrda allmänna kollektivtrafiken i storleksordningen 0,1% av resandet i den linje- och tidtabellsstyrda allmänna kollektivtrafiken.

I den följande länsvisa redovisningen beskrivs både verksamhet som innebär faktisk trafik och olika utvecklingsprojekt, även sådana som inte direkt avser att leda till konkret trafik.

5.2 Stockholms län (A)

Närtrafiken

Närtrafiken i Stockholm syftar till att erbjuda trafik i tätorterna för äldre och personer som behöver extra stöd och hjälp.

En del av trafiken (24 linjer) sker som traditionell linjelagd och tidtabellsbunden trafik, men för några linjer finns vissa hållplatser där resenären måste ringa in och

boka resan och det finns även ”vinkområden” där bussen kan stanna för att hämta resenärer om denne vinkar till bussen.

En annan del av närtrafiken (5 områden) sker som ren flexlinjetrafik där det finns ett antal hållplatser som trafikeras efter beställning, men utan tidtabell.

Trafiken utförs av Bergkvara buss efter en separat upphandling.

Volym: 17 st taxiregistrerade specialfordon. Totalt värde enligt annons 95 MSEK under 3-4 år.

Det finns ingen enkelt tillgänglig uppgift om volymen (antal resor) av den anropsstyrda trafiken.

De anropsstyrda resorna bokas genom Färdtjänstens beställningscentral (upphandlad call-center och planeringssystem i egen regi/Samplan.)

Mörkö-trafiken

Mörkö-trafiken är ett 1-årigt projekt som utförs inom ramen för Nobinas avtal avseende Busstrafik i Södertälje och Nykvarn. Så långt det finns information har Nobina inte fått särskild ersättning för projektet, utan det ryms inom avtalet. Södertälje kommun har inte bidragit ekonomiskt till projektet.

Projektet startade i december 2023 och ska pågå under ett år. Utvärdering förväntas ske under eller efter sommaren 2024. Kommunens representant bedömer att projektet kommer att permanentas.

Trafiken ersatte en tidigare existerande linje- och tidtabellsstyrd trafik, som utnyttjades mycket lite.

I huvudsak är det trafik från Mörkö (ca 50 ”virtuella” hållplatser) till Hölö där det finns anslutning till busslinjenätet med linjer mot Södertälje.

Trafiken utförs av ett taxiregistrerat fordon med sju platser, som inte är upphandlat separat för detta, utan ingår i Nobinas upphandlade avtalsåtagande avseende i huvudsak linjetrafik.

Trafiken är utformad med ca 50 hållplatser men utan tidtabell. Trafiken utförs 0600-1000 och 1200-2000 vardagar och 0830-1200 samt 1400-1730 under övriga dagar.

Enligt uppgift från Södertälje kommun har det under december 2023 och början av januari 2024 varit ca 3-9 resenärer per dag, men förväntningen är att resandet kommer att öka när trafiken blir mer känd. Den tidigare linjetrafiken hade inte mer resande.

Planeringen sker genom Spireslabs system för anropsstyrd trafik och i huvudsak med digitala bokningar. Manuella bokningar kan göras genom SL-kundtjänst (inte färdtjänstens beställningscentral.)

Denna trafik är inte integrerad med regionens färdtjänst/sjukresor och inte heller med kommunens särskilda kollektivtrafik (skolskjuts, daglig verksamhet mm).

Projekt Färdplan Färingsö

Projektet är en studie syftande till att identifiera teknologier och tjänster, exempelvis anropsstyrd kollektivtrafik, för att förbereda pilotprojekt. Projektet siktar mot en situation med (bland annat) autonoma fordon som erbjuder anslutningsresor till stomlinjer. Det innebär att det är en teoretiskt studie.

Deltagare har varit bland annat K2, Drive Sweden, Ekerö kommun, Region Stockholm.

I det nu aktuella perspektivet har ingått studier av hur anropsstyrda anslutningsresor ska kopplas till stomlinjer.

Projektet har inte resulterat i faktisk trafik. I slutsatserna anges att det "inom några år" kan vara rimligt att genomföra en "systemdemonstrator".

