

Datum: september 2021
ISBN: 978-91-89407-00-8
Tryck: Media-Tryck, Lund

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

K2 WORKING PAPER 2021:14

Åldrande landsbygder

En översikt av forskningslitteratur och nationella transportlösningar

Vanessa Stjernborg och Alva Rosager

Innehållsförteckning

Förord	5
Sammanfattning.....	7
1. Introduktion	11
1.1. Allmän och särskild kollektivtrafik.....	11
1.2. Demografiska förändringar och kollektivtrafiken på Sveriges landsbygder....	12
1.2.1. Det rurala boendet och transportrelaterade utmaningar/möjligheter.....	13
1.2.2. Digitaliseringens innanförskap och utanförskap.....	14
1.3. Syfte och frågeställningar.....	15
1.3.1. Disposition.....	15
2. Metod.....	16
2.1. Forskningsöversikt	16
2.2. Nationell översikt.....	17
3. Forskningsläget.....	18
3.1. Äldre personer i rurala områden.....	18
3.1.1. Betydelsen av transporter för upprätthållandet av det vardagliga livet ...	19
3.1.2. Behoven av fortsatt arbete och forskning.....	20
4. Transportlösningar på landsbygderna.....	21
4.1. Nationella initiativ	22
4.1.1. Region Blekinge	22
4.1.2. Region Dalarna	23
4.1.3. Region Gotland	24
4.1.4. Region Gävleborg	25
4.1.5. Region Halland.....	26
4.1.6. Region Jämtland Härjedalen.....	27
4.1.7. Region Jönköpings län.....	28
4.1.8. Region Kalmar län.....	29
4.1.9. Region Kronoberg	29
4.1.10. Norrbottens län.....	30

4.1.11.	Region Skåne	31
4.1.12.	Region Stockholm	33
4.1.13.	Region Sörmland	35
4.1.14.	Region Uppsala	36
4.1.15.	Region Värmland	37
4.1.16.	Region Västerbotten	38
4.1.17.	Region Västernorrland	38
4.1.18.	Region Västmanland	39
4.1.19.	Region Örebro län	40
4.1.20.	Region Östergötland	42
4.1.21.	Västra Götalandsregionen	43
5.	Generella utmaningar	45
5.1.	Utmaningar för ett mer effektivt nyttjande av resurser	46
6.	Diskussion	49
	Referenser	50
	Bilaga 1	54

Förord

Transportförsörjningen på Sveriges landsbygder är en aktuell fråga, inte minst med hänsyn till den ökande andelen äldre invånare. Trots det har frågan inte blivit särskilt prioriterad inom forskningen och det riktas kritik från flera håll om att fokus inom äldreforskningen främst riktats mot den urbana kontexten. Rapporten avser att ge en översikt över forskningsområdet: äldres transportmöjligheter i rurala områden. Den inkluderar även en översikt över hur man arbetar med frågorna i Sverige. Vi vill rikta ett stort tack till de regioner som gett oss återkoppling i våra kontaktförsök på olika sätt. Vi vill dessutom rikta ett särskilt tack till referensgruppen som består av Per Ove Bergquist koordinator för frågor om kommersiell och offentlig service i gles- och landsbygder vid Tillväxtverket, Åse Classon ordförande för Hela Sverige ska leva samt Krister Sandberg kvalificerad utredare vid Trafikanalys. Vi vill också tacka Trafikverket som har gjort denna studie möjlig genom sin finansiering och även rikta ett särskilt tack till vår kontaktperson Erik Bransell, som vi haft löpande dialoger med under projektets gång med många spännande diskussioner. Sist men inte minst vill vi tacka Viktor Klintberg, bibliotekarie vid Lunds tekniska högskola, för hjälpen med att söka fram vetenskaplig litteratur.

Författarna ansvarar själva för rapportens innehåll.

Lund, september 2021

Vanessa Stjernborg

Projektledare

Sammanfattning

Vi står inför betydande demografiska förändringar, där en åldrande befolkning och urbanisering är två globala trender som präglar våra samhällen. I framtiden väntas åldersstrukturerna att fortsätta förändras, med störst ökning i gruppen äldre. Möjligheterna för äldre personer att bo kvar i sin bostad har samtidigt kommit att bli en viktig utgångspunkt.

Forskare lyfter fram äldre personer i rurala områden som mer sårbara ur ett mobilitetshänseende än de som bor i mer urbana områden, trots det är forskningsområdet tämligen utforskat. Det riktas kritik mot att äldreforskningen i första hand utgått ifrån stadens kontexter och att mer rurala områden nedprioriterats. Då landsbygderna karakteriseras av en utspridd befolkning och målpunkter med relativt få resenärer, står kollektivtrafikförsörjningen inför en utmaning.

Rapporten avser att ge en översikt över forskningsområdet äldres transportmöjligheter i rurala områden och inkluderar även en översikt över nationella transportlösningar. Rapporten avser att besvara frågorna: hur ser forskningsläget ut inom området äldres transportmöjligheter i rurala områden? Hur arbetar regionerna i Sverige för att tillgodose behoven av transporter hos äldre personer på Sveriges landsbygder? Vilka hinder och utmaningar för en mer hållbar transportförsörjning på Sveriges landsbygder kan identifieras under projektets gång?

Sökningen av forskningslitteratur utfördes i den ämnesövergripande databasen Scopus, totalt inkluderades 59 forskningsartiklar. Forskningsartiklarna lästes igenom upprepade gånger främst med fokus på sammanfattningen. De kodades i ett Excel ark baserat på världsdel som forskningen var utförd i samt om studien var kvalitativ/kvantitativ/mixad till sin karaktär.

Det sammanställdes även en översikt över transportlösningar som nyttjas på Sveriges landsbygder. Översikten grundas i en mejlkontakt med Sveriges 21 regioner. Totalt inkom svar från 18 regioner. För de regioner som inte återkopplade på kontaktförsöken, hämtades viss information ifrån trafikförsörjningsprogram och hemsidor. Två regioner (en i norra Sverige och en i södra Sverige) föreslog dessutom ett digitalt möte i sin återkoppling för att diskutera frågorna närmre. Projektet inbegriper även en referensgrupp med representanter från Hela Sverige ska leva, Tillväxtverket samt Trafikanalys. Under våren 2021 hölls två referensgruppsmöten.

Den största andelen forskningsartiklar utgår ifrån Nordamerika. Knappt en fjärdedel av artiklarna utgår från en europeisk kontext, varav två artiklar från Norden. Merparten artiklar är publicerade efter år 2010 (totalt åtta artiklar innan år 2010). Den största andelen artiklar är av kvantitativ karaktär.

Studier visar att tillgången till den privata bilen många gånger betraktas som avgörande för äldres möjligheter till en god mobilitet i rurala områden, ofta på grund av bristen på kollektivtrafik. Tillgången till bil kopplas i sammanhanget ihop med en god livskvalitet

och ett gott åldrande. Det rurala boendet beskrivs kunna utgöra begränsningar för ett aktivt liv. För äldre med sviktande hälsa och rörlighet kan det krävas betydande samhällsinsatser för att den äldre personen ska kunna bo kvar. Samtidigt ser många äldre också fördelar med det rurala boendet (ex bättre luftkvalité, närheten till naturen, ökad trygghet och lokal sammanhållning).

Tillgängligheten till service anses viktig av flera anledningar, inte minst för att upprätthålla det sociala livet och för en fungerande vardag. Studier visar på samband mellan en begränsad tillgång till transporter och känslor av social exkludering och ensamhet hos många äldre, där äldre i rurala områden med en sviktande hälsa ses som särskilt utsatta. Att skapa tillgänglighet till service och sociala aktiviteter beskrivs dock som en växande utmaning. Det pekas inom forskningen mot hur det från samhällets sida är angeläget att stödja transportinitiativ riktade mot en åldrande befolkning. Det föreslås åtgärder i form av exempelvis ekonomiskt stöd, subventionerade resor eller åtgärder som underlättar för flytt till bostadsområden med högre densitet. Samverkan mellan offentliga, privata och ideella aktörer anses viktig för att nå mer hållbara transportlösningar

Ur ett nationellt perspektiv pågår diverse försök och initiativ för transportlösningar på landsbygderna. Mycket handlar om lösningar i form av närtrafik och anropsstyrd trafik, men också om kombinationslösningar, utveckling av applikationer och diverse projekt (varav några EU-projekt). Rådande situation med covid-19 har dock påverkat flertalet initiativ och flera försök har pausats.

I dialoger med aktörer som på olika sätt arbetar med kollektivtrafik/Sveriges landsbygder visas en medvetenhet om utmaningen att förse landsbygderna med en god transportförsörjning, särskilt med hänsyn till personer som inte kan köra bil. Man lyfter Sveriges olika geografier och hur den spridda befolkningen på sina håll skapar utmaningar på olika sätt. Avstånd till service kan vara stora och det finns kommuner som nästintill halverats i befolkningsmängd under senare tiotal år, samtidigt som kollektivtrafiken dragits ner eller försvunnit helt.

Flertalet hinder och utmaningar har uppmärksammats. Politiken har nämnts upprepande och politiska motsättningar anses bekymmersamt. Kollektivtrafiken befinner sig i en verklighet där den konkurrerar med andra viktiga samhällsfunktioner, som exempelvis sjukvården, vilket innebär ständiga prioriteringar för vad skattemedlen ska användas till.

Det har också i något fall lyfts som en utmaning att avveckla bilen, med motiveringen om att det ibland kan vara mer gynnsamt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv att resa med privat bil än att försöka driva kollektivtrafik. Att försöka konkurrera ut bilen beskrivs också kunna påverka attraktiviteten för platsen negativt.

Upprepande har frågan om hur man skulle kunna använda befintliga transporter mer effektivt diskuterats. Det påpekas dock att det kan vara svårt att hantera mer strategiska frågor inom kollektivtrafiken, särskilt om det är små organisationer. Man upplever dessutom att uppdelningen av kollektivtrafiken mellan regioner och kommuner är komplex.

Man beskriver en viss tröghet i offentliga organisationer, där det kan ta tid att nå förändring. Det tycks även finnas en viss frustration i förhållandet mellan styrdokument och praktik, som kanske inte alltid överensstämmer. Samverkan ses som angelägen, men är inte alltid given. Bristen på samverkan anses kunna försvåra arbetet med att hitta nya

lösningar. Man ser behov av ett gemensamt driv, från det lokala till det regionala, som tar sig an utmaningarna, och inkluderar näringslivet och lokalbefolkningen. Man menar att nya lösningar måste integreras i befintliga system för att skapa långsiktighet.

Man talar också om motstånd, där nya lösningar ibland kan bemötas med misstänksamhet. Detta då de kanske upplevs missgynnande för den egna verksamheten och kan skapa konkurrenssituationer. Man resonerar om motstånd från vissa resenärer. Exempelvis kan färdtjänsten upplevas bekväm, vilket kanske påverkar motivationen till att resa i grupp.

Man ifrågasätter användandet av skattemedel på ett effektivt sätt. Flera pekar mot att man skulle kunna använda skattemedel mer effektivt om man samkör transporter (paket och/eller människor). Det ifrågasätts dessutom hur behoven av kollektivtrafik mäts och man ser ett behov av tydligare värderingsgrunder. Kritik riktas dessutom mot avsaknaden av en bredare samhällsdiskussion kring kollektivtrafikens roll och nytta på Sveriges landsbygder. Förstudien visar på samma sätt på behoven av mer forskning inom området.

1. Introduktion

Storstadsregionerna lockar yngre invånare från Sveriges landsbygder, samtidigt som många äldre invånare stannar kvar (SCB, 2017). För de mindre orterna kan det innebära att arbetstillfällena försvinner i takt med att fabriker och annan verksamhet läggs ner, huspriserna faller, servicen minskar och kollektivtrafiken begränsas eller tas helt bort (Gladoic Håkansson & Bohman, 2019; Berg, 2017). Ofta liknas denna utveckling vid en nedåtgående spiral, där äldre kan höras till de mer utsatta. Sjunkande huspriser kan dessutom innebära att den äldre personen kanske inte har råd att flytta och tvingas bo kvar i orter som erbjuder en begränsad service och begränsade möjligheter för en aktiv vardag (Wretling Clarin, 2013).

Forskningen belyser hur ett åldrande på landsbygderna kan innebära andra (ibland större) utmaningar än ett åldrande i städerna. Trots det är området relativt outforskat och mycket av den äldreforskning som görs, fokuserar på den urbana kontexten, snarare än den rurala (ex. Shirogaokar et al., 2020; Hagan, 2019; Berg 2017; Hagberg, 2011).

Forskning visar att landsbygders mobilitet över lag har varit en underprioriterad fråga (Sveriges riksdag, 2019; Jelica & Sarasini, 2018; Lindgren & Berg, 2017). Det pågår emellertid diverse initiativ för att hitta lösningar för en mer effektiv kollektivtrafik på landsbygderna, både i Sverige och internationellt. Det finns dock få utvärderingar som visar på effektiviteten av de satsningar som har gjorts och det insamlade underlaget är skalt (Berg, 2017).

Då landsbygderna karakteriseras av en utspridd befolkning och målpunkter och relativt få resenärer, är kollektivtrafikförsörjningen i regel en betydande utmaning. Ofta har den regionala kollektivtrafiken en låg turtäthet och brister inte sällan i samordningen över länsgränserna (Sveriges riksdag, 2019).

1.1. Allmän och särskild kollektivtrafik

Enligt lagen om kollektivtrafik (2010:1065) har sedan år 2012 de regionala kollektivtrafikmyndigheterna det övergripande ansvaret för all regional kollektivtrafik. De ansvarar i varje region för att det finns ett trafikförsörjningsprogram med fastställda mål för kollektivtrafiken och ansvarar även för upphandling av kollektivtrafik. Den allmänna kollektivtrafiken är generellt organiserad som linjetrafik (förbestämda turer och stopp).

Vidare finns särskilda persontransporter som kräver särskilt beslut eller tillstånd eller genomförs under särskilda förutsättningar, vilket skiljer sig från den allmänna kollektivtrafiken som är öppen för alla. Särskilda persontransporter och kollektivtrafik styrs av olika lagar. Exempel på särskilda persontransporter är färdtjänst och skolskjuts. Tillstånd till färdtjänst prövas i regel av folkbokföringskommunen, men kommunen kan

också överlåta detta till den regionala kollektivtrafikmyndigheten (Sveriges kommuner och regioner, 2021a). Enligt Sveriges Kommuner och Regioner har drygt hälften av landets kommuner överlämnat utfärdandet av färdtjänstillstånd till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Kommunerna har även enligt skollagen en skyldighet att anordna skolskjuts om det anses behövas på grund av elevens förutsättningar. Ansvaret ligger främst hos kommunen, men kan i vissa fall samordnas och planeras av regionen (Sveriges kommuner och regioner, 2021b).

