



DIN TUR

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten
i Västernorrlands län

Paxa i Västernorrland

**Slutsatser från pilotprojekt med
on demand som trafiklösning**

2025

Sofia Söderberg

2025-01-31

Rev: 2025-10-10

Paxa i Västernorrland

Slutsatser från pilotprojekt med on demand som trafiklösning

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress: Box
143
841 22 Ånge

Besöksadress: Vikto-
riagatan 16 872 35
Kramfors

Telefon:
0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

Innehåll

1.	Bakgrund	3
2.	Syfte, mål och förutsättningar	3
2.1.	Utgångspunkter och målsättningar för projektet	4
2.2.	Öppettider för Paxa	4
2.3.	Projektorganisation	4
3.	Projektens resultat och måluppfyllelse	5
3.1.	Paxa Sundsvall	5
3.1.1.	Mål 1. Fler kollektivtrafikresenärer	5
3.1.2.	Mål 2. Öka arbets- och skolresor med kollektivtrafiken.....	6
3.1.3.	Mål 3. Ökat fritidsresande med kollektivtrafik	7
3.2.	Paxa Sollefteå	7
3.2.1.	Mål 1. Fler kollektivtrafikresenärer	7
3.2.2.	Mål 2. Öka arbets- och fritidsresor med kollektivtrafiken.....	8
3.2.3.	Mål 3. Ökat fritidsresande med kollektivtrafiken	9
4.	Erfarenheter & observationer	10
4.1.	Tillförlitlighet & tillgänglighet.....	10
4.2.	Zonen och komplettering av befintlig trafik.....	10
5.	Slutsats.....	11

1. Bakgrund

Kollektivtrafikens utveckling och innovation grundar sig ofta i att det ska finnas ett stadigt befolkningsunderlag och ett attraktivt turutbud för att driva ett ökat hållbart resande. Få innovativa lösningar har testats i områden på orter som är glest befolkade och där befolkningen bor utspritt.

X-linjen i Säffle är ett exempel på en innovativ utveckling där nya tekniska lösningar har skapat förutsättningar för ökat resande i en mindre tätort. Vid en jämförelse kan ses att det finns likheter mellan Säffle och flertalet tätorter i Västernorrlands län. Västernorrland är också ett av de län i Sverige som har högst bilberoende och till följd även den lägsta marknadsandelen för kollektivtrafikresor.

Med inspiration från X-linjen ville Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland testa on demand som trafiklösning på ett urval platser med skilda förutsättningar. Vi ville undersöka om on demand-trafik kan få fler att välja att resa kollektivt såväl i ett glest befolkat område som i ett tätbefolkat område.

Därav startades två projekt i Västernorrland för att testa on demand som trafiklösning. Det första projektet utgick från Sundsvall där vi avgränsade en zon inom ett tätbefolkat område med koppling till befintlig stadstrafik. Det andra projekt avsåg Sollefteå där zonen fångar in hela tätorten. Satsningen går under namnet Paxa.

Paxa som trafiklösning innebär en flexibel och dynamisk busstrafik som körs utan tidtabell och bestämd linjesträckning. Tjänsten bokas av resenären genom en app och på bestämda öppettider. Tjänsten erbjuder en bättre tillgänglighet och flexibilitet än ordinarie bussutbud.

Projektet i Sundsvall är avslutat sedan 31 december 2024. Projektet i Sollefteå är förlängt och Paxa är sedan 14 januari 2025 en permanent del av kollektivtrafiken i kommunen.

Denna PM beskriver resultat och lärdomar från projekten fram till årsskiftet 2024/2025.

2. Syfte, mål och förutsättningar

Syftet med pilotprojektet är att testa en ny typ av trafik som utgår från kundens villkor och behov. Avsikten är att få fler att på ett flexibelt sätt vilja resa kollektivt och öka antalet arbets- och fritidsresor som görs med kollektivtrafik. Ambitionen är även att testa ny trafik inför kommande bussupphandling med trafikstart december 2027. Resultatet kommer att utgöra en viktig del i att bestämma vilket trafikutbud som kommer att finnas på landsbygden och i mindre tätorter i länet i framtiden.