Övrigt

Enligt verksamhetsplanen för 2024: "Strategisk avtalsutvärdering ska under 2024 genomföras för Färdtjänsttaxi (E44) och Anropsstyrd Närtrafik (E33)"

Trafikförsörjningsprogrammet nämner "kombinerad mobilitet" och anger att en ökad samordning mellan den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken är eftersträvaransvärd.

5.3 Uppsala (C)

Anropsstyrd linjetrafik

Det finns anropsstyrda linjeturer i länet, men ingen yttäckande områdestrafik.

Trafiken utförs av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den.

Ingen uppgift om omfattning.

Övrigt

Trafikförsörjningsprogrammet anger att regionen ska "*utveckla flexibla lösningar, till exempel anropsstyrd trafik.*"

5.4 Sörmland (D)

Flexlinje i Nyköping

Flexlinjen i Nyköping är en yttäckande områdestrafik. Det är ett försöksprojekt som ska pågå under två år, från och med december 2023.

Trafiken utförs av bussregistrerade fordon efter separat upphandling, som vanns av det lokala taxibolaget. Fordonen utför ingen annan anropsstyrd trafik i regionen.

Trafiken är planeringsmässigt integrerad med regionens särskilda kollektivtrafik, men inte med kommunens skolskjuts.

Anropsstyrd trafik

Det finns anropsstyrda linjeturer (15 linjer) i regionen, men ingen yttäckande trafik förutom flexlinjen i Nyköping. Trafiken utförs av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den.

Ingen uppgift om omfattning.

5.5 Östergötland (E)

Anropsstyrd närtrafik

Den anropsstyrda närtrafiken är yttäckande trafik i glesbygd.

Trafiken finns i alla kommuner i länet och innebär vissa resmöjligheter för alla som bor långt från linjetrafikens hållplatser. Trafiken är uppbyggd så att man kan resa från (eller till) en adress i ett område till en eller flera hållplatser i tätorten eller en hållplats i det fasta linjenätet.

Trafiken är upphandlad tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken.

Ingen uppgift om omfattning.

5.6 Jönköping (F)

Närtrafik

Närtrafiken är yttäckande trafik i glesbygd. Trafiken är upphandlad tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den särskilda kollektivtrafiken.

Närtrafiken är definierad generellt så att personer i glesbygd har rätt att resa till platser i näraliggande tätorter.

Huskvarnasnurren

Huskvarnasnurren är en yttäckande trafik i tätort och är inriktad mot äldre och funktionsnedsatta i Huskvarna.

Trafiken är upphandlad tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den särskilda kollektivtrafiken.

Öasvängen

Öasvängen är kollektivtrafiken på Visingsö. Under sommartid är trafiken linje- och tidtabellsstyrd, men under övriga året är trafiken anropsstyrd.

Trafiken utförs av Flexbuss efter en separat upphandling som omfattade både linjelagd och anropsstyrd trafik på Visingsö.

5.7 Kronoberg (G)

Närtrafik och kompletteringstrafik

Närtrafiken är yttäckande trafik i glesbygd i Alvesta, Lessebo, Tingsryd Uppvidinge och Växjö kommuner.

Kompletteringstrafiken är yttäckande trafik i glesbygd i Markaryd och Älmhults kommuner.

Trafiken är upphandlad tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den särskilda kollektivtrafiken.

Noterbart är att närtrafiken endast är öppen för personer folkbokförda i länet och som bor mer än 1 km från en ordinarie hållplats och att antalet resor i de flesta

kommunerna är begränsat (fyra resor per vecka). Det innebär att trafiken inte generellt är öppen för allmänheten.

Skillnaden mellan närtrafik och kompletteringstrafik är framförallt omfattningen av resmöjligheter, där närtrafiken har ett mer generellt utformat regelverk och kompletteringstrafiken är mer detaljstyrd och begränsad.

Projekt Nabogo

Se Blekinge.

Region Kronoberg och vissa företag i Tingsryd ingått i ett offentligt finansierat projekt där Nabogo-appen använts under 2022.

5.8 Kalmar (H)

Närtrafik

Närtrafiken är yttäckande trafik i glesbygd.

Trafiken är upphandlad tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den särskilda kollektivtrafiken.

