

Thesis 358

Kartläggning och analys av närtrafiken i sex sydsvenska regioner

Evelina Glantz

Adam Hellgren

Trafik och Väg
Institutionen för Teknik och Samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Lunds Universitet



Copyright © Evelina Glantz, Adam Hellgren

LTH, Institutionen för Teknik och samhälle
CODEN: LUTVDG/(TVTT-5325)/1-66/2021
ISSN 1653-1922

Tryckt i Sverige av Media-Tryck, Lunds universitet
Lund 2021

Examensarbete
Thesis / Lunds Tekniska Högskola,
Institutionen för Teknik och samhälle,
Trafik och väg, 358

CODEN: LUTVDG/(TVTT-5325)/1-66/2021
ISSN 1653-1922

Authors: Evelina Glantz & Adam Hellgren
Title: Kartläggning och analys av närtrafiken i sex sydsvenska regioner
English title: Survey and analysis of DRT in six southern-swedish regions
Language: Svenska
Year: 2021
Keywords: jämförelse; intervjustudie; nyckeltal; samordning
Citation: Glantz, E & Hellgren, A. Lund, Lunds universitet, LTH, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg. 2021. Thesis. 358

Abstract

Demand responsive transport (DRT) occurs in different varieties and intends to respond to the low demand for public transport in rural areas, for example. In southern Sweden, regional public transport authorities work together in a network with the ambition to improve public transport within the regions. This applies not least to the regional DRT.

The aim of this study is to compile and analyze how the DRT is operated, used and coordinated with other types of traffic in the regions. Challenges and opportunities to develop the DRT are also to be identified. The conducted case study consists of data collection from variables that describes different aspects of DRT. Collected material from interviews with representatives from the different regions will be analyzed and evaluated.

The results indicate that differences can be identified among the regions in terms of how DRT is operated and utilized. The majority of the differences are identified in the terms and conditions of the DRT regarding who is granted to travel, how many trips one is allowed per week or month and when one is granted to travel. The study shows that the DRT in some regions seem to have a greater focus on the quality of the service where the aim is to provide a DRT with greater accessibility and standard, while some regions seem to have a greater focus on providing a more efficient DRT and only offer the most essential and thereby limiting the costs of the DRT.

In terms of how the regions coordinate their DRT with other types of traffic the results show that the majority of the regions does this in similar ways, where the regions try to combine trips between different kinds of traffic within the public transport in the regions. All of the regions express that operational issues creates a barrier to successfully coordinate between different kinds of traffic. Some regions also express institutional issues regarding regulations and policies as another possible barrier.

Trafik och väg
Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola, LTH
Lunds Universitet
Box 118, 221 00 LUND

Transport and Roads
Department of Technology and Society
Faculty of Engineering, LTH
Lund University
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Innehållsförteckning

Förord	1
Sammanfattning	3
Begreppslista	5
1 Inledning	7
1.1 Syfte och frågeställningar	10
1.2 Avgränsning	10
2 Metod	11
2.1 Litteraturstudie	12
2.2 Databesamling	12
3 Teori	15
3.1 Lösningar för närtrafik	15
3.1.1 Var resenärer kan resa	15
3.1.2 När resenärer kan resa	16
3.1.3 Servicestandard	17
3.2 Tidigare erfarenheter	18
3.3 Analytisk ansats	20
3.3.1 Utbudsvariabler	20
3.3.2 Nyckeltal	21
3.3.3 Intervjuguide	23
4 Resultat och analys	25
4.1 Utbud och användning	25
4.1.1 Utbudsvariabler	26
4.1.2 Nyckeltal för användning	37

4.2	Samordning	41
4.2.1	Blekinge	41
4.2.2	Halland	42
4.2.3	Jönköping	43
4.2.4	Kalmar	44
4.2.5	Kronoberg	45
4.2.6	Skåne	47
4.2.7	Analys och utvecklingspotential	48
5	Diskussion och slutsatser	50
5.1	Resultatdiskussion	50
5.2	Metoddiskussion	53
5.3	Fortsatta studier	54
5.4	Slutsatser	55
6	Referenser	57

Förord

Detta examensarbete utgör den avslutande examinerande delen i civilingenjörsutbildningen i Väg- och Vattenbyggnad på LTH. Vi har genomfört arbetet under hösten 2020 på uppdrag av ett nätverk av regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) i södra Sverige. RKM-nätverket sökte två examensarbetare som oss till att genomföra en kartläggning och analys av närtrafiken i de aktuella regionerna. Vi vill nu när arbetet är slutfört tacka de som gjort examensarbetet möjligt.

Stort tack till Fredrik, vår handledare på LTH och K2. Din handledning och ditt stöd har varit avgörande för genomförandet av examensarbetet.

Stort tack till Yvonne för stöd under examensarbetets uppstart och inledning. Vi vill även rikta ett stort tack till de sex nyckelpersoner som deltagit i de flesta delar av arbetet och tillhandahållit nödvändigt material till oss. Så, tack Anders, Caroline, Erik, Johan, Katharina och Magnus för att ni tagit er tid till att hjälpa och vägleda oss.

Slutligen vill vi tacka Hannes, Richard och Martin för en trevlig höst ihop och för många timmar av givande kortspel.

Evelina Glantz & Adam Hellgren

Lund, december 2020

Sammanfattning

Som ett komplement till den allmänna linjelagda kollektivtrafiken finns anropsstyrd kollektivtrafik, vilken kan förekomma i olika varianter och ämnar svara mot den låga efterfrågan på kollektiva resor som finns på exempelvis landsbygd. Närtrafik är en svensk benämning på de olika former av anropsstyrd kollektivtrafik som förekommer. I södra Sverige arbetar regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) i sex regioner (Jönköping, Kronoberg, Halland, Kalmar, Skåne och Blekinge) tillsammans i ett nätverk för att förbättra kollektivtrafiken inom och mellan regionerna. Detta gäller inte minst närtrafiken.

Syftet med detta examensarbete är att sammanställa och analysera hur den öppna närtrafiken bedrivs och används i regionerna vad gäller utbud, användning och samordning. Vidare identifieras utmaningar och möjligheter att utveckla närtrafiken i regionerna. Den fallstudie som genomfördes ska bidra till att uppfylla studiens syfte och den utgörs av datainsamling till utbudsvariabler, utvalda nyckeltal samt intervjumaterial från intervjuer med RKM-representanter.

Efter den kartläggning och analys som görs av insamlat material kan det konstateras att det föreligger en del skillnader mellan regionerna vad gäller utbud och användning av närtrafiken. De flesta skillnader finns i regionernas användarvillkor och hur generösa dessa villkor är med avseende på vem som får resa, hur mycket man får resa och när man får resa. Regionerna Kalmar och Blekinge verkar ha utbud och service mer i fokus, där tanken är att resenärer inom närtrafiken ska ha god tillgänglighet med bra servicestandard. Halland och Kronoberg tycks ha mer fokus på att effektivisera tjänsten och erbjuda det mest nödvändiga och därigenom begränsa kostnader.

Det har visat sig att regionerna samordnar sin närtrafik på ett likartat sätt, där de i största möjliga mån försöker kombinera resande mellan de olika trafikslagen inom kollektivtrafiken. Samtliga regioner uttrycker att det finns operativa hinder för samordning. Halland och Blekinge uttrycker även att det finns institutionella hinder vad gäller aktuella regelverk som eventuellt hindrar samordning. Trots diverse hinder verkar regionerna vara relativt nöjda med närtrafiken i den egna regionen.

Det kan konstateras att det är av stor vikt inför en jämförelse och analys mellan regioner likt i denna studie att data tas fram och redovisas på samma sätt med syftet att möjliggöra en rättvis jämförelse. Det upplevs inte vara någon större samstämmighet mellan regionerna vad gäller dokumentering och uppföljning av indata. Bättre uppföljning och dokumentering i större omfattning är önskvärt inför en studie likt denna, med syftet att få fullständiga data och på så vis kunna förbättra studiens kvalitet.

Begreppslista

Närtrafik	Anropsstyrd kollektivtrafik vilken är öppen för samtliga behöriga utifrån användarvillkor. Tillhör den allmänna kollektivtrafiken.
Särskild kollektivtrafik	Anropsstyrd kollektivtrafik vilken endast är tillgänglig för resenärer med särskilt intyg. Utgörs av färdtjänst- och sjukresor.
Kompletteringstrafik	En benämning på en trafikform som kompletterar den allmänna kollektivtrafiken i vissa regioner. Ett exempel på detta är linjetrafik som är anropsstyrd under vissa tider.
Serviceresor	Vissa regioners benämning på närtrafik och särskild kollektivtrafik.
Samordning	Kan ha två olika innebörder, dels samordning mellan närtrafik och särskild kollektivtrafik och dels anpassning av närtrafik till den linjelagda kollektivtrafiken.

1 Inledning

För tätbebyggda områden i samhället är kollektivtrafiken ofta en självklar tillgång. Utbudet av kollektivtrafik kan väntas bero av efterfrågan på kollektiva resor. Detta innebär att i tätbebyggda områden kan efterfrågan väntas vara stor. På landsbygd å andra sidan är efterfrågan på kollektiva resor ofta låg och den linjelagda kollektivtrafiken är inte lika självklar i dessa områden (Berg, J. & Ihlström, J., 2017; Urbanet Analyse, 2017). Idag har dock många av landets regioner, exempelvis Jönköping (Region Jönköpings län, 2020) och Halland (Region Halland, 2020), visioner om att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla, vilket ofta formuleras på olika sätt i regionernas respektive trafikförsörjningsprogram. Detta gäller inte minst geografisk tillgänglighet för de som bor på landsbygd. Som ett komplement till den linjelagda kollektivtrafiken finns anropsstyrd kollektivtrafik, vilken kan förekomma i olika varianter och ämnar svara mot den låga efterfrågan på kollektiva resor som finns på exempelvis landsbygd.

Närtrafik är en svensk benämning på de olika former av anropsstyrd kollektivtrafik som förekommer (Börjesson, 2003) och är också det begrepp som främst har användas i denna rapport för hänvisning till den öppna anropsstyrda kollektivtrafiken. För att åstadkomma framgångsrik implementering av närtrafik kan ett antal hinder identifieras med särskilt central betydelse. Mulley m.fl. (2012) menar att dessa barriärer bland annat berör institutionella, ekonomiska och operativa frågor.

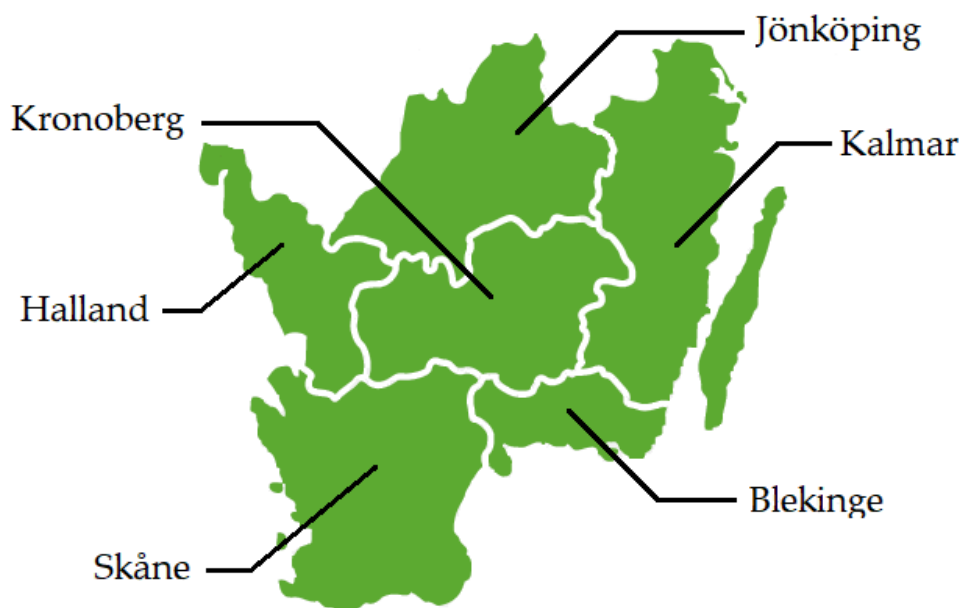
De institutionella frågorna handlar exempelvis om hur regelverken är utformade för hur trafiken ska bedrivas och användas och på vilka villkor samt omfattningen på utbudet. Det kan exempelvis vara svårt att veta vid vilka förutsättningar olika varianter av anropsstyrd trafik och regler för användning är lämpade (Börjesson & Westerlund, 2010).

De ekonomiska frågorna gäller finansiering av trafiken och intäkter från resor. Att producera närtrafik är kostsamt och ju fler och längre resor som görs desto högre blir kostnaderna för närtrafiken (Börjesson, 2003). Den servicestandard som erbjuds i närtrafiken är även av betydelse för kostnaden (Börjesson & Westerlund, 2010). Detta innebär att kostnaderna kan bli lägre om lägre servicestandard accepteras.

Vidare gäller de operativa frågorna exempelvis strategi för fordonsflottan och samordning mellan olika typer av trafik inom regionerna för närtrafikens räkning. Samordning mellan exempelvis öppen närtrafik och färdtjänst möjliggör ekonomisk besparing och samutnyttjande av resurser (Westerlund, 2016). Detta kräver dock planering mellan trafikslagen.

Samtliga tre block av barriärer kan alltså utgöra hinder för införande av närtrafik, men med rätt förutsättningar kan närtrafiken bli ett framgångsrikt komplement till den linjelagda kollektivtrafiken.

I södra Sverige arbetar regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) i sex regioner tillsammans i ett nätverk för att förbättra kollektivtrafiken inom och mellan regionerna. Detta gäller inte minst närtrafiken, där förhoppningen är att barriärer som de ovan nämnda inte ska utgöra hinder för implementering av närtrafik. Om barriärerna övervinns möjliggörs hållbar närtrafik i regionerna. RKM-nätverket i södra Sverige består av Region Jönköpings län, Region Kronoberg, Region Hallands län, Region Kalmar län, Region Skåne och Region Blekinge. Se figur 1 för kartöversikt över samtliga regioner.



Figur 1: Illustration över de regioner som studien baseras på.

RKM-nätverket består av tjänstemän inom verksamhetsområdet och har gemensamt uttryckt ett behov av att kunna jämföra och analysera hur närtrafik bedrivs och används i samtliga sex regioner, med syftet att kunna ta lärdom av varandra utifrån exempelvis institutionella, ekonomiska och operativa aspekter. Regionernas förutsättningar för att kunna tillhandahålla och driva närtrafik är dock olika, deras styrkor och svagheter skiljer sig åt mer eller mindre vad gäller exempelvis ekonomi, befolkningens mängd och efterfrågan på närtrafik. Detta får tas i beaktning inför en jämförelse lik den som efterfrågas mellan regionerna.

Geografiska och demografiska förutsättningar för respektive region ges i tabell 1 nedan, vilken syftar till att ge en grundläggande bakgrund av statistik till de regioner som studeras.

Tabell 1. Geografiska och demografiska uppgifter för respektive region (SCB, 2020).

Region	Kommuner (st)	Befolkning (invånare)	Yta (km ²)	Befolkningstäthet (invånare/km ²)
Blekinge	5	159 606	2 931	55
Halland	6	333 848	5 427	62
Jönköping	13	363 599	10 436	35
Kalmar	12	245 446	11 160	22
Kronoberg	8	201 469	8 423	24
Skåne	33	1 377 827	10 965	126

Utifrån tabell 1 kan det konstateras att Jönköping, Kalmar och Skåne är de största regionerna sett till yta och de har även störst antal kommuner. Blekinge och Halland är de till ytan minsta regionerna. Vidare säger statistiken från SCB att Jönköping, Kalmar och Kronoberg är de mest glesbefolkade regionerna, medan Skåne är det mest tätbefolkade följt av Blekinge och Halland.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med detta examensarbete är att sammanställa och analysera hur den öppna närtrafiken bedrivs och används i sex sydsvenska regioner. Vidare ska utmaningar och möjligheter att utveckla närtrafiken i regionerna identifieras. Målet är övergripande att ta fram kunskapsunderlag som vidare kan användas för att utveckla närtrafiken i Sydsverige framöver.