2.1. Utgångspunkter och målsättningar för projektet

För Sundsvall har följande utgångspunkter identifierats.

- Linje 3 har en ineffektiv linjesträckning som inte är optimal för arbets- och fritidsresor för boende i Sidsjö och Mårtensro.
- Det saknas en god trafiklösning mellan Resecentrum Sundsvall C och hållplats Stenstan.
- Det finns en efterfrågan på kollektivtrafik till Sidsjön och Södra berget som idag är kommunens största fritidscentrum.

För Sollefteå har följande utgångspunkter identifierats.

- Stadstrafiken har ett lågt och ojämnt turutbud över dagen.
- Stadstrafiken är till stor del anpassad efter skolans öppettider.
- Resandet är lågt sett över hela trafikdygnet.

Mot bakgrund av detta har tre projektmål formulerats. Målen är gemensamma för Sundsvall och Sollefteå.

Mål 1: Fler kollektivtrafikresenärer.

Mål 2: Öka arbets- och skolresor med kollektivtrafiken.

Mål 3: Ökat fritidsresande med kollektivtrafiken.

Varje mål har indikatorer som har följts upp varje månad eller per kvartal. Vissa föreslagna indikatorer har inte varit möjliga att följa upp under projektiden på grund av tekniska förutsättningar.

2.2. Öppettider för Paxa

Paxa bokas av resenären under bestämda öppettider.

Öppettiderna för Paxa Sundsvall	
Måndag- fredag	kl. 06-21
Lördagar	kl. 10-18
Söndagar	kl. 10-16

Öppettiderna för Paxa Sollefteå	
Måndag- fredag	kl. 06-21
Lördagar	kl. 10-15 & 16.30-21
Söndagar	stängt

2.3. Projektorganisation

Kollektivtrafikmyndigheten har varit projektägare och ansvarat för arbetet. Arbetet med att utveckla tjänsten har skett i nära samarbete med tjänstepersoner på kollektivtrafikmyndigheten och Sundsvalls kommun respektive Sollefteå kommun samt med politiker, trafikföretag och systemleverantör (Via Mobility).

3. Projektens resultat och måluppfyllelse

I detta avsnitt beskrivs resultat av projektet och dess måluppfyllelse. I första delen beskrivs resultat för projektet i Sundsvall. I andra delen beskriv resultat som hittills kan fastställas i Sollefteå.

3.1. Paxa Sundsvall

3.1.1. Mål 1. Fler kollektivtrafikresenärer

Antalet kollektivtrafikresor har ökat under projektperioden. Bedömningen är därför att målet är uppfyllt. I området har totalt mer än 16 900 fler kollektivtrafikresor genomförts i jämförelse med samma period året innan. Resultatet visar också på att den ordinarie linjelagda trafiken i området har fått ett ökat resande i jämförelse med året innan. Detta kan ha som följd att paxa blivit inställd och att resenärer istället har blivit hänvisade till den linjelagda kollektivtrafiken. Paxa i Sundsvall har återkommande drabbats av inställd trafik till följd av problematik med fordonet samt brist på personal.

