Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen
Sektion Färdtjänst

INFORMATIONSÄRENDE
2026-08-26

Ärende/Dok. id.
TN 2026-0600

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Sofie Belander Nystedt
sofie.belander-nystedt@sl.se

Utredning av insatser för ökad samplanering inom Färdtjänsten

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen
Sektion Färdtjänst

INFORMATIONSÄRENDE
2026-08-26

Ärende/Dok. id.
TN 2026-0600

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sammanfattning

I budget 2026 har regionfullmäktige gett trafiknämnden i uppdrag att utreda insatser för ökad samplanering inom färdtjänsten i syfte att bidra till ökad resenärsnytta och resurseffektivitet. Trafikförvaltningen har därför analyserat dagens samplanering samt möjliga utvecklingsinsatser på kort och lång sikt.

Utredningen visar att samplanering redan idag utgör en viktig del av färdtjänstens verksamhet. Samplaneringen bidrar till att begränsa behovet av transporter och möjliggör ett effektivare nyttjande av fordon och andra resurser. Samplaneringsgraden inom färdtjänsttaxi har under lång tid varit stabil på cirka 1,13 medan motsvarande nivå inom rullstolstaxi uppgår till cirka 1,02. Den stabila nivån indikerar att en betydande del av den samplaneringspotential som finns inom dagens struktur redan tas tillvara.

Analysen visar att potentialen för samplanering är störst där många resenärer reser samtidigt och till gemensamma målpunkter. De bästa förutsättningarna återfinns i anslutning till länets större vårdinrättningar och längs de tydliga resestråk som uppstår mot dessa områden. Samtidigt begränsas möjligheterna av individuella tillståndsvillkor, praktiska genomförandeförutsättningar, servicenivåkrav samt kundvalssystemet inom rullstolstaxi.

Tidigare genomförda simuleringar visar att det finns en betydande långsiktig potential att öka samplaneringen om trafikplaneringen kan genomföras med mer avancerade metoder och färre geografiska begränsningar. Simuleringarna visar bland annat att samplaneringsgraden kan öka från dagens cirka 1,13 till omkring 1,20 under förändrade planeringsförutsättningar. Effekterna är störst i områden med höga resvolymer, särskilt kring länets större sjukhusområden.

Trafikförvaltningens samlade bedömning är att möjligheterna att öka samplaneringen inom nuvarande systemförutsättningar är begränsade. De åtgärder som kan genomföras på kort sikt bedöms främst bidra till bättre förutsättningar för samplanering snarare än ge betydande ekonomiska effekter. Mer omfattande möjligheter bedöms uppstå först i samband med införandet av nytt trafikhanteringssystem med stöd för dynamisk trafikplanering och förbättrad ruttoptimering.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen
Sektion Färdtjänst

INFORMATIONSÄRENDE
2026-08-26

Ärende/Dok. id.
TN 2026-0600

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

Sammanfattning 2
1 Inledning 5
1.1 Uppdraget 5
1.2 Syfte 5
1.3 Metod 5
1.4 Tidplan 5
1.5 Avgränsningar 5
2 Definitioner 5
3 Samplanering i dagens verksamhet 7
3.1 Vad är samplanering? 7
3.2 Samplaneringsgrad idag 7
4 Resmönster och samplaneringspotential 7
4.1 Resande över dygnet 7
4.2 Resande över veckan 8
4.3 Målpunkter med hög samplaneringspotential 10
4.4 Tydliga reseströk 11
5 Förutsättningar och begränsningar 11
5.1 Individuella föreskrifter 11
5.2 Praktiska förutsättningar 12
5.3 Kundval inom rullstolstaxi 13
5.4 Parametrar och servicenivå 13
5.5 Trafikhanteringssystemets begränsningar 13
6 Simuleringar och utvecklingspotential 14
6.1 Syfte med simuleringarna 14
6.2 Resultat från simuleringarna 14
6.3 Var uppstår effekterna? 14
6.4 Varför kan potentialen inte realiseras idag? 14
6.5 Koppling till den framtida trafikhanteringsförmågan 15

6.6 Trafikförvaltningens bedömning 15
7 Analys och bedömning 16
7.1 Möjligheterna på kort sikt 16
7.2 Möjligheterna på lång sikt 16
7.3 Målkonflikter 17
8 Ekonomiska effekter 17
8.1 Samplanering skapar redan idag ekonomiska effekter 17
8.2 Begränsad ekonomisk potential inom dagens struktur 18
8.3 Större ekonomisk potential på längre sikt 18
9 Förslag till insatser 19
9.1 På kort sikt (2026-2028) 19
9.2 På lång sikt (2028 och framåt) 20
9.3 Trafikförvaltningens prioritering 21
10 Framtida trafikhanteringsförmåga och utvecklingsmöjligheter 22
10.1 Ny trafikhanteringsförmåga 22
10.2 Successivt införande 22
10.3 Möjligheter till ökad samplanering 23
11 Slutsatser 23

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen
Sektion Färdtjänst

INFORMATIONSÄRENDE
2026-08-26

Ärende/Dok. id.
TN 2026-0600

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Inledning

1.1 Uppdraget

I budget 2026 har regionfullmäktige gett trafiknämnden i uppdrag att utreda insatser för ökad samplanering inom färdtjänsten i syfte att bidra till ökad resenärsnytta och resurseffektivitet. Utredningen genomförs av trafikförvaltningen på uppdrag av trafiknämnden.

1.2 Syfte

Syftet med utredningen är att:

- beskriva nuläget för samplanering inom färdtjänsten,
- identifiera förutsättningar och begränsningar,
- analysera potentialen för ökad samplanering,
- redovisa möjliga åtgärder på kort och lång sikt,
- beskriva hur framtida trafikhanteringssystem påverkar möjligheterna till utveckling.

1.3 Metod

Utredningen baseras på tidigare trafikeringsstudier, analyser av resmönster, genomgång av avtal och regelverk samt interna dialoger inom trafikförvaltningen. Fokus har varit att beskriva nuläget, identifiera begränsningar och bedöma vilka insatser som är praktiskt genomförbara.

1.4 Tidplan

Arbetet har genomförts under 2026 och planeras att redovisas till färdtjänstutskottet i oktober 2026.