De två övergripande frågeställningar som kommer att besvaras i detta examensarbete är konkretiserade utifrån syfte och mål ovan och gäller följande:

- Hur bedrivs närtrafiken i regionerna vad gäller utbud och användning samt vilka intäkter och kostnader har regionerna inom ramen för närtrafik?
- Hur samordnas närtrafiken idag med annan trafik i regionerna och vilken utvecklingspotential finns för samordning?

Frågeställningarna ovan kommer att behandlas som forskningsfrågor vilka senare i rapporten fördjupas i den analytiska ansatsen och mynnar ut i mer specificerade frågor under respektive frågeställning.

1.2 Avgränsning

Avgränsningar som görs i arbetet är geografiska, innehållsmässiga och tidsmässiga. Den geografiska avgränsningen gäller förutsättningen om att arbetet endast rör de sex regionerna inom RKM-nätverket. Den innehållsmässiga avgränsningen görs genom tydligt formulerade frågeställningar. Insamlade data till den analytiska ansatsens olika delar syftar till att beskriva närtrafiken på sådant vis att frågeställningarna besvaras. Färdtjänst- och sjukresor ingår exempelvis i den anropsstyrda kollektivtrafiken, dock inte i den öppna. Dessa resor är dessutom inte en del av den allmänna kollektivtrafiken såsom den öppna anropsstyrda är, utan tillhör den särskilda kollektivtrafiken vilken inte är i fokus i denna studie. Studien beaktar heller inte aspekter såsom nöjdhet hos resenärer. Avgränsningen i tid görs då vissa data efterfrågas och insamlas endast för år 2019.

2 Metod

Denna metodbeskrivning ges för studiens två huvuddelar; litteraturstudie och fallstudie. Litteraturstudien utgörs av en kortare teorigenomgång som ämnar belysa tidigare lärdomar om närtrafik. Den utgör även grunden till bestämning av fallstudiens omfattning, det vill säga val av nyckeltal och de så kallade utbudsvariablerna, vilka beskrivning och jämförelse av närtrafiken i regionerna delvis baseras på. Tillvägagångssätt för litteraturstudien ges i nästkommande delavsnitt.

En fallstudie ämnar beskriva ett för arbetet intressant fenomen. För insamling av data i en fallstudie kan bland annat intervjuer och publikationer användas som källor (Yin, 2009), vilka vi i denna studie dels kommer att basera datainsamlingen på. För specifikt denna studie innebär fallstudien som metod att sex nuvarande fall studeras i enlighet med arbetets syfte om att studera den öppna närtrafiken i sex sydsvenska regioner.

Fallstudien utgörs av datainsamling för en kvalitativ del respektive en kvantitativ del. Avsikten är att resultat från de båda delarna ska komplettera varandra. Från den kvantitativa delen kan det formuleras allmänna statistiska slutsatser och den kvalitativa delen kan öppna upp för djupare förståelse för fenomenet (Björklund & Paulsson, 2003). Den kvantitativa delen av denna studie består alltså av inhämtade data till de utbudsvariabler och nyckeltal som använts för att studera utbud och användning av närtrafiken i regionerna. Intervjustudien, vilken utgör studiens kvalitativa del, tillhandahåller åsikter och erfarenheter från nyckelpersoner inom RKM-nätverket alternativt utsedda experter inom verksamhetsområdet.

Vid bedömning av kvalitén på studiens metod kan begrepp som validitet och reliabilitet användas. Vad gäller validitet så säger denna något om hur väl metoden mäter det den är avsedd att mäta och vad gäller reliabilitet så säger denna något om hur tillförlitlig och säker metoden är (Graziano & Raulin, 1989). Felkällor och andra osäkerheter förekommer i studien och påverkar dess kvalité mer eller mindre negativt. Det ges därför en metoddiskussion i avsnitt 5.2, där begreppen validitet och reliabilitet blir relevanta för att belysa sådant som har haft betydande påverkan på metod och resultat.

Resultat och analys presenteras tillsammans i rapporten och utgör studiens huvuddel. Resultaten presenteras delvis i form av tabeller med diverse kvantitativa och kvalitativa data, där avsikten är att möjliggöra en smidig jämförelse mellan regionerna. All den data som sammanställts skickades i förväg ut till RKM-nätverket för godkännande om att kunna utgöra resultat i studien. Efter godkännande från samtliga regioner fördes resultaten över till rapporten. Vidare gjordes analysen utifrån ett objektiva och opartiska perspektiv. Efterföljande diskussion baseras på resultat och analys och ämnar säkerställa att frågeställningarna blivit besvarade.

2.1 Litteraturstudie

Litteraturstudien ämnar belysa tidigare erfarenheter och lärdomar kring närtrafik utifrån ett bredare perspektiv, där hållbara såväl som icke-hållbara lösningar för närtrafik redogörs för. Litteratursökning gjordes bland publicerade vetenskapliga rapporter och artiklar. Sökningen gjordes främst i sökmotorerna Google och Google Scholar där sökord som ”närtrafik”, ”anropsstyrd trafik” och ”demand responsive transport” användes. Ett urval gjordes bland den litteratur som fanns baserat på dess relevans för rapportens syfte och fokus.

Litteraturstudien utgör grunden för val av nyckeltal och de så kallade utbudsvariablerna, vilka beskrivning av närtrafiken i regionerna samt resultat och analys kommer att baseras på. Utbudsvariabler benämner de olika parametrar som fastställer utsträckningen av närtrafiken i respektive region och därmed kartlägger utbudet. Exempel på dessa är användarvillkor, bokningsmetod, tillgänglighet och varianter av närtrafik.

2.2 Datainsamling

Den kvantitativa delen av datainsamlingen består av inhämtade data till de utbudsvariabler och nyckeltal som valts inför jämförelsen av närtrafik i regionerna och den kvalitativa delen utgörs av en intervjustudie. De kvalitativa och kvantitativa delarna av studien kommer att sammanställas och tillsammans utgöra studiens resultat. De resultat som tas fram för att kunna besvara frågeställningen om utbud och användning tas fram med både kvantitativa och kvalitativa data, medan resultat för frågeställningen om samordning endast tas fram med kvalitativa data.

De utbudsvariabler som valts ut till att utgöra en del av jämförelsen samt datan till dessa redovisas i tabeller i Resultat och Analys. Tabellerna presenterar en översiktlig kartläggning av regionernas utbud av närtrafik. Data till utbudsvariablerna inhämtades från regionernas respektive webbsidor och dokument såsom trafikförsörjningsprogram. Lista över förekommande källor från vilka data inhämtats till avsnittet om utbud och användning ges i tabell 2 nedan. Se fullständiga referenser i kapitel 6.

Tabell 2: Sammanställda referenser till utbudsvariablerna.

Region	Referenser ¹	
Referenstyp	Webbsidor och övriga dokument	Trafikförsörjningsprogram
Blekinge	Blekingetrafiken (2020)	
Halland	Hallandstrafiken (2020)	
Jönköping	Jönköpings länstrafik (2020)	
Kalmar	Kalmar länstrafik (2020)	Region Kalmar (2018)
Kronoberg	Länstrafiken Kronoberg (2020)	
Skåne	Skånetrafiken (2020a)	Region Skåne (2018)

¹⁾ Utöver tabellerande referenser sker även allmän mailkorrespondens under hösten 2020 med respektive medverkande intervjuperson enligt tabell 3.

Vid otillräcklig tillgång av kvantitativa data från dessa källor kompletterades de genom personlig kommunikation med regionernas representanter, vilka då utgör muntliga källor för datainsamling. De muntliga källorna är även intervjupersonerna, vilka presenteras i tabell 3.

När det gäller nyckeltalen valdes de ut för att möjliggöra en rättvis jämförelse mellan regionerna över ett helt kalenderår samt bidra till att besvara den frågeställning som formulerats vad gäller utbud och användning. Utvalda nyckeltal har bland annat tagits fram med hjälp av tidigare rapporter från exempelvis Trafikanalys. I Trafikanalys (2015) presenteras en jämförelse mellan regioner utifrån diverse nyckeltal, med trafik- och ekonomiuppgifter från respektive region som underlag. Ett av de nyckeltal som där används, kostnadstäckningsgrad, används även i denna studie för kommande jämförelse mellan de sex regionerna. Val av nyckeltal gjordes även med hjälp av Transit Cooperative Research Program (TCRP) (2009), där en utförlig genomgång ges av för ämnet relevanta nyckeltal såsom produktivitet och kostnadseffektivitet. Dessa nyckeltal redogörs för i avsnitt 3.3.2 Nyckeltal.

Underlag till nyckeltalen utgörs likt i Trafikanalys (2015) av trafik- och ekonomiuppgifter från respektive region. Insamling av detta underlag möjliggjordes genom direkt kontakt med representanter från regionerna. I de fall då regionerna inte kunde tillhandahålla efterfrågade data till underlag för nyckeltalen accepterades dataluckor, vilket även var fallet i Trafikanalys ovan nämnda rapport ”Kartläggning av anropsstyrd kollektivtrafik”.

För intervjustudien genomfördes intervjuer med utvalda representanter, antingen med tjänstemän från RKM-nätverket eller med andra utvalda experter från verksamhetsområdet med inblick i respektive regions närtrafik. Inför intervjuer skickades intervjuguide ut till samtliga medverkande intervjupersoner. Detta för att de medverkande ska ha möjlighet att förbereda sig på intervjun och själva ta fram relevant underlag för att kunna besvara de frågor som ställs i intervjuguiden, vilken utgörs av frågor av mer reflekterande karaktär och syftar till att ge kvalitativa svar. Intervjuguiden presenteras i avsnitt 3.3.3 och i tabell 3 nedan presenteras medverkande i intervjustudien samt vid vilka datum intervjuer hölls med respektive medverkande. Tidsåtgången för intervjuerna var ungefär 60 minuter och genomfördes digitalt.

Tabell 3: Medverkande intervjupersoner och datum för genomförande av intervjuer.

Medverkande	Organisation	Befattning	Intervjudatum
Magnus Forsberg	Region Blekinge	Strategisk planerare kollektivtrafik	21 oktober 2020
Caroline Andersson	Hallandstrafiken	Strateg Särskild Kollektivtrafik	6 oktober 2020
Erik Andersson	Region Jönköpings län	Kollektivtrafikstrateg	14 oktober 2020
Katharina Seijsing	Kalmar länstrafik	Basenhetschef Linjetrafik	19 oktober 2020
Johan Bring	Region Kronoberg	Kvalitetsutvecklare Serviceresor	13 oktober 2020
Anders Wretstrand	Skånetrafiken	Kollektivtrafikstrateg	7 oktober 2020

Samtliga intervjupersoner blev inför intervjun informerade om att den skulle spelas in. Det har även begärts godkännande från var och en av deltagarna om att sammanställt underlag från respektive intervju överensstämmer med det som sagts. Fullständig transkribering av intervjuerna har inte gjorts då detta inte bedömdes vara nödvändigt för sammanställning av resultaten. De resonemang och åsikter som i större utsträckning bedömts vara intressanta har transkriberats och bearbetats för att senare presenteras som en del av resultat och analys.

3 Teori

I detta avsnitt ges en översiktlig genomgång av förekommande lösningar för närtrafik, hur de fungerar samt dess olika styrkor och svagheter. Det redogörs även för tidigare erfarenheter av närtrafiksystem. Avslutningsvis presenteras utvalda utbudsvariabler, nyckeltal och intervjuguide vilka utgör studiens analytiska ansats.

3.1 Lösningar för närtrafik

Den anropsstyrda kollektivtrafiken förekommer som tidigare nämnt i olika varianter (Trafikanalys, 2015) och syftar främst till att möta landsbygdens låga efterfrågan på kollektiva resor. De olika varianterna är anpassade för olika användningsområden och kan precis som för den linjelagda kollektivtrafiken beskrivas utifrån parametrar som karaktäriserar dem såsom turtäthet och tillgänglighet. Enligt en rapport från Börjesson (2003) kan den anropsstyrda trafiken beskrivas utifrån parametrarna var, när och med vilken service resenärer kan resa. Dessa parametrar för klassificering kan i olika kombinationer användas för att beskriva samtliga förekommande varianter av närtrafik.

3.1.1 Var resenärer kan resa

Vad gäller grupperingen för **var** resenärer kan resa identifierar Börjesson fyra varianter; anropsstyrd linje, anropsstyrd avvikelse, anropsstyrd trafik med mötesplatser och anropsstyrd områdestrafik. Den anropsstyrda linjen är den form som delar flest likheter med den linjelagda kollektivtrafiken på så vis att den följer en bestämd linje och förhåller sig till bestämda hållplatser och tidtabell. Det som skiljer dem åt är att den anropsstyrda linjen endast trafikeras på begäran av behörig resenär. Lösningen möjliggör i förhållande till den linjelagda kollektivtrafiken mindre kostsamma resor utan större förändring för resenären vad gäller reseutbud. Den upprätthåller linjetrafik där linjetrafik annars inte kan motiveras på grund av låg efterfrågan (SLL, 2019).

Vidare kan anropsstyrd avvikelse på linje förekomma som ett alternativ till den anropsstyrda linjen. Avvikelsen innebär att det fordon som trafikerar den anropsstyrda linjen på begäran avviker från den fasta linjen för att hämta ytterligare resenärer på överenskommen plats inom området. Lösningen innebär mer effektiv användning av både fordon och förare i de fall då flera resor kan göras med samma fordon på ungefär samma

tid. Antalet avvikelser är dock begränsande för att den anropsstyrda lösningen ska vara effektiv och lönsam, där alltför många avvikelser riskerar att skapa både långa väntetider vid hållplats och restider i fordon för resenärer (Börjesson, 2003).

Anropsstyrd trafik med mötesplatser innebär att resenärer både hämtas och lämnas vid i förväg överenskomna mötesplatser. Denna lösning har inte som ovannämnda lösningar utgångspunkt i en fast linje, utan trafikerar endast mellan de mötesplatser vilka resenärer begärt att resa från eller till. Detta innebär att körväg varierar från gång till gång och att färre och mer effektiva resor kan göras, precis som för lösningen med den anropsstyrda linjen med avvikelser (Börjesson, 2003).

Den fjärde och sista varianten för var man kan resa är anropsstyrd områdestrafik. Denna avser trafikering utan varken fast linje eller hållplatser, där turerna istället på begäran av resenärer körs mellan två valfria platser. Tidsmässigt är flexibiliteten en nackdel då det kan innebära flera tidskrävande omvägar för att kunna köra flera resenärer i samma fordon. Denna variant förekommer inom färdtjänst- och sjukresor, vilka inte är en del av den öppna anropsstyrda kollektivtrafiken, men som närtrafiken ofta samordnas med. I övrigt kan områdestrafiken användas för att transportera resenärer till närmsta hållplats (Börjesson & Westerlund, 2010), där de sedan kan ta sig vidare med linjelagd trafik.

Currie & Fournier (2020) använder bland annat begreppen many-to-many och many-to-one/few, vilka anropsstyrd områdestrafik och anropsstyrd trafik med mötesplatser kan kopplas till. Begreppen beskriver närtrafikens utbud, där many-to-many representerar en mer komplex variant med generöst utbud som har stora likheter med vanlig taxitrafik och many-to-one/few representerar en enklare variant där utbudet är förhållandevis koncentrerat och restriktivt. Närtrafik med ett many-to-many-koncept erbjuder upphämtning och avlämning på mer eller mindre valfri plats, vilket alltså motsvarar det Börjesson (2003) benämner anropsstyrd områdestrafik. Many-to-one/few kan motsvaras av det Börjesson benämner anropsstyrd trafik med mötesplatser alternativt anropsstyrd områdestrafik med begränsning i antalet valbara målpunkter.

3.1.2 När resenärer kan resa

Vidare i orienteringen över förekommande varianter av närtrafik har lösningar för **när** resenärer kan resa identifierats av Börjesson (2003). Denna tidskaraktärisering kan indelas i fyra varianter; bestämd tid, tidsintervall, lång tid till nästa avgång med linjetrafik och valfri tid. ”Bestämd tid” för den anropsstyrda trafiken innebär att det enligt tidtabell finns bestämda tider för resenärerna att anpassa sig till. Tidtabeller ger tydlig information till resenärerna men tidsbestämmelser innebär även att utbudet begränsats. ”Tidsintervall” liknar bestämd tid på så vis att resor tidsmässigt begränsas, dock till fasta tidsintervall istället för fasta tider som för trafik enligt tidtabell. Denna lösning möjliggör samordning med andra resenärer i de fall då flera vill resa inom samma tidsintervall.