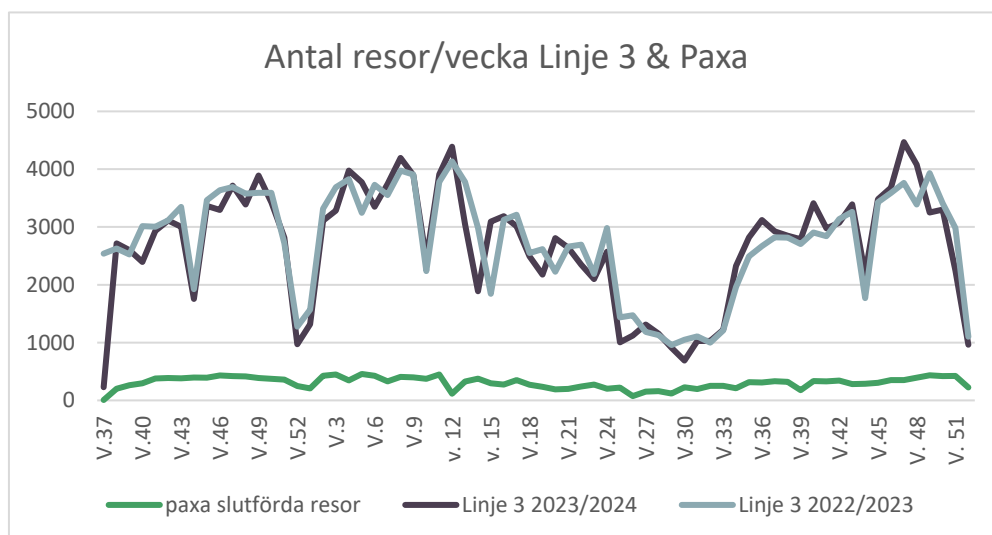


Bild 3. Statistik Paxa Sundsvall och södra delen av linje 3.

I vidare analys av antalet slutförda resor med Paxa kan vi se att resandet snabbt kom upp i nivåer där kapaciteten nådde sitt tak. I snitt har resandet varit runt 350–400 slutförda resor i veckan. Den genomsnittliga reslängden är 3,2 km och genomsnittlig reslängd ca 10 minuter. Den genomsnittliga väntetiden har varit 14 minuter. Samåkning innebär att om flera personer bokar en resa i samma riktning så åker de tillsammans och rutten anpassas efter resmålen. Samåkningsgraden har varit 49 procent. Majoriteten av bokningarna har genomförts i appen Paxa Din Tur och drygt 3 procent av alla bokningar har gjorts via Din Turs Kundcenter.

Överlag har kundnöjdheten varit bra under projektiden och 70 procent av resenärerna anser att Paxa konkurrerar med bilen, vilket en enkätundersökning visar.

3.1.2. Mål 2. Öka arbets- och skolresor med kollektivtrafiken

Detta mål har inte kunnat mätas i den utsträckning som önskats. Den samlade bedömningen är att målet är delvis uppfyllt.

Målpunkter för arbete och studiependling har inte varit tillfredställande utpekade i projektet, vilket gör att det är svårt att dra några närmare slutsatser kring reseanledningen. Huvuddelen av alla resor i Paxa Sundsvall har gjorts från Stenstan, Södra berget eller Sidsjön.

Majoriteten av alla Paxa-resor som genomförs görs i syfte att ta sig till skola eller arbete, vilket framgår av genomförda enkätundersökningar. De är ett resultat som är giltigt för båda projekten.

Statistik för resenärskategorier visar på att barn och vuxna var så kallade early adapters av tjänsten men under projektets gång har seniorer blivit den enskilt största resenärskategorin. Under perioden har Din Tur arbetat med att byta biljett- och betalsystem varför det troligtvis finns ett mörkertal vad gäller resenärskategorierna. I oktober 2024 körde Paxa med ett reservfordon som saknade biljettutrustning, varför statistik saknas.