Närtrafiken finns i alla kommuner i länet och innebär tidtabellslagda resor från områden till hållplatser i tätorterna.

5.9 Gotland (I)

Närtrafik

Närtrafiken på Gotland är yttäckande områdestrafik. Gotland är indelad i tre områden och det finns resmöjligheter från respektive område till hållplatser i näraliggande tätort två dagar per vecka.

Trafiken är upphandlad tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den särskilda kollektivtrafiken.

5.10 Blekinge (K)

Anropsstyrd trafik

Det finns anropsstyrda linjeturer i länet, men ingen områdestrafik.

Trafiken är upphandlad tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den särskilda kollektivtrafiken.

Projekt Nabogo

Nabogo är ett "vilt projekt".

Nabogo drivs av ett Danskt företag, Nabogo APS, med verksamhet (enligt hemsidan) i Sverige, Norge, Danmark, Nederländerna och Belgien.

Det är en samåkningsapp där privatpersoner ska hitta varandra för att kunna samåka. Blekingetrafiken subventionerar trafiken genom att ge ersättning till den som kör fordonet.

Företagets affärsmodell bygger på att det allmänna (regioner, kommuner) betalar för "tjänsten" att öka mobiliteten och minska biltrafiken genom samåkning.

Tekniskt och principiellt bygger nabogo på samma grundläggande idé – delningsekonomi och att det finns ledig transportkapacitet i existerande privatbilar – som uberPop. Den stora skillnaden är emellertid att Nabogo inte tar betalt av den enskilde resenären.

Taxiförbundet har uppmärksammat och kritiserat projektet.⁶ Så som projektet är utformat så innebär det inte bara att enskilda personer som känner varandra delar på bensinpengarna, utan också att länstrafiken, förutom medresenärerna, betalar enskilda för att utföra transporter. Eftersom detta innebär att trafiken ställs till allmänhetens förfogande, så blir det lagens mening taxitrafik och den som utför transporterna måste inneha taxitrafiktillstånd. Ytterligare allvarligt är att Blekingetrafiken genom sitt agerande legitimerar verksamheten; de enskilda som utnyttjar tjänsten kan antas förutsätta att verksamheten är laglig eftersom Blekingetrafiken – en offentlig aktör – knappast bör understödja olagligheter.

Förutom Blekingetrafiken/Region Blekinge och kommunerna i Blekinge har även Region Kronoberg och vissa företag i Tingsryd ingått i ett offentligt finansierat projekt där Nabogo-appen använts under 2022.

5.11 Skåne (M)

Närtrafik

Närtrafiken är yttäckande områdestrafik i glesbygd.

I närtrafiken utfördes ca 9 200 resor under de tre första kvartalen 2023.

Trafiken utförs av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den.

Anropsstyrd trafik

Anropsstyrd trafik är anropsstyrda linjeturer som erbjuds på flera linjer i Skåne.

Trafiken utförs med något eller några undantag av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den.⁷

I den anropsstyrda trafiken utfördes ca 10 500 resor under de tre första kvartalen 2023.

Plusresa

Plusresa är i huvudsak områdestäckande trafik i glesbygd och finns i anslutning till vissa järnvägsstationer i området mellan Osby och Hässleholm.

Trafiken utförs av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den.

Pilotprojekt plusresor – digitalt

Trafiken inom ramen för projektet *Pilotprojekt plusresor – digitalt* ska bli yttäckande glesbygdstrafik.

⁶ Se skrivelse till Region Blekinge.

<https://opengov.360online.com/Meetings/REGIONBLEKINGE/File/Details/444309.PDF?fileName=2306BlekingeMailatBrev.pdf&fileSize=1012971>

⁷ Det finns undantag, där de anropsstyrda turerna utförs av trafikföretag enligt avtal som omfattar både linjelagd och anropsstyrd trafik. Till exempel omfattar trafiken på Ven både anropsstyrd och linjelagd trafik och den anropsstyrda trafiken planeras av trafikföretaget.

Det är ett pilotprojekt som planeras genomföras i Svalöv och Sjöbo, eventuellt även i vissa områden i Ystad och Tomelilla. Projektet ingår som en del i *Innovationsprojekt Landsort*. Projektet planeras starta under hösten 2024 och pågå under ett år.