En tredje lösning finns för de fall då det är lång tid till nästa avgång med linjelagd kollektivtrafik. Denna innebär att om nästkommande avgång med linjetrafik sker tidsmässigt avlägset kan resenären bli behörig anropsstyrd trafik. Lösningen möjliggör samordning mellan linjetrafiken och den anropsstyrda trafiken men riskerar att bli kostsam. ”Valfri tid” innebär att den anropsstyrda trafiken kan begäras för alla tider och liknar därmed taxitrafik. Som för föregående lösning blir trafiken med denna tidsbestämmelse dyr, men innebär stor frihet i resandet för resenären.

3.1.3 Servicestandard

Avslutningsvis kan ett antal serviceparametrar användas för att ytterligare beskriva och karaktärisera den anropsstyrda trafiken. Förbeställningstid, när man kan boka, omvägsfaktor och vem som får resa är ett urval av parametrar som potentiellt kan påverka standarden på den anropsstyrda kollektivtrafiken som erbjuds (Börjesson & Westerlund, 2010). En kort beskrivning av ovan nämnda parametrar ges nedan.

- **Förbeställningstid** – Beställning av resa måste göras före en bestämd tid före avresa
- **När man kan boka** – Beställning av resa kan endast göras under vissa bestämda tider
- **Omvägsfaktor** – Den extra tid som en samordnad resa med flera resenärer tar i förhållande till en enskild resa
- **Vem får resa** – Endast behöriga resenärer erbjuds anropsstyrd trafik utifrån diverse eventuella användarvillkor

Vidare kan olika varianter av bokningsmetod förekomma. Sättet på vilken en resa bokas är i viss mån också en del av den service som erbjuds. I en fallstudie av Pettersson (2019) görs en jämförelse mellan system av närtrafik i ett internationellt perspektiv. I studien konstateras det att bland annat bokning via webbsida, mobilapp och samtal till beställningscentral är förekommande varianter av bokningsmetoder.

3.2 Tidigare erfarenheter

I en internationell sammanställning av Currie & Fournier (2020) har 114 olika närtrafiksystem mellan perioden 1970–2019 studerats med syfte att identifiera typiska framgångsfaktorer och fallgropar för närtrafik. Resultatet från sammanställningen påvisade att denna typ av trafikform inte tenderar att bli speciellt långvarig. Utredningen visade att 48% utav de studerade systemen inte längre är aktiva. Vidare visade resultatet från sammanställningen att hälften av all uppstartad närtrafik mellan 1970–2019 har avslutats inom en sju års period efter uppstart. Trots att artikeln redovisar mörka siffror ska det understrykas att det är högst troligt att det finns ett mörkertal i statistiken. Detta då Currie & Fournier (2020) upplevde det problematiskt att identifiera misslyckade försök av närtrafik medan det var enklare att tillhandahålla information om närtrafik som i viss mening hade klarat sig bättre.

Enoch m.fl (2004) genomförde en likartad sammanställning av närtrafik i storstadsområdet Manchester i Storbritannien där olika framgångsparametrar kunde identifieras, vilka bland annat var:

- **”Keep it simple”** – Allt för komplex närtrafikssystem bör undvikas då denna typ av närtrafikssystem har visat sig vara svår att hantera i praktiken.
- **Marknadsföring** – En tydlig marknadsföring av närtrafiken för att dess koncept ska framgå. Detta då det förekommer att resenären inte är införstådd i konceptet.
- **Prishöjning**– En prishöjning kan skapa möjlighet till utökad kvalitet på tjänsten.

Liknande resultat erhålls från Currie & Fournier (2020) som vid sammanställning av olika system har identifierat en tydlig trend att enklare upplägg av närtrafik (many-to-one/few) har haft större framgång än system som erbjuder ett mer generöst utbud (many-to-many). I de system där det har framgått hur närtrafik har bedrivits har det konstaterats att närtrafik med enklare upplägg i större utsträckning har klarat sig bättre. Currie & Fournier kunde totalt identifiera 38 sådana system. Resultatet indikerar på att system med ett mer restriktivt utbud har en större möjlighet till framgång. En sammanställning av resultatet från rapporten presenteras nedan i tabell 4.

Tabell 4: Sammanställning av internationella närtrafiksystem mellan 1970-2019 med olika utbud, där ”Active” representerar aktiva system och ”Inactive” representerar inaktiva system (Currie & Fournier 2020)

Operating Types	Active	Inactive	Total	% Active	% Inactive
<i>Route deviation</i>	4	7	11	36%	64%
<i>Many-to-One</i>	0	0	0	–	–
<i>Many-to-Few</i>	5	4	9	56%	44%
<i>Simplified operation (sum of above)</i>	9	11	20	45%	55%
<i>Many-to-Many</i>	5	13	18	28%	72%
Total	14	24	38	37%	63%

En förklaring till detta tros bland annat grunda sig i att närtrafik med ett större utbud leder till längre körningar och ökade restider som resulterar i högre kostnader. Vid vidare undersökning redogör Currie & Fournier (2020) för att närtrafik som kan bedrivas med en lägre kostnad visar en trend till framgång i större utsträckning än närtrafik som bedrivs med högre kostnader.

Från svenskt håll har likartade erfarenheter inom närtrafiken påträffats. Från det svenska projektet FINAL utfört av Ahlström m.fl. (2007) dras slutsatsen om att det är en stor utmaning att bedriva närtrafik då kostnaderna lätt stiger. Stora avstånd och låg befolkningstäthet tycks ligga till grund för detta. I tidigare satsningar där ett generöst utbud erbjudits har det genererats för mycket resande som i sin tur har lett till att närtrafiken inte har kunnat fortlöpa av ekonomiska skäl.

I en utredning från SLL (2017) har det identifierats bland svenska län att samordningen av anropsstyrd trafik kan ha en avgörande roll för att kunna tillhandahålla en kostnadseffektiv närtrafik, vilken beställningscentral och planeringssystem är verktyg för att verkställa. Vidare säger en studie från Deloitte (2013) bland annat att om ett planeringssystem hanterar alla uppdrag hos en ”trafikhuvudman” kan detta leda till lägre kostnader då det finns en potential i att tomkörningen mellan olika köruppdrag kan minskas.

Att närtrafik är en dyr trafikform att bedriva är en väldokumenterad erfarenhet och en konstaterad barriär för implementering av denna typ av verksamhet (Mulley m.fl, 2012). I förhållande till linjelagd trafik nyttjas närtrafik i syfte att bland annat erbjuda en tillgänglighet som den linjelagda trafiken inte kan tillgodose i områden med lågt resandeunderlag. Normalt sett har dessa trafikformer olika funktioner i samhället och därför kan det finnas anledning till att acceptera en högre kostnad för närtrafik (Pettersson, 2019).

Börjesson & Westerlund (2010) gjorde en jämförelse med internationell närtrafik där det konstaterades att svensk närtrafik är omfattande och modern. Vidare pekades bland annat Danmark ut att vara ett av de länder som har stor erfarenhet av att bedriva närtrafik. Vid en jämförelse av kostnader och effektivitet mellan Sveriges och Danmarks närtrafik identifierades skillnader. En skillnad var att Sverige har en generellt högre servicenivå än Danmark. Vidare lyfts det fram att det är av betydelse att dokumentation av närtrafik måste ske i större omfattning. Detta för att kunna få en bättre uppföljning och på sikt kunna utvärdera och utveckla närtrafiken ytterligare.

Det kan avslutningsvis konstateras att det är av central betydelse att kostnader inom närtrafiken begränsas i största möjliga mån och att utbudet av trafikformen inte är för generöst. Detta för att möjliggöra en mer hållbar närtrafik. Närtrafikens syfte om att erbjuda en grundläggande tillgänglighet på landsbygden ska dock ändå kunna uppnås. Med detta som bakgrund är det av intresse att studera aspekter såsom utbud, användning, kostnader och intäkter för närtrafiken i de sex regionerna. För detta ändamål har de tre delarna utbudsvariabler, nyckeltal och intervjustudie formulerats för den analytiska ansatsen, vilka på olika sätt ämnar kartlägga likheter och skillnader regionerna emellan vad gäller bland annat kostnader och utbud. De tre delarna presenteras mer ingående i kommande delavsnitt.

3.3 Analytisk ansats

De tre delar som utgör den analytiska ansatsen presenteras i detta avsnitt. Dessa är utbudsvariabler, nyckeltal och intervjuguide. Samtliga tre delar har betydelse för att de frågeställningar som formulerats i studien besvaras.

3.3.1 Utbudsvariabler

Utbudsvariablerna har som tidigare nämnts formulerats med syftet att kartlägga utbudet av närtrafiken i respektive region. De utbudsvariabler som data samlats in för är följande:

- Användarvillkor – vilket eller vilka villkor finns för att bli behörig?
- Beskrivning av närtrafiken – vilken eller vilka varianter av närtrafik erbjuds?
- Beställning av resa – hur beställer man en resa?
- Tillgänglighet – när kan man resa?
- Betalningsmetoder – hur betalar man för en resa?
- Taxa för resa – vad kostar en resa?

Resultatet av datainsamlingen till utbudsvariablerna ovan presenteras i sex separata sammanställda tabeller i delavsnitt 4.1.1 som en del av Resultat och Analys. En tabell ges för respektive utbudsvariabel. Tabellerna kompletteras med textmaterial från intervjuerna. De källor som använts för att ta fram data till utbudvariabler ges i tabell 2 under avsnitt 2.2 Datainsamling.

3.3.2 Nyckeltal

Den andra delen av den analytiska ansatsen utgörs av diverse nyckeltal. Nyckeltal används som ett verktyg för att exempelvis kunna jämföra, utvärdera och vidare kunna identifiera styrkor och svagheter. I Trafikanalys (2015) hämtas som tidigare nämnts indata och definitioner vilka bland annat ligger till grund för de nyckeltal som används i studien. Vidare används även indata och definitioner från TCRP (2009). De indata med tillhörande definition från båda källor som används i denna studie presenteras i tabell 5 nedan.

Tabell 5: Indata till nyckeltal

Indata till nyckeltal	Definition
Påstigningar/år	Totalt antal passagerare som reser med den öppna närtrafiken ¹
Beställningar/år	Totala antalet beställningar av resor med den öppna närtrafiken (En beställning per "sällskap") ¹
Fordonskilometer/år	Totalt antal kilometer som fordon körs i den öppna närtrafiken ²
Personkilometer/år	Totalt antal kilometer som passagerare körs i den öppna närtrafiken ²
Intäkter/år	Biljettintäkter för den öppna närtrafiken ¹
Kostnader/år	Kostnader för den öppna närtrafiken ¹

1) Trafikanalys (2015)

2) TCRP (2009)

I Trafikanalys (2015) redogörs även för nyckeltal där bland annat kostnadstäckningsgrad och en form av "produktivitet" studeras för samtliga regioners närtrafik.

Kostnadstäckningsgrad som nyckeltal ger en beskrivning av hur stor andel intäkterna utgör av den totala kostnaden. Ju högre kostnadstäckningsgrad desto mer ekonomiskt hållbart antas närtrafiksystemet vara. De uppgifter som krävs för beräkning av kostnadstäckningsgraden är alltså kostnader och intäkter av närtrafik enligt nedan:

$$\text{Kostnadstäckningsgrad} = \frac{\text{Totala intäkter}}{\text{Totala kostnader}}$$

Nyckeltalet **fordonskilometer per påstigningar** antas beskriva ”produktiviteten” hos ett närtrafiksystem, på så vis att det säger något om hur långa resor som totalt behöver göras i genomsnitt per påstigning. För beräkning av nyckeltalet krävs data för antal fordonskilometrar och antal påstigningar som görs inom närtrafiken enligt nedan:

$$"Produktivitet" = \frac{\text{Totalt antal fordonskilometer}}{\text{Totalt antal påstigningar}}$$

Vad gäller produktivitet generellt beskriver TCRP (2009) att för att bedriva en produktiv närtrafik är det av stor vikt att resor sker genom samtransport i största möjliga mån. Genom effektivt nyttjande av resurser kan en högre produktivitet erhållas. Nedan redogörs för olika parametrar som kan påverka produktivitet:

- **Stora serviceområden** – Stora serviceområden kan leda till längre resor och längre framkörningar, där framkörning avser körsträckan från ”bas” till resenärens upphämtningsplats.
- **Spridda resmönster** – Spridda resmönster kan försvåra schemaläggning av samtransport vid resa.
- **Serviceutbud** – Ett för generöst utbud kan leda till ett mer individbaserat fokus med ett koncept som liknar ”one-to-one” snarare än ”many-to-one”.

Vidare redogör TCRP (2009) för olika nyckeltal vilka beskriver närtrafiksystem ur olika perspektiv. De nyckeltal från TCRP som används i denna studie beskriver på två olika sätt kostnadseffektivitet hos närtrafiksystem. Det första nyckeltalet **kostnad per påstigningar** beskriver ett närtrafiksystems kostnadseffektivitet genom att kostnader och påstigningar för närtrafiken ställs i förhållande till varandra. Det beskriver alltså vilken den genomsnittliga kostnaden för en påstigning är. Nedan presenteras detta nyckeltal:

$$\text{Kostnadseffektivitet (I)} = \frac{\text{Total kostnad}}{\text{Totalt antal påstigningar}}$$

Det andra nyckeltalet som beskriver en kostnadseffektivitet är **kostnad per fordonskilometer**. Detta ställer kostnaden i förhållande till antalet fordonskilometer som produceras i närtrafiken. Nedan presenteras detta nyckeltal:

$$\text{Kostnadseffektivitet (II)} = \frac{\text{Total kostnad}}{\text{Totalt antal fordonskilometer}}$$

Notera att kostnadstäckningsgrad och de två varianterna av kostnadseffektivitet skiljer sig åt med avseende på vilka indata som nyckeltalen tar hänsyn till. Kostnadstäckningsgraden tar endast hänsyn till hur stora intäkter och kostnader verksamheten har och ger förhållandet mellan dessa, medan kostnadseffektiviteten mäts genom att kostnader ges för en enskild påstigning eller producerad fordonskilometer och därmed mäter dessa olika saker. I avsnittet för resultat och analys presenteras sammanställda resultat av nyckeltal och indata för dessa för samtliga regioners närtrafik.

3.3.3 Intervjuguide

Intervjustudien utgör den tredje och sista delen av den analytiska ansatsen. I den ställs frågor vilka har syftet att besvara de frågeställningar som denna studie baseras på genom att koppla till tidigare erfarenheter och åsikter kring närtrafik från intervjupersonerna. Kategoriseringen av frågorna är gjord baserat på vilken frågeställning de ämnar bidra till att besvara. Sammanställda resultat från intervjustudien, det vill säga åsikter och reflektioner från intervjupersonerna, presenteras under avsnitt 4 Resultat och Analys. Intervjuguiden i sin helhet presenteras nedan.

Utbud, användning och användarvillkor

1. Vilka olika typer av närtrafik används inom er region?
2. I vilken utsträckning används de olika varianterna av närtrafik?
3. I vilken utsträckning sker samtransport mellan resenärer inom närtrafik?
(samtransport = fler resenärer i samma fordon)
4. Hur arbetar ni för att utöka samtransport mellan resenärer inom närtrafiken?
5. Hur resonerar ni kring vilken variant av närtrafik som lämpar sig bäst för er region?
6. Varför ser dagens användarvillkor ut som de gör idag?
7. Vilka fördelar och nackdelar ser ni med användarvillkoren som de ser ut idag?

Intäkter och kostnader

1. Vad kostar det att bedriva närtrafiken i er region?
2. Hur fördelas kostnaderna på olika utgiftsområden?
(förelöner/fordonsflotta/beställningscentral/administration/bränsle m.m.)
3. Vilka utgiftsområden/poster är svårast att begränsa? Varför?
4. Har ni vidtagit åtgärder under den senaste tiden som har lett till lägre eller högre kostnader? Om ja, vilken typ av åtgärder?
5. Har ni vidtagit åtgärder under den senaste tiden som har lett till lägre eller högre intäkter? Om ja, vilken typ av åtgärder?
6. Vilka intäkter har ni? (biljettintäkter, annat?)
7. Hur stora är intäkterna?