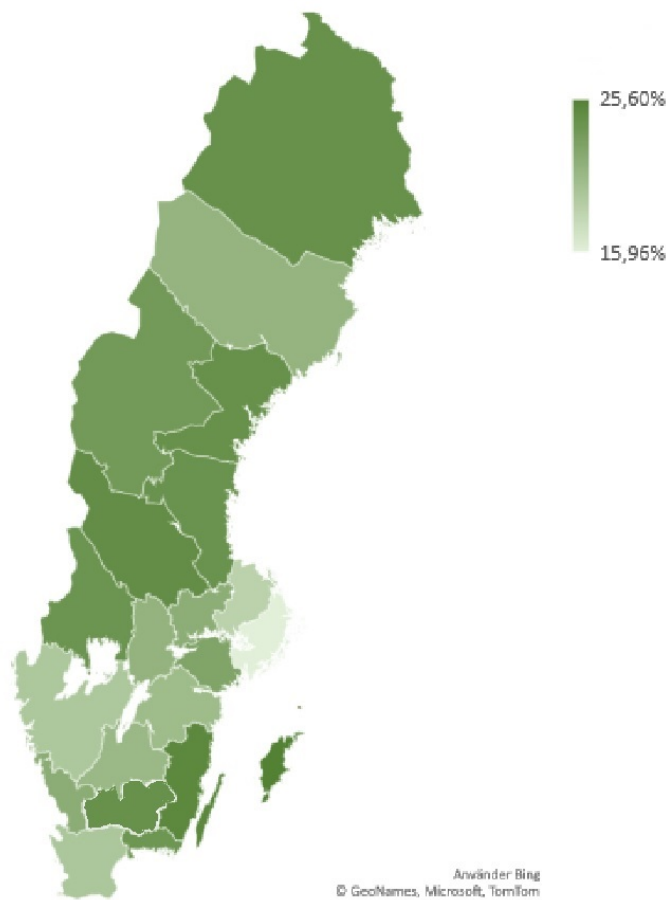
Anropsstyrd trafik innebär att det finns en linje och tidtabell, men att den endast körs på beställning när den efterfrågas. Närtrafik finns ofta i områden där det saknas busslinjer och är i regel avsedd att knyta samman landsbygd och tätort. Den betraktas många gånger som ett komplement till ordinarie kollektivtrafik och är utformad på olika sätt beroende på kontext och förutsättningar.

1.2. Demografiska förändringar och kollektivtrafiken på Sveriges landsbygder

En åldrande befolkning och urbanisering är trender som formar våra samhällen, tillsammans med digitaliseringen som också sätter en allt större prägel. Sverige räknas som ett urbaniserat land och beroende på avgränsning mellan stad och landsbygd varierar urbaniseringsgraden mellan 77 och 87 procent, och den väntas fortgå. Rörligheten inom landet skapar demografiska obalanser och unga vuxna står för den högsta rörligheten (Tillväxtverket, 2021a).

På samma gång väntas åldersstrukturerna fortsatt förändras, med störst ökning i gruppen äldre. Den förväntade befolkningsökningen mellan åren 2019–2030 uppgår till 775 500 personer, varav 42 procent är över 65 år (35 procent återfinns i åldersgruppen 80+) (Boverket, 2020).

I figur 1 visas andelen äldre (65 år och uppåt) fördelat per region år 2019. Det finns geografiska skillnader med en större andel äldre personer i vissa regioner. Det finns också skillnader när det gäller fördelningen över norra och södra delen av Sverige.



Figur 1 Andelen äldre (65 år och uppåt) fördelat per region i procent år 2019 (andelen äldre i riket 20,1 procent) (SCB, 2019).

Försörjningskvoten är ett vanligt förekommande mått för att beskriva åldrandet och befolkningsstrukturer mer generellt. Beräkningen baseras på kvoten mellan befolkningen i helhet och befolkning i förvärsålder (20–64 år). Försörjningskvoten har försämrats sedan början av 2000-talet och bedöms enligt prognoser inte att stanna av under de närmsta 30 åren. Detta innebär att allt färre förvärsarbetare väntas försörja äldre och yngre. Dessa prognoser grundas i den väntade ökningen av äldre, särskilt personer som är 80 år och äldre, vilket exempelvis kan komma att förknippas med högre kostnader inom vård och omsorg (se Tillväxtverket, 2021a:41).

1.2.1. Det rurala boendet och transportrelaterade utmaningar/möjligheter

Möjligheterna för äldre personer att bo kvar i sin bostad har kommit att bli en viktig utgångspunkt i våra samhällen. Många gånger finns en samhällelig strävan efter att äldre ska kunna bo kvar i hemmet så långt som möjligt och andelen äldre personer som bor i särskilt boende blir allt lägre (Boverket, 2020).

Äldre personer tillhör den grupp som nyttjar kollektivtrafiken minst (Trafikanalys, 2015), samtidigt som färdtjänsten minskar, idag får 100 000 färre färdtjänst jämfört med 1998 (Svensson, 2019). Det syns även en generell minskning av kollektivtrafiken på landsbygderna (OECD, 2015).

Samtidigt har integrerade mobilitetstjänster kommit att bli alltmer uppmärksammade (IMS-tjänster också benämnda som Mobility as a Service (MaaS)). Många gånger betraktas IMS-tjänster som en möjlig lösning för transporter i mer rurala områden. Lösningarna grundas ofta i en strävan efter att vara ett alternativ till (eller komplettera användandet av) den privata bilen och kan i vissa fall vara tillgängliga via utvecklade applikationer till exempelvis smarttelefoner. Målen med tjänsterna är bland annat att öka graden av effektivitet, att bibehålla en tillräcklig servicenivå och att förbättra tillgängligheten för invånarna. Åtgärderna handlar till exempel om utvecklandet av anropsstyrd trafik, taxiverksamhet och privata tjänster (ofta organiserade av lokalbefolkningen). Det kan dessutom handla om delade tjänster såsom bilpooler eller samordning av färdtjänst och andra resor. Ibland fokuseras även på tilläggstjänster som leverans av mat, medicin med mera. Samverkan ses som en av grundbultarna för ett lyckat system (Jelica & Sarasini, 2018).

Den främsta utmaningen med implementering av IMS anses ofta vara beteendeförändringar och att få människor att anamma konceptet kring delad ekonomi och delade tjänster (Ibid.).

1.2.2. Digitaliseringens innanförskap och utanförskap

Ny digital teknik har på olika sätt inneburit ökade möjligheter för att hantera samhällets utmaningar och mer fokuserat styra arbetet mot de samhälleliga mål som finns. Transporter är inget undantag och alltmer handlar om digitalisering och effektivisering.

På samma gång kan ny teknik medföra svårigheter för individer på olika sätt, då invanda mönster och strukturer snabbt förändras. De flesta svenskar har idag tillgång till internet och använder internet dagligen främst via en mobiltelefon (totalt mer än 6,5 miljoner svenskar i åldern 16–85 år). Även om den digitala mognaden är hög ur ett internationellt jämförandeperspektiv, står en betydande grupp fortfarande utanför. År 2018 visade statistik från SCB att en halv miljon svenskar fortfarande inte använder internet (Digitaliseringsrådet, 2021).

Det finns forskning som pekar mot att äldre personer kan löpa en högre risk för att hamna utanför digitaliseringen. Vad som benämns som ”digitalt utanförskap” kan påverka möjligheterna att resa, utöva fritidsaktiviteter och att upprätthålla sociala relationer. Bristen på digital delaktighet kan i sin tur kan leda till socialt utanförskap och marginalisering (Reneland-Forsman, 2018).

Därutöver finns fortfarande en bristfällig mobiltäckning på många håll i landet, där det kan vara en utmaning att ringa ett telefonsamtal eller använda internet. Det finns därmed invånare som inte kan ta del av den digitala ekonomin på grund av den begränsade tillgången till digital uppkoppling. Skillnaderna kan vara stora mellan land och stad (se vidare ex projektet Fulltäckning.se; Hela Sverige, 2020).

1.3. Syfte och frågeställningar

Projektet syftar till att ge en ökad kunskap och förståelse för hur vi långsiktigt kan skapa ett mer jämställt och inkluderande transportsystem för äldre personer på Sveriges landsbygder.

Rapporten sammanfattar en förstudie med avsikten att ge en översikt över forskningsområdet, både ur ett nationellt och internationellt perspektiv, och inkluderar även en sammanställning av nationella transportlösningar. Frågeställningarna lyder enligt följande.

- Hur ser forskningsläget ut inom området äldres transportmöjligheter på landsbygderna?
- Hur arbetar regionerna i Sverige för att tillgodose behoven av transporter för äldre på Sveriges landsbygder?
- Vilka hinder och utmaningar för en mer hållbar transportförsörjning på Sveriges landsbygder kan identifieras under projektets gång?

Projektet grundas i övergripande samhällsmål som de Globala hållbarhetsmålen och Agenda 2030, i synnerhet mål 3, 10 och 11. Särskilt angeläget är att öka kunskapen om hur vi kan tillhandahålla säkra, ekonomiskt överkomliga och tillgängliga transportsystem för alla med särskild uppmärksamhet mot behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer (Mål 11.2). Utgångspunkten ligger i en rättvis fördelning av resurser (mål 10), för att säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnandet i alla åldrar (mål 3).



Figur 2 Globala mål som är särskilt relevanta för rapportens syfte (bilderna är hämtade från Globalportalen.org).

Projektet arbetar också mot det transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Funktionsmålet blir här särskilt viktigt. Målet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Därtill har vi hänsynsmålet som ska främja en god säkerhet, miljö och hälsa (Prop. 2008/09:93).

1.3.1. Disposition

I kapitel 2. redovisas metoden för forskningsöversikten och den nationella översikten. I kapitel 3. redovisas forskningsläget. I kapitel 4. redovisas några internationella initiativ, men fokus ligger främst vid transportlösningar ur en nationell kontext. I kapitel 5. sammanfattas en del av de utmaningar som har lyfts under projektets gång i dialoger med regionerna och referensgruppen. I kapitel 6. ges en mer översiktlig diskussion främst med hänsyn till det fortsatta arbetet.

2. Metod

Förstudien syftar till att ge en översikt över forskningsområdet. Detta dels genom en litteraturoversikt (nationell och internationell forskningslitteratur), dels genom en översikt som handlar om hur man arbetar med transportlösningar på Sveriges landsbygder, med särskilt fokus mot äldre personer.

2.1. Forskningsöversikt

Litteratursökningen utfördes i den ämnesövergripande databasen Scopus, som täcker centrala källor i form av tidskriftsartiklar och formellt publicerade konferensbidrag inom olika discipliner. Även böcker och bokkapitel ingår i viss utsträckning.

I sökningen (presenterad i matris nedan) används en rad synonymer för de för forskningsfrågan centrala koncepten *äldre*, *rörlighet* och *landsbygd*. Eftersom flera av sökorden som används för att täcka *äldre* och *rörlighet* är mångtydiga sattes sökvillkoret att dessa begrepp skulle förekomma högst tre ord ifrån varandra i titel, abstract eller nyckelord (t.ex. ”**mobility** of the rural **elderly**”), eller att de båda två skulle återfinnas i titel. *Landsbygd/rural* skulle omnämnas antingen i titel eller bland nyckelord.

Databas	Datum	Söksträng	Begränsningar	Antal träffar
Scopus	2021-03-23	((TITLE-ABS-KEY (elder* OR aged OR "old* people*" OR geriatr* OR senior OR aging OR "old age" OR "older adult*") W/3 TITLE-ABS-KEY (transport* OR travel OR *mobilit* OR traffic OR commut* OR train OR bus OR autobus OR car OR automobile OR tram OR walkab* OR pedestrian* OR transit)) OR (TITLE (elder* OR aged OR "old* people*" OR geriatr* OR senior OR aging OR "old age" OR "older adult*") AND TITLE (transport* OR travel OR *mobilit* OR traffic OR commut* OR train OR bus OR autobus OR car OR automobile OR tram OR walkab* OR pedestrian* OR transit))) AND (TITLE (rural*) OR KEY (rural*))	Inga	250

Figur 3 Visar söksträngarna som användes vid litteratursökningen.

Enklare sökningar har också gjorts på webben för att söka efter exempel på transportlösningar som används internationellt.

De totalt 250 sökträffarna gick sedan igenom med fokus på läsning av abstract, titel och nyckelord. En större andel av artiklarna bedömdes som irrelevanta i sammanhanget och gallrades ut. Många fokuserade till exempel på ett mer medicinskt perspektiv på mobilitet och rörlighet och var inte särskilt inriktade mot transporter och mobilitet. Gallringen resulterade i 59 kvarvarande artiklar.

De kvarvarande artiklarna lästes upprepande igenom med fokus på abstract, men i några enstaka fall lästes de fulla artiklarna mer överskådligt. De kodades i ett Excel ark baserat på världsdelen forskningen var utförd i och om studien var kvalitativ/kvantitativ/mixad. Genomläsningen kom även att inriktas mot teman som utkristalliserades under arbetets gång; betydelsen av transporter mer generellt för äldre i rurala områden, betydelsen av transporter för ett fungerande vardagsliv samt behoven av fortsatt arbete och forskning. Dessa presenteras i löpande text.

2.2. Nationell översikt

Översikten inkluderar mejlkontakt med Sveriges 21 regioner. Förfrågan skickades ut i februari 2021 och inbegrep en beskrivning av projektets syfte och en fråga om vilka lösningar som respektive region tillämpar för transporter på landsbygderna med särskilt fokus mot äldre personer. Påminnelse skickades efter cirka två veckor. Totalt inkom svar från 18 regioner¹. För de regioner som inte återkopplade på kontaktförsöken, hämtades viss information ifrån trafikförsörjningsprogram och hemsidor som sammanställts i rapporten.

När texterna för respektive region var författade skickades de ut för kontroll, då informationen många gånger var detaljrik. Sammanställningar för de regioner som inte återkopplat på mejlkontakten skickades ut för en ytterligare möjlighet att inkomma med underlag. Totalt återkopplade 16 regioner i denna omgång, varav 9 regioner valde att göra korrigeringar i den sammanställda texten, dessa handlade främst om mindre korrigeringar.

Två regioner (en i norra Sverige och en i södra Sverige) föreslog ett digitalt möte i sin återkoppling för att diskutera frågorna närmre. Dialogerna spelades efter deltagarnas godkännande in och transkriberades.

Projektet inkluderar en referensgrupp med representanter från Hela Sverige ska leva, Tillväxtverket samt Trafikanalys. Under våren 2021 hölls två referensgruppsmöten. Under det första mötet togs noggranna anteckningar. Andra mötet spelades in och transkriberades efter deltagarnas godkännande.

¹ Uteblivna svar; region Jämtland Härjedalen, region Västernorrland och region Västmanland. Region Jämtland Härjedalen gav dock återkoppling på den text som sammanfattats av rapportförfattarna genom underlag från hemsidor och trafikförsörjningsprogram.

3. Forskningsläget

Tabell 1 Världsdel som forskningsartiklarna berör samt metoder som nyttjats (redovisas i antal artiklar).