1.5 Avgränsningar

Utredningen omfattar samplanering inom färdtjänsttaxi och rullstolstaxi för färdtjänst- och sjukresor. Utredningen omfattar inte bårtaxi, tjänsteresor, anropsstyrd närtrafik.

2 Definitioner

I utredningen används ett antal begrepp som har en central betydelse för analysen. För att skapa en gemensam förståelse och underlätta läsningen presenteras nedan definitioner av de viktigaste begreppen.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen
Sektion Färdtjänst

INFORMATIONSÄRENDE
2026-08-26

Ärende/Dok. id.
TN 2026-0600

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Begrepp	Förklaring
Resenär	Person med tillstånd för färdtjänst eller sjukresa.
Färdtjänsttaxi	Trafikslag som hanterar både färdtjänst- och sjukresor för resenärer som har tillstånd att resa med taxi.
Rullstolstaxi	Trafikslag som hanterar både färdtjänst- och sjukresor för resenärer som har tillstånd att resa med rullstolstaxi.
Samplanering	Samplanering innebär att två eller flera resenärer reser tillsammans i samma fordon under hela eller delar av resan.
Samplaneringsgrad	Måttet beskriver hur många resenärer som i genomsnitt transporteras per fordon.
Transport	Ett fordon som transporterar en eller flera resenärer.
Ensamåkning	Föreskrift som innebär att resenären inte samplaneras med andra.
Omvägstid	Den extra restid som uppstår till följd av samplanering.
Servicenivå	De kvalitetskrav som gäller för resan, exempelvis väntetid, restid och punktlighet.
Kundval	Modell där resenären själv väljer leverantör för resa med rullstolstaxi.
Transportuppdrag	Uppdrag som tilldelas ett fordon och som kan innehålla en eller flera resenärer.
Trafikhanteringssystem	System för bokning, planering, trafikledning och uppföljning av resor.
Ruttoptimering	Beräkning av de mest effektiva rutterna för fordonen.
Dynamisk samplanering	Samplanering där resor och fordonsrutter löpande optimeras utifrån aktuella beställningar, trafikförhållanden och tillgängliga fordonsresurser.
Dynamisk trafikoptimering	Trafikplanering som anpassas löpande utifrån förändrade förutsättningar.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen
Sektion Färdtjänst

INFORMATIONSÄRENDE
2026-08-26

Ärende/Dok. id.
TN 2026-0600

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

3 Samplanering i dagens verksamhet

3.1 Vad är samplanering?

Samplanering innebär att två eller flera resenärer reser tillsammans i samma fordon under hela eller delar av resan. Syftet är att öka resurseffektiviteten samtidigt som resenärerna erbjuds en trygg och tillgänglig resa. Samplanering är en central del av färdtjänstens uppdrag som särskild kollektivtrafik.

3.2 Samplaneringsgrad idag

Samplaneringsgraden inom färdtjänsttaxi uppgår till cirka 1,13 medan motsvarande nivå inom rullstolstaxi uppgår till cirka 1,02.
Samplaneringsgraden inom färdtjänsttaxi har varit stabil under en längre tid och har, bortsett från pandemiperioden, legat på ungefär samma nivå sedan 2015.
Den stabila nivån indikerar att en stor del av den samplaneringspotential som finns inom dagens förutsättningar redan tas tillvara.

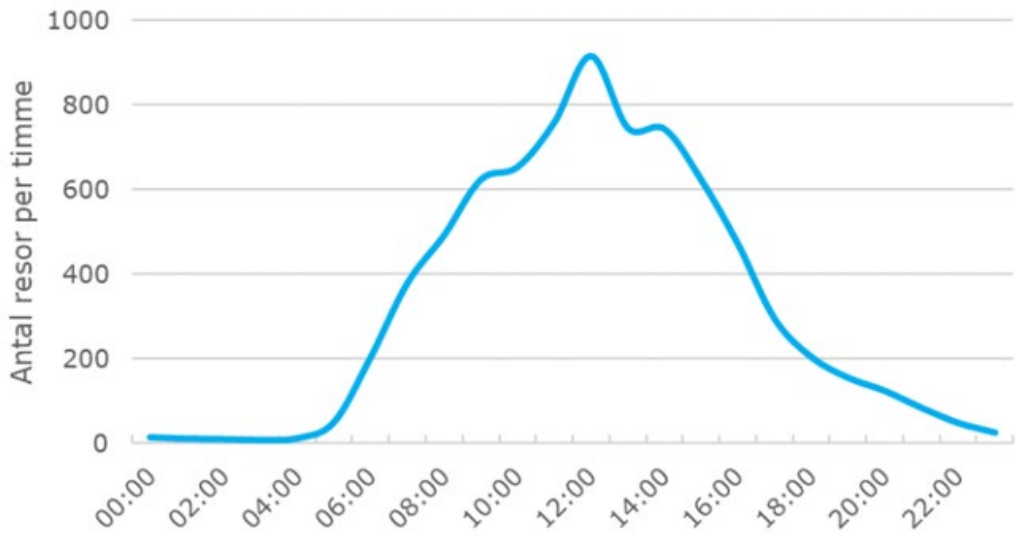
4 Resmönster och samplaneringspotential

Möjligheten att samplanera resor påverkas av hur resandet är fördelat geografiskt och över tid. När många resor genomförs samtidigt eller mot samma målpunkter ökar sannolikheten att flera resor kan samordnas inom ramen för gällande föreskrifter och servicenivåkrav. För att förstå förutsättningarna för ökad samplanering behöver därför resmönstren analyseras ur flera perspektiv.

4.1 Resande över dygnet

Förutsättningarna för samplanering påverkas av när resorna genomförs. När många resor sker samtidigt ökar sannolikheten att flera resenärer har liknande resebehov och resvägar. Analysen visar att resandet är som högst mitt på dagen, vilket också är den period då förutsättningarna för samplanering generellt är bäst.
Figur 1 visar hur antalet färdtjänst- och sjukresor med taxi fördelar sig under ett genomsnittligt vardagsdygn i Stockholms län. Under en genomsnittlig vardag genomförs drygt 7 900 resor. Resandet är som störst mitt på dagen, där antalet resor når sin högsta nivå mellan klockan 12 och 13 med drygt 900 resor per timme.