Trafiken ska utföras av Nobina och Bergkvara, förmodligen inom ramen för deras avtal avseende i huvudsak linjetrafik i områdena.

Trafiken ska (förmodligen) bokas och planeras i andra system än det som används för den övriga anropsstyrda trafiken.

5.12 Halland (N)

Beställningstrafik

Beställningstrafiken är anropsstyrda linjeturer. Trafiken utförs av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den.

Närtrafik

Närtrafiken är i princip en yttäckande områdestrafik där man kan resa till närmaste serviceort. Begränsningen är att resan bara kan göras från bostadsorten, och under förutsättning att bostaden ligger i ett område som inte trafikeras med linjetrafik. Antalet resor är begränsat till 20 per månad. Resenären måste således registrera sig.

Trafiken utförs av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den.

Antalet resor med Beställningstrafik och Närtrafik var ca 20 000 under 2022.

5.13 Västra Götaland (O) inklusive Göteborg

Västra Götalandsregionen/Västtrafik AB har flera olika modeller för allmän anropsstyrd trafik och Regionen (inte Västtrafik AB) är vidare inblandad i ett "vilt" projekt: skjutsgruppen.

Buss on demand i (1) Ulricehamn och (2) Marks kommun (Kinna, Skene och Örby).

Buss on demand är yttäckande trafik i tätorterna. Syftet verkar i första hand vara att erbjuda service till äldre och personer i behov av korta gångvägar, men det finns även en tanke att testa om "buss on demand" är en bra lösning för trafik i mindre tätorter i allmänhet.

Trafiken utförs av Connect bus i Ulricehamn och av Nobina i Marks kommun inom ramen för deras avtal avseende i huvudsak linjetrafik, men det är oklart om upphandlingarna också omfattade anropsstyrd trafik.

Planeringen och bokningen sker digitalt i en app som i grunden kommer från Padam, men som vidareutvecklats av Västtrafik.

Det finns endast möjlighet att boka digitalt.

Det finns ingen integration med den särskilda kollektivtrafiken, vare sig avseende trafikutövare eller beställningscentral/planeringssystem.

Flexbussar i Göteborg

Flexbussen i Göteborg har funnits länge och är en av de mest omfattande flexbuss-systemen i landet. Det är en yttäckande trafik i tätorten och inriktar sig på äldre och andra resenärer som efterfrågar korta avstånd till hållplatserna och anpassade fordon.

Trafiken är upphandlad separat i tre paket som omfattar vardera en geografisk del av Göteborg:

- Flexlinjerna på Hisingen och i norra Göteborg trafikeras av Göteborgs Buss (Nobina Care)
- Flexlinjerna i Södra Göteborg inklusive Mölndal trafikeras av Connect Buss Sandarna AB.,
- Flexlinjerna i Södra skärgården trafikeras av Vy Bus AB.

Totalt omfattar trafiken 40 bussregistrerade fordon ("små eldrivna bussar").

Planering och bokning sker på samma sätt som färdtjänsten i Göteborgs stad, dvs av stadens beställningscentral och genom planeringssystemet Planet.

Delvis finns en planeringsmässig integration med den särskilda kollektivtrafiken genom att Flexbussen i huvudsak riktar sig mot personer som är äldre, och att alla med färdtjänsttillstånd automatiskt är registrerade.

Trafiken är öppen för allmänheten. I praktiken bör man vara registrerad för att kunna använda trafiken på bästa sätt, men formellt ställs inga krav för att få registrera sig.

Närtrafik, flextrafik och anropsstyrda turer.

I regionen finns det *närtrafik*, dvs trafik från adresser i områden i glesbygd till definierade hållplatser, eller *Flextrafik*, dvs trafik mellan godtyckliga adresser inom ett område, i samtliga kommuner förutom Tjörn. Det finns också *anropsstyrda linjeturer* i vissa områden.

Trafiken har handlats upp tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken, och bokas på samma sätt av Västtrafiks beställningscentral (upphandlad leverantör Samres) i planeringssystemet Planet.

Volymuppgifter saknas.

Närbuss i Tjörn

Trafiken utförs av en separat upphandlad transportör (Tjörns Omnibusstrafik AB) som också sköter planeringen och bokningarna.