Världsdel	N=55*
Afrika	2
Asien	7
Australien	4
Europa	14
Nordamerika	28
Sydamerika	0
Metod	N=59
Kvantitativ	32
Kvalitativ	16
Mixad	6
Litteraturoversikter	5

*Mer generella litteraturstudier exkluderades här.

I tabell 1. ges en överblick över forskningsartiklarna baserat på världsdel som forskningen utförts i. Den största andelen artiklar berör en nordamerikansk kontext. Knappt en fjärdedel av artiklarna berör en europeisk kontext, varav två från Norden (Finland och Norge). Artiklarna är publicerade mellan 1980–2021, men merparten är publicerade efter år 2010 (totalt åtta artiklar innan år 2010).

Den största andelen artiklar är av kvantitativ karaktär och inkluderar exempelvis enkätundersökningar för att studera resebeteenden och tillgången till transporter. De kvalitativa studierna inkluderar bland annat fallstudier med intervjuer och fokusgruppsintervjuer med äldre personer. Några artiklar inkluderar mixade metoder genom exempelvis en kombination av enkäter och intervjuer. Ett färre antal artiklar är litteraturoversikter, några mer generella och några mer fokuserade mot särskilda länder.

3.1. Äldre personer i rurala områden

“Being rurally located adds an extra layer of disadvantage” (Hagan, 2019:2519).

Forskningslitteraturen lyfter över lag fram äldre i rurala områden som mer sårbara ur ett mobilitetshänseende än äldre personer i urbana områden (Shirogaokar et al., 2020; Hagan, 2019). Kollektivtrafikförsörjningen spelar här en viktig roll, men står också inför stora utmaningar, inte minst när det gäller frågan om transportförsörjningen för åldrande landsbygder (Bond, Brown & Wood, 2017). Bristen på kollektivtrafik innebär många gånger att tillgången till den privata bilen betraktas som avgörande för möjligheterna till en god mobilitet (Hansen et al., 2020; Verma & Taegen, 2019), en god livskvalitet och för det goda åldrandet (Tyrovolas et al., 2017). Det rurala boendet beskrivs kunna utgöra begränsningar i en aktiv vardag (Hagan, 2019; Lamanna et al, 2019), och för äldre med sviktande hälsa och rörlighet kan det krävas betydande samhällsinsatser för att personen

ska kunna bo kvar (Lester, Tiedemann & Sherrington, 2019). På samma gång ser många äldre också fördelar med det rurala boendet (ex bättre luftkvalité, närheten till naturen, ökad trygghet och lokal sammanhållning) (Verma & Taegen, 2019).

Ålderdomen kan i sig medföra sjukdomar och/eller funktionsnedsättningar. Den kan inkludera större livsförändringar, som pensionering, att ens partner, familjemedlemmar eller vänner går bort och detta kan innebära att det sociala nätverket krymper. I gengäld kan social isolering på grund av bristen på transporter leda till betydande hälsoeffekter (både fysiska och psykiska) (Lamanna et al., 2019, Hansen et al., 2020). För äldre i rurala områden kan utsattheten ur ett transporthänseende bli än mer påtagligt då man inte längre kan köra bil (Hanson, 2018; Hansen et al., 2020), vilket kan innebära att man blir beroende av skjuts av andra (Abe et al., 2020).

Det framhålls ett behov av forskning som i ökad grad synliggör utmaningarna som äldre personer i rurala områden kan omges av (Hanson, 2018), eller studier som tar ett mer jämförande angreppssätt utifrån olika boendemiljöer (rurala/urbana) (Shirgaokar et al., 2020). Det riktas kritik mot att äldreforskningen i första hand utgått ifrån stadens olika kontexter och att mer rurala områden nedprioriterats (Hanson, 2018). Forskningen om äldre personer i rurala områden i utvecklingsländer anses än mer eftersatt (Zhao & Yu, 2020; Porter et al., 2013).

Befintlig forskning handlar många gånger om upplevelserna av att leva med en begränsad tillgång till transporter och/eller om vikten av en god tillgång till transporter för det vardagliga livet och för en god livskvalitet (Graham et al., 2018). I en studie från Norge har man jämfört olika former av anropsstyrd kollektivtrafik. Studien visar att ju mer omfattande initiativet var, desto populärare blev det. Den framlyfter vikten av dörr-till-dörrlösningar, särskilt för äldre personer. Artikelförfattarna menar dock att anropsstyrd trafik inte är en lösning på frågan om effektivitet och att ansvarsfrågan på olika nivåer (politiskt och sett över olika sektorer) är komplex (Dotterud Leiren & Skollerud, 2016). I en kvalitativ studie från Storbritannien konstateras att det fanns en låg kännedom hos intervjudeltagarna om tillgängliga tjänster (till exempel anropsstyrd trafik), hur de fungerar och används (Ward, Somerville & Bosworth, 2013).

Studier från flera andra länder beskriver samma mönster som kan ses i Sverige. En utveckling där den yngre befolkningen lämnar orten till förmån för städerna och kvar blir många äldre, med följderna av en minskad service (Verma & Taegen, 2019). I länder som USA och Kanada har bilbaserat volontärarbete fått en allt viktigare roll för äldre invånares transportmöjligheter (Hanson & Goudreau, 2019).

3.1.1. Betydelsen av transporter för upprätthållandet av det vardagliga livet

Tillgängligheten till service ses som viktig av flera anledningar, inte minst för upprätthållandet av det sociala livet. Begreppet "the third place" används inom forskningen. Här relateras till, förutom hemmet och arbetet, platser för socialt deltagande (exempelvis kaféer eller andra platser som ger utrymme för sociala interaktioner). Betydelsen av dessa platser kan öka efter pensionen, då man inte längre besöker sin arbetsplats (för kortare litteraturoversikt se Hagan, 2019).

Studier visar samtidigt på samband mellan en begränsad tillgång till transporter och känslor av social exkludering och ensamhet hos många äldre (Lamanna et al., 2019; Zhao

& Yu, 2020; Hagan, 2020; Hansen et al., 2020), där de med sviktande hälsa ses som särskilt utsatta (Levasseur et al., 2020). Man menar att planeringen i rurala kommuner ofta är bilorienterad och att kommuner med en åldrande befolkning får allt svårare att förse invånarna med en rimlig servicenivå. Tillgängligheten till service och sociala aktiviteter beskrivs som en överhängande utmaning särskilt för de som inte längre har möjlighet att köra bil (Verma & Taegen, 2019). Utmaningen ses som växande (Mjelde et al., 2020).

Transportation is one of the most pressing challenges facing rural communities and has emerged as a critical support for aging in place (Dize, 2019:33).

Många äldre vill inte belasta närstående för skjuts när de inte längre kan köra, och inte sällan nedprioriteras sociala aktiviteter då de kanske inte betraktas som nödvändiga (Lamanna et al, 2019). Några studier belyser även samband mellan äldre som bor i rurala miljöer och en begränsad tillgänglighet till sjukvård (på grund av lägre tillgång till transporter) (Choi, Nam & Kim, 2019; Averill, 2012).

3.1.2. Behoven av fortsatt arbete och forskning

Då bilen upprepar lyfts som avgörande för många äldre personers mobilitet i rurala områden, menar man också att det är angeläget för äldre personer att förbereda för en tid då de kanske inte längre kan köra bil. Det pekats samtidigt mot hur det från samhällets sida är angeläget att stödja transportinitiativ riktade mot en åldrande befolkning (Hansen et al., 2020). Det föreslås åtgärder i form av exempelvis ekonomiskt stöd, subventionerade resor eller åtgärder som underlättar för flytt till bostadsområden med högre densitet (Shirgaokar et al., 2020).

Samverkan mellan offentliga, privata och ideella aktörer lyfts även som viktig för att nå mer hållbara transportlösningar på landsbygderna (Choi, Schuster & Schoenberg, 2019). Dock menar man att det många gånger råder brist på lokal/regional samverkan, även om den ses som mer eller mindre avgörande för ett lyckat initiativ (Ryser, 2012).

Andra studier pekar på äldres begränsade möjligheter att röra sig till fots i rurala områden (Klann et al., 2019; Kim et al., 2019). Frågan om möjligheten till fysisk aktivitet på äldre dagar anses omdiskuterad, särskilt ur kontexten urbana områden, men tämligen åsidosatt i rurala områden. Man ser det som särskilt bekymmersamt då studier visar att äldre i rurala områden kan uppvisa lägre fysisk aktivitet än äldre i mer urbana områden. Man menar att goda exempel från den urbana kontexten skulle kunna fungera som effektiva lösningar i rurala miljöer. Man uppmärksammar i sammanhanget ”microscale och pop-up” lösningar (pop-up service, offentlig konst, bänkar, aktiviteter, temporär infrastruktur i form av gångbanor/cykelbanor mm) samt anläggande av parker och stadsträdgårdar (Klann et al., 2019).

Det ses också som angeläget att bostäder för äldre personer planeras med en närhet till service som kan nås till fots (inom 500 meter). En central kärna med högre densitet förespråkas även i mindre orter. Man ser likaså ett behov av nya innovativa sätt för serviceleveranser och samlokalisering i form av servicehubar (Verma & Taegen, 2019).

4. Transportlösningar på landsbygderna

Frågan om transportlösningar på landsbygderna är en angelägen fråga i hela Europa och även i andra delar av världen, särskilt med hänsyn till invånare som inte har möjlighet att köra bil. Det pågår åtskilliga initiativ. I Danmark finns exempelvis konceptet Plustur, som syftar till att förlänga kollektivtrafikens räckvidd. Plusturen startar vid hemmet och kör till en utvald bytesplats, varifrån man kan komma vidare med buss och tåg, eller tvärt om. Om det inte är möjligt att byta till tåg eller buss kan Plustur i stället köra hela vägen. Resor samordnas, så flera passagerare kan åka tillsammans, hela eller delar av resan. Likt en vanlig resa med kollektivtrafik kör Plustur därför inte nödvändigtvis den mest direkta vägen (Movia, 2021).

I Finland har man drivit försök med exempelvis tjänsten Byaskjussen i Borgå och Lovisa, vilken är en samåknings tjänst som förenar drag av taxi- och bussfärd. Kommunen tampas med utmaningar som rör stora geografiska områden och begränsade resurser för att tillhandahålla kollektivtrafik och fordon för kollektivtrafik. Försöket bygger på tanken modern kollektivtrafik, digitalisering och cirkulär ekonomi. En applikation möjliggör beställning och betalning av Byaskjussen. I applikationen anges också resans början och slut, och resan förenas då med andra resor i samma riktning. I applikationen tillhandahålls en karta, där resenären i realtid kan följa var fordonet befinner sig. Byaskjussen kör under förmiddagar, eftermiddagar och kvällar. Om satsningen vid utvärdering bedöms som lyckad är förhoppningen att med tiden kunna utveckla och utvidga (Borgers & Haavisto, 2019; Loviisa, 2019).

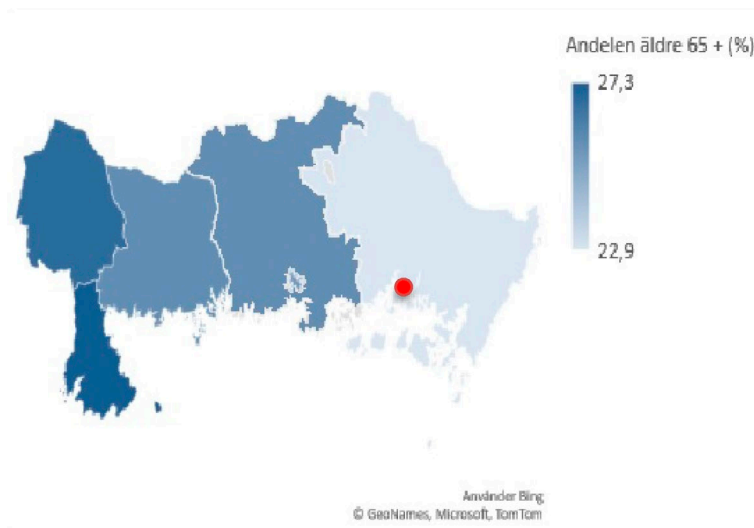
På vissa delar av nordöstra Irland finns konceptet "Local link" som drivs ideellt. Initiativet finansieras via det nationella "Rural Transport Programme", som uppkommit som en följd av den bristfälliga tillgången på kollektivtrafik i rurala områden. Local link erbjuder både resor dörr-till-dörr och linjelagda turer. Vidare erbjuder de sjukresor och kvällsresor. Samordning av resorna är möjligt, så att passagerare med olika ärenden reser i samma fordon. Förutom resor med egna fordon och förare, så samordnar de också volontärer som kör vissa sträckor (Transport for Ireland, 2021).

I Kalifornien i USA finns exempelvis programmet Transportation Reimbursement Incentive Program (TRIP) som har funnits i över 20 år. TRIP erbjuder ersättning till vänner och grannar som transporterar äldre personer och personer med funktionsnedsättningar till läkarbesök och andra godkända resor (Independent living partnership, 2021).

4.1. Nationella initiativ

Ur ett nationellt perspektiv pågår diverse försök och initiativ. Mycket handlar om lösningar i form av närtrafik och anropsstyrd trafik, men också om kombinationslösningar, utveckling av applikationer och diverse andra projekt (varav några EU-projekt) (för en kortare summering av olika initiativ se bilaga 1).

4.1.1. Region Blekinge



Figur 4 Kartan illustrerar andelen äldre i procent på kommunnivå för region Blekinge. Lokalisering av residensstad Karlskrona syns i rödmarkering (statistiken hämtad från SCB, 2019).

Region Blekinge hade år 2019 en befolkningsmängd på nästan 160 000 invånare, varav 23,8 procent var 65 år eller äldre (SCB, 2021). Andelen äldre varierar inom regionens kommuner. Residensstaden Karlskrona ligger i Karlskrona kommun, som också är den kommun med längst andel äldre (se figur 4.).

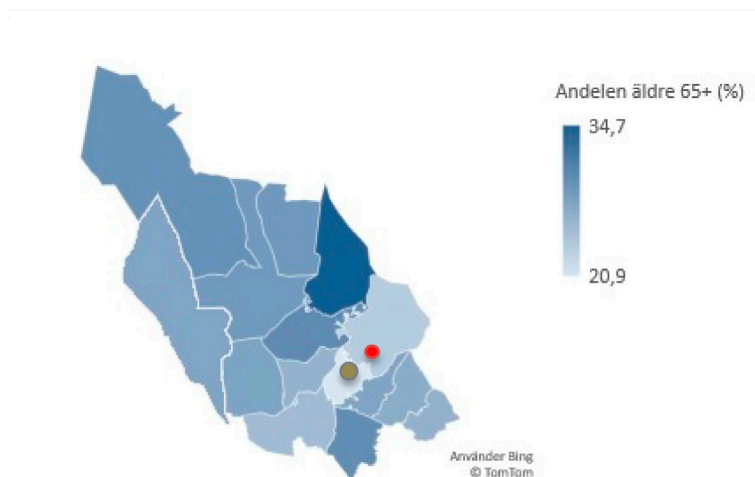
I dialogerna med region Blekinge beskrivs landsbygden som en viktig del av regionens geografi. Många äldre bor i landsbygdsområden och är beroende av service. Trafiken som erbjuds beskrivs som kostsam per resa, men med ett stort värde för de boende. Då resorna är relativt få, anses totalkostnaden i det stora hela vara rimlig.