Under morgon- och eftermiddagsrusningen, då belastningen i det allmänna trafiksystemet är som högst, genomförs cirka 400 resor per timme. Trots att dessa tidsperioder ofta förknippas med ett stort transportbehov är resandet inom färdtjänsten således relativt jämnt fördelat över dagen, med en tydlig koncentration till dagtid.
Ur ett samplaneringsperspektiv innebär detta att förutsättningarna generellt är som bäst under de timmar då resandet är som mest omfattande. Samtidigt påverkas den faktiska möjligheten att samplanera även av andra faktorer, såsom resornas geografiska spridning, individuella föreskrifter samt de begränsningar som finns avseende omvägstider och servicenivå.

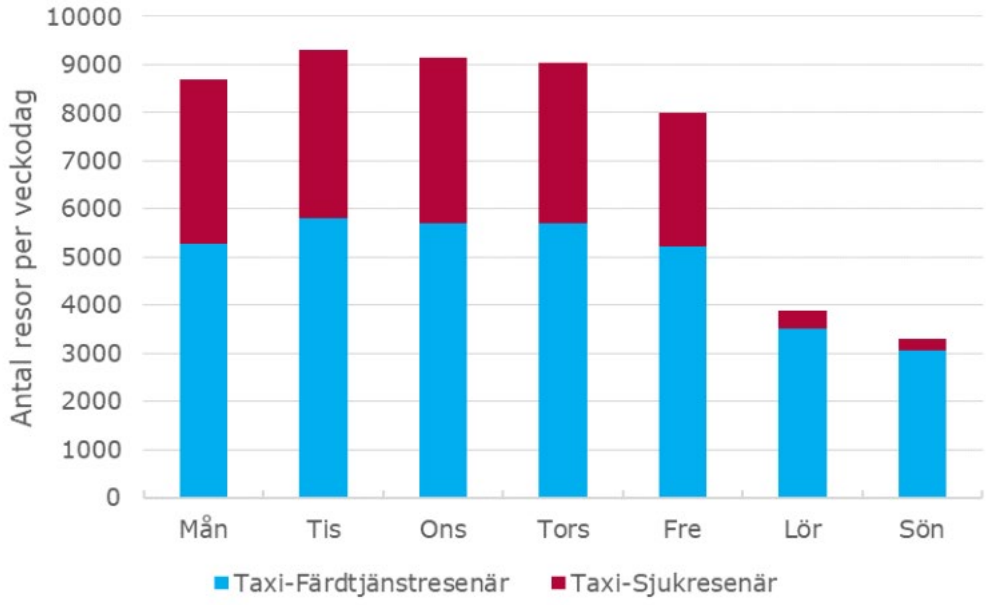


Figur 1. Antalet färdtjänst- och sjukresor med taxi per timme i Stockholms län under ett genomsnittligt vardagsdygn. Totalt genomförs drygt 7 900 resor per vardag.

4.2 Resande över veckan

Förutsättningarna för samplanering påverkas även av hur resandet är fördelat över veckans dagar. När många resor genomförs samma dag ökar sannolikheten att flera resenärer har liknande resebehov, vilket skapar bättre möjligheter att samordna resor inom ramen för gällande föreskrifter och servicenivåer.
Figur 2 visar den genomsnittliga fördelningen av färdtjänst- och sjukresor med taxi över veckans dagar. Resandet är som störst under mitten av arbetsveckan, där tisdagar, onsdagar och torsdagar har de högsta resandevolymerna.

Måndagar och fredagar uppvisar något lägre nivåer, medan resandet minskar tydligt under helgerna.
Den främsta förklaringen till det lägre resandet under lördagar och söndagar är att antalet sjukresor minskar kraftigt när många vårdinrättningar har begränsade öppettider eller håller stängt. Färdtjänstresandet påverkas däremot i mindre utsträckning av veckodag, även om vissa variationer förekommer.
Ur ett samplaneringsperspektiv innebär detta att de bästa förutsättningarna generellt återfinns under vardagarna, särskilt under mitten av veckan då resandevolymerna är som högst. Samtidigt är antalet resor endast en av flera faktorer som påverkar samplaneringsmöjligheterna. Även resornas geografiska fördelning, tidpunkter för resandet samt resenärernas individuella föreskrifter har stor betydelse för den faktiska graden av samplanering.



Figur 2. Antalet färdtjänst- och sjukresor med taxi i Stockholms län per veckodag, uttryckt som genomsnittligt antal resor per dag. Ju högre resandevolymer, desto bättre är i regel förutsättningarna för samplanering.

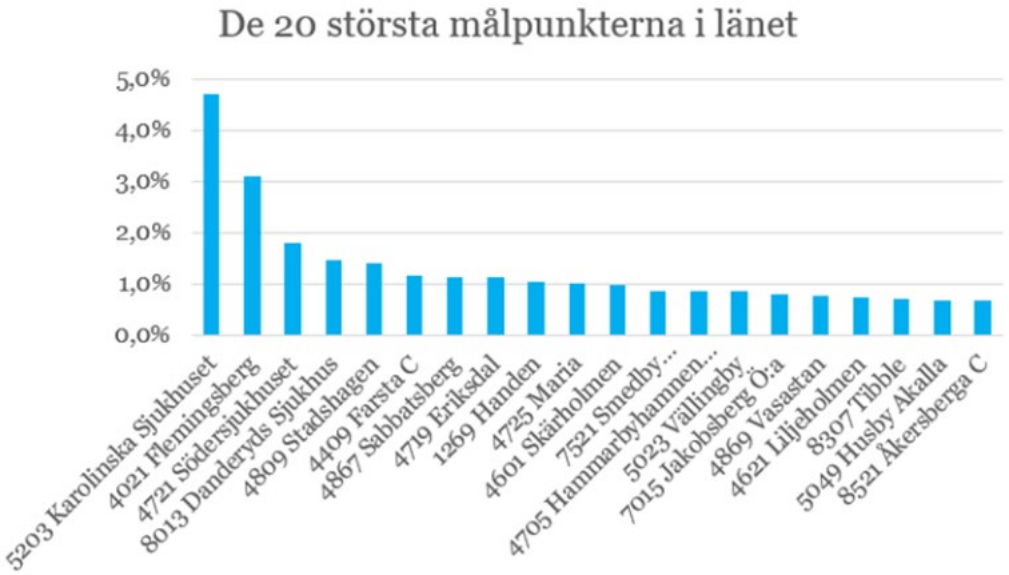
4.3 Målpunkter med hög samplaneringspotential

Möjligheten att samplanera resor påverkas i stor utsträckning av hur resmönstren ser ut. Generellt ökar förutsättningarna för samplanering när flera resor beställs från samma geografiska område och vid ungefär samma tidpunkt till en gemensam målpunkt. Exempel på sådana målpunkter kan vara större vårdinrättningar där många resenärer har liknande resebehov.