Samordning mellan öppen närtrafik och annan trafik

1. Hur arbetar ni för att samordna öppen närtrafik och särskild kollektivtrafik?
2. Vilka hinder finns det för att samordna öppen närtrafik och särskild kollektivtrafik?
3. Vilka möjligheter finns det för att samordna öppen närtrafik och särskild kollektivtrafik?
4. Vilka åtgärder anser ni är viktigast på kort respektive lång sikt för att samordna öppen närtrafik och särskild kollektivtrafik?
5. Hur arbetar ni för att samordna öppen närtrafik och allmän linjelagd trafik?
6. Vilka hinder finns det för att samordna öppen närtrafik och allmän linjelagd trafik?
7. Vilka möjligheter finns det för att samordna öppen närtrafik och allmän linjelagd trafik?
8. Vilka åtgärder anser ni är viktigast på kort respektive lång sikt för att samordna öppen närtrafik och allmän linjelagd kollektivtrafik?

4 Resultat och analys

Detta avsnitt redogör för resultat och analys av bearbetade insamlade data för regionernas utbud, användning och samordning. Likheter och skillnader mellan regionerna samt eventuella utmaningar och möjligheter att utveckla närtrafiken i regionerna identifieras.

4.1 Utbud och användning

Närtrafiken i regionerna kartläggs i detta delavsnitt med avseende på utbud och användning, i enlighet med teorin vad gäller lösningar för närtrafik. Sammanställda kvantitativa data presenteras i tabeller vilka kompletteras med mer kvalitativa data i form av information från intervjuerna. Jämförelse görs mellan regionernas utbud och användning, vilken bland annat ska kunna ge en bild av hur generösa eller restriktiva utbuderna av närtrafik är i förhållande till varandra.

Det som presenteras under utbud och användning gäller generellt för samtliga kommuner i regionerna. Avvikelser kan förekomma där ett fåtal kommuner har annorlunda upplägg än regionen i fråga i stort. Dessa avvikelser presenteras inte.

4.1.1 Utbudsvariabler

Användarvillkor

I tabell 6 nedan presenteras respektive regions användarvillkor för att resenärer ska beviljas resa med närtrafiken.

Tabell 6: Sammanställning av regionernas olika användarvillkor. Se referenser i tabell 2.

Region	Användarvillkor
Blekinge	Resa får göras om start- eller målpunkt ligger minst 1 km från hållplats alternativt om hållplatsen ligger närmare än 1 kilometer men endast trafikerar av högst två dubbelturer mellan klockan 9–17. Finns ingen begränsning för maximalt antal tillåtna resor över en viss tid. Resenär behöver inte vara folkbokförd för att få resa.
Halland	Resa får göras om det är mer än 2 km till närmaste hållplats, räknat från folkbokförd adress. Resenärer har även rätt till närtrafik om hållplats finns inom 2 km där det inte går någon buss inom +/- 1 timme från önskad avresetid. Resenärer har rätt till 20 enkelresor per månad.
Jönköping	Resa får göras om det är mer än 1 km till närmaste hållplats, räknat från folkbokförd adress, eller om antal vardagsturer med ordinarie linjetrafik är 3 eller färre i en riktning. Max 6 enkelresor får göras per vecka. Resenär måste vara folkbokförd för att få resa.
Kalmar	Resa får göras om resenär bor inom något av de definierade upptagningsområdena vilka utformas i dialog med kommunerna vad gäller omfattning och möjliga målpunkter. Obegränsat antal resor får göras. Resenär behöver inte vara folkbokförd för att få resa.
Kronoberg	Resa får göras till hållplats för närtrafik om resenär bor längre än 1 km från en ordinarie hållplats inom 2 mils radie (fågelväg) från folkbokförd adress. Om resenärer bor mer än 2 mil (fågelväg) från närmsta hållplats för närtrafik får resa göras till närmsta hållplats för samhällsservice, detta oavsett hur långt det är till den hållplatsen. Max 4 enkelresor får göras per vecka. Resenär måste vara folkbokförd för att få resa. Resenär måste vara minst 12 år gammal, annars får resa endast göras i vuxet sällskap.
Skåne	Resa får göras om det är mer än 2 km till närmaste hållplats samt om resenären inte bor längs en vanlig busslinje. Max 10 enkelresor får göras per vecka. Resenär måste bo i Skåne för att få resa.

Det visar sig att majoriteten av regionerna har en gräns för hur många enkelresor som resenärer har rätt till under en bestämd tidsperiod, exempelvis per vecka eller månad. I Blekinge och Kalmar har resenärer möjlighet att resa obegränsat med närtrafiken. Detta pekar på att dessa regioner är mer generösa i detta avseende.

I region Halland har man valt att ha en gräns på 20 enkelresor per månad. Andersson, Hallandstrafiken förklarar att denna gräns har bestämts för att begränsa resandet och på så vis hålla nere kostnaden, vilken man i regionen vill ska ligga på en ”lagom” nivå. Kronoberg och Jönköping är ytterligare exempel på regioner som har färre antal tillåtna resor, dock över en vecka istället för en månad. Andersson, Region Jönköpings län förklarar att för Jönköpings del har man valt att ha ett mer restriktivt regelverk att utgå från vad gäller utbudet, för att sedan succesivt utöka utbudet om behov finns.

I regionerna Blekinge, Jönköping och Kronoberg beviljas resa med närtrafik under förutsättning att resenärens bostad finns på längre avstånd än en kilometer från närmsta busshållplats. I Skåne och Halland råder liknande men mer restriktiva avståndskrav där resenären beviljas närtrafik först om dess bostad finns på längre avstånd än två kilometer från närmsta busshållplats. Vad gäller användarvillkor i stort tror Wretstrand, Skånetrafiken att det med dagens användarvillkor finns individer som ”faller mellan stolarna”, där de egentligen är i behov av närtrafik men inte beviljas resa på grund av det geografiska avståndsvillkoret. Även Andersson, Hallandstrafiken upplever för Hallands del viss problematik vad gäller dagens användarvillkor. Hon menar att användarvillkoren för närtrafiken idag inte går i linje med det regionala trafikförsörjningsprogrammet och att de är otydliga och saknar förankring i styrdokument. Regionen vill kunna erbjuda ett tydligare utbud till sina resenärer.

Vad gäller Kronoberg finns det idag i regionen ett flertal variabler/krav som avgör om resenär är behörig att resa med närtrafiken, vilket delvis kan urskiljas i tabell 6 ovan. Bring, Region Kronoberg förklarar att villkoren överlag upplevs vara svåra att förklara för resenärerna och att det möjligtvis finns lite för många variabler för att enkelt kunna kommunicera till kund. Det förtydligas av Bring, Region Kronoberg att villkoren inte är konstruerade på detta sätt med avsikten att försöka få ett mindre resande med närtrafiken i regionen. Regionen vill se en ökning av användandet av närtrafiken och de ser för tillfället över hur närtrafiken kan förbättras. Bring, Region Kronoberg förklarar att man för detta ändamål har tittat på Kalmars upplägg av närtrafiken. Man funderar exempelvis på om närtrafiken borde vara öppen för alla och inte enbart de folkbokförda. Detta finns det inget beslut kring i dagsläget, men regionen har hört sig för hos politiker. De resonerar även kring att man skulle kunna slopa användarvillkoret om att resenärer får resa om de har en kilometers fågelväg till ordinarie hållplats. Med syftet att förenkla användarvillkoren för resenärer kan geografiska områden komma att tas fram, där resenärer som bor i dessa områden beviljas närtrafik till närliggande målpunkter för samhällsservice och hållplatser, för att sedan kunna resa vidare till annat samhälle. Detta skulle även innebära att målpunkterna blir färre än vad de är i dagsläget och endast i riktning mot servicesamhällen. Utbudet begränsas därmed. Beskrivning av den variant av områdestrafik som Kalmar har, med egendefinierade geografiska upptagningsområden istället för ”avståndsvillkor”, ges i resultatavsnittet Beskrivning av närtrafiken.

Likt i Kronoberg finns även i Halland och Jönköping krav på att resenärer måste vara folkbokförda i regionen för att få resa med närtrafiken, vilket gör den delvis exkluderande. Andersson, Region Jönköpings län menar att så som det ser ut i Jönköping idag så är det problematiskt för icke-folkbokförda att kunna ta sig med den allmänna kollektivtrafiken till exempelvis vänner eller familj som bor i områden där närtrafik annars beviljas. Idag kan alltså resor i närtrafiken endast ske på ”ett håll”.

Frågan om huruvida närtrafiken ska vara tillgänglig endast för de som bor på landsbygden och behöver göra de mest nödvändiga resorna eller för samtliga som önskar resa på landsbygden bedömer vi är av betydelse när närtrafikens syfte och omfattning ska definieras. Regionerna har mer eller mindre generösa användarvillkor och troligtvis är det så att mer generösa användarvillkor innebär ett förhållandevis större resande med närtrafiken i jämförelse med om villkoren är mer strikta. Om syftet är att erbjuda ett utbud som består av det mest grundläggande så är det alltså troligt att resandet och därigenom kostnader begränsas. Samtidigt blir då även tillgängligheten på landsbygden överlag begränsad och eventuellt otillräcklig i resenärens perspektiv. Det finns alltså en svårighet i att få en balans mellan ett generöst utbud och att begränsa resursåtgången inom närtrafiken. Detta bekräftas dessutom av det som tidigare behandlats i teorin om att de institutionella frågorna som berör just regelverk och användarvillkor är tydliga barriärer för att åstadkomma ekonomiskt hållbar närtrafik där utbudet samtidigt är tillfredställande för resenärer.

Beskrivning av närtrafiken

Regionernas varianter av närtrafik har definierats utifrån det som behandlats i teoriavsnittet vad gäller lösningar för närtrafik. I tabell 7 nedan ges de förekommande varianterna i respektive region.

Tabell 7: Sammanställning av regionernas varianter av närtrafik. Se referenser i tabell 2.

Region	Beskrivning av närtrafiken
Blekinge	<ul style="list-style-type: none">• Anropsstyrd områdestrafik med begränsning i utvalda målpunkter för samhällsservice. Samordnas med den särskilda kollektivtrafiken.
Halland	<ul style="list-style-type: none">• Anropsstyrd områdestrafik med begränsning i utvalda målpunkter. Resa kan göras från bostad till hållplats i ett närliggande samhälle. Samordnas med annan anropsstyrd trafik.
Jönköping	<ul style="list-style-type: none">• Anropsstyrd områdestrafik med begränsning i utvalda målpunkter, antingen för närmaste tätort inom aktuell kommun eller närmaste hållplats. Resa kan även i vissa fall göras över kommun- eller länsgräns. Samordnas med den särskilda kollektivtrafiken.
Kalmar	<ul style="list-style-type: none">• Anropsstyrd områdestrafik med begränsning i utvalda målpunkter. Styrts av tidtabeller och definierade upptagningsområden. Samordnas med annan anropsstyrd kollektivtrafik.• Anropsstyrd linje med avvikelser finns i Kalmar och Västervik, dock i tätort och inte på landsbygd. Styrts av tidtabeller och definierade upptagningsområden.
Kronoberg	<ul style="list-style-type: none">• Anropsstyrd områdestrafik med begränsning i utvalda målpunkter, antingen för närmaste hållplats för närtrafik eller närmaste hållplats för samhällsservice utifrån diverse resevillkor. Styrts av tidtabeller. Samordnas med den särskilda kollektivtrafiken.
Skåne	<ul style="list-style-type: none">• Anropsstyrd områdesindelad trafik med begränsning i utvalda målpunkter. Styrts av tidtabell. Samordnas med den särskilda kollektivtrafiken.

Det som sammanställts i tabellen ovan kan också beskrivas som vad regionerna anser ingår i deras definition av öppen närtrafik. I vissa regioner förekommer varianter av kompletterande linjetrafik, vilka är anropsstyrda. Dessa ingår dock inte i den öppna närtrafiken. I exempelvis Blekinge finns behovsstyrd kompletterande linjetrafik, vilken till utformning liknar anropsstyrd linje men där linjen endast under vissa tider är anropsstyrda. Linjen fungerar i övrigt som allmän linjelagd trafik. Även i Halland finns så kallad kompletteringstrafik, vilken också är anropsstyrd men som i regionen inte definieras som öppen närtrafik. Något som gäller för samtliga studerade regioner är att trafikering av närtrafiken är upphandlad.

Det kan utifrån tabell 7 ovan konstateras att samtliga regioner har anropsstyrd områdestrafik, dock med förekommande begränsningar främst vad gäller urval av möjliga målpunkter. Med målpunkter avses platsen till vilken resenären kan ta sig med närtrafiken. De utvalda målpunkterna utgörs i de flesta fall av närmaste hållplats från hemadress i närmaste kommunhuvudort eller närmaste hållplats för samhällsservice. Med begränsningar likt dessa kan regionernas variant av närtrafik även översättas till konceptet many-to-one/few snarare än many-to-many, vilket är i enlighet med tidigare nämnd teori från Currie & Fournier (2020). Teorin säger att ett koncept likt many-to-many är förhållandevis generöst och liknar taxiformen, medan many-to-one/few innebär ett mer koncentrerat och restriktivt koncept. Vid bedömning av vilket av de båda koncepten som är mest fördelaktigt har bland annat det ekonomiska perspektivet betydelse. Detta kopplas även direkt till vad som nämndes i föregående avsnitt om att regelverk och användarvillkor utgör en barriär. Resenärer får en bättre servicestandard med ett koncept likt many-to-many, men kostnaden för driften blir lägre om utbudet begränsas genom exempelvis begränsning i utvalda målpunkter. Begränsningen ökar även möjligheten till fler samordnade resor, då sannolikheten att resenärer väljer att åka till ungefär samma målpunkter ökar ju mer begränsade dessa är i antal och geografisk utbredning.

Det kan konstateras att det i Kalmar finns en särskild variant av närtrafiklösning. Det ingår två busslinjer i regionens närtrafik, vilka i enlighet med tidigare nämnd teori från Börjesson fungerar som anropstyrd linje med avvikelse. Dessa linjer finns i Kalmars tätort (linje 421) och i Västerviks tätort (linje 10) och är alltså inte en del av närtrafiken på landsbygden. Seijsing, Kalmar länstrafik menar att det endast är avvikelserna som är anropsstyrda men att linjerna i sin helhet ändå räknas som en del av närtrafiken i regionen. Dessa busslinjer kör alltid enligt tidtabell vare sig det finns passagerare ombord eller inte. Resenär som vill resa kan stå vid en hållplats utmed linjen, vinka till sig bussen vid vägen eller ringa en timme innan och begära en avvikelse till eller från mer eller mindre valfri plats inom definierat upptagningsområde ("ring-område") vid sidan av linjens färdväg, enligt karta och tidtabell för respektive linje.

Vad gäller områdestrafiken i Kalmar län så skiljer även denna sig åt från de i övriga regioner. Detta på så vis att Kalmar har egendefinierade geografiska upptagningsområden för resenärer att förhålla sig till istället för avståndsvillkor. Upptagningsområdena för områdestrafiken är definierade baserat på kommununderlag. Kalmar länstrafik vidareutvecklade närtrafiken från när den tidigare utgjorde kommunernas "kompletteringstrafik". Då såg utbudet väldigt annorlunda ut och var olika i alla kommuner. När regionen "fick ansvaret" för närtrafiken fastslogs ett likvärdigt utbud i hela länet. Seijsing, Kalmar länstrafik förklarar att de i vissa fall, där de exempelvis sett att kvällsturer har väldigt lågt resande, tagit bort ordinarie linjelagd kollektivtrafik och erbjuder nu istället anropsstyrd områdestrafik som de då endast har kostnader för när den används på begäran av resenär.

Seijsing, Kalmar länstrafik förklarar att en nackdel med upplägget i Kalmar kan vara gränsdragningarna för upptagningsområdena. Resor som görs kring "kanterna" av dessa gränsdragningar kan vara svåra att hantera, där förvirring riskerar att uppstå hos resenärer. Detta är dock inte alltför ofta ett problem då ganska få resor av detta slag görs i regionen överlag, menar Seijsing, Kalmar länstrafik. I Kalmar vill man vidare utöka utbudet av närtrafik i områden där man idag inte kan säkerställa ett tillräckligt utbud utifrån resandeunderlaget. En anledning till varför utbudet inte anses vara tillräckligt i vissa områden kan vara brist på fordonsresurser och effektiv utplacering av fordon i länet. Frågan om fordonsresurser och utplacering av dessa ges i ett senare avsnitt.