Enligt Regionen kan alla som bor, eller har sin målpunkt, mer än en kilometer från en station eller busshållplats med kollektivtrafik beställa obegränsat antal resor med taxi (alla dagar mellan klockan 8–18). Priset motsvarar kontantpriset i den ordinära kollektivtrafiken. Vissa skolturer hålls öppna för allmänheten i kommuner där Blekingetrafiken upphandlar denna form av busstrafik.

Blekingetrafiken utvecklar även en tjänst där privatpersoner kan erbjuda plats i sin bil genom en applikation. Testarbetet har pausats i samband med covid-19, men avses att återupptas när tillfälle ges. Konceptet bygger på en tanke om organiserad samåkning, där privatpersoner med egna bilar ska bli en del av kollektivtrafiken. Applikationen möjliggör för resenären att hitta personer som ska till samma ställe.

Det pågår även länsöverskridande samarbeten inom kollektivtrafiken. I ett nyligen utfört examensarbete har de olika systemen för närtrafik, eller andra former av kompletterande kollektivtrafik på landsbygden, beskrivits och jämförts, där Region Blekinge ingick (se Glantz & Hellgren, 2021).

4.1.2. Region Dalarna



Figur 5 Kartan illustrerar andelen äldre i procent på kommunnivå för region Dalarna. Lokalisering av residensstad Falun syns i rödmarkering samt regionens största ort Borlänge i brunmarkering (statistiken hämtad från SCB, 2019).

Region Dalarna hade år 2019 en befolkning på nästan 288 000 invånare, varav 24,5 procent var 65 år eller äldre (SCB, 2021). Andelen äldre varierar inom regionens kommuner. Residensstad är Falun, men Borlänge är regionens största ort. Borlänge kommun har också lägst andel äldre i regionen (se figur 5.).

Region Dalarna menar att de inte har några direkta initiativ som riktas mot äldre på landsbygden, men att frågan har lyfts och att det funnits diverse tankar och idéer. Regionen är delaktiga i projektet Kollaborativ kollektivtrafik för levande landsbygd (Kollakoll) som drivs med utgångspunkt i Skattungsbyn i Orsa kommun. Projektet är pausat för tillfället på grund av covid-19. Ambitionen är att utveckla och testa samverkan mellan kollektivtrafik och privata, kollaborativa tjänster, som till exempel samåkning på landsbygden².

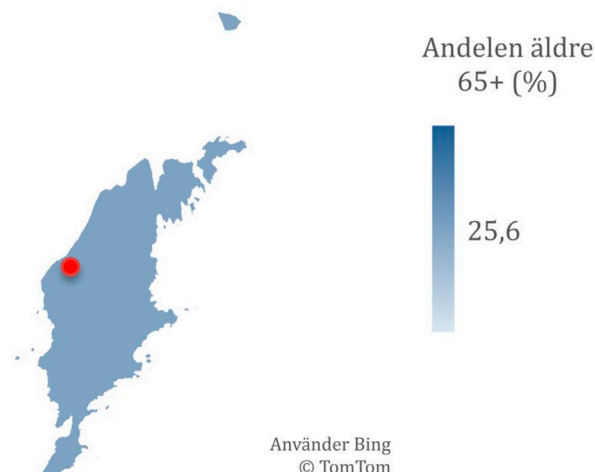
Grundtanken är att personer utan bil (och där kollektivtrafiken är minimal), ska kunna samåka med andra. Även lediga platser i serviceresor som passerar byn skulle kunna erbjudas via applikation och det ska vara möjligt att boka in leverans av paket och liknande.

Mer eller mindre all skolskjuts i regionen syns i tidtabellerna, och kan därför nyttjas av allmänheten. Därutöver finns flextrafik och anropsstyrda turer som kompletterar den

² Arbetet leds av Svenska miljöinstitutet IVL och sker i samverkan med forskare, kollektivtrafikföretag, offentliga aktörer och organisationer som arbetar med samåkning och andra res- och transporttjänster (under åren 2018-2021).

ordinarie linjetrafiken och som förbeställes. Denna drivs med både större och mindre fordon och går från bestämda hållplatser eller önskad gatuadress (Dalatrafik, 2021).

4.1.3. Region Gotland



Figur 6 Kartan illustrerar andelen äldre i procent på kommunnivå för region Gotland. Lokalisering av residensstad Visby syns i rödmarkering (statistiken hämtad från SCB, 2019).

Region Gotland hade år 2019 en befolkning på nästan 60 000 invånare, varav 25,6 procent var 65 år eller äldre (SCB, 2021). Residensstad är Visby (se figur 6.).

Region Gotland visar en medvetenhet om frågans betydelse när det gäller äldres transportmöjligheter i mer glesbefolkade områden. De beskriver hur andelen äldre är större i regionen än i övriga regioner i landet. Gotland är samtidigt tämligen glesbefolkad med utspridd bebyggelse, vilket lyfts som en utmaning vid planering av kollektivtrafik. Regionen ser dessutom en utmaning i både ekonomiska och personella resurser. Få personer i regionen arbetar med kollektivtrafik och huvudfokus landar många gånger vid operativa frågor, med ett mindre utrymme för mer strategiska frågor.

Förutom busstrafiken med sina 13 landsbygdslinjer finns enligt regionen ett relativt begränsat upplägg med anropsstyrd trafik som kallas närtrafik. Invånare på ön (de större tätorterna ej inkluderade) kan åka hemifrån två till tre gånger i veckan till en närbelägen tätort. Ön är indelad i ett antal upptagningsområden. I varje område är ankomst- och avgångstiden i tätorten definierade, liksom veckodagarna. Uppehållet i tätorten är två till tre timmar, vilket skall möjliggöra för inköp eller besök av läkare med mera. Beställningen av resan görs genom att ringa till beställningscentralen.

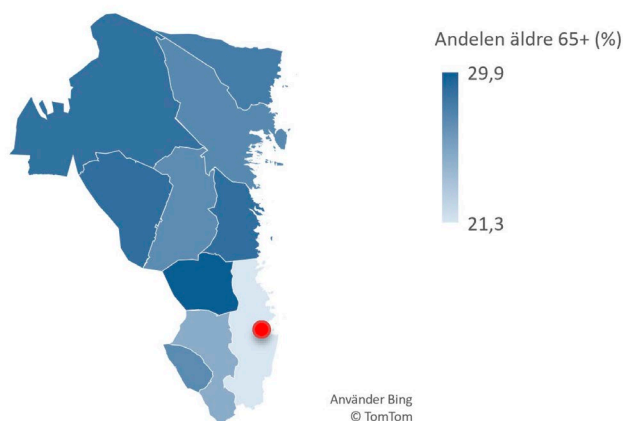
Region Gotland beskriver vidare ett relativt generöst upplägg för färdtjänst. Färdtjänstberättigade (ca 2 000 av de 60 000 invånarna) får beställa taxiresor över hela Gotland under alla tider och dagar. Egenavgiften är enligt regionen förhållandevis låg, men taxan är aningen högre under nattetid.

Region Gotland deltar i projektet ”Hållbara transporter”. De berättar att länsstyrelsen nu upphandlar en konsult för en utredning om ”Mobilitet som tjänst” (MaaS). Projektets grundläggande syfte handlar om att sprida kunskap och de har därför inte drivit någon testverksamhet av exempelvis MaaS-tjänster eller liknande. De hoppas att med den

beställda förstudien kunna synliggöra behoven av att kollektivtrafiken utvecklas, till exempel med ökad tillgänglighet genom anropsstyrd trafik. Projektet är ett samverkansprojekt mellan Region Gotland och Länsstyrelsen på Gotland och finansieras med regionala medel samt EU-medel. Projektets mål är att effektivisera energianvändningen och minska utsläppen av växthusgaser från transporter på ön.

Regionen beskriver hur projektet uppmärksammas alltmer, där kunskapen och efterfrågan kring mobilitetslösningar ökat och involverat allt fler aktörer (även privata med ett visat intresse för samarbeten). Det finns enligt regionen ett engagemang att tillsammans se på möjligheter, där olika mobilitetslösningar kombineras med kollektivtrafiken för att förse Gotland med ett mer hållbart och tillgängligt transportnät.

4.1.4. Region Gävleborg



Figur 7 Kartan illustrerar andelen äldre i procent på kommunnivå för region Gävleborg. Lokalisering av residensstad Gävle syns i rödmarkering (statistiken hämtad från SCB, 2019).

Region Gävleborg hade år 2019 en befolkningmängd på 287 000 invånare, varav 24,1 procent var 65 år eller äldre (SCB, 2021). Andelen äldre varierar inom regionens kommuner. Residensstaden Gävle ligger i Gävle kommun, som också är den kommun med längst andel äldre (se figur 7.).

Region Gävleborg erbjuder sedan hösten 2019 närtrafik i hela regionen (under namnet X-trafik). Målgruppen är boende och besökare på landsbygden³. Trafiken utförs med taxi och samplaneras av regionen med annan beställningstrafik såsom sjukresor och färdtjänst.

Närtrafiken innebär att man senast två timmar innan avresan förbeställer transporten per telefon, och sedan får resenären åka från en plats på landsbygden till en förvald så kallad "knutpunkt". En sådan knutpunkt är ett samhälle i närheten som kan erbjuda viss samhällsservice såsom affär, hälsocentral, apotek eller byte till den allmänna kollektivtrafiken.

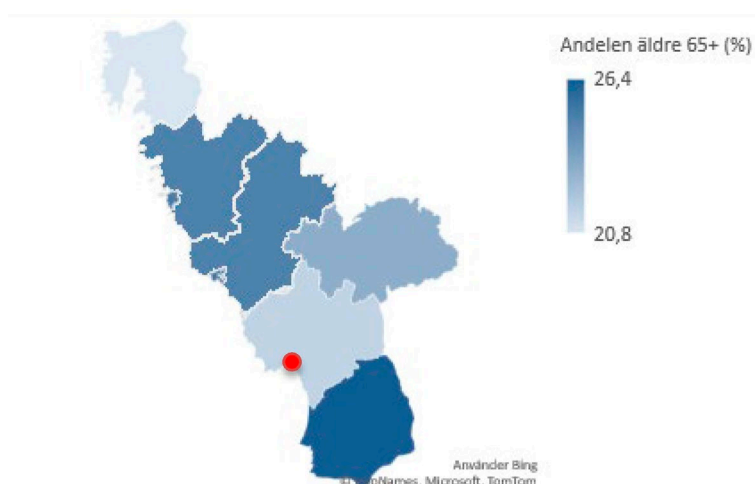
³ Eller mer specifikt alla adresser och plaster som har längre än 2 kilometers gångväg till en trafikerad busshållplats.

Resorna går efter en rörlig tidtabell för att sträva efter samåkning i området och dessa tidtabeller går att finna i den ordinarie reseplaneraren samt mobilapplikationen. Även biljett för resan kan köpas i mobilen, likväl som för längre kombinationsresor såsom närtrafik-buss-tåg. Tidtabellen ger två möjliga turer in mot knutpunkten varje vardag samt tre möjliga turer i retur.

Regionen menar att trafiken inte uttryckligen är en satsning för äldre, men närtrafiken är planerad för att invånarna ska kunna nå samhällsservice och övrig kollektivtrafik. Tidtabellerna är lagda så att arbets- och studiependling inte är den primära målgruppen, vilket är en resursfråga, som i sin tur inneburit att satsningen främst nyttjas av äldre och personer som inte arbetar eller studerar (eller av ungdomar som åker hem under kvällstid).

Därutöver finns exempelvis Kuxaprojektet i Ockelbo som startade 1994. Syftet var att invånarna skulle få ett bättre utbud genom en samordning av linjetrafik, skolskjuts och färdtjänst. Skolskjutsen som tidigare gjorts med taxi och särskilda skolskjutsturer med buss gjordes om till busslinjer där alla kunde åka med, vilket också innebar att färdtjänstresandet minskade (Lindgren & Berg, 2017). Kuxabussarna beskrivs som ”Sveriges första snålskjuts” och består idag av nio linjer och trafiken är gratis för resenärer inom kommunen (Ockelbo kommun, 2021).

4.1.5. Region Halland



Figur 8 Kartan illustrerar andelen äldre i procent på kommunnivå för region Halland. Lokalisering av residensstad Halmstad syns i rödmarkering (statistiken hämtad från SCB, 2019).

Region Halland hade år 2019 en befolkning på nästan 334 000 invånare, varav 21,8 procent var 65 år eller äldre (SCB, 2021). Andelen äldre varierar inom regionens kommuner. Residensstad är Halmstad. Halmstads kommun är en av de kommunerna med lägst andel äldre (se figur 8.).

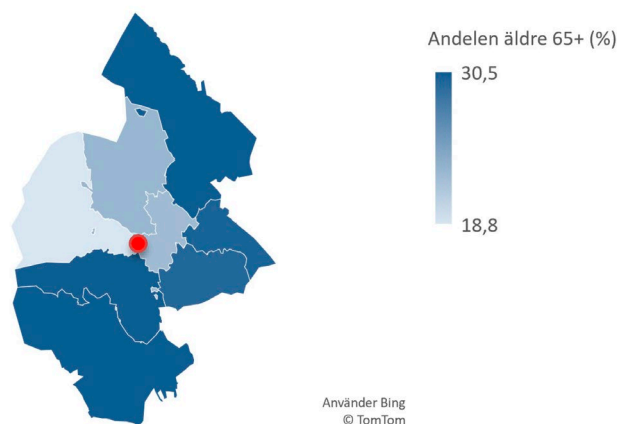
Enligt Region Hallands trafikförsörjningsprogram (Trafikförsörjningsprogram 2021–2025) har alla invånare i Halland tillgång till någon form av kollektivtrafik, och som lägsta nivå erbjuds grundläggande resmöjligheter genom närtrafik. Enligt Hallandstrafikens hemsida är närtrafiken i regionen ett komplement till den ordinarie busstrafiken i områden där det aldrig eller sällan går någon buss. Närtrafiken ska

möjliggöra för invånare att ta sig in till närmaste samhälle för att uträtta ärenden, ta del av samhällsservice eller resa vidare med den ordinarie kollektivtrafiken. Närtrafiken samordnas med annan beställningstrafik (Hallandstrafiken, 2021).

Region Halland ser enligt trafikförsörjningsprogrammet potential i att i högre grad samordna samhällsfinansierade trafikformer på landsbygden. Till exempel skriver de att skolskjutstrafiken har en potential att i högre grad samplaneras med linjetrafik och därmed göras tillgänglig för allmänheten.