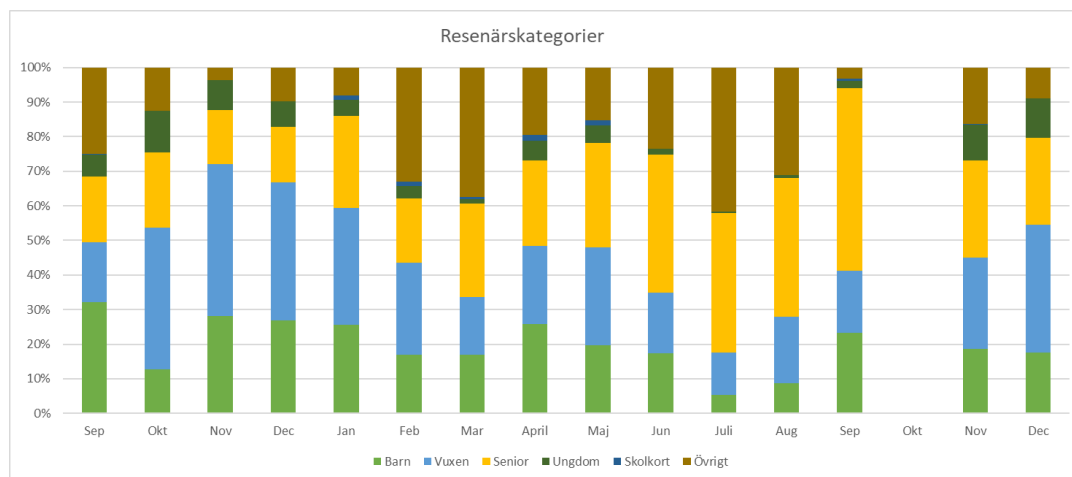


Bild 4. Resenärskategorier Paxa Sundsvall.

Förändringen av resenärskategorier i projektet över tid tros ha att göra med bristande tillförlitlighet på grund av inställd trafik samt tillgång till andra resealternativ i området, så som elsparkcyklar, övrig kollektivtrafik, cykel och promenadmöjligheter. Resultatet visar på att seniorer har hittat till tjänsten vilket varit ett positivt utfall.

3.1.3. Mål 3. Ökat fritidsresande med kollektivtrafik

Likt ovan mål har detta mål varit svårt att utvärdera. Ett sätt att urskilja resor som görs till och från fritidsaktiviteter är att avgöra hur många resor som gjordes med cykel och skidor. Detta krav på uppföljning har inte systemleverantören kunnat leverera. Dock visar resultaten från enkätundersökningarna att den näst största reseanledningen med Paxa är till och från fritidsaktiviteter. Utifrån detta bedöms målet vara uppfyllt.



Bild 5. Paxa-resenär med cykel.

3.2. Paxa Sollefteå

3.2.1. Mål 1. Fler kollektivtrafikresenärer

Bedömningen är att målet är uppfyllt. Trafiken i Sollefteå har sedan uppstart i januari 2024 haft en god trafikleverans. Vid enstaka tillfällen har trafiken stått på grund av yttre omständigheter så som väderstörningar. Kunderna upplevelse är att det är en tillförlitlig kollektivtrafiklösning. Resandet blev högt från start och vecka två i drift slutfördes 405 resor med Paxa. Sedan dess har resandet per vecka varit mellan 450–580 resor. Några enstaka tillfällen har antalet slutförda resor överstigit 600. Även i detta projekt såg vi tidigare än väntat en kapacitetsbrist med ett fordon.

Till skillnad mot Paxa Sundsvall ser vi i Sollefteå en markant minskning av resor i den linjelagda trafiken jämfört med året innan. Dock har det totala antalet kollektivtrafikresor ökat med 23 procent under 2024.