När flera resenärer har liknande resvägar skapas bättre förutsättningar för att identifiera och planera samplanerade resor. Samtidigt är det viktigt att betona att geografisk närhet och gemensam målpunkt i sig inte är tillräckligt för att samplanering ska vara möjlig. Varje resa måste även uppfylla gällande föreskrifter och villkor. Resenärer med exempelvis tillstånd till ensamåkning som reser med ledarhund samplaneras inte med andra resenärer, oavsett om resvägar och restider i övrigt skulle möjliggöra detta.

Utöver individuella föreskrifter tar trafikhanteringssystemet hänsyn till ett flertal andra parametrar. En viktig faktor är hur mycket den enskilda resenärens restid får förlängas till följd av samplaneringen. För att säkerställa en rimlig balans mellan effektivitet och servicenivå finns begränsningar för vilka omvägar som kan accepteras. För resor kortare än tre mil får restiden förlängas med högst 20 minuter och för resor längre än tre mil får restiden förlängas med högst 30 minuter. Dessa begränsningar innebär att alla resor med liknande start- och målpunkter inte nödvändigtvis kan samplaneras.

Sammantaget innebär detta att områden med många resenärer som reser till samma målpunkter ofta har en större potential för samplanering än områden med ett mer spritt resande. Den faktiska graden av samplanering påverkas dock alltid av en kombination av geografiska förutsättningar, resenärernas individuella föreskrifter samt de krav som ställs på restider och servicenivå.



I figur 3. redovisas de geografiska områden och målpunkter där en stor andel av färdtjänstresorna startar. Dessa områden utgör generellt de platser där förutsättningarna för samplanering är som störst.

4.4 Tydliga resestråk

Analysen visar tydliga resestråk i riktning Solna, Huddinge och andra större vårdkluster. Där många resenärer färdas längs samma vägnät och mot samma destinationer skapas särskilt gynnsamma förutsättningar för samplanering.

5 Förutsättningar och begränsningar

Även om resmönstren i vissa delar av länet skapar goda förutsättningar för samplanering finns flera faktorer som begränsar möjligheterna att ytterligare öka samplaneringsgraden. Dessa begränsningar är kopplade till såväl resenärernas behov som verksamhetens tekniska, operativa och avtalsmässiga förutsättningar.

5.1 Individuella föreskrifter

Färdtjänsten bygger på att resan ska anpassas efter resenärens behov. Ensamåkning, resa med ledarhund, specifika krav på placering i fordonet och ledsagning är exempel på individuella föreskrifter som är nödvändiga för att

resenären ska kunna resa. Dessa föreskrifter innebär samtidigt att vissa resor inte kan samplaneras.

5.2 Praktiska förutsättningar

Utöver individuella föreskrifter påverkas möjligheten till samplanering av hur resorna behöver genomföras i praktiken. Vissa resor kräver särskilda insatser av föraren som innebär att genomförandet tar längre tid och blir mer komplext än vid en standardresa. Detta påverkar trafikplaneringen och minskar möjligheterna att samordna flera resenärer i samma fordon.

Ett exempel är resor som kräver användning av trappklättrare som används vid resor med rullstolstaxi. Vid dessa resor behöver föraren under en period lämna fordonet för att assistera resenären mellan bostaden och fordonet. Om flera resenärer färdas i samma fordon innebär detta att övriga resenärer behöver vänta obemannat fordon under tiden assistansen genomförs. Detta försvårar planeringen och begränsar möjligheterna att samplanera resorna. Under 2025 genomfördes cirka 70 000 uppdrag med trappklättrare, vilket motsvarar ungefär var tionde resa inom rullstolstaxi.

Även så kallade via-resor medför särskilda utmaningar. Via-resor innebär att resenären gör ett planerat uppehåll under resan, exempelvis för att lämna ett barn på förskola eller skola innan färden fortsätter till arbetsplatsen. Uppehållet innebär att restiden blir längre och mindre förutsägbar, vilket gör dessa resor är svåra att kombinera med andra resor med anledning av dagens tids- och servicenivåkrav. Via-resor samplaneras därför inte i dagsläget.

En annan faktor som påverkar trafikplaneringen är resevillkoret utökad hämtning och lämning. Resenärer med detta villkor får hjälp av föraren mellan fordonet och en annan plats än entrén, exempelvis en mottagning på ett sjukhus eller bostadens lägenhetsdörr. Inom rullstolstaxi ingår utökad hämtning och lämning som en del av tjänsten. Även om detta är en viktig del av servicenivån innebär det att tiden för varje resa ökar och att planeringen blir mer komplex jämfört med resor som genomförs från port till port.

Sammantaget visar detta att möjligheten till samplanering inte enbart avgörs av resornas geografiska placering eller tidpunkt. Även de praktiska förutsättningarna för att genomföra resan har stor betydelse. Dessa förutsättningar är ofta direkt kopplade till resenärernas behov och till färdtjänstens uppdrag om tillgänglighet och god service, vilket innebär att de

samtidigt utgör naturliga begränsningar för hur långt samplaneringen kan utvecklas.

5.3 Kundval inom rullstolstaxi

Kundvalet inom rullstolstaxi innebär att resenären själv kan välja leverantör. Detta stärker valfriheten och kan bidra till ökad upplevd kontroll över resan. Samtidigt innebär modellen att resor fördelas mellan fler leverantörer. Effekten blir att den samlade potentialen för samplanering minskar. Samtidigt uppstår en utmaning för leverantören då resenären har möjlighet att välja leverantör. Om resenären motsätter sig samplanering kan det leda till att hen väljer en annan leverantör som inte erbjuder eller tillämpar samplanering. Beslutet att införa kundval inom rullstolstaxi fattades i Färdtjänstnämnden år 2007 och systemet trädde i kraft i full skala 2008.