Vad gäller samordning med annan trafik kan det konstateras att samtliga regioner arbetar för att resor med närtrafiken ska samordnas med färdtjänst- och sjukresor, det vill säga särskild kollektivtrafik. Frågor som rör samordning tas upp närmare i avsnitt 4.2 Samordning.

Beställning av resa

I tabell 8 nedan presenteras tillvägagångssätt för hur resenär beställer resa med närtrafiken i respektive region.

Tabell 8: Sammanställning av hur beställning av resa görs i respektive region. Se referenser i tabell 2.

Region	Beställning av resa
Blekinge	Bokning sker hos beställningscentral via telefon. Öppet för bokning vardagar kl. 06–21 och helg kl. 08–21 Finns ingen angiven minsta tid före avresa som bokning måste göras.
Halland	Bokning sker hos beställningscentral via telefon minst 1 timme innan avresa. Öppet för bokning vardagar kl. 07-22 och helg kl. 08-22.
Jönköping	Bokning sker hos beställningscentral via telefon minst 2 timmar innan avresa. Öppet för bokning måndag-söndag kl. 07-23.
Kalmar	Bokning sker hos beställningscentral via telefon minst 2 timmar (för områdestrafik) innan avresa. För anropsstyrd linje med avvikelse gäller att resa måste bokas senast 1 timme innan önskad avresetid. Öppet för bokning vardagar kl. 07-18 och helg kl. 08-17.
Kronoberg	Bokning sker hos beställningscentral via telefon minst 3 timmar innan avresa. Öppet för bokning vardagar kl. 07-17 och helg kl. 08-17.
Skåne	Bokning sker hos beställningscentral via telefon minst 2 timmar innan avresa. Öppet för bokning dygnet runt.

Vad gäller beställning av resa är det inte mycket som skiljer sig mellan regionerna. Bokning av resa görs över telefon hos beställningscentral. Beställningscentralen i Skåne har öppet dygnet runt vilket möjliggör bokning av närtrafiksresa när resenär helst önskar. De övriga regionerna har olika varianter av öppettider för bokning vilka resenärer får förhålla sig till. Vidare driver samtliga regioner beställningscentralen i egen regi. Ett undantag för detta är Kungsbacka kommun i Halland, där man istället har tjänsten upphandlad.

Inför resa krävs det i de flesta regioner att resenärer har en framförhållning vad gäller bokning, vilket innebär att de behöver boka en viss tid i förväg för att få resa med närtrafiken vid den tid de önskar. Blekinge är i detta avseende den enda region som inte har formulerat någon senast-tid för bokning av resa. Detta går enligt Forsberg, Region Blekinge i linje med regionens mål om att så långt det går göra det möjligt för resenärer ute på landsbygd att resa när de önskar. Forsberg, Region Blekinge menar vidare att det som begränsar möjligheterna att även tillgodose resebehov med kort varsel är fordonskapaciteten, men att det samtidigt inte finns något som hindrar att resan kan läggas ut om det finns lediga fordon att nyttja. Det kan resoneras kring om detta tillvägagångssätt innebär att färre resor samplaneras. Det kan vara av betydelse att ha framförhållning i tid

för att kunna öppna upp möjligheter för att få fler samordnade resor. Det kan dock vara så att ökad samordning inte är något som prioriteras i förhållande till att kunna tillgodose resenärers resebehov och upprätthålla god servicestandard, vilket verkar vara fallet i Blekinge.

Tillgänglighet

I regionerna används olika upplägg för hur och när närtrafiken är tillgänglig för resenären. I tabell 9 nedan redogörs för hur tillgängligheten ser ut i respektive region.

Tabell 9: Sammanställning av närtrafikens ”öppettider”. Se referenser i tabell 2.

Region	Tillgänglighet
Blekinge	Närtrafiken kan nyttjas alla dagar mellan kl. 8-18.
Halland	Närtrafiken kan nyttjas helgfria vardagar kl. 8-17 (i Laholms kommun gäller kl. 8-22)
Jönköping	Vardagar kl. 9-13 och 17–22 samt lördagar, söndagar och helgdagar kl. 15-22.
Kalmar	Områdestrafik enligt tidtabell på off-peak-tider. De anropsstyrda linjerna körs också enligt tidtabell.
Kronoberg	På vardagsförmiddagar finns tre avgångar i vardera riktning enligt tidtabell (främst under off-peak-tider). På vardagseftermiddagar/kvällar samt lördagar finns två avgångar. Närtrafik erbjuds inte på söndagar.
Skåne	Områdestrafik enligt tidtabell (främst under off-peak-tider). Vissa turer ges endast vardagar, vissa även på helger. Kommuner kan köpa till turer utöver grundutbudet.

Resenärer i Blekinge, Halland och Jönköping kan begära att få resa med närtrafiken under valfri tid mellan olika klockslag när närtrafiken är ”öppen”, dvs tillgänglig. I dessa regioner erbjuds inte närtrafik under de flesta ”peak-timmar”. Detta tar bort pendlingsmöjligheter för de flesta resenärer som avser göra arbets- och skolresor och reducerar därmed resvolymen.

Halland erbjuder dock närtrafik under ett par ”peak-timmar” (vilket även gäller för Blekinge), vilket Andersson, Hallandstrafiken inte tycker är optimalt. Det upplevs att resandet inom särskild kollektivtrafik är som störst under morgontimmarna i Halland, vilket leder till att närtrafiksresenärer för närvarande hamnar i konflikt med resenärer inom den särskilda kollektivtrafiken. Detta då närtrafiksresor och resor inom särskild kollektivtrafik utförs med samma fordon. Närtrafiksresenärer vill kunna göra jobb- och skolresor under ”peak-timmarna” men detta menar Andersson, Hallandstrafiken inte är syftet med närtrafiken i Halland. Därför kommer Halland se över sitt utbud och eventuellt

strama åt detta genom att öppna tjänsten för närtrafiken senare på dygnet för att undvika vidare konflikter mellan närtrafiken och den särskilda kollektivtrafiken.

Kalmar, Kronoberg och Skåne har annat upplägg än ovan, där resenärer får förhålla sig till tabellstyrda avgångar för närtrafiken, men har liksom de övriga regionerna valt att inte erbjuda närtrafiksresor under de flesta "peak-timmar". För exempelvis Skåne förklarar Wretstrand, Skånetrafiken att närtrafiken inte får bli "för bra". Ökar tillgängligheten i tid och rum, samtidigt som biljettpriser hålls på låg nivå, ökar användningen troligen kraftigt och därmed även kostnaderna.

Det tycks vara fördelaktigt att erbjuda närtrafik nästan uteslutande på off-peak-tider med syftet att få ett bättre nyttjande av fordonsflottan. I bland annat Kalmar säger Seijsing, Kalmar länstrafik att närtrafik inte kan erbjudas på peak-tider under morgon och eftermiddag på grund av att efterfrågan på resa just då är för stor på grund av att samma fordon används till närtrafik och särskild kollektivtrafik. Däremot tror Seijsing, Kalmar länstrafik genom att styra närtrafiksresenärer till att resa utanför peak-tider kan meranvändandet öka och stilleståndstider minska för fordonsflottan då resandet sprids ut mer över hela trafikdygnet.

En "styrning" liksom ovan begränsar alltså förvisso närtrafikens tillgänglighet då närtrafiksresenärer inte tillåts resa under vissa tider. Å andra sidan kan detta leda till att fordonsflottan disponeras bättre vilket leder till att regionerna kan erbjuda resa i större utsträckning tack vare ett mer utspritt resande. Samtidigt kan också ett mer utspritt resande leda till att det blir svårare för regionerna att samplanera resor i tid och rum vilket kan innebära ökade kostnader för närtrafiken. Sammantaget måste regionerna göra en avvägning mellan tillgänglighet för resenärer och kostnader i förlängningen för närtrafiken. Knäckfrågan är om närtrafik ska erbjudas under "peak-tider" vilket talar för att fler resor kan samordnas och efterfrågan mötas men där det riskerar att bli fordonsbrist, eller ska närtrafiken ha ett mer reglerat upplägg där resandet sprids ut och fordonsflottan därigenom räcker till.

Betalningsmetoder

I tabell 10 nedan presenteras de olika sätt som resenärer kan betala för närtrafiksresa i respektive region.

Tabell 10: Sammanställning av regionernas betalningsmetoder. Se referenser i tabell 2.

Region	Betalningsmetoder
Blekinge	Betalning kan ske med app, swish eller med kontanter. Resenär kan åka vidare på en biljett.
Halland	Betalning sker med kontanter eller betalkort direkt till föraren. Om resenär ska byta till buss eller tåg måste ny biljett köpas. Periodbiljetter gäller inte i närtrafiken.
Jönköping	Betalning sker med kontanter och betalkort. Ungdomar och seniorer kan resa med ungdoms- och seniorskort.
Kalmar	Betalning sker i appen, med 30-dagarsbiljett, reskassa eller betalkort ombord. Betalningen kan inte ske med kontanter.
Kronoberg	Betalning sker med faktura, kontanter eller resekortet Period.
Skåne	Betalning kan ske med app, resekort, betalkort eller kontanter i butik. Betalning kan inte ske hos förare.

Utifrån tabell 10 ovan framgår att endast Kalmar, Kronoberg och Skåne erbjuder resenärer att kunna betala närtrafiksresa med någon form av resekort/pendelkort. De resterande regionerna Blekinge, Halland och Jönköping har valt att inte erbjuda denna typ av betalningsmetod. Forsberg, Region Blekinge förklarar att i Blekinge har man valt att inte erbjuda pendelkort då han menar att detta innebär att resorna rabatteras. Då denna typ av resor är dyra att utföra vill man inte att priset ska vara avgörande/drivande när resenärer väljer färdstätt.

I Jönköping erbjuder man istället för resekort/pendelkort ungdomar och seniorer att kunna resa med ungdoms- och seniorskort. Andersson, Region Jönköpings län säger att dessa ungdoms- och seniorskort har lett till att biljettintäkterna har minskat i regionen. I dagsläget så erbjuder endast Blekinge, Kalmar och Skåne möjligheten att köpa resa via rese-app.

Taxa för resa

I tabell 11 nedan redogörs för hur biljettpriserna ser ut i de olika regionerna. Priser som presenteras nedan utgår från respektive regions zontaxa för den ordinarie linjetrafiken.

Tabell 11: Sammanställning av taxa för resa för respektive region. Se referenser i tabell 2.

Region	Taxa för resa	Zontaxa ¹
Blekinge	Samma biljettpris som för vanliga zombaserade enkelbiljetter i linjetrafiken.	En zon: 25 kr Två zoner: 35 kr
Halland	Samma biljettpris som för vanliga zombaserade enkelbiljetter i linjetrafiken.	En zon: 27 kr Två zoner: 40 kr
Jönköping	Resenär betalar för två zoner, där biljettpris för en zon är samma som för en enkelbiljett i linjetrafiken.	En zon: 32 kr Två zoner: 64 kr
Kalmar	Samma biljettpriser som för vanliga zombaserade enkelbiljetter i linjetrafiken.	En zon: 30 kr Två zoner: 40 kr
Kronoberg	Samma biljettpriser som för vanliga zombaserade enkelbiljetter i linjetrafiken.	En zon: 30 kr Två zoner: 40 kr
Skåne	Samma biljettpriser som för vanliga zombaserade enkelbiljetter i linjetrafiken.	En zon ² : 27 kr Två zoner ² : 42 kr

¹) Avser ordinarie pris för enkelbiljett för vuxen i linjetrafik.

²) Medianbiljettpris för en och två zoner i Skånes linjetrafik.

Utifrån tabell 11 ovan framgår det är att samtliga regioner mer eller mindre har en likadan prissättning för dess närtrafik där prissättningen utgår från respektive regions zontaxa för allmän kollektivtrafik. I Jönköping har man däremot valt att debitera resenär två zoner oavsett om resan omfattar en eller två zoner. Det framgår att en enkelresa i Jönköpings närtrafik kostar 64 kr vilket innebär att Jönköping har det högsta biljettpriset av samtliga regioner. Detta säger att Jönköping i jämförelse med andra regioner genererar en större biljettintäkt per närtrafikresenär. I kommande avsnitt 4.1.2 redovisas samtliga nyckeltal där bland annat antalet resenärer och biljettintäkter för respektive region ingår.

4.1.2 Nyckeltal för användning

I detta avsnitt presenteras resultat från insamling av indata i form av trafik- och ekonomiuppgifter och nyckeltal i två separata tabeller. För flera av de indata till nyckeltal som tillhandahållits ges fotnoter med diverse kommentarer och anmärkningar. I de flesta fall gäller dessa brister i den specifika indatan, där förtydligande då ges kring vilken typ av brist det gäller. De flesta regioner har kunnat tillhandahålla siffror genom sitt planeringsverktyg vad gäller resestatistik, medan ekonomiuppgifter i större utsträckning har inhämtats på annat håll. I tabell 12 nedan ges indata till nyckeltal. Då Kalmars närtrafik utgörs av både anropstyrd områdestrafik och anropstyrd linjeavvikelse så har siffror för dessa presenterats separat.

Indata till nyckeltal

Tabell 12: Redovisning av diverse insamlade indata till nyckeltal för respektive region under 2019.

Region	Påstigningar	Påstig./ Bef. ⁸	Beställningar	Fordons- kilometer	Person- kilometer	Intäkter [kr]	Kostnader ⁷ [kr]
Blekinge	9 480	0,06	8 618 ²	138 670 ¹	152 537	37 272	1 938 925
Halland	2 500 ²	0,01	2 463	-	-	60 902	932 107
Jönköping	18 500	0,05	18 000 ²	366 461	-	1 089 650	5 820 079
Kalmar	69 600 ³	0,28	31 028 ³	-	668 721 ³	370 196 ³	9 612 893 ³
	21 800 ⁴	0,09	3 300 ⁴	-	-	273 257 ⁴	6 365 357 ⁴
Kronoberg	9 323	0,05	6 000 ²	124 649 ⁵	146 467	251 815	2 307 012
Skåne	14 273	0,01	13 738	225 558 ⁶	143 057	64 595	2 358 762

¹⁾ Tomkörning exkluderat.

²⁾ Uppskattad siffra framtagen i samråd med representant från aktuell region, där antalet påstigningar antagits vara lite större i förhållande till antalet beställningar.

³⁾ Anropsstyrd områdestrafik.

⁴⁾ Anropsstyrd linje med avvikelser.

⁵⁾ Kan inte ta fram för endast närtrafik, redovisad siffra representerar både närtrafik, färdtjänstresor och sjukresor.

⁶⁾ Redovisad siffra är en uppskattning.

⁷⁾ Kostnader avser endast trafikeringskostnader.

⁸⁾ Påstigningar per befolkningsmängd, dvs. antal påstigningar per invånare och år i regionerna.

Invånare/befolkningsmängd för respektive region redogörs för i Tabell 1. Detta visar på hur småskalig närtrafiken i de aktuella fallen.

Det kan konstateras ett par saker utifrån tabell 12 ovan. Vad gäller påstigningar och beställningar har data kunnat tillhandahållas för de flesta regionerna. Som även framgår i aktuella fotnoter så har det dock förekommit problem med att få fram exakta siffror för de bägge. Vissa regioner mäter endast det som i denna studie definierats som beställningar och vissa mäter endast det som definierats som påstigningar. För Halland, Kronoberg, Jönköping och Blekinge har data för åtminstone en av de bägge antagits i samråd med

representant från respektive region, som ett försök till att få fullständiga data för både beställningar och påstigningar inför sammanställning.

Halland verkar ha relativt få påstigningar/beställningar i förhållande till exempelvis Blekinge som annars är en betydligt mindre region än Halland sett till ytan. Kalmar har vidare flest påstigningar av samtliga regioner. Det är märkvärdigt hur pass många fler påstigningar Kalmar har i förhållande till regioner som exempelvis Skåne och Jönköping som i övrigt också är stora län i enlighet med de geografiska och demografiska uppgifter som redovisats i tabell 1 och som därför kunde antas ha fler påstigningar än redovisat.