Enligt trafikförsörjningsprogrammet arbetar Region Halland utifrån principen “Hela länets behov men inte samma lösningar”. Vidare ser de att en viktig och prioriterad åtgärd för att skapa en attraktiv kollektivtrafik är arbetet med att sänka restiden, men understryker samtidigt att en avvägning måste göras mellan hög reshastighet och närhet till hållplats.

4.1.6. Region Jämtland Härjedalen

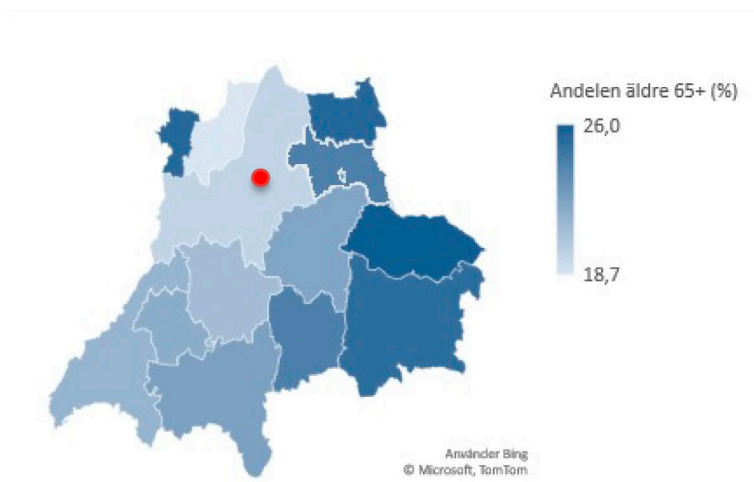


Figur 9 Kartan illustrerar andelen äldre i procent på kommunnivå för region Jämtland Härjedalen. Lokalisering av residensstad Östersund syns i rödmarkering (statistiken hämtad från SCB, 2019).

Region Jämtland Härjedalen hade år 2019 en befolkning på nästan 131 000 invånare, varav 23,5 procent var 65 år eller äldre (SCB, 2021). Andelen äldre varierar inom regionens kommuner. Residensstad är Östersund. Östersunds kommun är en av de kommunerna med lägst andel äldre (se figur 9).

I Region Jämtland Härjedalen finns enligt Länstrafiken i Jämtlands hemsida tillgång till anropsstyrd linjetrafik samt närtrafik. Den anropsstyrda linjetrafiken kör enligt en förbestämd linje, men endast vid beställning. Denna sorts trafik ämnas fungera som ett led i anslutning till ordinarie busslinjetrafik. När man reser med närtrafiken blir man i regel upplockad vid bostaden. Denna lokala trafik avses möjliggöra för alla att kunna komma till orter som har affär, bank eller annan service. Både anropsstyrd linjetrafik och närtrafik måste beställas vardagen före resdag (Länstrafiken i Jämtland, 2021). Anropsstyrd linjetrafik, närtrafik och särskild kollektivtrafik beställs och samordnas via en gemensam beställningscentral.

4.1.7. Region Jönköpings län



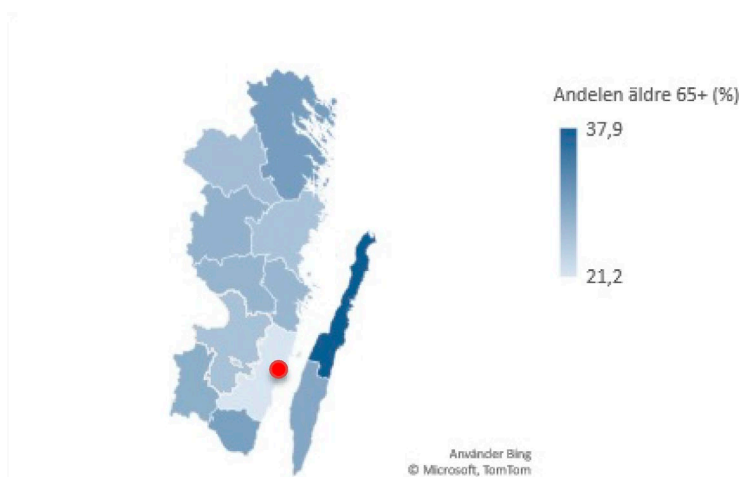
Figur 10 Kartan illustrerar andelen äldre i procent på kommunnivå för region Jönköpings län. Lokalisering av residensstad Jönköping syns i rödmarkering (statistiken hämtad från SCB, 2019).

Region Jönköpings län hade år 2019 en befolkning på nästan 364 000 invånare, varav 20,8 procent var 65 år eller äldre (SCB, 2021). Andelen äldre varierar inom regionens kommuner. Residensstad är Jönköping. Jönköpings kommun är en av de kommunerna med lägst andel äldre (se figur 10.).

Enligt Jönköpings Länstrafiks hemsida finns så kallad närtrafik. Närtrafiken är till för de som bor på landsbygden utanför en tätort och har längre än en kilometer till närmsta hållplats för linjetrafik. Den resande kan resa mellan bostaden och närmsta tätort inom kommunen alternativt kommunhuvudorten eller till närmaste hållplats, maximalt sex enkelresor/vecka. Det är också möjligt att resa med närtrafik till fritidsanläggningar som ligger i anslutning till en tätort (max tre kilometer utanför). I vissa fall är det möjligt att också åka över kommun- eller länsgränsen. På hemsidan tydliggörs det att närtrafiken inte är till för att lösa skol- och arbetspendling, och att resan kan komma att samordnas med färdtjänst- eller sjukresor. Närtrafiken beställs över telefon minst två timmar innan önskad avresa (Jönköpings Länstrafik, 2021).

Jönköpings Länstrafik gjorde 2018 en utvärdering av närtrafiken i regionen. I rapporten lyfts både för- och nackdelar med det nuvarande systemet. En fördel är till exempel att systemet upplevs rättvist då landsbygdsbefolkningen utan tillgång till linjelagd kollektivtrafik får ta del av samhällets satsning på kollektivtrafik, medan några av de nackdelar som rapporten lyfter är att orter som saknar kollektivtrafik på helger och kvällar inte kan använda närtrafiken då de räknas som trafikförsörjda med ordinarie linjenät. Sommarstugeägare och tillfälliga besökare och turister kan inte heller ta del av närtrafiken då man ska vara skriven på adressen. I rapporten lyfts visioner för hur systemet ska utvecklas i framtiden, för att möta de nackdelar som i dagsläget ses, till exempel genom utökad kvälls- och heltrafik.

4.1.8. Region Kalmar län



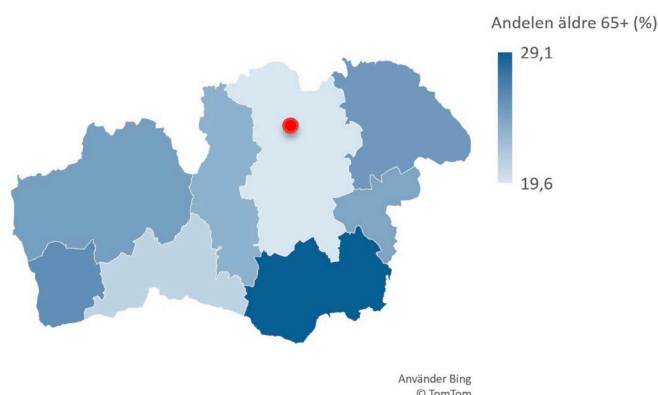
Figur 11 Kartan illustrerar andelen äldre i procent på kommunnivå för region Kalmar län. Lokalisering av residensstad Kalmar syns i rödmarkering (statistiken hämtad från SCB, 2019).

Region Kalmar län hade år 2019 en befolkning på lite mer än 245 000 invånare, varav 25,0 procent var 65 år eller äldre (SCB, 2021). Andelen äldre varierar inom regionens kommuner. Residensstad är Kalmar. Kalmars kommun är den kommunen med lägst andel äldre (se figur 11.).

Region Kalmar län beskriver att de likt många andra regioner har anropsstyrd närtrafik på landsbygden. De har också närtrafiklinjer som kan göra avvikelser inom bestämda geografier i några tätorter. Närtrafiken i regionen är öppen för alla och samordnas i den utsträckning som är möjligt med särskilda persontransporter.

Regionen beskriver vidare att Kalmar länstrafik också anordnar skolskjuts åt länets kommuner. Kommunerna kan välja att ”öppna” denna trafik för allmänheten i mån av plats på fordonen för att öka trafikutbudet på landsbygden. För personer med särskilda behov finns även den särskilda kollektivtrafiken.

4.1.9. Region Kronoberg



Figur 12 Kartan illustrerar andelen äldre i procent på kommunnivå för region Kronoberg. Lokalisering av residensstad Växjö syns i rödmarkering (statistiken hämtad från SCB, 2019).

Region Kronoberg hade år 2019 en befolkningsmängd på lite mer än 200 000 invånare, varav 21,2 procent var 65 år eller äldre (SCB, 2021). Andelen äldre varierar inom regionens kommuner. Residensstad är Växjö. Växjös kommun är den kommunen med lägst andel äldre (se figur 12.).

Region Kronoberg beskriver hur de har testat olika initiativ. Till exempel testade de att ha anropsstyrda avgångar mellan en nyöppnad tågstation i Moheda och nordvästra Alvesta kommun, där ordinarie linjetrafik saknas. Antalet resor blev dock få så projektet lades ned efter något år.

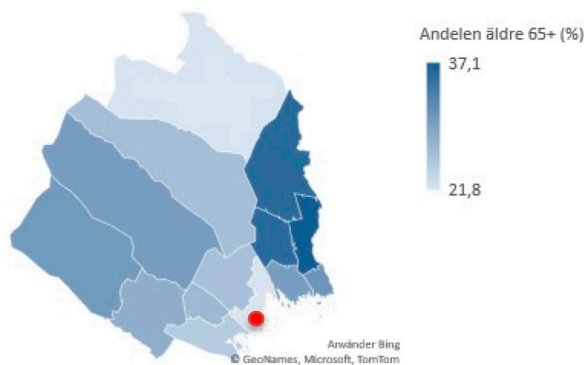
Vidare har regionen prövat vad de kallar för “Sigfridsturen Sigfrid”, med avgångar inom Växjö stad, främst till ett område där verksamheter inom vård och omsorg finns. Initiativet fortlöpte under ett par år, men då de flesta ändå åkte färdtjänst eller sjukresor så lades det ned.

Ett annat projekt är Ljungbyprojektet, vilket beskrivs nyttjas mycket⁴ och då främst inom staden där linjelagd stadstrafik saknas. Initiativet beskrivs dock som dyrt, då kostnaden per resa blir över 200 kronor.

Regionen har också ersatt sin traditionella kompletteringstrafik med närtrafik, med ett mer generöst upplägg av antalet avgångar och dagar man kan åka. Trots det mer frikostiga upplägget används närtrafiken enligt regionen inte i någon större utsträckning.

Regionen har växelvis öppnat upp möjligheten för allmänheten att åka med på vissa skolturer. Detta erbjuds dock alltmer sällan, då det används lite och inte är särskilt uppskattat från skolorna och eleverna. Vidare understiger biljettintäkterna kostnaden för biljettenheterna.

4.1.10. Norrbottens län⁵



Figur 13 Kartan illustrerar andelen äldre i procent på kommunnivå för region Norrbottens län. Lokalisering av residensstad Luleå syns i rödmarkering (statistiken hämtad från SCB, 2019).

⁴ Närmare 10 000 resor om året inom Ljungby kommun

⁵ Region Norrbotten ansvarar inte för länets kollektivtrafik som regionerna i 19 av 21 län gör. I Norrbotten är det kommunalförbundet regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län som ägs av Region Norrbotten och länets 14 kommuner som ansvarar för länets kollektivtrafik.

Region Norrbottens län hade år 2019 en befolkningsmängd på ungefär 250 000 invånare, varav 24,2 procent var 65 år eller äldre (SCB, 2021). Andelen äldre varierar inom regionens kommuner. Residensstad är Luleå. Luleå kommun är en av de kommunerna med lägst andel äldre (se figur 13.).

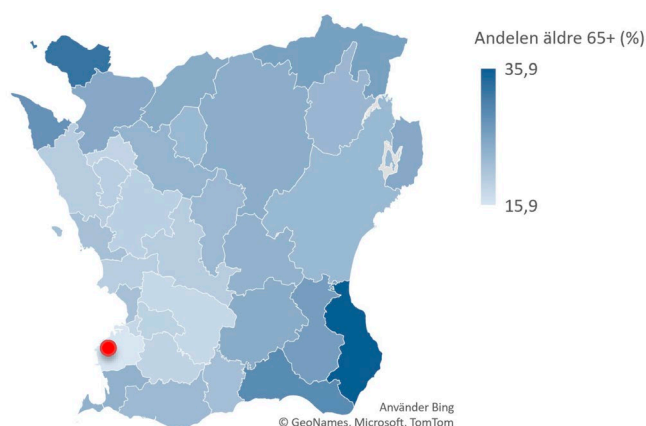
Region Norrbotten menar att frågan om huruvida landsbygdsutveckling och service påverkas av att vara en del i ett transportsystem är intressant. Särskilt då ett fungerande transportsystem delvis hänger samman med attraktiviteten av en ort eller by. Norrbotten är ett stort län med långa avstånd och frågan om transporter utgör en särskild utmaning. De understryker att det är viktigt med tillgänglighet även i mer glesbefolkade delar av länet.

De ser en utmaning i det faktum att Norrbotten är en gränsregion, då regionen gränsar till både Norge och Finland. Många människor rör sig över gränserna i sin vardag, till exempel för att nyttja service, hälso- och sjukvård. Därför är det angeläget att människor enkelt kan transportera sig över gränserna. Det kan finnas svårigheter att hitta trafik då språket kan skapa en utmaning i sig, särskilt mellan svenskan och finskan. Regionen arbetar med frågan bland annat utifrån sitt uppdrag med landsbygdsutveckling och i den regionala utvecklingsstrategin pekas attraktiva livsmiljöer ut som ett viktigt område.

I Norrbotten arbetar man med att i möjligaste mån samordna trafik så som sjukresor, färdtjänstresor, skolskjuts samt allmän kollektivtrafik. Det finns även anropsstyrd trafik och exempelvis pågår ett projekt med flygbil (transport till och från flyget). De anser att kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg för att skapa regional utveckling.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten driver ett projekt som handlar om att ta fram en ny trafikarta för länets kollektivtrafik, med syftet att optimera och effektivisera trafiken. Projektet syftar till en ökad samordning av kollektivtrafikens linjenät. Samtidigt är kollektivtrafiken en kostnadsfråga, vilket aktualiserar frågan om hur mycket en sådan samhällsservice får kosta i ett glest befolkat län. I projektet tas det fram en trafikarta för att därefter kunna prioritera nivån på trafik. Projektet ämnar vidare att se över vilka bytespunkter som ska finnas och hur människor ska "matas" in från glesare områden till bytespunkter, genom till exempel flextrafik eller efterfrågestyrd trafik.