Flexlinjer i Lerum och Uddevalla

Trafiken utförs av separat upphandlade transportörer.

Bokas och planeras genom Västtrafiks beställningscentral (Samres, Planet).

Projekt Skjutsgruppen

Skjutsgruppen är en ideell förening som beskriver sig som "Vi är en ideell och deltagardriven samåkningsrörelse som startade 2007."

Jämfört med Nabogo (se Blekinge) framställer sig Skjutsgruppen som ett rent privat initiativ där deltagarna (medlemmarna i föreningen) samåker och bjuder varandra eller delar på kostnaderna, och att det sker utan möjlighet att göra ekonomisk vinst.

Västra Götalandsregionen (inte VT) har bidragit till systemutveckling och föreningens allmänna verksamhet, men betalar inget för resorna. Även Vinova har bidragit till projektet, och föreningen som driver projektet skriver vidare att de samarbetar med Göteborgs stad och Umeå kommun.

Principiellt påminner det starkt om uberPop, men är inte kommersiell i rollen som plattform.

5.14 Värmland (S)

X-linjen i Säffle

X-linjen är yttäckande trafik i tätort. Trafiken är tillgänglig 0600-1900 vardagar och 1030-1430 lördagar.

Trafiken startade som pilotprojekt 2021 och är en del av den ordinarie trafiken från och med 2022.

Nobina utför trafiken och systemleverantör är Sparelabs (samma som i Mörkö).

Resor kan även beställas via telefon, Värmlandstrafiks beställningscentral.

Trafiken ersatte en traditionell tätortslinje (80). Resandet har ökat betydligt, enligt uppgift med en faktor 10.

X-linjen i Sunne

X-linjen är yttäckande trafik i tätort. Trafiken kommer att vara tillgänglig 0900-2000 vardagar och 1030-1430 under Lördag/Söndag.

Pilotprojekt under perioden 28 feb till 8 september 2024.

Nobina utför en del av trafiken och systemleverantör är Via. Viss trafik kommer också att utföras av fordon upphandlade för både allmän och särskild anropsstyrd kollektivtrafik.

Trafikplaneringen kommer att vara integrerad med Värmlandstrafiks övriga trafiksystem, inklusive den särskilda kollektivtrafiken.

Resor kan även beställas via telefon, Värmlandstrafiks beställningscentral.

Mixtrafik

Anropsstyrda linjeturer.

Mixtrafiken innebär att resenärer i vissa fall kan boka plats för resor på skolskjutsbussar.

Trafiken utförs av fordon upphandlade för skolskjutstrafik.

Anropsstyrd regiontrafik

Anropsstyrd regiontrafik är anropsstyrda linjeturer i delar av länet.

Trafiken utförs av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den.

Trafiken omfattar ca 1400 turer per år.

Anropsstyrd tätortstrafik

Den *anropsstyrda tätortstrafiken* är anropsstyrda linjeturer i tätorterna Arvika, Hammarö, Kristinehamn, Säffle och Torsby.

Trafiken utförs av linjetrafikentreprenörerna (Nobina och Keolis), dock ofta genom underentreprenörer.

Kompletteringstrafik

Kompletteringstrafiken är yttäckande trafik i glesbygd i elva kommuner. Oftast innebär en möjlighet att resa från ett område utan annan kollektivtrafik in till en centralort. Reglerna varierar mellan kommunerna, men ofta är det en begränsning till vissa veckodagar och tämligen korta tidsintervall under vilka trafiken kan utnyttjas.

Syftet är att ge grundläggande service i glesbygd och trafiken har sitt ursprung i tidigare kommunala önskemål ("tillköp") om tillgänglighet.

Trafiken utförs av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken.

Trafiken utnyttjas i extremt liten omfattning.

Flygbuss (anropsstyrd) Torsby

Flygbussen fungerar som yttäckande anropsstyrd trafik i tätort och glesbygd.

Trafiken innebär en möjlighet att resa till eller från Torsby flygplats från eller till ett område inom en radie av 10 km från flygplatsen och i anslutning till flygtrafikens ankomster och avgångar.

Trafiken utförs av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken.