Samma sak gäller vidare för fordonskilometer och personkilometer som för påstigningar och beställningar, där vissa regioner alltså mäter och endast kan tillhandahålla data för antingen fordonskilometer eller personkilometer. Något som kan konstateras vad gäller fordonskilometer är att Jönköping redovisar högst siffra, vilket skulle kunna bero på att regionen är relativt stor till ytan och får hantera längre köruppdrag. Detta resonemang kan även föras vad gäller Kalmars personkilometer, där de redovisar en förhållandevis hög siffra för områdestrafiken i regionen. Troligtvis ligger Kalmar läns yta till grund för detta, vilket även innebär att körsträckor blir längre.

Vad gäller kostnader så är det uteslutande trafikeringskostnader som presenteras som en del av resultatet, främst för att det har visat sig vara svårt för regionerna att ta fram data för andra kostnader än just trafikeringskostnader. Administrativa kostnader kommer främst från beställningscentral och här delar ofta flera "trafikslag" på dessa kostnader. Vidare upplevs det även svårt för regionerna att separera trafikeringskostnaderna och fördela dessa på exempelvis löner, bränsle m.m. Ett skäl till detta kan vara att trafikutförandet är på upphandling i samtliga regioner, vilket även konstaterades i avsnitt 4.1.1. Vi upplever det problematiskt att trafikeringskostnader inte kan delas upp. Det hade varit intressant att för exempelvis Kalmar, som enligt tabell 12 redovisar högst trafikeringskostnader både vad gäller områdestrafiken och den anropsstyrda linjetrafiken med avvikelser, få en indikation på vad som skiljer sig så avsevärt från andra regioners trafikeringskostnader.

Vidare kan det också utifrån tabell 12 konstateras att Jönköping har högst intäkter av samtliga regioner. Utifrån de intäkter och kostnader som redovisas för Halland så antas det att denna region hanterar ett mindre resande i jämförelse med de övriga regionerna. Detta speglas även i antalet påstigningar och beställningar vilka också är relativt låga för regionen i jämförelse med andra. Något som verkar osäkert är Skånes intäkter. I förhållande till exempelvis närtrafiken i Halland vilken antas vara i mindre skala så verkar det inte troligt att dessa två regioner har i princip lika stora intäkter. Detta med tanke på att Skåne har drygt 12 000 fler påstigningar än Halland.

Nyckeltal

I tabell 13 nedan ges de nyckeltal som indatan ovan ligger till grund för.

Tabell 13: Redovisning av nyckeltal för närtrafiken i regionerna under 2019.

Region	Fordonskilometer /påstigning [fkm/påstign.]	Kostnad/ Fordonskilometer [kr/fkm]	Kostnad/ Påstigning [kr/påstign.]	Kost.täckningsgrad [%]
Blekinge	14,6	14	205	2,0
Halland	-	-	373	6,5
Jönköping	19,8	16	315	18,7
Kalmar ¹	-	-	138	3,9
Kalmar ²	-	-	292	4,3
Kronoberg	13,4	19	247	10,9
Skåne	15,8	10	165	2,7

¹Nyckeltalen gäller för Kalmars anropsstyrda områdestrafik.

²Nyckeltalen gäller för Kalmars anropsstyrda linje med avvikelser.

Det kan konstateras att det finns dataluckor bland nyckeltalen i tabell 13. Halland och Kalmar har exempelvis inte kunnat ange fordonskilometer för sin närtrafik och därför kan inte de nyckeltal som baseras på denna indata tas fram för dessa två regioner. För övriga regioner framgår det från tabellen ovan att Kronoberg och Blekinge har den mest produktiva närtrafiken med avseende på nyckeltalet fordonskilometer per påstigning. Då Kronoberg inte har kunnat redovisa fordonskilometer för enbart närtrafiken utan även har inkluderat färdtjänst- och sjukresor så talar detta för att Kronoberg kan ha en ännu mer produktiv närtrafik. I Blekinge finns däremot en risk att produktiviteten presenterad i tabell 13 inte är helt representativ för regionen då indata för fordonskilometer för Blekinge inte tar hänsyn till tomkörning.

Vidare så tycks Jönköping vid jämförelse bedriva den minst produktiva av samtliga regioner. Enligt teori från TCRP har det konstaterats att stora serviceområden bland annat kan leda till en mindre produktiv närtrafik. Det är därför inte helt oförutsett att Jönköping har den minst produktiva närtrafiken utifrån detta nyckeltal då Jönköping är ett av de största länen till ytan vilket eventuellt innebär större avstånd och längre körupdrag. Liknande konstaterades även vid resonemang kring fordonskilometer ovan.

Utifrån nyckeltalet kostnad per påstigning som beskriver kostnadseffektiviteten visar det sig att Skånes och Kalmars områdestrafik är den mest kostnadseffektiva. Samtidigt så har Halland och Jönköping den minst kostnadseffektiva. Att Halland har den lägsta kostnadseffektiviteten bland regionerna verkar inte helt orimligt med tanke på att regionen har en hög trafikeringskostnad för en närtrafik med relativt få påstigningar.

Vidare kan det konstateras att Jönköping och Kronoberg har högst kostnadstäckningsgrad. Ett skäl till varför Jönköping har en hög kostnadstäckningsgrad kan vara att de som tidigare nämnt tar en i princip ”dubbel” taxa för närtrafiksresor. Detta är ett sannolikt skäl, då de samtidigt har en relativt hög kostnad i Jönköping i förhållande till i andra regioner. Det kan utifrån detta antas att en högre taxa för närtrafiken är effektivt för att få en mer ekonomiskt hållbar närtrafik.

Blekinge har den lägsta kostnadstäckningsgraden av samtliga regioner. De verkar också ha relativt höga kostnader i förhållande till andra regioner och till antal påstigningar. När det kommer till kostnader betonar dock Forsberg, Region Blekinge att de i regionen hellre talar om utförande, kvalitet och kundnöjdhet när det gäller närtrafiken. Detta då kostnaderna för närtrafiken bedöms vara så pass liten i förhållande till kostnaderna för den ordinarie kollektivtrafiken. Kostnaderna för närtrafiken bedöms alltså inte vara ett större problem. Regionen anser att lösningen ger god kvalitet till resenärer samtidigt som den är ekonomiskt fördelaktig och kostnaderna anses från politiskt håll vara skäliga för utbudet. Det kan dock vidare resoneras kring om det är ”lätt” för Blekinge att konstatera ovanstående då de har en relativt småskalig närtrafik i förhållande till vissa andra regioner. Exempelvis Skåne som har en annan skala på närtrafiken överlag skulle kanske inte kunna resonera på liknande sätt.

4.2 Samordning

I detta avsnitt redogörs för hur intervjupersonerna ser på samordning samt hinder och eventuell utvecklingspotential för samordning i respektive region. Baserat på underlag från intervjuerna och de frågor som ställts utifrån intervjuguiden ges resultat i form av en innehållsanalys. Resultat för samordningen följs av en analys vilken ges i ett avslutande delavsnitt.

4.2.1 Blekinge

Samordning mellan öppen närtrafik och färdtjänst- och sjukresor eftersträvas så långt det är möjligt i Blekinge. Regionen har som mål att öka samtransporterna med syftet att minska kostnader, men vill inte att kostnadsbesparingar ska ske på bekostnad av kvalitén på servicen. Forsberg, Region Blekinge förklarar att de exempelvis vill kunna bevilja individuella resor till de resenärer som önskar detta, bland annat inom sjukresor. Den eventuella samordningen får inte heller leda till för lång restid. Närtrafiken har idag 1,3 resenärer per tur, vilket innebär att i genomsnitt var tredje resa är samordnad. Det åligger beställningscentralen att få till samordningen och planeringssystemet PASS är ett verktyg för detta.

Ett eventuellt hinder för samordning menar Forsberg, Region Blekinge är just kundönskemålet om att få resa enskilt med särskilda skäl. Ett annat hinder kan vara att det finns regler för hur stor ”omvägen” får vara inom ramen för samordning. Om två resor samordnas så att två resenärer får resa tillsammans kan det innebära att resvägen ökar stort för en av resenärerna. Detta blir då ett hinder för samordning. Samtidigt är det en kvalitetssäkring gentemot resenärerna att resan inte blir för lång om resan istället genomförs enskilt.

Ytterligare ett hinder är att närtrafiksresor endast kan göras inom de tidsramarna som närtrafiken är tillgänglig, det vill säga under gällande ”öppettider” enligt tabell 9 i resultatavsnittet Tillgänglighet. Det är därmed endast då samordning kan ske mellan den öppna närtrafiken och färdtjänst- och sjukresor. Resonemang kring hur tillgänglighet och ”öppettider” ställs mot samordning ges i avsnitt 4.2.7.

Forsberg, Region Blekinge ser vidare inga kommande åtgärder på vare sig kort eller lång sikt för att utöka samordning mellan öppen närtrafik och särskild kollektivtrafik. En tanke är dock att samordningen skulle kunna utökas genom att kunder får acceptera förlängda restider, vilket innebär fler möjligheter till samordning. Detta finns det dock ingen politisk ambition kring idag.

Vad gäller samordning mellan öppen närtrafik och allmän linjelagd trafik i Blekinge idag är det så att närtrafiken kör resenärer till hållplatser för den allmänna linjelagda trafiken. Resenärer kan sedan ta sig från den aktuella hållplatsen till den valda målpunkten som finns i närområdet. Detta menar Forsberg, Region Blekinge sker där det finns bra möjligheter och passar i tid. Närtrafiksresor görs främst ute på landsbygd där det finns relativt lite ordinarie linjelagd trafik, vilket innebär att det finns relativt få tillfällen att kunna samordna närtrafik med ordinarie linjelagd trafik. Det kan också vara så att det inte finns någon större kostnadsvinst i att samordna detta om det är så att närtrafiksresenär och fordonet som denne rest med ändå ska åt samma håll efter närtrafiksresan.

Om det är så att man beställer en närtrafiksresa en tid på dagen då det inte finns någon anslutande ordinarie linjelagd buss så kör närtrafiken resenären till vald målpunkt. Om beställningscentralen ser att det finns en annan avgång i hyfsad närtid så ställs dock frågan till resenären om denne skulle kunna tänka sig att resa vid denna tid istället. Detta med syftet att anpassa resan till den andra avgången och därmed förbättra möjligheten till samordning mellan närtrafiken och den allmänna linjelagda trafiken. Detta skulle även till viss del kunna hålla nere trafikeringskostnader.

Forsberg, Region Blekinge resonerar kring att den generösa närtrafiken som erbjuds i Blekinge ger dem möjlighet att dra in delar av den ordinarie linjelagda trafiken och istället erbjuda närtrafik. Närtrafiken ses som en möjlighet och de kan tänka på det i planeringen av den ordinarie linjetrafiken. Blekinge har för övrigt inga planer på att införa åtgärder vare sig på kort eller lång sikt för att vidare utöka samordning mellan öppen närtrafik och allmän linjelagd kollektivtrafik.

4.2.2 Halland

I Halland samordnas närtrafiken med den särskilda kollektivtrafiken (förutom särskild skolskjuts). Andersson, Hallandstrafiken beskriver att samplanering sker på tre olika nivåer; Samåkning, Slinga och Singel. Samåkning är den "högsta formen" av samordning som innebär att minst två separata beställningar samkörs. Slinga betyder att samordning sker i den mening att resenärer hämtas och lämnas efter varandra utan att fordon behöver köra tillbaka till "hembasen" mellan uppdragen. Den lägsta nivån av samordning är singel som innebär att ingen samordning sker mellan resenärer vid resa. För oktober 2019 var samåkningsgraden 26% bland resor inom närtrafiken.

Vidare säger Andersson, Hallandstrafiken att närtrafiken också samordnas med allmän linjelagd kollektivtrafik. Resenärer erbjuds till största del resa till närmsta busshållplats för allmän linjelagd kollektivtrafik för att därefter fortsätta sin resa med den allmänna kollektivtrafiken.

Andersson, Hallandstrafiken förklarar att regionen idag inte arbetar aktivt med att utöka samordningen. Idag samplaneras närtrafiken i den utsträckning som planeringssystemet tillåter. Hon förklarar att dagens planeringssystem, PLANET har en spärr som bland annat säger hur lång tid en resenär maximalt får befinna sig i resande fordon. Om en resenärs faktiska restid blir dubbelt så lång i förhållande till den faktiska körtiden vid eventuell samordnad resa med annan resenär så planeras istället separata körningar då resenärer inte ska behöva sitta i ett fordon för lång tid. Vidare understryker hon att samordningen är viktig men att detta inte är det största fokuset. Det primära syftet med närtrafiken är att den ska erbjuda ett grundläggande reseutbud för alla invånare i Halland.

På längre sikt har Halland tankar om att se över utplaceringen av fordonsflottan i regionen. Detta i ett försök att minska framkörningstiderna till köruppdrag och uppnå en högre samordning. Halland ställs dock inför ett dilemma då närtrafikresenärer ofta befinner sig på landsbygden och resenärer inom serviceresor i större utsträckning befinner sig inne i de centrala delarna av regionen. Som det även har konstaterats i resultatavsnittet ”Tillgänglighet” så råder idag en konflikt mellan närtrafik och särskild kollektivtrafik i Halland och därför blir det en utmaning att ha en mer utspridd placering av fordon då dessa ska vara inom räckhåll för alla resenärer.

4.2.3 Jönköping

I Jönköping används planeringssystemet PASS som ett verktyg för att planera samordningen mellan närtrafiken och den särskilda kollektivtrafiken. Vidare förklarar Andersson, Region Jönköpings län att regionen försöker ”styra kunder mot samordning” genom att beställningscentralen ofta ställer en fråga till resenären om de är villiga att flytta på sin resa för att fler resor ska kunna samordnas. Idag samordnas ca 40% av alla serviceresor i regionen.

Andersson, Region Jönköpings län anser att regionen arbetar aktivt för att utöka samtransport genom att regionen har som krav att resa måste bokas minst två timmar i förväg. Däremot tror han att samordningen hade kunnat öka ytterligare. Ett sätt hade kunnat vara att styra resenärer till att ha en ännu större framförhållning inför resa med närtrafiken än de två timmar som gäller idag. Ett annat sätt hade varit att resenärer accepterar ökade restider och mer omvägar vid resa för att förenkla planeringen av resor för regionen. Knäckfrågan i detta är hur lång denna extra körning får lov att vara, tillägger Andersson.

Regionen anser att det finns en del hinder för att kunna samordna resor mellan närtrafiken och den särskilda kollektivtrafiken. Andersson, Region Jönköpings län förklarar att det finns resenärer med särskilda behov vilka måste tas i beaktning vid planeringen. Detta kan

handla om resenärer med krav om ensamåkning eller resenärer med funktionsvariationer vilket gör att det kan vara svårt att samordna resor. Vidare kan också tidsfönsterna för närtrafiken är tillgänglig för resa utgöra hinder för samordning mellan närtrafiken och den särskilda kollektivtrafiken då regionen nekar närtrafik under ”peak-timmar”.

Regionen har funderingar om att införa åtgärder för närtrafiken vilka hade lett till att resenärer i större utsträckning hade fått resa till busshållplatser i det allmänna kollektivtrafiknätet, likt matartrafik. Närtrafiken ska vara bättre integrerad med kollektivtrafiken på ett sådant sätt att resenär i allt större utsträckning kan transporteras med närtrafik till närmsta busshållplats för att fortsätta sin resa på det allmänna nätet. För att förbättra integreringen i detta avseende tror Andersson, Region Jönköpings län att de finns stor potential i att vidareutveckla beställningsverktygen för serviceresorna i regionen. Systemet för servicetrafiken ska ha en bättre koppling till linjetrafikens system för att förbättra samordningen. Detta görs inte i dagens system i Jönköping vilket innebär att det måste ske en manuell handpåläggning av operatör på beställningscentral. Det finns alltså ett behov av ett smartare system i regionen där denna samordning istället sker automatiserat.