4.1.11. Region Skåne



Figur 14 Kartan illustrerar andelen äldre i procent på kommunnivå för region Skåne. Lokalisering av residensstad Malmö syns i rödmarkering (statistiken hämtad från SCB, 2019).

Region Skåne hade år 2019 en befolkningsmängd på ungefär 1 378 000 invånare, varav 19,6 procent var 65 år eller äldre (SCB, 2021). Andelen äldre varierar inom regionens kommuner. Residensstad är Malmö. Malmö stad är den kommunen med lägst andel äldre (se figur 14.).

Region Skåne (Skånetrafiken) arbetar med ett stort program för integrerad trafik och för att lägga grunderna för kombinerad mobilitet. Arbetet är viktigt för att skapa förutsättningar för alla att enkelt kunna söka, boka och betala en resa, där det ingår någon form av anropsstyrd trafik. Initiativet inkluderar personer som har behov av att resa med särskilda persontransporter. Det innefattar till exempel äldre, men även andra som bor eller vistas på landsbygden.

Region Skåne håller på att införa en anropsstyrd trafiklösning som kallas Plusresa, vilket är en first/lastmile-lösning. Med Plusresa ska man kunna åka till och från kollektivtrafiken, utifrån utvalda hållplatser, till exempel tågstationer och SkåneExpressens hållplatser. Det kan även bli möjligt att åka till och från andra utvalda hållplatser som trafikeras av linjetrafik, till exempel vid den lokala handlaren, postombud eller en vårdcentral.

Region Skåne genomför för närvarande en pilot av Plusresan, med start 1 mars 2021 mellan Osby och Hässleholm. Produkten ska införas på Österlen från tidtabellsskiftet i december 2021.

Avsikten är att konceptet successivt ska spridas över övriga Skåne efterhand som trafikavtalen upphandlas på nytt. I samband med upphandlingen av trafikavtal planerar Skånetrafiken också för att upphandla de mindre bussfordonen som har en låg nyttjandegrad, för att utföra trafik för serviceresor (anropsstyrda trafikformer så som Plusresa, närtrafik, anropsstyrda linjer/turer, färdtjänst och sjukresor) under den tid som de inte kör linjetrafik.

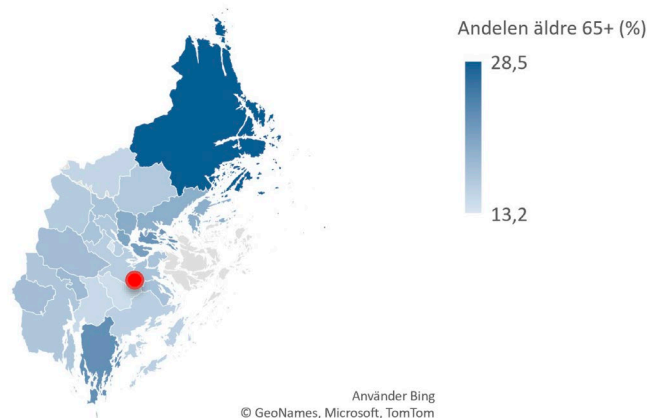
Förutom det nystartade initiativet med Plusresan, beskriver regionen hur man på landsbygden idag även kan nyttja ordinarie kollektivtrafik, närtrafik, anropsstyrda linjer/turer samt särskild kollektivtrafik.

Projektet Mamba - mobilitet och service på landsbygden avslutades år 2020 (transnationellt Interreg- och EU-projekt). Syftet med projektet är att ta fram mobilitets- och servicelösningar på landsbygden inom medlemsregionerna, projektet inkluderade regioner från sex europeiska länder. Projektinvolveringen i den skånska kommunen Trelleborg utgick ifrån utmaningen om en åldrande befolkning med allt högre medellivslängd, samtidigt som fler i yngre ålder flyttar till tätorterna. En förbättrad tillgänglighet och rörlighet på landsbygden var en nyckelfaktor i projektet samt att optimera kommunala transporter genom ett antal aktiviteter och pilotprojekt. Inom ramen för projektet arrangerades bland annat seniorturer utifrån konceptet att skapa social mobilitet för äldre på landsbygden (Trelleborgs kommun, 2020).

Genom projektet har det i Trelleborgs kommun inrättats ett forum där olika kommunförvaltningar diskuterar mobilitetsutmaningar och lägger planer för lämpliga lösningar i samverkan. Forumet kommer leva vidare även efter projektets avslut och ambitionen ligger vid minst två möten per år. Trelleborgs kommun har också inom ramen för projektet upprättat ett kontorskafé tillsammans med ett ideellt byalag i det lilla samhället Södra Åby. Kontorskaféet fungerar som en öppen arbetsplats som vem

som helst kan nyttja för att arbeta ”hemifrån”. Detta ska minska behoven av pendling samt öppna upp för sociala möten och interaktion. Byalaget äger lokalen medan Trelleborgs kommun står för driftkostnaderna och supportfunktionen på plats (Ibid.).

4.1.12. Region Stockholm



Figur 15 Kartan illustrerar andelen äldre i procent på kommunnivå för region Stockholm. Lokalisering av residensstad Stockholm syns i rödmarkering (statistiken hämtad från SCB, 2019).

Region Stockholm hade år 2019 en befolkningsmängd på ungefär 2 377 000 invånare, varav 16,0 procent var 65 år eller äldre (SCB, 2021). Andelen äldre varierar inom regionens kommuner. Residensstad är Stockholm. Stockholms kommun är en av de kommunerna med lägst andel äldre (se figur 15.).

Region Stockholm har i dagsläget anropsstyrd linjetrafik samt planer på att införa anropsstyrd områdestrafik på landsbygden. Driftstart var planerad till augusti 2021, men har fått senareläggas då upphandlingen överprövats.

Regionens anropsstyrda linjetrafik är turer som utförs endast om resan beställts på förhand och som trafikerar en förutbestämd rutt (angör enbart hållplatser och vinkområden utefter denna rutt). På samma linje kan det förekomma turer som ej kräver förbeställning, dessa turer räknas då inte som anropsstyrd linjetrafik. Trafikeringsformen är enligt regionen vanligt förekommande runt om i Sverige.

Med anropsstyrd områdestrafik avser regionen trafikering från en önskad upphämningsadress, till en för respektive område fördefinierad hållplats i kommuncentrum eller kommundelcentrum (med tillgång till service såsom apotek, matbutik, systembolag och vårdcentral). Vid målpunkten ska det även finnas en möjlighet till byte till mer högfrekvent kollektivtrafik för vidare resa mot exempelvis de mer centrala delarna av Stockholm.

Region Stockholm beskriver att den anropsstyrda områdestrafiken inte kommer ha någon fast linjesträckning, utan körsträckan fastställs utifrån gjorda beställningar i ett fördefinierat område. Resorna kan beställas inom fasta tidsintervall, vid tre tillfällen mellan kl 9 och 16 samt vid ett tillfälle efter kl. 19. Trafiken utförs helgfria vardagar. Den

anropsstyrda områdestrafiken ska till största del ersätta den befintliga linjelagda busstrafiken som idag trafikerar de tre aktuella områdena.

Antalet resmöjligheter ska vara likvärdiga med det utbud som finns idag, men med en bättre spridning över dygnet. Fordonstypen som planeras användas är buss klass B⁶ (enligt Bus Nordics funktionskrav), men med tilläggskrav på rullstolsplats och digitala informationsskyltar.

Tre områden i Region Stockholm är aktuella för anropsstyrd områdestrafik:

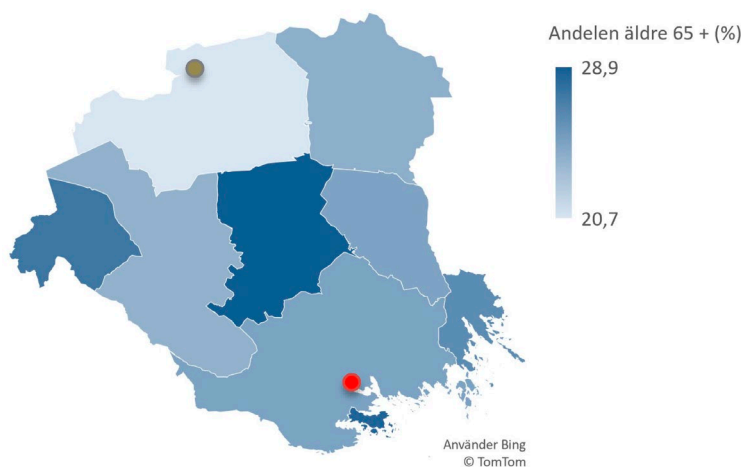
- Vallentuna kommun
 - Ett område väster om Vallentuna tätort, med Vallentuna station som målpunkt i kommuncentret.
- Norrtälje kommun
 - Ett område väster om Norrtälje tätort, med Norrtälje busstation och Campus Roslagen som målpunkter i kommuncentret
 - Ett område väster om Rimbo tätort, med Rimbo busstation som målpunkt i kommundelcentret.

Regionen tillägger att det som på många platser i Sverige benämns som "kompletteringstrafik" (med ett antal resmöjligheter per vecka till en centralort, oftast med taxi) inte existerar inom länstrafiken i regionen. Dock förekommer det viss kompletteringstrafik med båt i Stockholms skärgård.

Region Stockholm hyser en förhoppning om att införandet av anropsstyrd områdestrafik ska bidra till en senareläggning av behovet av färdtjänst för boende i de aktuella områdena. De har även en förhoppning om att de som redan är färdtjänstberättigade i större utsträckning ska välja den allmänna kollektivtrafiken. I framtiden planerar regionen för en ökad samordning mellan exempelvis anropsstyrd områdestrafik och färdtjänst, men den samordningen menar de ligger några år fram i tiden.

⁶ KLASS B: Fordon som inte är utformade för befordran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass saknar utrymme för ståplatspassagerare. För denna bussklass ska alla säten vara utrustade med säkerhetsbälten (Bus Nordic, 2018:6).

4.1.13. Region Sörmland



Figur 16 Kartan illustrerar andelen äldre i procent på kommunnivå för region Sörmland. Lokalisering av residensstad Nyköping syns i rödmarkering samt regionens största ort Eskilstuna i brunmarkering (statistiken hämtad från SCB, 2019).

Region Sörmland hade år 2019 en befolkningmängd på strax under 300 000 invånare, varav 22,5 procent var 65 år eller äldre (SCB, 2021). Andelen äldre varierar inom regionens kommuner. Residensstad är Nyköping, men största ort är Eskilstuna, Eskilstunas kommun är den kommunen med lägst andel äldre (se figur 16.).

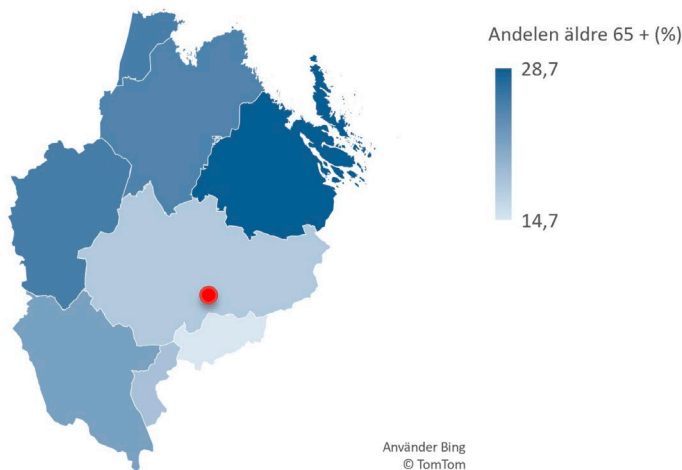
Region Sörmland erbjuder kompletteringstrafik där det inte finns ordinarie busstrafik, vilken genomförs efter bokning. Organisatoriskt utförs trafiken av de bolag som region Sörmland anlitat för att utföra färdtjänst och sjukresor. Trafiken inriktar sig mot alla som har ett resbehov och inte enbart mot äldre. Nyttjandegraden beskrivs generellt vara låg, men något förhöjd i ett fåtal områden. Den låga nyttjandegraden tror regionen delvis beror på att många inte känner till trafikformen, i kombination med att det erbjuds få resmöjligheter per vecka.

Regionen ser kompletteringstrafiken som en grundläggande service- och tillgänglighetsfråga. De överväger ett förslag till den regionala politiken och finansierarna som går ut på att i viss mån och etappvis förbättra utbudet av kompletteringstrafik på landsbygden, liksom att försöka tillgängliggöra trafiken mer. Regionens utmaning vid en utökad trafikering är att identifiera rätt nivå av trafikutbud och tillgänglighet men också samordningsgraden för att nå kostnadseffektivitet och energieffektivitet.

Regionen har i Eskilstuna och Nyköping klassiska servicelinjer, som är vanliga busslinjer, som i ökad utsträckning ansluter till exempelvis sjukhus och vårdcentraler. I Nyköping arbetar regionen med att få till stånd ett pilotförsök för att ersätta servicelinjerna med anropsstyrd flextrafik. Här utgår det ifrån en tanke om att efterfrågan främst utgörs av äldre och resenärer som har behov av portnära trafik, men trafiken kommer att vara öppen för alla. Regionen förväntar sig ett visst minskat behov av färdtjänst genom satsningen, men också att ordinarie stadsbusslinjer på sikt ska kunna effektiviseras. De saknar ännu definitiva beslut om att starta upp försöket, men arbetar med utgångspunkten i att det kommer att realiseras så småningom.

De menar vidare att det vore intressant att veta om det finns goda exempel på där så kallad ”öppen skolskjuts” fungerar som ett resalternativ i områden utan ordinarie busstrafik. Delar av det kommunala skolskjutsbehovet som är av stadigvarande karaktär tillgodoses av regionen som allmän busstrafik. Regionen kör även särskild skolskjuts med mindre fordon (precis som färdtjänst) på uppdrag av vissa kommuner, men denna trafik är i Sörmland inte öppen för vanliga resenärer.

4.1.14. Region Uppsala

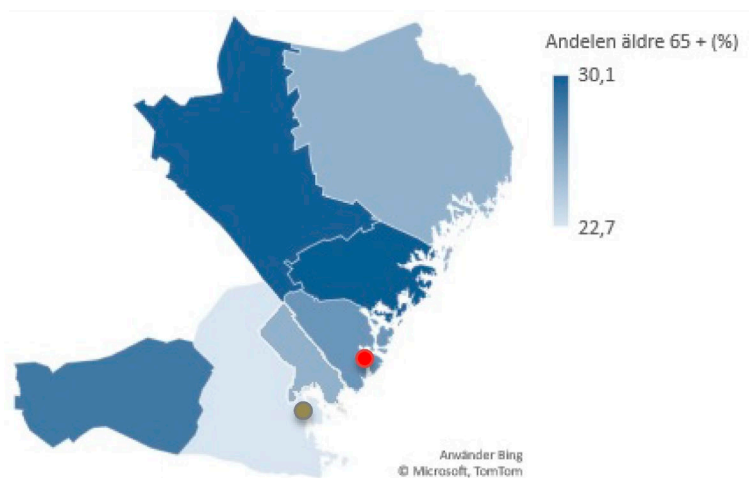


Figur 17 Kartan illustrerar andelen äldre i procent på kommunnivå för region Uppsala. Lokalisering av residensstad Uppsala syns i rödmarkering (statistiken hämtad från SCB, 2019).