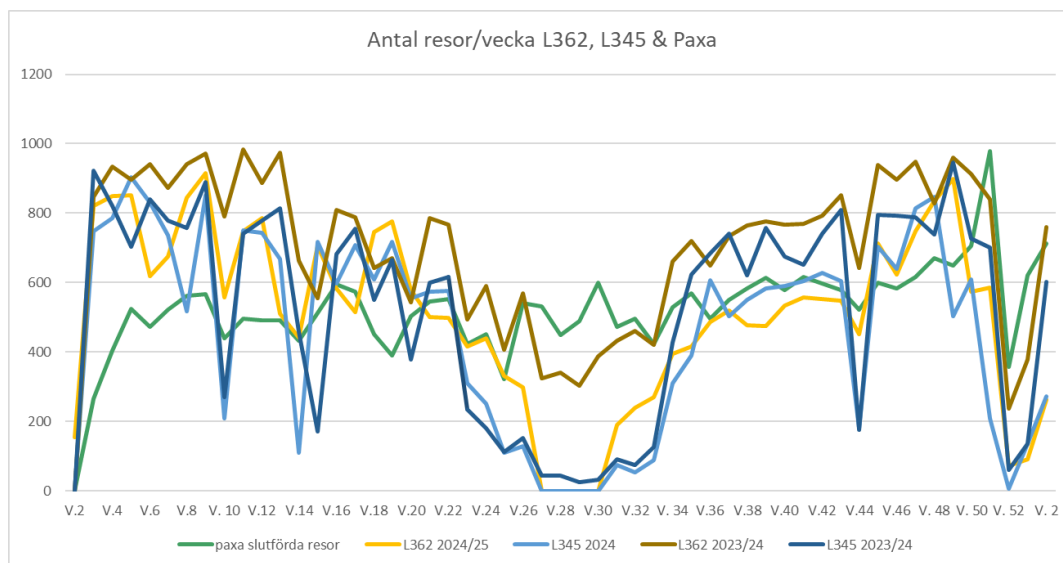


Bild 3. Resandestatistik Paxa Sollefteå, linje 362 & 345 2023/24 samt 2024/25.

Den genomsnittliga reslängden under 2024 var 7,3 minuter, genomsnittlig väntetid ca 16 minuter och genomsnittligt reseavstånd 3,5 km. Samåkningsgraden var totalt under året drygt 61 procent och även i Sollefteå görs 3 procent av alla bokningar via Din Tur Kundcenter.

3.2.2. Mål 2. Öka arbets- och fritidsresor med kollektivtrafiken

Detta mål har inte kunnat mätas i den utsträckning som önskats då målpunkter för arbete och studiependling inte har varit tillfredställande utpekat. Målet bedöms därmed vara delvis uppfyllt.

Resorna som görs med Paxa Sollefteå är koncentrerade till centrum. Dock kan vi se att många resor görs från sjukhuset men även skolor. Resanledningen har inte analyserats i den utsträckning som behövs för ett säkerställt resultat. Enkätundersökningar visar dock att majoriteten av Paxa-resorna görs med syfte att ta sig till skola eller arbete.

Resenärskategorierna barn, ungdomar och skolresor är tillsammans den enskilt största resenärskategorin. Därefter är vuxna den största resenärskategorin. På grund av byte av biljett- och betalsystem finns det ett mörkertal vad gäller resenärskategorierna då antalet genomförda resor i Paxa-systemet inte stämmer med antalet resor per resenärskategori.