Dock är det av betydelse att närtrafiken inte blir för ”stelbent” och därför fortsätter att erbjuda resmöjligheter till närmsta kommunhuvudort och serviceort. Andersson, Region Jönköpings län menar att endast erbjuda resa till närmsta busshållplats och alltid mata ut resenärer till det allmänna nätet kan innebära att resenärer vilka vill ta sig till närmsta serviceort får åka större omvägar. Vidare befarar man likt Forsberg, Region Blekinge att detta upplägg kan vara ineffektivt om resenär och fordonet som denne rest med ändå ska åt samma håll efter närtrafiksresa.

4.2.4 Kalmar

Kalmar samordnar närtrafik och serviceresor genom beställningscentral/samplanering med hjälp av planeringssystem WinHast. Om det finns en annan planerad serviceresor i samma område som man har för avsikt att resa från kan man få resa samordnat. Seijsing, Kalmar länstrafik förklarar att WinHast har använts för samordning i Kalmar sedan 90-talet. Det är ett eget utvecklat program som de även tillhandahåller till andra län i Sverige.

Beställningscentral tar som tidigare nämnt in beställning av resa och därefter klassificeras den efter vilken typ av resa (färdtjänst/sjukresa/närtrafiksresa) som resenären i fråga har rätt till. Man ser över om det finns möjlighet för resenärer som är beviljade färdtjänst att kunna åka med närtrafik istället (om det inte finns ett särskilt behov för särskild eller enskild transport). Detta med syftet att öka samtransporten.

Seijsing, Kalmar länstrafik menar att på beställningscentralen upplevs närtrafiksresorna ställa till det för planeringsarbetet på grund av att resorna kan bokas med relativt kort framförhållning, det vill säga med kort varsel. Detta leder ibland till att beställningscentralen får planera om. Från beställningscentralens sida finns därmed ett önskemål om utökad ”framförhållning” för närtrafiksresor för att underlätta planeringsarbetet, vilket är i linje med det som konstaterades i resultatavsnittet ”Beställning av resa” om att det kan vara av betydelse att ha framförhållning i tid för att kunna öppna upp möjligheter för att få fler samordnade resor. Vidare står planeringssystemet inför en större uppdatering i samband med det nya trafikavtalet i Kalmar. Den nya uppdateringen kommer se till att den ekonomiska dokumentationen blir bättre för alla körtyper inom serviceresor och att möjligheter till samordning därigenom blir bättre.

Vad gäller samordning mellan öppen närtrafik och den allmänna linjelagda trafiken så fungerar det idag så att närtrafiken tar resenärer till platser där de har möjlighet att kunna resa vidare med den allmänna linjelagda trafiken. Seijsing, Kalmar länstrafik menar att resenärer även kan resa med närtrafiken till platser dit den allmänna linjelagda trafiken inte kör. En tanke är att genom att utöka tider i tidtabeller så kan ”trafikdygnet” förlängas i hela länet vilket skulle möjliggöra utökad samordning mellan närtrafik och allmän linjelagd trafik. Vidare menar hon att det även är viktigt att se till att närtrafiken och allmän linjelagd kollektivtrafik ”hänger ihop” om det skulle vara så att den allmänna linjelagda trafiken planeras om och rekonstrueras. Dessutom måste det interna samspelet på beställningscentralen förbättras för framtida planering av den anropsstyrda kollektivtrafiken. Seijsing förklarar avslutningsvis att de kunder som har hittat närtrafiken verkar uppskatta den väldigt mycket, vilket borde innebära att utbudet upplevs generöst.

4.2.5 Kronoberg

Bring, Region Kronoberg förklarar att i Kronoberg försöker man samordna öppen närtrafik med särskild kollektivtrafik i så stor utsträckning som möjligt. I vilken utsträckning samtransporter sker inom närtrafik mäts dock inte i dagsläget. De är i startgroparna för att ta fram statistik för samordning av all sin trafik då de enligt Bring upplever att det skulle vara intressant att ta del av. Närtrafiken bygger dock på vissa specifika avgångstider för olika områden i olika kommuner, vilket innebär att de ofta kan samordna transporter.

För att öka samordningen generellt inom regionen försöker de få till att resenärer reser i stråk där det finns mycket annan trafik inom exempelvis färdtjänst- och sjukresor. Tidsmässigt sker avgångarna i närtrafiken då det förekommer mindre trafik inom färdtjänst- och sjukresor, vilket Bring, Region Kronoberg menar kan motverka möjligheter till samtransport. För närtrafiken håller de sig så gott det går till de bestämda avgångstiderna enligt tidtabell, men om de inte har något tillgängligt fordon för tillfället så

erbjuds resenären att resa vid en annan avgång istället. Detta med syftet att få in fler resenärer på den alternativa avgången och därmed öka samordningsgraden. Bring förklarar att de arbetar aktivt för att strama åt utbudet genom detta, för att just få en högre samordningsgrad. Det främsta hindret för att kunna samordna den öppna närtrafiken och den särskilda kollektivtrafiken menar Bring är regionens geografiska storlek i kombination med glesbefolkningen.

I regionen körs närtrafik såväl som övrig trafik inom serviceresor med minibussar och personbilar. Det körs alltså samma fordon för alla resor inom serviceresor med syftet att möjliggöra samordning. Beställningscentralens val av fordonstyp för en resa görs efter vilket behov som finns bland aktuella resenärer samt vilket typ av fordon som passar bäst tids- och planeringsmässigt. Kronobergs planeringssystem Alfa är en stor hjälp för planering av närtrafiken. Systemet ser var fordonen finns, vilka resor som redan finns inplanerade i regionen samt vilken kapacitet fordonen har.

Vad gäller samordning mellan öppen närtrafik och allmän linjelagd trafik har Kronoberg idag målpunkter för närtrafiken placerade på ett sådant sätt att det är möjligt att enkelt resa vidare med den allmänna linjelagda trafiken. Däremot är inte tidtabeller för närtrafiken och den linjelagda trafiken tidsmässigt samordnade, vilket kan innebära att resenären får vänta en längre tid med att fortsätta sin resa med den linjelagda trafiken. Detta är något som Kronoberg ska se över, då det bland annat har inkommit synpunkter från resenärer kring detta.

Ett identifierat hinder för samordning av öppen närtrafik och allmän linjelagd trafik är att efterfrågan på resor inom den linjelagda trafiken såväl som servicetrafiken främst finns under ”peak-timmar”. Det problematiska med att samordna dessa resor är då att det inom serviceresor kan bli fordonsbrist då ”alla vill resa samtidigt”. Bring, Region Kronoberg tror att det finns en potential i att ”förfina” närtrafikens utbud så att trafiken samordnas bättre med de resurser som är tillgängliga. Man kan exempelvis få ett större resande inom närtrafiken utanför ”peak-timmarna” när det finns fler tillgängliga resurser. Detta kopplas till vad som tidigare nämnts om tillgänglighet i resultatavsnittet ”Tillgänglighet”.

Det finns även tekniska hinder i form av att det används olika tekniska system inom serviceresor och inom den linjelagda trafiken. Detta innebär att de resenärer som reser med närtrafiken och den linjelagda trafiken måste köpa separata biljetter när de ska göra byten mellan dessa trafikslag, vilket kan leda till högre resekostnad för resenärerna. Det finns enligt Bring tankar på lång sikt att möjliggöra beställning av resa i exempelvis en applikation (för en hel resa).

4.2.6 Skåne

I Skåne hanteras planering av samtransport i kombination av planeringssystemet PASS och en manuell påläggning av operatör på beställningscentral. Systemet ger ett förslag på resa som sedan vidarebefordras till beställningsmottagare. Skåne arbetar aktivt med att öka samtransporten genom att begränsa utbudet genom att hänvisa resenärer till en tidtabell som på så sätt ökar möjligheten till samåkning i största möjliga mån.

Samtransporter mellan närtrafik och särskild kollektivtrafik kan ske i den mån det är möjligt. Med detta menar Wretstrand, Skånetrafiken att de som reser med särskild kollektivtrafik kan ha särskilda behov som kan innebära att resenärer kan behöva resa enskilt. Detta gör det svårare att få till en samordning mellan närtrafik och särskild kollektivtrafik då resenärers behov kan behövas tas i beaktning. Vidare säger Wretstrand, Skånetrafiken att det är en utmaning att få till en god samordning då få resor görs och därför utmanande att samordna i tid och rum.

Däremot är Wretstrand, Skånetrafiken hoppfull och tror att det finns stora möjligheter till ökad samordning för närtrafiken. Detta då dagens tillgängliga teknik, smarta telefoner och öppna data ger goda förutsättningar för nya idéer. Just nu pågår ett utvecklingsprojekt kallat Plusresa i regionen, där dagens planeringssystem ses över med avseende på hur det kan vidareutvecklas eller ersättas av ett nytt planeringssystem som öppnar upp möjligheter för utökad samordning mellan närtrafik och den övriga allmänna kollektivtrafiken. Förhoppningen är att man ska kunna planera resor mellan närtrafiken och den linjelagda kollektivtrafiken på ett mer effektivt sätt. Idag samordnas närtrafik och den linjelagda kollektivtrafiken på ett sådant sätt att närtrafikresenärer erbjuds ett utbud där målpunkterna är busshållplatser inom den linjelagda kollektivtrafiken. Från dessa busshållplatser kan resenär sedan fortsätta sin resa inom den allmänna linjelagda trafiken. Detta koncept liknar ”matartrafik”.

På kort sikt tror Wretstrand, Skånetrafiken att regionen måste våga pröva sig fram med nya idéer för att försöka hitta nya lösningar för att vidareutveckla närtrafiken. Vidare tillägger han vikten av att regionen då måste ha en tydlig plan för hur uppföljningar ska gå till för att kunna utvärdera olika projekt och satsningar. På längre sikt måste det bli enklare för resenärer att beställa resor inom närtrafiken. Idag måste de ringa in till beställningscentral och beställa resa vilket Wretstrand, Skånetrafiken anser är omständligt. Istället ska resenärer kunna boka en resa genom Skånetrafikens rese-app vilket kommer kunna öppna upp för nya möjligheter.

4.2.7 Analys och utvecklingspotential

Baserat på vad som sammanställts från intervjuerna avseende samordning kan det bekräftas att det finns hinder för samordning av närtrafik, vilket även går i linje med vad som tidigare konstaterats i det inledande avsnittet i rapporten. I detta avsnitt ges en genomgång av vad som generellt kan konstateras utifrån intervjuerna vad gäller upplevd problematik och eventuell utvecklingspotential för samordning. Det ges förslag på vad som skulle kunna öka samordningen i regionerna, baserat på både erfarenheter från intervjuerna och på vad exempelvis Enoch m.fl. säger om eventuella framgångsfaktorer enligt tidigare teoriavsnitt.

Det framgår att det för regionerna är mer eller mindre problematiskt att samordna resor i praktiken, både vad gäller samordning mellan närtrafiken och den särskilda kollektivtrafiken samt mellan närtrafiken och den allmänna linjelagda kollektivtrafiken. Denna problematik utgörs av institutionella och operativa hinder. Institutionella hinder berör det som bland annat konstaterats i Halland och Blekinge om att aktuella regelverk hindrar samordning av resor i de fall då eventuell samordning innebär större omvägar för någon av resenärerna. Vidare har det i Halland och Kronoberg konstaterats att fordonsbrist är ett problem vilket utgör ett operativt hinder. Det har även konstaterats bland regionerna att stora avstånd samt få och utspridda resor gör det svårt för samplaneringen vilket innebär att dessa också utgör operativa hinder för samordning.

Samtliga regioner eftersträvar generellt sett ökad samordning för närtrafiken, kanske främst då det på olika sätt möjliggör större ekonomisk besparing och bättre samutnyttjande av resurser. Från intervjuerna kan det konstateras att utbudet av närtrafiken behöver stramas åt för att regionerna ska kunna samordna trafiken mer. Ett exempel på åtstramning är att resenärer tvingas ha en större framförhållning inför beställning av resa än vad som generellt gäller idag i regionerna. Detta hade eventuellt inneburit smidigare planering och bättre möjligheter till att kombinera resor för utökad samordning. Ett annat exempel kan vara att resenärer får acceptera förlängda restider och att tidsfönstret för resor därigenom blir större och möjligheter till samordning utökas.

Som det tidigare har konstaterats i resultatavsnittet Tillgänglighet så har regionerna olika upplägg vad gäller när resenärer kan resa med närtrafiken. En förekommande variant var tidtabellsstyrd närtrafik. Denna typ av upplägg kan vara fördelaktig då resenärer styrs mot förbestämda avgångar vilket exempelvis ger beställningscentralen bättre förutsättningar att planera inför resa och på så vis möjliggöra fler samordnade resor både inom närtrafik och mellan närtrafik och särskild kollektivtrafik. Vidare skulle tabellstyrda avgångar även kunna möjliggöra för beställningscentral att i större utsträckning samordna närtrafiken med den allmänna linjelagda kollektivtrafiken.

Vad gäller samordning mellan närtrafik och den allmänna linjelagda kollektivtrafiken finns utvecklingspotential i att inom närtrafiken alltmer erbjuda resor till hållplatser för den allmänna linjelagda kollektivtrafiken (i den utsträckning det är möjligt) och mer likna konceptet matartrafik. För att samordningen ska fungera praktiskt är det av betydelse att trafikslagen är tidsmässigt synkroniserade för att resenärer inte ska bli stillastående vid aktuell busshållplats en längre tid vid byte mellan trafikslagen.

I Skåne är man igång med ett utvecklingsprojekt som till viss del påminner om matartrafik. Under våren 2021 kommer Skåne introducera Plusresa, med ambitionen om att stärka integreringen mellan närtrafiken och den allmänna linjelagda kollektivtrafiken. Genom att erbjuda ett flexibelt resande till/från hemadress till/från anslutningspunkter för den allmänna kollektivtrafiken och andra utvalda hållplatser i närområdet, ges resenärer inom närtrafiken ett bättre anpassat utbud. I Skåne är förhoppningen att Plusresa kommer leda till ett bättre resursutnyttjande av tillgängliga fordon (Skånetrafiken, 2020b).

5 Diskussion och slutsatser

Utifrån de två frågeställningar som formulerats i studien ges här en diskussion i kombination med de slutsatser som kan dras utifrån resultaten. Vi ger försök till att besvara frågeställningarna och koppla till de erfarenheter kring närtrafik som tagits upp tidigare i teoriavsnittet. Det kommer även utifrån resultaten som tagits fram ges möjliga förslag på förbättring, också dessa utifrån frågeställningarna.

5.1 Resultatdiskussion

Hur bedrivs närtrafiken i regionerna vad gäller utbud och användning samt vilka intäkter och kostnader har regionerna inom ramen för närtrafik?

En slutsats kan dras om att det inte föreligger särskilt stora skillnader mellan regionerna vad gäller utbud och användning för närtrafiken. Däremot kan det konstateras att det finns en del skillnader vad gäller regionernas användarvillkor och hur generösa dessa villkor är med avseende på vem som får resa, hur mycket man får resa och när man får resa. Vidare så har det visat sig att alla regioner har fastställt en taxa för närtrafiken på ungefär samma sätt, där biljettpriset är zonbaserat likt i linjetrafiken. Jönköping skiljer sig dock i detta avseende, där resenärer istället får betala taxa för två zoner vid resa, vilket alltså innebär att Jönköping har en ”dubbel” taxa.

Utifrån nyckeltalen framgår det att Jönköping har den högsta kostnadstäckningsgraden av samtliga regioner, där den dubbla taxan troligtvis har betydelse för detta resultat. En rekommendation skulle därför kunna vara att övriga regioner likt Jönköping inför en högre taxa, för att på så sätt kunna få högre intäkter och en större kostnadstäckningsgrad. En högre taxa kan också enligt Enoch m.fl. (2004) skapa möjligheter till att utöka kvalitén på tjänsten. Alternativt kan regioner få högre biljettintäkter genom att eliminera möjligheten för resenärer att köpa rabatterade biljetter med vissa resekort. En åtgärd likt denna kan däremot vara svår att motivera till resenärer då befintlig möjlighet till rabatterade resor tas bort vilket troligtvis inte uppskattas.