Region Uppsala hade år 2019 en befolkning på ungefär 384 000 invånare, varav 18,6 procent var 65 år eller äldre (SCB, 2021). Andelen äldre varierar inom regionens kommuner. Residensstad är Uppsala och Uppsala kommun är en av de kommunerna med lägst andel äldre (se figur 17.).

Region Uppsala har samordnat skolskjutsen med den allmänna linjetrafiken i ett flertal av regionens kommuner, och skolbussarna är därmed synliga i den så kallade UL-applikationen så att allmänheten kan resa med. Regionen planerar vidare att samordna sig med kommunerna kring färdtjänst och andra samhällsbetalda resor och har nyligen startat en ny avdelning för serviceresor ur detta syfte. Exakt hur samordningen ska se ut och vilka andra möjligheter det skulle kunna öppna för är för närvarande under utredning.

4.1.15. Region Värmland



Figur 18 Kartan illustrerar andelen äldre i procent på kommunnivå för region Värmland. Lokalisering av residensstad Karlstad syns i rödmarkering (statistiken hämtad från SCB, 2019).

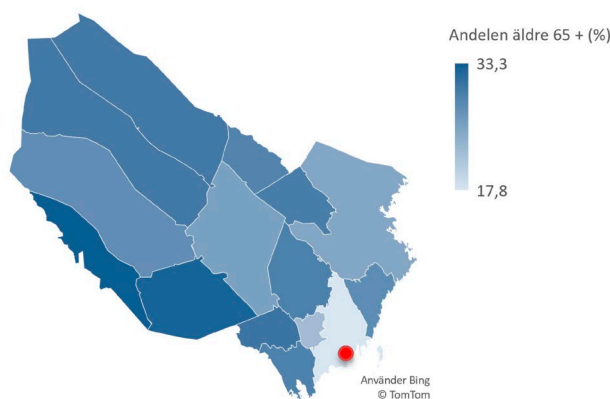
Region Värmland hade år 2019 en befolkningsmängd på ungefär 282 000 invånare, varav 23,9 procent var 65 år eller äldre (SCB, 2021). Andelen äldre varierar inom regionens kommuner. Residensstad är Karlstad. Karlstad kommun är den kommunen med lägst andel äldre (se figur 18.).

Region Värmland har som många andra regioner olika former av anropsstyrd trafik. Regionen ser även över behovet av trafik och nya lösningar på landsbygden och arbetar bland annat med detta i två EU-finansierade projekt.

Interregprojektet Stronger Combined (år 2019–2022) drivs av regionen och utgår ifrån frågan om hur den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska kunna skapa förutsättningar för innovativa alternativ som kan konkurrera med resor i egen bil i landsbygdsområden. De fokuserar mot kombinerad mobilitet och att binda samman flera olika transporttjänster för att det ska bli enklare att kombinera kollektivtrafik med andra färdmedel. Flera europeiska länder i Nordsjöområdet är involverade. Inom ramen för projektet har regionen bland annat utvecklat möjligheten för allmänheten att resa med skolskjutsar. Testningen av systemet är dock uppskjuten på grund av rådande situation med covid-19.

Regionen planerar även för nya pilotprojekt med dynamisk trafik av olika slag, men är fortfarande under planering (dessa tester är ej inom EU-projektet).

4.1.16. Region Västerbotten

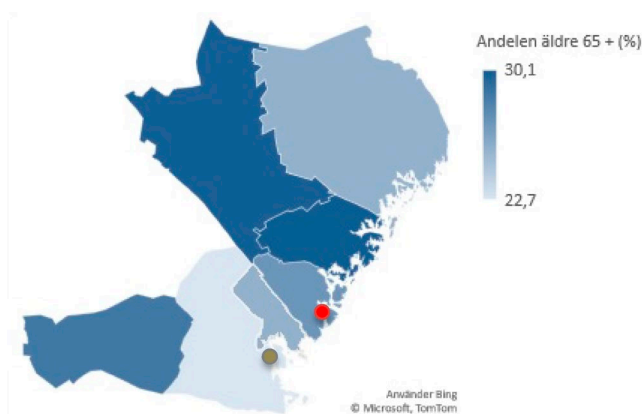


Figur 19 Kartan illustrerar andelen äldre i procent på kommunnivå för region Västerbotten. Lokalisering av residensstad Umeå syns i rödmarkering (statistiken hämtad från SCB, 2019).

Region Västerbotten hade år 2019 en befolkningmängd på ungefär 272 000 invånare, varav 21,2 procent var 65 år eller äldre (SCB, 2021). Andelen äldre varierar inom regionens kommuner. Residensstad är Umeå. Umeå kommun är den kommunen med lägst andel äldre (se figur 19.).

I Västerbotten använder Region Västerbotten och kommunerna sig av konceptet ringbilar, som är anropsstyrd trafik. Ringbilar finns idag i huvudsak med fyra funktioner: de som erbjuder grundläggande tillgänglighet för att exempelvis handla mat, de som utgör en anropstyrd förlängning av en ordinarie busslinje som går på tidtabell, anslutningstrafik till exempel nattåg eller färja, och de som ersätter ordinarie buss under skolornas sommarlov. Ringbilarna går enligt tidtabell, men måste oftast förbeställas innan klockan 17.00 dagen innan avresedag. En busslinje som går i tidtabell och genom bussvärdar från Röda Korset och är anpassad för till exempel äldre och sjuka, är den så kallade Komfortbussen som går längs E4an. E4:an går genom både städer och mer glest befolkade områden.

4.1.17. Region Västernorrland



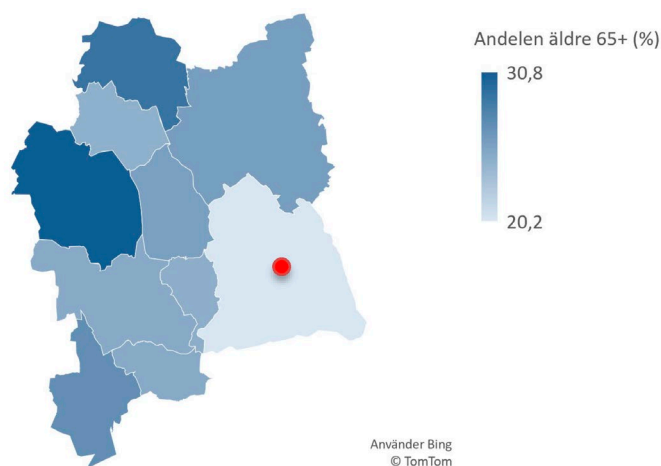
Figur 20 Kartan illustrerar andelen äldre i procent på kommunnivå för region Västernorrland. Lokalisering av residensstad Härnösand syns i rödmarkering samt regionens största ort Sundsvall i brunmarkering (statistiken hämtad från SCB, 2019).

Region Västernorrland hade år 2019 en befolkningsmängd på ungefär 245 000 invånare, varav 24,2 procent var 65 år eller äldre (SCB, 2021). Andelen äldre varierar inom regionens kommuner. Residensstad är Härnösand men största orten är Sundsvall. Sundsvalls kommun är den kommunen med lägst andel äldre (se figur 20.).

Region Västernorrland tycks utifrån hemsida och dokument sakna den sortens lösningar som många andra regioner har implementerat. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten "Din Tur" har tagit fram ett trafikförsörjningsprogram med målhorisont år 2030, med visionen om att bland annat arbeta för ökad tillgänglighet. I programmet beskrivs hur regionen i dagsläget har så kallad landsbygdstrafik, vilket är all linjelagd busstrafik som inte trafikerar inom en tätort. I programmet skrivs också att en handlingsplan för ökad geografisk tillgänglighet i landsbygdstrafiken kommer att arbetas fram. Programmet nämner kombinerad mobilitet som ett sätt att arbeta för att underlätta för resenärer både i stad och på landsbygd att i framtiden transportera sig från en plats till en annan.

I den regionala transportplanen för Västernorrland uttrycks ett behov av att utveckla nya kollektivtrafiklösningar som är särskilt framtagna ur ett landsbygds- och glesbygdsperspektiv, som exempel ges byabussverksamhet och anropsstyrd trafik. I samma plan lyfts projektet koll 2020 som finansierats av EU:s regionala utvecklingsfond och drevs mellan åren 2017–2020. Projektet inkluderade aktörer från kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland, kommuner, Region Västernorrland och Trafikverket. Ambitionen var att utveckla den regionala och allmänna särskilda kollektivtrafiken. Arbetet utgjordes bland annat av information och marknadsföring, investeringar och förbättrad tillgänglighet till busshållplatser och bytespunkter, inte minst med hänsyn till personer med funktionsnedsättning och personer som sällan reser med kollektivtrafiken (Region Västernorrland, 2018).

4.1.18. Region Västmanland



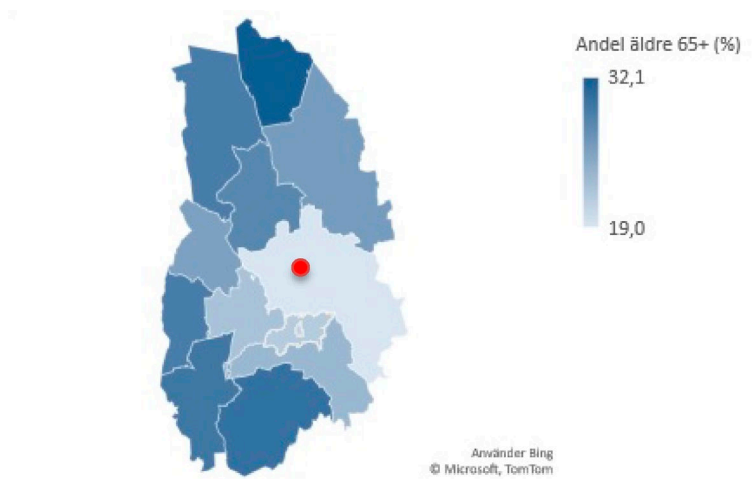
Figur 21 Kartan illustrerar andelen äldre i procent på kommunnivå för region Västmanland. Lokalisering av residensstad Västerås syns i rödmarkering (statistiken hämtad från SCB, 2019).

Region Västmanland hade år 2019 en befolkningsmängd på ungefär 276 000 invånare, varav 21,8 procent var 65 år eller äldre (SCB, 2021). Andelen äldre varierar inom

regionens kommuner. Residensstad är Västerås. Västerås kommun är den kommunen med lägst andel äldre (se figur 21.).

I Region Västmanland finns enligt Kollektivtrafikförvaltningen VL:s hemsida (www.vl.se), förutom den ordinarie linjetrafiken, även anropsstyrd linjetrafik och kompletteringstrafik. Den anropsstyrda trafiken inkluderar en linje och en tidtabell, men sträckan körs bara när någon har ringt och beställt resan i förväg. Resor med den anropsstyrda trafiken beställs senast en timme innan man ska åka. I regionen finns enligt hemsidan också så kallad kompletteringstrafik. Detta är ett komplement till busstrafiken, och är tillgängligt för de som bor mer än 1200 meter från närmaste bullhållplats. Resan görs till närmsta ort som har ett basutbud av handel och service, till exempel matbutik och vårdcentral, och man får resa till och från den adress där man är folkbokförd. Dessa resor måste beställas senast tre timmar innan man ska åka, och en individ får boka maximalt fyra resor per vecka. Kompletteringstrafiken körs mellan 9–14 på helgfria vardagar.

4.1.19. Region Örebro län



Figur 22 Kartan illustrerar andelen äldre i procent på kommunnivå för region Örebro län. Lokalisering av residensstad Örebro syns i rödmarkering (statistiken hämtad från SCB, 2019).

Region Örebro län hade år 2019 en befolkningssmängd på ungefär 305 000 invånare, varav 21,3 procent var 65 år eller äldre (SCB, 2021). Andelen äldre varierar inom regionens kommuner. Residensstad är Örebro. Örebro kommun är den kommunen med lägst andel äldre (se figur 22.).

Region Örebro län beskriver hur de under två år drev ett försöksprojekt med närtrafik i två kommuner för att utvärdera efterfrågan, då det var ett nytt koncept för regionen. Närtrafiken i Askersund och Nora erbjöd resmöjligheter mellan adress och närtrafikhallplatser i tätort(er) inom kommunen under vardagar mellan klockan 9.30 och 14.00. Olika villkor gällde beroende på om resenären bodde inom ett område som definierats ha tillgång till kollektivtrafik eller inte.

Tabell 2 Sammanfattade tabell som visar försöksprojektet av närtrafik. Tabellen erhöles i kontakten med regionen.

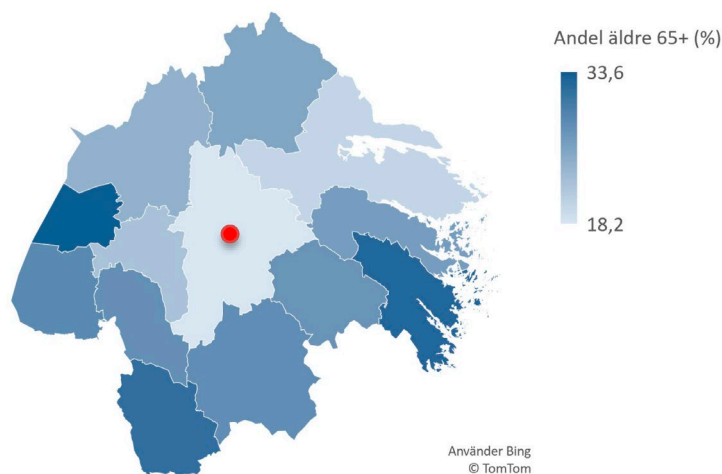
	Närtrafik Askersund och Nora
Försöksperiod	Oktober 2018 – Augusti 2020
Geografisk omfattning	Hela Askersund och Nora kommuner
Från/till	Adress/ närtrafikhållplats
Öppettider för trafiken	Vardagar 9.30-14
Beställning senast	90 min innan önskad avresa
Taxa	Avståndsbaserad, 40–100 kr
Betalning	konto- eller bankkort

Region Örebro län beskriver utifrån Askersund som exempel hur det inom en viss fördefinierad gräns runt staden gick linjelagd allmän trafik med minst fem avgångar per dygn. Bodde man utanför den fördefinierade gränsen kunde man bli hämtad vid sin bostad och få resa till närmaste närtrafikhållplats. Vid närtrafikhållplatserna fanns service i någon form såsom livsmedelsaffär, apotek, vårdcentral eller liknande. Bodde man innanför den fördefinierade gränsen fick man också utnyttja närtrafiken. Man behövde då ta sig till en närtrafikhållplats och bli upphämtad för vidare resa till en adress utanför den fördefinierade gränsen.