Karlstad nära

Karlstad nära var ett projekt som är avvecklat.

Trafiken var utformad som yttäckande trafik i tätort i en stadsdel i Karlstad.

Trafiken utfördes av Keolis med särskilt digitalt planerings- och bokningssystem, det är oklart om och i så fall hur trafiken upphandlades.

Övrigt

Trafikförsörjningsprogrammet innehåller relativt utvecklade resonemang om mobilitet och resande, allt från bilpooler och delade arbetsplatser till traditionell linjetrafik.

5.15 Örebro (T)

Närtrafik

Närtrafiken är yttäckande områdestrafik i glesbygd. Närtrafiken innebär att man kan åka till eller från en godtycklig plats om platsen ligger mer än en kilometer från frekvent trafikerade hållplatser och från eller till närmast så kallad



”närtrafikhallplats”, vilket oftast är en punkt där resenären kan ansluta till linjenätet.

Trafiken är upphandlad tillsammans med den anropsstyrda särskilda kollektivtrafiken och bokas och planeras i samma system som den (Planet).

Flextrafik i Karlskoga

Flextrafiken i Karlskoga är yttäckande trafik i tätorten. Den bygger på ett stort antal virtuella hållplatser och en viss tidtabellsstyrning.

Trafiken är upphandlad separat och utförs av bussregistrerade fordon.

Trafiken planeras på samma sätt som den särskilda anropsstyrda trafiken.

5.16 Västmanland (U)

Flextrafiken i Västerås

Flextrafiken är yttäckande trafik i tätorten Västerås. Det finns tre olika flexlinjer som trafikerar olika delar av Västerås.

Trafiken utförs av bussregistrerade fordon av Svealandstrafiken AB, ett bolag som ägs av Regionerna Örebro och Västmanland. Trafiken är inte upphandlad, utan utförs i egen-regi av regionens egna aktiebolag.

Trafiken planeras på samma sätt som den anropsstyrda särskilda kollektivtrafiken.

Anropsstyrd trafik, (T-turer)

T-turer är anropsstyrda linjeturer som finns på vissa linjer.

Trafiken utförs av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den.

Kompletteringstrafik

Kompletteringstrafiken i Västmanland är inte allmän kollektivtrafik i normal mening. Den kräver en individuell ansökan av resenären, och kravet för att få trafik är att resenären är folkbokförd på en adress minst 1200 meter från närmaste hållplats. Resenären har rätt att åka till närmaste tätort där det finns ett basutbud av handel och service. Antalet resor är begränsat, högst fyra enkelresor per vecka och högst 16 enkelresor per månad.

Trafiken utförs av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den.

Stadstrafiken i Arboga

Stadstrafiken i Arboga är en yttäckande områdestrafik i tätort.

Trafiken utförs av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den.

Flexlinjen i Köping

Flexlinjen i Köping är en yttäckande områdestrafik i tätort. Trafiken bygger på ett stort antal virtuella hållplatser.

Trafiken har handlats upp särskilt och utförs av Arboga Taxi med taxiregistrerade fordon. Trafiken planeras på samma sätt som den särskilda kollektivtrafiken.

5.17 Dalarna (W)

Anropsstyrda turer

På vissa linjer, främst på landsbygden finns det anropsstyrda linjeturer. Trafiken utförs av fordon som är upphandlade. I Dalarna genomfördes en upphandling som avsåg både linjetrafik och anropsstyrd trafik samtidigt. I praktiken innebär det att linjetrafikoperatörerna anlitar underentreprenörer (taxibolag) för den anropsstyrda trafiken, både den allmänna och den särskilda anropsstyrda trafiken.

Trafiken planeras på samma sätt som den särskilda anropsstyrda trafiken.

Flextrafik/Flexlinjer

Flextrafiken är områdestrafik som finns i flera olika former, både i form av flexlinjer med virtuella hållplatser och som renodlad områdestrafik och både i glesbygd och tätort.

Trafiken utförs både av taxi- och bussfordon.

Flextrafiken är upphandlad på samma sätt som den övriga anropsstyrda trafiken, det vill säga tillsammans med linjetrafiken, se ovan.