5.4 Parametrar och servicenivå

Samplanering styrs av parametrar såsom omvägstid, förbeställningstid, väntetider och övriga servicenivåkrav. Dessa parametrar utgör en avvägning mellan effektivitet och kvalitet. En högre grad av flexibilitet kan öka samplaneringen men riskerar samtidigt att försämra resenärernas upplevelse av resan.

5.5 Trafikhanteringssystemets begränsningar

Sedan cirka 30 år använder färdtjänsten trafikhanteringssystemet Samplan för hantering av resebokningar, trafikplanering och förmedling av transportuppdrag till trafikleverantörerna. Systemet har under lång tid utgjort en central del av verksamheten och har en gammal teknik och logik.

En central begränsning är att systemet saknar flera funktioner som är vanligt förekommande i modern trafikplanering, såsom dynamisk trafikplanering, avancerad ruttoptimering och löpande anpassning till förändrade trafikförutsättningar. Systemets möjligheter att hantera variationer i trafikflöden, vägarbeten, störningar och förändringar i efterfrågan är därmed begränsade jämfört med moderna lösningar.
Detta påverkar möjligheten att utveckla samplaneringen. Även när förändringar av planeringsparametrar är tekniskt möjliga begränsas den praktiska effekten av systemets grundläggande arkitektur och planeringslogik. Möjligheten att identifiera och genomföra ytterligare samplanering blir därför mindre än vad som skulle vara möjligt med ett mer modernt systemstöd.

6 Simuleringar och utvecklingspotential

6.1 Syfte med simuleringarna

Inom ramen för tidigare analyser av färdtjänstens trafikering har simuleringar genomförts för att undersöka hur samplaneringsgraden påverkas av förändrade planeringsförutsättningar. Syftet har varit att analysera hur olika parameterförändringar och utvecklade trafikplaneringsmöjligheter påverkar antalet transporter, resurseffektiviteten och möjligheten till ökad samplanering. Simuleringarna ska inte betraktas som prognoser utan som analyser av den teoretiska potential som kan uppstå under vissa givna förutsättningar.

6.2 Resultat från simuleringarna

Tidigare genomförda simuleringar visar att den nuvarande samplaneringsgraden inom färdtjänsttaxi kan öka om de begränsningar som finns idag förändras. Den största effekten uppstår när systemet ges möjlighet att planera resor över större geografiska områden och när fler resor kan optimeras mot varandra samtidigt. Enligt simuleringarna kan samplaneringsgraden i ett sådant scenario öka från cirka 1,13 till omkring 1,20. Även om förändringen i samplaneringsgrad kan uppfattas som begränsad innebär den, givet de stora resandevolymer som färdtjänsten hanterar, en betydande minskning av antalet transporter och därmed en påtaglig effekt på resursutnyttjandet.

6.3 Var uppstår effekterna?

Simuleringarna visar att effekterna inte fördelar sig jämnt över länet. De största effekterna uppstår där volymerna resor redan idag är höga och där många resor har liknande målpunkter. Framför allt gäller detta områden kring Solna, Huddinge, Enskede, Hägersten och Högdalen. Solna är det område där den största absoluta minskningen av transporter uppstår i simuleringarna. Förklaringen är att många färdtjänst- och sjukresor har målpunkter vid de större sjukhusen.

6.4 Varför kan potentialen inte realiseras idag?

Även om simuleringarna visar att det finns en utvecklingspotential kan inte resultaten uppnås med dagens systemstöd.
För det första bygger simuleringarna på att trafikplaneringen kan genomföras med en betydligt högre grad av optimering än vad dagens trafikhanteringssystem medger.
För det andra behöver resultaten ses i relation till de krav som ställs på servicenivå, tillgänglighet och resenärsupplevelse. Alla teoretiskt möjliga

samplaneringar är inte lämpliga att genomföra i praktiken. Individuella föreskrifter, tillåten omvägstid, ledsagning, ensamtillstånd och andra parametrar begränsar vilka resor som faktiskt kan samordnas.
Simuleringarna ska därför främst ses som en indikation på den långsiktiga potential som finns om de tekniska och verksamhetsmässiga förutsättningarna utvecklas.

6.5 Koppling till den framtida trafikhanteringsförmågan

Resultaten från simuleringarna visar tydligt att den största potentialen för ökad samplanering inte är kopplad till mindre parameterjusteringar inom dagens system, utan till förmågan att genomföra mer avancerad trafikplanering.
Den nya trafikhanteringsförmågan skapar förutsättningar för just de typer av funktioner som simuleringarna bygger på. Därigenom kan en större del av den identifierade potentialen successivt realiseras.

6.6 Trafikförvaltningens bedömning

Simuleringarna visar att det finns en betydande långsiktig potential att öka samplaneringen inom färdtjänsten. Potentialen är dock beroende av flera samverkande förutsättningar och kan inte realiseras fullt ut inom ramen för dagens verksamhetsmodell.
En viktig begränsning utgörs av det nuvarande trafikhanteringssystemet, vars möjligheter till dynamisk trafikplanering och avancerad ruttoptimering är begränsade. Samtidigt påverkas möjligheterna till samplanering även av dagens avtalsstruktur. Kundvalet inom rullstolstaxi, ersättningsmodellerna och uppdelningen mellan olika trafikleverantörer i kvotområden innebär att trafiksystemet inte kan optimeras som en sammanhållen helhet, vilket begränsar möjligheterna att samordna resor.
Trafikförvaltningen bedömer därför att de största effektiviseringsvinsterna förutsätter både en utvecklad trafikhanteringsförmåga och fortsatta analyser av hur framtida avtals- och incitamentsstrukturer kan stödja ökad samplanering. Först genom en kombination av förbättrade tekniska och organisatoriska förutsättningar kan en större del av den potential som identifierats i simuleringarna successivt realiseras.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen
Sektion Färdtjänst

INFORMATIONSÄRENDE
2026-08-26

Ärende/Dok. id.
TN 2026-0600

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7 Analys och bedömning

7.1 Möjligheterna på kort sikt

Utredningen visar att samplaneringen inom färdtjänsttaxi redan idag ligger på en stabil nivå. Samplaneringsgraden har under en längre period varit i stort sett oförändrad, vilket indikerar att verksamheten redan fångar upp en betydande del av den samplaneringspotential som är möjlig inom dagens system-, avtals- och regelverksförutsättningar.