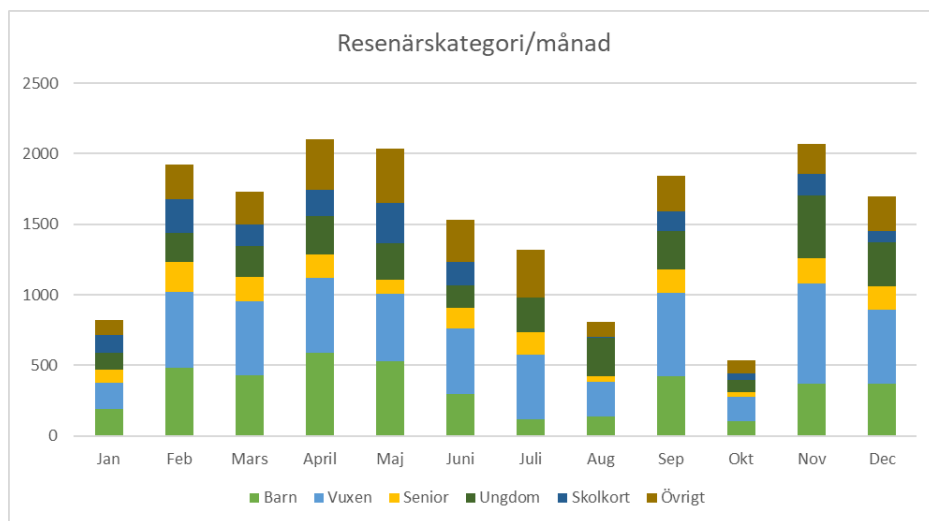


Bild 4. Resenärskategorier Paxa Sollefteå

3.2.3. Mål 3. Ökat fritidsresande med kollektivtrafiken

Även detta mål har varit svårt att utvärdera på ett tillfredsställande sätt. Ett sätt att urskilja resor som görs till och från fritidsaktiviteter är att avgöra hur många resor som gjordes med cykel och skidor. Detta krav på uppföljning har inte systemleverantören kunnat leverera. En annan indikator har varit att följa antalet ungdomsresor efter skoltid, detta har inte kunnat levererats från Din Tur på grund av byte av biljett- och betalsystem och därmed bristande datakvalitet. Dock visar resultaten från enkätundersökningarna att den näst största reseanledningen med Paxa är till och från fritidsaktiviteter. Utifrån detta beslutat bedöms målet vara uppfyllt.



Bild 6. Paxa-resenär med skidor.

4. Erfarenheter & observationer

4.1. Tillförlitlighet & tillgänglighet

Både i Sollefteå och Sundsvall bokades resor i förväg som egentligen kan vara on demand resor. Analyser av statistiken visade att förbokningar gjordes inom tidsramen för vad som kan klassas som on demand, det vill säga vanligtvis 30 minuter innan önskad avresa. Detta kunde härledas till ett resebeteende där kunden är van att resa med kollektivtrafiken utifrån vetskap om när bussen avgår samt vilken tid den beräknas vara framme. I kommentarer från kunder framgick att det är ett resebeteende som präglas av behovet av att resenärerna vill kunna förboka. I ett resenärsperspektiv är tjänsten bra men om det finns en tid att passa är det inte ett helt tillförlitligt sätt att resa.

Paxa har visat sig vara en känslig tjänst för påverkan av inställd trafik. Den bristande tillförlitlighet som fordonsbrist innebär i kombination med kapacitetsbrist i systemet har påverkat målet om fler arbetspendlare i kollektivtrafiken. Paxa Sundsvall har kantats av inställd trafik vid flertalet tillfällen. Trafikbolaget har också under vissa perioder varit tvungna att köra med ett reservfordon som inte har haft den utformning som Paxa-trafiken är avsedd att ha. Resultatet av detta har varit att resenärerna inte alltid har varit införstådda med att trafiken rullar då fordonet inte har varit den reklampelare som önskats. Paxa Sollefteå har endast ställts in vid något enstaka tillfälle på grund av yttre omständigheter. Tillförlitligheten för tjänsten har därmed varit bättre ur ett kundperspektiv.

Båda zonerna har trafikerats med ett fordon vardera under projektiden. Tidigt i båda projekten nåddes systemet maxtak för kapacitet för ett fordon. Utifrån detta togs beslut om att ta bort möjligheten till förbokning av resor. Systemets algoritm möjliggör en effektivare trafik med två fordon. Möjligtvis hade detta förbättrat resultatet av projektet då fler hade fått ett resandalternativ då förbokningen togs bort. Samt att Paxa Sundsvall hade haft ett reservfordon vid behov. Detta måste dock ställas mot kostnadstäckningen av projektet. Utifrån estimeringar av systemleverantören är zonen i Sundsvall inte av den storleken att två fordon behövs, dock hade resenärsupplevelsen blivit bättre. Paxa Sollefteå körs sedan 16 december 2024 med två fordon i peak och om behov skulle uppstå finns möjlighet att återinföra förbokningen.

4.2. Zonen och komplettering av befintlig trafik

I den valda zonen för Paxa Sundsvall finns befintlig linjetrafik med ett turutbud på 10 minuter i peak. Sundsvalls stadstrafiks linje 3 har som tidigare nämnts en ineffektiv linjesträckning samt försörjer ett område som är kuperat vilket leder till ett ökat bilberoende i området.