Projekt i Skattungbyn

Projektet är åtminstone på gränsen till ett ”vilt projekt”, men har inte analyserats djupt. Projektet beskrivs enligt följande:

Tillsammans med Dalatrafik, IVL Svenska miljöinstitutet, Skattungbyns byutvecklingsförening och företaget Freelway utvecklades en app. där privatpersoner, kommunen och företag kan lägga in sina resor, till exempel en sjuktransport som annars skulle gått tom tillbaka in till Orsa efter att ha lämnat av en patient. Väl inlagda i appen kan resorna bokas fritt av byborna. Åker du med en privatperson gör man upp som vid vanlig samåkning, men med Dalatrafiks resor går det att åka på månadskortet eller köpa en enstaka biljett i appen.⁸

5.18 Gävleborg (X)

Närtrafik

Närtrafiken är yttäckande trafik i glesbygd. Resorna får göras från (eller till) en adress i ett område om adressen ligger mer än 2 kilometer från närmaste busshållplats och till (eller från) en definierad hållplats. Resenären behöver inte vara folkbokförd på adressen. Trafiken styrs av tidtabeller för de definierade hållplatserna.

Trafiken utförs av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den.

5.19 Västernorrland (Y)

PAXA (Sollefteå, Sundsvall)

Paxa är en yttäckande tätortstrafik.

⁸ <https://it-hallbarhet.se/den-banbrytande-reseappen-i-skattungbyn/>.

Trafiken utförs av Nobina med bussregistrerade fordon, och planeras med system från Via.

Trafiken utförs sannolikt inom ramen för Nobinas avtal avseende linjetrafik, men huruvida den anropsstyrda trafiken ingick i avtalet eller om avtalet har kompletterats senare har inte kontrollerats.

Anropsstyrda turer

Det finns anropsstyrda linjeturer i glesbygd. Trafiken utförs av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den.

Kompletteringstrafik

Kompletteringstrafik är yttäckande glesbygdstrafik. Trafikutbudet är begränsat till enstaka resmöjligheter under vissa veckodagar.

Trafiken utförs av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den.

Närtrafik (Stöde)

Närtrafiken är områdestrafik i glesbygd omkring Stöde. Den har större utbud än kompletteringstrafiken.

Trafiken utförs, planeras och bokas av en upphandlad transportör, Stöde Bud och Taxi AB.

5.20 Jämtland (Z)

Anropsstyrd linjetrafik

De anropsstyrda linjeturerna finns i huvudsak i glest befolkade delar av regionen. Det förekommer att turerna är anropsstyrda endast under vissa perioder under året.

Trafiken utförs av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken och planeras i samma system som den.

Närtrafik

Närtrafik är områdestrafik i glesbygd. Närtrafiken i regionen är begränsad och innebär resa från en adress i definierade områden till hållplatser eller omvänt. Trafiken är ofta begränsad till enstaka resmöjligheter under vissa veckodagar.

Trafiken utförs av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda trafiken och planeras på samma sätt som den.

Projekt Häggenås

Östersunds kommun och Häggenås Taxi har genomfört ett projekt där tanken var att allmänheten skulle kunna boka platser i fordon som utförde särskild anropsstyrd kollektivtrafik, och således var upphandlade. Utfallet under testperioden var att det inte blev något utnyttjande alls.

Projektet är avslutat.

5.21 Västerbotten (AC)

Anropsstyrd trafik – Ringbilar

Ringbil innebär anropsstyrda linjeturer. Det finns många linjer med anropsstyrda turer i länet. Utbudet av turer är begränsat både så att det är få turer per dag och att turerna inte går alla vardagar.

Trafiken utförs av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda trafiken och planeras på samma sätt som den.

5.22 Norrbotten (BD)

Efterfrågade serviceturer

Efterfrågade serviceturer innebär anropsstyrda linjeturer. Det finns många linjer med anropsstyrda turer i länet. Utbudet av turer är begränsat både så att det är få turer per dag och att turerna inte går alla vardagar.

Trafiken utförs av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda trafiken och planeras på samma sätt som den.

Busstaxi

Busstaxi är yttäckande trafik i glesbygd. Trafiken bygger på resor till och från de centrala busstationerna i länet och från och till ett område inom 15 kilometer från dem.