Det innebär inte att ytterligare samplanering är omöjlig. Det finns teoretiskt möjlighet att öka samplaneringen genom förändringar av de parametrar som styr trafikplaneringen, exempelvis genom längre tillåtna omvägstider eller större flexibilitet i planeringen. Sådana förändringar skulle ge trafikhanteringssystemet fler möjligheter att kombinera resor och därmed minska antalet transporter.

Samtidigt innebär varje sådan förändring en avvägning mellan effektivitet och servicenivå. En ökad tillåten omvägstid kan exempelvis bidra till fler samplanerade resor men leder samtidigt till längre och mindre förutsägbara restider för resenärerna. För personer som reser till arbete, studier eller vårdbesök kan även mindre förändringar påverka upplevelsen av trygghet och tillförlitlighet.

7.2 Möjligheterna på lång sikt

Även om möjligheterna på kort sikt bedöms vara begränsade visar utredningen att det finns en betydande utvecklingspotential på längre sikt. Flera av de begränsningar som idag påverkar samplaneringen är kopplade till verksamhetens tekniska och organisatoriska förutsättningar snarare än till resmönstren i sig.

Tidigare analyser och simuleringar visar att en högre grad av samplanering kan uppnås om trafikplaneringen ges bättre möjligheter att optimera resor över större geografiska områden och med mer avancerade planeringsmetoder. Potentialen är särskilt stor i områden med höga resandevolymer och tydliga resestråk mot länets större vårdinrättningar.

För att realisera denna potential krävs dock förbättrade förutsättningar jämfört med idag. En viktig del är införandet av nytt trafikhanteringssystem med stöd för dynamisk trafikplanering, avancerad ruttoptimering och förbättrad analysförmåga. Samtidigt påverkas möjligheterna även av hur framtida avtal, ersättningsmodeller och trafikupplägg utformas.

7.3 Målkonflikter

Frågan om ökad samplanering innebär en tydlig målkonflikt mellan effektivitet och servicenivå. Ett ökat antal samplanerade resor kan bidra till minskade kostnader, bättre resursutnyttjande och lägre miljöpåverkan. Samtidigt innebär samplanering ofta längre restider, fler stopp och en minskad möjlighet för resenären att förutse hur lång tid resan kommer att ta.

Denna målkonflikt är särskilt viktig att beakta inom färdtjänsten, där många resenärer har behov av trygghet, förutsägbarhet och hög tillgänglighet. Åtgärder som syftar till att öka samplaneringen kan därför påverka upplevelsen av kvalitet även om de leder till ett mer effektivt resursutnyttjande.

Det finns därför ingen enskild åtgärd som kan maximera både effektivitet och servicenivå samtidigt. Trafikförvaltningen bedömer att framtida förändringar behöver genomföras stegvis och att effekterna kontinuerligt bör följas upp ur såväl ett ekonomiskt som ett resenärsperspektiv. En långsiktigt hållbar utveckling av samplaneringen förutsätter att effektiviseringsvinster vägs mot verksamhetens mål om tillgänglighet, trygghet och nöjdhet.

8 Ekonomiska effekter

8.1 Samplanering skapar redan idag ekonomiska effekter

Samplanering är en central del av färdtjänstens trafikupplägg och bidrar redan idag till ett effektivt nyttjande av verksamhetens resurser.

De ekonomiska nyttorna av samplanering uppstår främst genom att antalet transporter minskar. Varje transport som kan undvikas innebär minskade kostnader samtidigt som belastningen på trafiksystemet minskar. Samplanering bidrar därmed till att begränsa kostnadsutvecklingen och är en viktig förutsättning för att verksamheten ska kunna möta ett växande transportbehov på ett resurseffektivt sätt.

Under 2025 genomfördes cirka 2,9 miljoner resor inom taxi för färdtjänst- och sjukresor. Motsvarande antal transporter uppgick till cirka 2,6 miljoner. Skillnaden mellan antalet resor och transporter illustrerar den samplanering som redan sker inom verksamheten. Under perioden januari-juli 2026 uppgår antalet resor till cirka 1,8 miljoner och antalet transporter till cirka 1,6 miljoner. Den genomsnittliga kostnaden per resa uppgick under 2025 till 418 kronor medan motsvarande kostnad per transport uppgick till 472 kronor. Resandevolymerna och kostnadsnivåerna visar att även mindre förändringar i samplaneringsgraden kan få betydande ekonomiska konsekvenser över tid eftersom verksamheten omfattar ett mycket stort antal resor.

Nyckeltal 2025	Utfall
Resor	2 895 994
Transporter	2 565 132
Skillnad mellan resor och transporter	330 862
Samplaneringsgrad	1,13
Genomsnittlig kostnad per resa	418 kr
Genomsnittlig kostnad per transport	472 kr

Tabell 1. Nyckeltal för helår 2025 för färdtjänsttaxi

Skillnaden mellan antalet resor och transporter visar den samplanering som redan sker inom verksamheten idag. Under 2025 genomfördes cirka 331 000 fler resor än transporter, vilket illustrerar den nytta som samplaneringen redan skapar. Samtidigt visar de stora resandevolymerna att även relativt små förändringar i samplaneringsgraden kan få tydliga effekter på antalet transporter och därmed även på verksamhetens kostnader.

Samtidigt ska de ekonomiska effekterna ses i relation till färdtjänstens uppdrag. Verksamheten ska inte enbart bedrivas kostnadseffektivt utan också säkerställa att resenärerna erbjuds en tillgänglig, trygg och ändamålsenlig resa. Samplanering behöver därför alltid balanseras mot krav på servicenivå och individuella behov.

8.2 Begränsad ekonomisk potential inom dagens struktur

Analysen visar att möjligheterna att nå ytterligare ekonomiska effekter inom dagens struktur är begränsade. Samplaneringsgraden inom färdtjänsttaxi har varit stabil under en längre tid, vilket indikerar att en stor del av den samplaneringspotential som finns inom dagens trafikupplägg redan tas tillvara.