En annan slutsats som kan dras utifrån resultatet är att Jönköping även har den minst produktiva närtrafiken av regionerna samt att Kronoberg har den mest produktiva. Detta då nyckeltalen påvisar att Jönköpings närtrafik kör flest fordonskilometer per påstigning och att Kronoberg kör minst fordonskilometer per påstigning. En rekommendation för att minska fordonskilometrarna kan vara att regionerna i större utsträckning har en mer strategisk utplacerad fordonsflottan med syftet att minimera tomkörningen innan och efter genomförd resa. I tidigare rapporter från både Ahlström m.fl. (2007) och Currie & Fournier (2020) har det konstaterat att det finns en koppling mellan långa köruppdrag (stora avstånd) och höga kostnader inom närtrafiken. Minskad tomkörning kan därmed ge en mer produktiv närtrafik samtidigt som det även kan leda till en mindre kostsam närtrafik. Däremot finns det praktiska hinder som måste tas i beaktning inför eventuell strategisk utplacering av fordon. Detta rör exempelvis fordonsbrist.

Ytterligare en övergripande slutsats som dras utifrån resultaten är att regionernas system av närtrafik är relativt lika. Konceptet many-to-one/few eller områdestrafik med diverse begränsningar används i princip i samtliga regioner. Likt vad som konstaterades i resultatavsnittet om användarvillkor har dock regionerna lite olika syften med närtrafiken. Vissa regioner har utbud och service mer i fokus, där tanken är att resenärer inom närtrafiken ska ha god tillgänglighet med bra servicestandard. Vissa har mer fokus på att effektivisera tjänsten och erbjuda det mest nödvändiga och därigenom begränsa kostnader. Detta speglar sig exempelvis i vem som får resa, där vissa regioner erbjuder närtrafik till alla som vill resa och vissa erbjuder det endast till de som bor på landsbygden och behöver göra resa till samhällsservice. Regionerna ställs alltså inför att behöva göra en avvägning mellan ett mer eller mindre åtstramat utbud när närtrafikens syfte och omfattning ska definieras. Enligt vad som tidigare konstateras från Currie & Fournier (2020) så klarar sig mer restriktiva närtrafikssystem bättre ekonomiskt än mer generösa system. Dilemma kan dock uppstå om utbudet av närtrafiken blir allt för restriktivt, där det eventuellt mister sin funktion och inte längre är tillgängligt för de som bor och verkar på landsbygden.

Vidare antas det att de varianter som används är väl lämpade för landsbygdstrafik i regioner som bedriver närtrafik i mindre skala likt de studerade. Detta då det framgick i intervjuer och övrig mailkorrespondens med representanter från regionerna att de överlag är relativt nöjda med närtrafiken som den ser ut idag i respektive region och att behov inte finns i större utsträckning av att förändra närtrafiken i någon större omfattning.

Hur samordnas närtrafiken idag med annan trafik i regionerna och vilken utvecklingspotential finns för samordning?

Det har visat sig att de flesta regioner samordnar sin närtrafik med särskild kollektivtrafik och allmän linjelagd kollektivtrafik på ett likartat sätt, där de försöker kombinera resande mellan de olika trafikslagen så gott det går med hjälp av planeringssystem och beställningscentral. Det som skiljer regionerna åt med avseende på samordning tycks vara vilka hinder som finns i regionerna för att samordna resor. I resultatet framgår det att fordonsbrist, stora avstånd och att få resor genomförs är förekommande operativa hinder. Detta resultat styrker det Mulley m.fl. (2012) säger om hinder i tidigare avsnitt. Vidare framgår det även från resultaten att regelverken för närtrafik i regionerna kan utgöra ett institutionellt hinder, vilket också stryker det Mulley m.fl. (2012) säger om hinder. Regelverken kan vara utformade på ett sätt som hindrar samordning om det är så att det enligt regelverken inte får förekomma att resenärer reser för länge med för stora omvägar, som en konsekvens av samordning. Det kan dock ses som en form av kvalitetssäkring på servicen, att resenärer inte kan resa för länge eller med för stora omvägar i närtrafiken.

En rekommendation för att utöka samordning i regionerna kan vara att de inom närtrafiken har tidtabellstyrda avgångar där hållplatser utgörs av anslutningspunkter till den allmänna linjelagda kollektivtrafiken. En sådan åtgärd kan leda till ett bättre nyttjande av befintliga resurser och därigenom en mer hållbar närtrafik. Detta kan troligtvis även vara en åtgärd för att hålla nere kostnader och i övrigt effektivisera då fordon inom närtrafiken endast behöver vara tillgängliga under tabelltider och eventuellt kan nyttjas inom andra trafikslag på övriga tider. Som tidigare nämnt kan det här vara av intresse att betrakta Skånes kommande koncept Plusresa för inspiration.

5.2 Metoddiskussion

Denna studie har mer eller mindre präglats av diverse felkällor och osäkerheter vilka har haft betydande påverkan på kvalitén på studiens metod och resultat. Detta avsnitt ämnar belysa dessa felkällor och osäkerheter samt ge en diskussion kring den metod som studien baseras på.

Validiteten säger något om hur väl aktuell metod mäter det den är avsedd att mäta och vi anser att vald metod i denna studie är lämplig med avseende på studiens mål och syfte om att kartlägga och jämföra regionerna vad gäller närtrafik. Vad gäller intervjustudien så ger denna indata från pålitlig källa och kan troligtvis säkra kvaliteten på indata då representanter från regionerna, vilka också är intervjupersoner, förutsätts vara de främst sakkunniga från respektive region. Intervjuerna kan dock innebära vissa osäkerheter beroende på exempelvis att muntliga missförstånd förekommer och att frågor i intervjuguiden är svåra att besvara. En säkring i sammanhanget är att intervjupersonerna fick tid att förbereda sig inför intervjuerna, då intervjuguiden i god tid innan schemalagd tid för respektive intervju skickades ut till var och en. Vidare säger reliabilitet något om hur tillförlitlig metoden är, det vill säga kan studien genomföras av andra personer och generera i princip likadana resultat som de vi fått fram. Vi tror att reliabiliteten också är tillräcklig för att anse att metoden är lämplig för att kunna uppnå mål och syfte, under förutsättning att samma intervjupersoner deltar i intervjustudien alternativt annan person från samma verksamhet med samma sakkunnighet.

Det kan konstateras att det är av stor vikt inför en jämförelse och analys mellan olika regioner likt i denna studie att data tas fram och redovisas på samma sätt med syftet att möjliggöra en rättvis jämförelse. Detta hade gjort en undersökning lik denna mycket lättare att få bra resultat från. Det upplevs inte vara någon större samstämmighet mellan regionerna vad gäller dokumentering och uppföljning av indata. De mäter relativt olika variabler och uppgifter om den egna närtrafiken vilket för denna studie resulterar i bland annat ofullständig datainsamling för den indata som efterfrågas vilket till viss del påverkar kvalitén på studiens resultat negativt. Bättre uppföljning och dokumentering i större omfattning är önskvärt inför en studie likt denna. Detta går även i linje med vad Börjesson & Westerlund (2010) konstaterat, vilket tidigare togs upp i teoriavsnittet.

En osäkerhet som misstänks vara avgörande för våra resultat är de indata som avviker stort från andra regioners indata eller från den egna regionens ”mönster”. Detta är alltså indata som inte verkar stämma. Vi tror att ett skäl till varför vissa indata inte verkar helt rimliga är att närtrafik och särskild kollektivtrafik står starkt i förbindelse till varandra och att det av den anledningen varit svårt för de som tillhandahållit indatan att separera dessa med de verktyg som finns tillgängliga (exempelvis planeringssystem). Det har även framgått under

intervjuerna att det varit svårt att särredovisa uppgifter för närtrafiken (vilken egentligen tillhör den allmänna kollektivtrafiken) från den särskilda kollektivtrafiken (i många fall benämnd servicetrafik). Detta innebär att vissa data kan vara väldigt ungefärlig och även felaktig på så vis att den data som redovisats exempelvis gäller all eller flera delar av regionernas servicetrafik. För Kronoberg kunde det vad gäller exempelvis fordonskilometer endast redogöras för samtlig servicetrafik, dessvärre inte uppdelat på olika trafikslag. Denna typ av data blir därmed missvisande och försämrar delvis kvaliteten på resultatet av studien. Detta ska beaktas vid betraktelse av resultaten.

5.3 Fortsatta studier

Syftet med detta examensarbete har varit att sammanställa och jämföra hur den öppna närtrafiken bedrivs och används i regionerna, vilket resulterat i en slutsats om att regionerna upplever att det finns diverse hinder med att få till närtrafiken på ett bra sätt men att de trots detta ger en bild av att de är relativt nöjda med närtrafiken i den egna regionen. Utöver det som vi i denna studie kan konstatera så hade det kunnat göras vidare studier exempelvis på mer ingående delar av närtrafiken i regionerna på en mer detaljerad nivå. Detta då den övergripande variant av kartläggning och jämförelse som görs i denna studie endast verkar ”skrapa på ytan”, delvis med tanke på att de indata som tillhandahållits till viss del upplevs vara bristfällig eller otillräcklig. Ytterligare exempel på vad som kan behandlas i fortsatta studier ges nedan:

- Vem är resenären – vilken är åldersfördelningen bland resenärer?
- Teknikutvecklingen – finns det nya tekniska lösningar att implementera?
- Kartläggning och analys för både särskild kollektivtrafik och närtrafik.

Avslutningsvis kan det även föreslås att RKM-nätverket tillsammans genomför en variant av workshop för det fortsatta egna arbetet och diskussion kring utvecklingspotential för närtrafiken.

5.4 Slutsatser

De slutsatser som sammantaget kan konstateras från studiens resultat och diskussion är följande:

- De främsta likheterna mellan regionerna är de system/varianter av närtrafik som erbjuds, taxa för resa samt tillvägagångssätt för beställning av resa.
 - Samtliga regioner har anropsstyrd områdestrafik med begränsning i utvalda målpunkter. Endast Kalmar har utöver områdestrafiken även anropsstyrd linje med avvikelser.
 - Samtliga regioner har zonbaserad taxa. Jönköping är dock den enda regionen som har en ”dubbel” taxa.
 - I samtliga regioner går det endast att boka resa via telefon till beställningscentral.
- De främsta skillnaderna finns i användarvillkoren och hur generösa dessa är med avseende på vem som får resa, hur mycket man får resa och när man får resa.
 - I Blekinge och Kalmar behöver resenärer inte vara folkbokförda för att få resa, vilket de behöver vara i övriga regioner.
 - I Blekinge och Kalmar kan obegränsat antal resor göras över exempelvis en vecka eller en månad, medan det i övriga regioner finns ett bestämt maximalt antal resor som får göras.
 - I Kalmar, Kronoberg och Skåne är närtrafiken tidtabellsstyrd. I övriga regioner är närtrafiken tillgänglig under vissa tidsfönster på dygnet.
- Kalmar och Blekinge verkar ha utbud och service mer i fokus, där tanken är att resenärer inom närtrafiken ska ha god tillgänglighet med bra servicestandard. Halland och Kronoberg har mer fokus på att effektivisera tjänsten och erbjuda det mest nödvändiga och därigenom begränsa kostnader.
- Det har visat sig att regionerna samordnar sin närtrafik på ett likartat sätt, där de i största möjliga mån försöker kombinera resande mellan de olika trafikslagen inom kollektivtrafiken med hjälp av planeringssystem och beställningscentral. Samtliga regioner uttrycker att det finns operativa hinder för samordning. Halland och Blekinge uttrycker även att det finns institutionella hinder vad gäller aktuella regelverk som eventuellt hindrar samordning. Trots diverse hinder verkar regionerna vara relativt nöjda med närtrafiken i den egna regionen.

- För att utöka samordning i regionerna inom närtrafiken kan tidtabellstyrda avgångar nyttjas i högre grad där hållplatser utgörs av anslutningspunkter till den allmänna linjelagda kollektivtrafiken. En sådan åtgärd kan leda till ett bättre nyttjande av befintliga resurser och därigenom en mer hållbar närtrafik.
- Det upplevs inte vara någon större samstämmighet mellan regionerna vad gäller dokumentering och uppföljning av indata. Bättre uppföljning och dokumentering i större omfattning är önskvärt inför en studie likt denna, med syftet att få fullständiga data och på så vis kunna förbättra studiens kvalitet.

6 Referenser

Ahlström, P., Fredriksson, L., Quester, A., & Svanfelt, D., (2007). *Samordnad kollektivtrafik på landsbygd Del 2*. Trivector Traffic.

Berg, J & Ihlström, J (2017). *Kollektivtrafikens betydelse för mobilitet och vardagsaktiviteter hos hushåll på landsbygd: intervjustudie*. Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Blekingetrafiken (2020). Tillgänglig: <https://blekingetrafiken.se/reseinformation/oppennartrafik/> (2020-10-07)

Björklund, M och Paulsson, U (2003). Seminarieboken. 1 uppl. *Studentlitteratur AB*

Börjesson, M (2003). *Slutrapport för projekt GLITTER*. Transportidé.

Börjesson, M & Westerlund, Y (2010). *Utveckling av anropsstyrd trafik*. Vägverkets publikation 2010:7

Currie, G & Fournier, N (2020). Why most DRT/Micro-Transits fail – What the survivors tell us about progress. *Research in Transportation Economics* 83.

Deloitte (2013). *Trafikselskabernes varetagelse af offentlig befordring*. Köpenhamn: Deloitte.

Enoch, M., Potter, S., Parkhurst, G., & Smith, M. (2004). *INTERMODE: Innovations in demand responsive transport*. Department for Transport and Greater Manchester Passenger Transport Executive.

Graziano, A & Raulin, M (1989). *Research methods. A process of Inquiry*. Printer and binder: R.R Donnelly & Sons Company, New York

Hallandstrafiken (2020). Tillgänglig: <https://www.hallandstrafiken.se/sv/nartrafik/> (2020-10-06)

Jönköpings länstrafik (2020). Tillgänglig: <https://www.jlt.se/resande/nartrafik/> (2020-10-06)

Kalmar länstrafik (2020). Tillgänglig: <https://www.kalmarlanstrafik.se/reseinformation/nartrafik/> (2020-10-06).

Länstrafiken Kronoberg (2020). Tillgänglig: <https://www.lanstrafikenkron.se/sv/nartrafik> (2020-10-07)

Mulley, C., Nelson, J., Teal, R., Wright, S., & Daniels, R. (2012). Barriers to implementing flexible transport services: An international comparison of the experiences in Australia, Europe and USA. *Research in Transportation Business & Management*.

Pettersson, F (2019). An International Review of Experiences from On-demand Public Transport Services, K2 Working Paper 2019:5

Region Halland (2020). Trafikförsörjningsprogram 2020–2030 – Remissversion

Region Jönköpings län (2020). Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021–2035 för Jönköpings län – Remissversion januari 2020

Region Kalmar (2018). Trafikförsörjningsprogram Region Kalmar län, 2021–2029 - Remissversion

Region Skåne (2018). Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020–2030 – Remissversion

Statistiska Centralbyrån (2020). Tillgänglig: https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__BE__BE0101__BE0101C/BefArealTathetKon/ (2020-10-06)

Skånetrafiken (2020a). Tillgänglig: <https://www.skanetrafiken.se/sa-reser-du-med-oss/bratt-veta-infor-resan/nartrafik/> (2020-10-12)

Skånetrafiken (2020b). Tillgänglig: <https://www.skanetrafiken.se/aktuellt/plusresa/> (2020-12-21)

Stockholms Läns Landsting (2019). Information om införande av anropsstyrda trafiklösningar i E35-E85. Strategisk utveckling, Trafikförvaltningen.

Stockholms Läns Landsting (2017). Information om utredning av utvecklad landsbygdstrafik med anropsstyrd trafik. Strategisk utveckling, Trafikförvaltningen.

TCRP (2009). *Guidebook for Rural Demand-Response Transportation: Measuring, Assessing, and Improving Performance*. Washington, DC: The National Academies Press.

Trafikanalys (2015). *Kartläggning av anropsstyrd kollektivtrafik*. Stockholm: Trafikanalys.

Urbanet Analyse (2017). *Kollektivtrafik: Utmaningar, möjligheter och lösningar för tätorter*. K2 and Statens vegvesen, Lund.

Westerlund, Y (2016). Den globala utvecklingen av storskalig öppen och integrerad flextrafik. Trafikverkets publikation 2016:074.

Yin, R (2003). *Case Study Research, Design and Methods* 4. uppl. Sage