Trafiken utförs av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda trafiken och planeras på samma sätt som den.

Flygbilen

Flygbilen är trafik till och från Luleå och Arvidsjaurs flygplats. Trafiken är uppbyggd på fem "linjer" där resenärer hämtas eller lämnas på adresser inom vissa områden och körs till eller från flygplatserna.

Trafiken utförs av fordon som är upphandlade tillsammans med den särskilda anropsstyrda trafiken och planeras på samma sätt som den.

Det finns även kommersiell anropsstyrd och samordnad flygbilstrafik i sådana relationer som länstrafiken inte erbjuder. Denna trafik erbjuds av Luleå Taxi/Flygtaxi.

Projekt RörLa

Projekt RörLa baseras främst på IT-plattformen "Predictive Movements" som utvecklats inom ramen för tidigare projekt vid Luleå Tekniska Högskola. Projekt RörLa – Rörliga Landsbygder beskrivs på följande sätt:

"Projektet har som mål att anropsstyrd kollektivtrafik i pilotkommunerna Arjeplog, Jokkmokk och Haparanda inkluderar alla tillgängliga trafikslag för bästa service till boende på landsbygder.

Målet ska uppnås genom arbete med bland annat affärsmodellutveckling, policy och regulatoriska förändringar, piloter och anpassning av system."

Enligt samtal med medverkande i projektet är avsikten att plattformen ska kunna vara öppen för många aktörer, både kommersiella och icke-kommersiella, och

genom öppna data kunna skapa samordning av existerande resmöjligheter. Detta projekt skulle kunna utvecklas i riktning mot ett "vilt projekt".

Projektet ska pågå till och med oktober 2025.

5.23 Projekt utan specifik regiontillhörighet

Projekt "Modernare Biluthyrningsregler - en ökad bildelning"

Rise bedriver ett projekt inom ramen för DriveSweden som syftar till att utveckla privat bildelning. Projektet är värt att notera, även om det ligger i utkanten av det som kan kallas anropsstyrd allmän kollektivtrafik.

Projekt Policylab "Kollektivtrafik on demand"

Malmö universitet driver projektet tillsammans med Skånetrafiken, Västtrafik, SL, och Nobina. Projektet syftar till att studera olika "on-demand-lösningar", utbyta erfarenheter och utveckla idéer. Projektet drivs med finansiering från bland annat K2.

6 Uppdraget och redovisning av arbetet

Arbetet har utförts av Björn Falk, BFJN Förvaltning och Utveckling AB på uppdrag av Svenska Taxiförbundet under januari månad 2024.

Rapporten baseras på offentliga källor och intervjuer med företrädare för myndigheter, forskningsprojekt m.fl.

Rapportförfattaren ansvarar ensam för redovisade slutsatser och bedömningar.



Innehållsförteckning

1	Sammanfattning.....	1
2	Vad är ”dynamisk kollektivtrafik”	3
2.1	Begrepp	3
2.2	Trafikformer mm.....	4
2.3	Trafikutförandet.....	5
3	Legala ramar för allmän anropsstyrd kollektivtrafik	6
4	Rekommendation om vidare arbete	6
5	Länsvis redovisning.....	8
5.1	Inledning.....	8
5.2	Stockholms län (A).....	8
5.3	Uppsala (C)	10
5.4	Sörmland (D).....	10
5.5	Östergötland (E)	11
5.6	Jönköping (F)	11
5.7	Kronoberg (G).....	11
5.8	Kalmar (H).....	12
5.9	Gotland (I)	12
5.10	Blekinge (K).....	12
5.11	Skåne (M)	13
5.12	Halland (N).....	14
5.13	Västra Götaland (O) inklusive Göteborg	14
5.14	Värmland (S)	16
5.15	Örebro (T).....	17
5.16	Västmanland (U)	18
5.17	Dalarna (W).....	19
5.18	Gävleborg (X).....	19
5.19	Västernorrland (Y).....	19
5.20	Jämtland (Z).....	20
5.21	Västerbotten (AC).....	21
5.22	Norrbotten (BD).....	21
5.23	Projekt utan specifik regiontillhörighet	22
6	Uppdraget och redovisning av arbetet	22