Trafikförvaltningen bedömer därför att eventuella ytterligare ekonomiska vinster inom dagens system-, avtals- och regelverksförutsättningar är begränsade. De största möjligheterna till ökad resurseffektivitet bedöms uppstå först i samband med utvecklad trafikhanteringsförmåga och förbättrade förutsättningar för trafikplanering.

8.3 Större ekonomisk potential på längre sikt

Den största ekonomiska potentialen bedöms vara kopplad till införandet av ett nytt trafikhanteringssystem som skapar bättre möjligheter att identifiera och genomföra samplanering mellan resor som idag inte kan kombineras.

Utifrån dagens stora resandevolymer kan även en relativt begränsad ökning av samplaneringsgraden ge märkbara effekter på antalet transporter. Simuleringarnas resultat bör därför inte enbart bedömas utifrån förändringen av själva nyckeltalet utan även utifrån de volymer som verksamheten hanterar. En ökad samplaneringsgrad innebär att fler resor kan genomföras med färre transporter, vilket successivt kan skapa ekonomiska effekter i takt med att förutsättningarna för samplanering förbättras.

Tidigare genomförda simuleringar visar att samplaneringsgraden kan öka om trafikplaneringen ges bättre förutsättningar att optimera resor över större geografiska områden och med färre tekniska begränsningar. En högre samplaneringsgrad innebär att fler resenärer kan transporteras med färre fordon, vilket i sin tur skapar förutsättningar för minskade trafikvolymer och lägre kostnader.
Samtidigt är den långsiktiga potentialen inte enbart beroende av ny teknik. Även framtida avtalsförutsättningar, incitamentsstrukturer och verksamhetsmässiga villkor påverkar möjligheterna att realisera de effekter som identifierats i simuleringarna.
De ekonomiska effekterna bör därför ses som en potential som successivt kan realiseras över tid i takt med att det nya trafikhanteringssystemet införs och verksamheten utvecklar nya arbetssätt.

9 Förslag till insatser

9.1 På kort sikt (2026-2028)

Utredningen visar att möjligheterna att öka samplaneringen inom dagens system- och avtalsförutsättningar är begränsade. Trafikförvaltningen bedömer därför att åtgärder på kort sikt i första hand bör fokusera på att stärka förutsättningarna för samplanering snarare än att uppnå omedelbara effektiviseringsvinster.

9.1.1 Dialog med vårdgivare om behovsstyrd användning av ensamåkning

Individuella föreskrifter utgör en viktig förutsättning för färdtjänst- och sjukresesystemet, men påverkar samtidigt möjligheten till samplanering. Trafikförvaltningen ser indikationer på att ensamåkning i vissa fall beviljas trots att behovet av att resa ensam inte alltid är tydligt motiverat. Varje resa som beviljas med ensamåkning innebär att resan utesluts från möjligheten till samplanering, oavsett övriga förutsättningar.

Trafikförvaltningen bedömer därför att en fortsatt dialog med vårdgivare om en mer behovsstyrd användning av ensamåkning kan bidra till bättre förutsättningar för samplanering samtidigt som hänsyn tas till patienternas individuella behov.

9.1.2 Informationsinsatser kring färdtjänstens roll som särskild kollektivtrafik

Färdtjänsten utgör en form av särskild kollektivtrafik där samplanering är en naturlig och viktig del av verksamheten. Samtidigt finns det i vissa delar av resenärsgruppen förväntningar på en servicenivå som ligger nära traditionell taxitrafik. Detta kan påverka acceptansen för samplanering och de restidsvariationer som ibland följer av att flera resenärer reser tillsammans.

Trafikförvaltningen bedömer att informationsinsatser och tydlig kommunikation kan bidra till ökad förståelse för samplaneringens syfte och för färdtjänstens uppdrag. Åtgärden bedöms i första hand stärka acceptansen för samplanering snarare än direkt öka samplaneringsgraden.

9.1.3 Fortsatt uppföljning av föreskrifter och resmönster

Individuella föreskrifter har stor påverkan på möjligheten att samplanera resor. En förbättrad analys av hur föreskrifter används och hur resmönstren utvecklas kan bidra till ökad kunskap om vilka faktorer som har störst betydelse för samplaneringsgraden och var eventuella utvecklingsmöjligheter finns.

9.2 På lång sikt (2028 och framåt)

Utredningen visar att den största utvecklingspotentialen finns på längre sikt och är nära kopplad till förbättrade tekniska, avtalsmässiga och organisatoriska förutsättningar. Tidigare simuleringar visar att samplaneringsgraden kan öka om trafikplaneringen ges bättre möjligheter att optimera resor över större geografiska områden och med färre begränsningar än idag.

9.2.1 Införande av ny trafikhanteringsförmåga

Den enskilt viktigaste förutsättningen för att öka samplaneringen bedöms vara införandet av nytt trafikhanteringssystem. Ett modernt systemstöd möjliggör förbättrad planering, bättre analys av resmönster och en mer dynamisk hantering av trafikuppdrag än vad som är möjligt inom dagens lösning.

9.2.2 Utveckling av dynamisk trafikplanering

Moderna planeringsverktyg möjliggör en mer flexibel och kontinuerligt anpassad trafikplanering där nya resor och förändrade trafikförutsättningar kan

hanteras löpande. Detta skapar bättre möjligheter att identifiera samplaneringsmöjligheter och använda fordonskapaciteten mer effektivt.

9.2.3 Förbättrad ruttoptimering

Utvecklad ruttoptimering innebär att resor kan planeras utifrån fler parametrar samtidigt, exempelvis restider, trafikläge, fordonskapacitet och geografisk utbredning. Detta ökar möjligheten att genomföra fler samplanerade resor utan motsvarande påverkan på servicenivån för resenärerna

9.2.4 Realtidsinformation till resenären

Den framtida trafikhanteringsförmågan skapar förutsättningar för en förbättrad och mer träffsäker kommunikation med resenärerna. Genom kopplingar mellan trafikhanteringssystemet, fordonen och digitala informationskanaler kan trafikförvaltningen på ett bättre sätt följa fordonens aktuella position och resans status i realtid.