Den avgränsade zonen i Sundsvall innehåller två av kommunens mest besökta friluftsanläggningar dit många tar sig med bil. Utmaningen med att trafikera dessa två friluftsanläggningar är att de ligger längst söderut i zonen och beställning har oftast skett från hållplats Stenstan som ligger längst norrut. Detta har skapat ännu mer kapacitetsbrist i systemet då fordonet blir upplåst på transporter till och från zonens två ytterpunkter.

Linje 3 har i snitt 2 500–4 000 resor (södra delen) per vecka. I och med detta är det svårt att ta bort trafik i området för att ersätta med Paxa som har en kapacitet på 350–400 resor per vecka. Därmed har Paxa blivit mer av ett komplement till den befintliga linjetrafiken, där Paxa möjliggör att komma närmare önskade målpunkter vilket är till fördel för våra äldre resenärer. Paxa kan även trafikera friluftsanläggningar som annars är svåra att trafikförsörja, speciellt vintertid. För att göra tjänsten

ekonomiskt hållbar behövs ett helhetsgrepp, där Paxa utreds i kombination med bland annat färdtjänstresor och samutnyttjande av fordon.

För Paxa Sollefteå finns det bättre förutsättningar att dra ner på befintlig linjetrafik till förmån för utökning av Paxa då linjetrafiken idag till stor del är anpassad efter skolans start- och sluttider. Den linjelagda kollektivtrafiken har även ett, sett över dygnet, ojämnt trafikutbud. Per linje är resandet per vecka lika högt som resandet med Paxa med ett fordon.

5. Slutsats

Största fördelen med de båda projekten är att on demand trafik skapar en flexibilitet och tillgänglighet för alla samhällets medborgare. Detta ger en samhällsnytta som inte går att mäta i pengar.

Trafikupplägget är framgångsrikt i en tätort likt Sollefteås storlek. Troligen hade projektet i Sundsvall fallit bättre ut om området hade trafikerats av två fordon. Trots en mindre yta att trafikera i Sundsvall blev efterfrågan på trafiken för hög för ett fordon utifrån befolkningens mängden. Detta är en viktig aspekt att beakta i eventuella framtida upplägg för Paxa.

I Sundsvall var det svårt att få upp resandet till en rimlig nivå på söndagar vilket innebar en del ställtid för fordonet. Slutsatsen av det är att inte erbjuda öppettider på söndagar till förmån för längre öppettider på lördagar, likt erbjudandet i Sollefteå.

Resultat från Paxa Sollefteå gör gällande att det är lättare att helt flytta över linjelagd kollektivtrafik till on demand för ett trafikområde som har mindre utbud. Det är därmed enklare att ställa om trafik som inte fungerar tillfredsställande från linjetrafik till on demand. I Sundsvall blev Paxa mer som ett komplement till befintlig trafik. För att nå ett bättre ekonomiskt resultat hade integration med färdtjänst behövt bli tydligare i form av förändrade regelverk av färdtjänsttillstånd om resenären reser inom Paxa-zonen. Detta var något som diskuterades vid flertalet tillfällen för Sundsvall men som hade behövt ytterligare utredning och projekttid för att genomföra. Ett framtida scenario är att i framtiden se alla samhällsbetalda fordon i ett system för att kunna stötta upp on demand resor.

Ett alternativ som diskuterades men som inte utreddes inom ramen för detta projekt var intermodalt resande. Det innebär att en resenär som söker en kollektivtrafikresa i en app får upp alla resealternativ inom det aktuella området. Om linjetrafik avgår inom ett visst tidsintervall blir resenären exempelvis hänvisad dit. Denna funktion gör det också möjligt att under vissa tider på dygnet göra trafiken ”linjelagd” för att sedan i lågtrafik helt och hållet köra on demand.



Bild 7. Appen paxa Din Tur