Det innebär att resenärerna i större utsträckning kan få aktuell information om exempelvis beräknad hämtningstid, förseningar och förändringar under resans gång. Genom att informationen baseras på fordonens faktiska position och aktuella trafikförhållanden kan prognoserna bli mer precisa än idag.

En förbättrad realtidsinformation bidrar inte i sig till en högre samplaneringsgrad, men kan stärka resenärens upplevelse av förutsägbarhet och trygghet. Detta är särskilt viktigt eftersom ökad samplanering i vissa fall kan innebära längre eller mindre förutsägbara resor. Genom bättre information om när fordonet förväntas anlända kan en del av de osäkerheter som resenären upplever minska.

9.2.5 Utvecklade avtals- och ersättningsmodeller

Utredningen visar att möjligheten till samplanering inte enbart påverkas av teknik utan även av hur trafiksystemet är organiserat. Dagens avtalsupplägg, kundvalet inom rullstolstaxi, dagens upplägg med kvotområden och ersättningsmodellerna påverkar förutsättningarna för att planera trafiken. Trafikförvaltningen bedömer därför att framtida avtals- och incitamentsstrukturer bör analyseras utifrån hur de kan bidra till ökad samplanering samtidigt som konkurrens, valfrihet och servicenivå beaktas.

9.3 Trafikförvaltningens prioritering

Trafikförvaltningen bedömer att de största möjligheterna att öka samplaneringen och uppnå långsiktiga effektiviseringsvinster finns i samband med införandet av ny trafikhanteringsförmåga och utvecklingen av framtida trafikupplägg. För att realisera den potential som identifierats i simuleringarna

krävs sannolikt en kombination av förbättrade tekniska lösningar, utvecklade arbetssätt och avtalsförutsättningar som i högre grad stödjer samplanering.

Trafikförvaltningen bedömer att följande insatser bör prioriteras:

1. Dialog med vårdgivare kring behovsstyrd användning av ensamåkning.
2. Analys av framtida avtals- och incitamentsstrukturer.
3. Informationsinsatser kring färdtjänstens roll som särskild kollektivtrafik.
4. Införande av ny trafikhanteringsförmåga.
5. Utveckling av dynamisk trafikplanering, ruttoptimering och realtidsinformation till resenären.

10 Framtida trafikhanteringsförmåga och utvecklingsmöjligheter

10.1 Ny trafikhanteringsförmåga

Trafikförvaltningen genomför för närvarande ett omfattande arbete för att etablera en ny trafikhanteringsförmåga för färdtjänst- och sjukresor. Syftet är att skapa ett modernt och långsiktigt hållbart systemstöd som bättre kan möta verksamhetens behov av planering, analys, trafikledning och uppföljning. Den nya förmågan ska successivt ersätta dagens trafikhanteringssystem och samtidigt skapa bättre förutsättningar för verksamhetsutveckling och framtida effektiviseringar.
Arbetet omfattar inte enbart införandet av ett nytt trafikhanteringssystem utan även utvecklingen av nya arbetssätt, realtidsinformation till resenärerna, förbättrade analysmöjligheter och moderna digitala tjänster. Målsättningen är att etablera en sammanhållen trafikhanteringsförmåga som kan stödja verksamheten genom hela processen från beställning och planering till trafikledning, uppföljning och analys.

Den nya förmågan förväntas också ge bättre möjligheter att hantera förändringar i verksamheten över tid. Genom en mer flexibel systemarkitektur skapas förutsättningar att utveckla funktionalitet, anpassa arbetssätt och möta nya krav utan de begränsningar som följer av dagens systemmiljö.

10.2 Successivt införande

Införandet av den nya trafikhanteringsförmågan planeras ske stegvis under perioden 2027-2028. Ett successivt införande minskar riskerna i genomförandet och skapar förutsättningar för en stabil övergång från

nuvarande systemstöd samtidigt som verksamheten successivt kan börja använda nya funktioner och arbetssätt.
Under införandet kommer olika delar av verksamheten att anslutas i etapper. Detta gör det möjligt att successivt verifiera funktionalitet, anpassa processer och säkerställa att verksamheten kan upprätthålla en hög leveransförmåga under hela införandeperioden.
Den stegvisa utvecklingen innebär också att nyttor kan realiseras successivt. Vissa förbättringar kan uppnås tidigt i införandet medan andra effekter, särskilt inom områden som trafikoptimering och samplanering, förväntas uppstå först när den nya förmågan är mer fullt utbyggd och integrerad i verksamheten.

10.3 Möjligheter till ökad samplanering

Den nya trafikhanteringsförmågan bedöms skapa avsevärt bättre förutsättningar för samplanering än vad som är möjligt inom dagens systemmiljö.
En viktig skillnad jämfört med dagens trafikhantering är möjligheten att planera resor mer dynamiskt utifrån aktuella förutsättningar. Genom att löpande kunna ta hänsyn till exempelvis nya beställningar, tillgänglig fordonskapacitet, resmönster och trafikförhållanden kan trafikplaneringen bli mer flexibel och resurseffektiv.
Den förbättrade analysförmågan innebär även att trafikförvaltningen får bättre möjligheter att följa upp samplaneringsgraden, analysera resmönster och utvärdera effekterna av olika förändringar. Detta stärker verksamhetens förmåga att fatta datadrivna beslut och att successivt utveckla trafikupplägget utifrån faktiska resultat.
Samtidigt är det viktigt att betona att den framtida samplaneringspotentialen inte enbart är beroende av teknik. Möjligheten att realisera de effekter som identifierats i simuleringarna påverkas även av framtida avtalsförutsättningar, ersättningsmodeller, servicenivåkrav och resenärernas behov. Den nya trafikhanteringsförmågan skapar därmed förutsättningarna för ökad samplanering, men effekten kommer även att vara beroende av hur verksamheten väljer att utforma framtida trafikupplägg och styrmodeller.

11 Slutsatser

Slutsatsen är att möjligheterna att uppnå väsentliga kostnadsbesparingar nu på kort sikt är begränsade. Fokus nu bör istället ligga på de åtgärder som rustar oss inför framtida utveckling som vi får genom den nya trafikhanteringsförmågan.