Det finns ett politiskt stöd för att införa närtrafik i hela regionen till hösten 2021, start är planerad till september, men beror på situationen med covid-19. Regionen arbetar med att utveckla erbjudandet med följande punkter för att nå ett ökat resande:

- För alla boende som bor minst 1000 m från hållplats som trafikeras av linjetrafik med fler än 10 dubbelturer per dygn
- Ingen framförhållning vid bokning av resa
- Resa kan göras helgfria vardagar 9.00-14.30 samt helgfria mån-tors 17.30-21.00
- Taxan följer den allmänna kollektivtrafiktaxan (troligtvis ett enhetspris oavsett väglängd för att underlätta att kunna betala med reseappen)

4.1.20. Region Östergötland



Figur 23 Kartan illustrerar andelen äldre i procent på kommunnivå för region Östergötland. Lokalisering av residensstad Linköping syns i rödmarkering (statistiken hämtad från SCB, 2019).

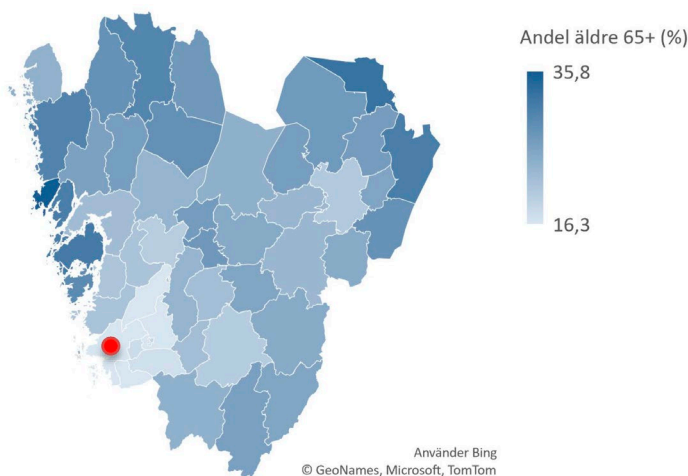
Region Östergötland hade år 2019 en befolkningsmängd på ungefär 465 000 invånare, varav 20,5 procent var 65 år eller äldre (SCB, 2021). Andelen äldre varierar inom regionens kommuner. Residensstad är Linköping. Linköpings kommun är den kommunen med lägst andel äldre (se figur 23.).

Region Östergötland erbjuder närtrafik till boende som har mer än två kilometer till närmaste hållplats för ordinarie linjelagd kollektivtrafik. Hållplatser för närtrafiken ligger i anknäring till service som exempelvis prioriterade dagligvarubutiker (enligt regionala serviceprogrammet). Regionen beskriver hur man här har en tanke om möjliggörandet av serviceresor till en butik som ligger nära bostaden och inte bara utifrån tanken om resor till centralort eller till anslutande kollektivtrafik.

Region Östergötland beskriver vidare hur de har valt att ”gå mot strömmen” när det gäller så kallade handlarturer, som de menar fått ett uppsving på många ställen i Sverige. Regionen har valt att inte längre ge specifikt stöd till kommunerna för att anordna sådana särskilda handlarturer (genom hemsändningsbidrag⁷ till kommunerna), utan hänvisar i stället till den ovan beskrivna närtrafiken.

⁷ Enligt Tillväxtverket (2021b): ”Hemsändningsbidrag kan lämnas i områden där servicen är gles, för att kunna upprätthålla en försörjning med dagligvaror som är tillfredsställande med hänsyn till geografiska och befolkningsmässiga förhållanden. Hemsändningsbidraget kan beviljas för att bekosta hemsändning av dagligvaror till de hushåll som har störst avstånd till eller saknar möjligheter att på annat sätt ta sig till butiken. Hemsändningsbidrag kan även lämnas för att anordna särskilda inköpsturer till en närliggande butik”.

4.1.21. Västra Götalandsregionen



Figur 24 Kartan illustrerar andelen äldre i procent på kommunnivå för region Västra Götalandsregionen. Lokalisering av residensstad Göteborg syns i rödmarkering (statistiken hämtad från SCB, 2019).

Västra Götalandsregionen hade år 2019 en befolkning på ungefär 1 726 000 invånare, varav 19,5 procent var 65 år eller äldre (SCB, 2021). Andelen äldre varierar inom regionens kommuner. Residensstad är Göteborg. Göteborgs kommun tillhör en av kommunerna med lägst andel äldre (se figur 24.).

Västra Götalandsregionen beskriver hur de i sitt trafikförsörjningsprogram har ett övergripande mål om att andelen hållbara resor ska öka i hela regionen. I det reviderade programmet finns ett delmål; *god geografisk tillgänglighet*.

Målet syftar till att ge invånarna i regionen möjlighet att ta del av kollektivtrafiken utifrån olika geografiska förutsättningar. Sedan år 2014 har Västra Götalandsregionen i sin så kallade Landsbygdsutredning definierat ambitionsnivån för vad som ska vara miniminivåer för kollektivtrafikutbudet för de ca 500 000 invånare som bor på landsbygden, i detta fall utan nära grannar eller i tätorter med upp till 3000 invånare (se tabell 3).

Tabell 3 Grundläggande kollektivtrafikutbud på landsbygden i Västra Götaland (Tabellen erhöles i kontakt med VGR och kommer från Landsbygdsutredningen (Västra Götalandsregionen, 2014))

Tätort	Andel & antal	Syften	Grundläggande utbud	Trafikslag
< 200 invånare	Ca 60% av boende på landsbygden	Service- och fritidsresor	En tur och retur per vardag (fem tidsfönster per vardag)	Närtrafik ⁽¹⁾
200 – 499 invånare	Ca 10% av boende på landsbygden fördelat på 70 orter	Service-, fritids-, och gymnasieresor	Två dubbelturer per vardag (och närtrafik om < fem dubbelturer)	Linjelagda turer och närtrafik
500 – 999 invånare	Ca 10% av boende på landsbygden fördelat på 29 orter	Service- och fritidsresor samt i viss mån pendling	Fem dubbelturer per vardag	Linjelagda turer
1000 – 3000 invånare	Ca 20% av boende på landsbygden fördelat på 9 orter	Service- och fritidsresor samt pendling	Tio dubbelturer per vardag samt tre per helgdag	Linjelagda turer

Sedan 2016 har alla invånare i Västra Götaland tillgång till minst specificerat grundutbud (enligt tabell 3.). Västtrafik följer sedan dess kontinuerligt upp trafikutbudet för att säkerställa att så fortsätter vara fallet. Trots detta arbete menar Västra Götalandsregionen att kollektivtrafikens ställning är svag på landsbygden.

Enligt en attitydundersökning (åldrar 16 år och uppåt) som Västtrafik genomförde under våren 2020 är det endast 12 procent av landsbygdsinvånarna som åker kollektivt en gång i veckan eller oftare. I stället dominerar bilen på landsbygden i regionen och cirka 90 procent av invånarna förflyttar sig med bil varje vecka.

Även om landsbygdsutredningen främst fokuserade på utveckling av linjelagd kollektivtrafik och närtrafik i Västra Götaland, pekade den även ut samordning av olika trafiklösningar som en prioriterad strategi för att förbättra tillgängligheten på landsbygden. VGR lyfter projektet Kombinerad mobilitet på landsbygd och mindre tätorter (KomILand) som grundas i ambitionen om att det ska vara enklare att resa hållbart på landsbygd och i mindre tätorter. Som projektnamnet antyder ligger fokus vid olika mobilitetslösningar.

VGR berättar att det pågår försök av lösningar för att öka tillgängligheten på landsbygden genom samordning av olika trafiklösningar och på så sätt göra det enklare för landsbygdsinvånare att resa tjänstebaserat. Grundtanken är att skapa en regional plattform för lokalanpassade lösningar. I stora drag innehåller konceptet fem komponenter:

1. Offentliga, kommersiella och ideella mobilitetstjänster. Ett grundutbud av linjelagd kollektivtrafik finns i alla orter (och närtrafik i vissa fall). Därutöver samlar även KomILand det utbud av kommersiella erbjudanden (t.ex. bilpooler och hemleverans av matvaror och paket) och medborgardrivna tjänster (t.ex. delning av bilar, cyklar och lastvagnar) som finns tillgängligt i respektive ort.
2. Lokalanpassade smartphone-applikationer som utgör det digitala gränssnittet gentemot användare och därmed gör det möjligt för dem att hitta information om mobilitetstjänsterna, att boka (i de fall då det är brukligt) och betala för dem, samt att få tillgång till att använda dem (t.ex. giltig biljett i kollektivtrafiken eller upplåsning av bilpoolsbil).
3. En teknisk plattform som erbjuder administrationsfunktioner samt möjliggör informationsutbyte mellan de lokalanpassade smartphoneapplikationerna och mobilitetstjänsternas tekniska informationssystem.
4. Lokala samordnare som tar ansvar för att förankra de lokalanpassade smartphone-applikationerna med invånare och för att fylla dem med mobilitetstjänster som skapar värde för invånarna. Exempel på lämpliga aktörer som kan agera lokala samordnare är byalag eller idrottsföreningar.
5. Stöd- och supportfunktioner för lokala samordnare (så kallade mobilitetskonsulenter som bistår de lokala samordnarna i att utveckla, etablera och förankra nya mobilitetstjänster) och för användare.

Avsikten har varit att under åren 2020–2021 testa konceptet i Skaraborgsorterna Lundsbrunn (887 invånare), Timmersdala (905 invånare) och Broddetorp (800 invånare i bygden), men KomILand har pausats på grund av covid-19. Avsikten var att testanvändarna skulle kunna köpa kollektivtrafikbiljetter, hyra eldrivna minibussar (en utplacerad i varje ort) och boka taxi via smartphoneapplikationerna. Därutöver planerades integrering av mobilitetstjänsten grannkärran (delning av cykelkärror) på kort sikt samt samåkning och möjlighet att låna bil av grannen på längre sikt.

5. Generella utmaningar

I kapitlet sammanfattas en del av de utmaningar som har lyfts under projektets gång i dialoger med regionerna och referensgruppen. Över lag tycks det finnas en medvetenhet om utmaningen att förse landsbygderna med en god transportförsörjning, inte minst med hänsyn till personer som inte kan köra bil.

Man lyfter Sveriges olika geografier och hur den spridda befolkningen på sina håll skapar olika utmaningar. Det berättas om avstånd till service som kan vara tämligen stora och kommuner som nästintill halverats i befolkningens mängd under senare tiotal år, samtidigt som det kan ha skett nerdragningar i kollektivtrafiken då den blivit för kostsam. Detta har i sin tur kunnat leda till att yngre flyttat från orten. Det relateras exempelvis till gymnasieungdomar som studerar på annan ort och som tvingas till flytt på grund av bristen på tillgången till transporter.

I sammanhanget lyfts hinder som kan innebära svårigheter att ta sig an utmaningen med transporter på Sveriges landsbygd och en person menar att man behöver belysa hindren för att ens ”orka tänka nytt”, då de beskrivs som många (se summering över några hinder i tabell 4).

Politiken nämns uppreparande. Politiska motsättningar anses bekymmersamt, där det kan finnas en oenighet bland politikerna om huruvida det föreligger behov av att utveckla kollektivtrafiken eller ej. Man menar att frågan hanteras varierande och ses som olika relevant. Någon menar dessutom att det är bekymmersamt att det är få politiker som verkligen är insatta i frågorna om transporter, eller vågar sätta ner foten i frågan av rädslan för att inte bli omvald.

Det beskrivs hur kollektivtrafiken befinner sig i en verklighetskontext där den konkurrerar med andra viktiga samhällsfunktioner, som till exempel sjukvården. Det görs därmed ständiga prioriteringar för vad skattemedlen ska användas till. I ett sammanhang menar man också att kostnaderna för att förflytta människor behöver minska. Samtidigt lyfts det som en utmaning att utveckla bilen, med motiveringen att det i vissa fall kan vara mer gynnsamt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv att resa med privat bil än att försöka driva kollektivtrafik (särskilt när människor bor glest och utspritt). Det beskrivs som en fara i vissa fall att försöka konkurrera ut bilen, då all attraktivitet för platsen kan komma ”tappas”. Man menar att intresset för att driva kollektivtrafik skiljer sig mellan stad och landsbygd och att det kommersiella intresset främst återfinns i städerna.

Tabell 4 Summering av några av de hinder och utmaningar som har lyfts av olika aktörer under projektets gång.

Politiken	<ul style="list-style-type: none"> - Politiska slitningar/motsättningar, betraktar frågan olika - Få politiker djupare insatta i frågorna om kollektivtrafik, kollektivtrafiken "en liten del av deras liv och verklighet" - Politisk prestige, rädslan av att inte bli återvald
Samhällsintressen vägs mot varandra	<ul style="list-style-type: none"> - Ekonomiska begränsningar, prioriteringar och avvägningar i samhället görs (konkurrens med andra viktiga samhällsfunktioner). Vad ska prioriteras för våra skattemedel? - Behöver få ner kostnaden för att förflytta människor - Dyrt om alla ska åka kollektivt, finns många gånger ingen kollektiv uppsamlingsyta. Bygderna för små. - Kommersiella intresset för att bedriva kollektivtrafik lågt utanför städerna.
Små organisationer, brist på tillgängliga resurser & institutionella hinder	<ul style="list-style-type: none"> - Brist på resurser, fokus mot operativa frågor snarare än strategiska (strategiska ibland snarare en "kafferastfråga") - Organisering mellan kommunala och det regionala - Svårt att veta vem man ska tala med på olika nivåer (regional/lokal) - Komplexa regelverk
Viss tröghet i offentliga förvaltningar	<ul style="list-style-type: none"> - Lång tid för förändring, "många utredningar men inget händer" - Vem tar besluten? - Pappersprodukter med "pladder" utan "hjärta" (ex olika former av styrdokument)
Sammanhållen kollektivtrafik	<ul style="list-style-type: none"> - Brist på samverkande strukturer - Saknas ibland synkroniserad matning till stationer. Järnvägstrafiken gynnar då främst personer som bor stationsnära. - Planering av kollektivtrafik i stuprör (får konsekvenserna av ex sämre tillgänglighet och "luckor", brist på synkronisering av bytespunkter).
Motstånd	<ul style="list-style-type: none"> - Redan etablerade transportföretag kan uppleva förslag om nya lösningar med motstånd pga. konkurrenssituation - Resebeteenden – kan vara "bekvämt med färdtjänst"
Behov & samhällsnytta	<ul style="list-style-type: none"> - Hur mäter man behoven av kollektivtrafik? - Svårigheter att värdera resor, särskilt när det görs baserat på kostnadstäckningsgrader. - Kollektivtrafikens nytta behöver belysas tydligare ur ett landsbygdsperspektiv. Brist på värderingsgrunder, svårt att värdera när man ska ha kollektivtrafik eller inte. Behöver andra typer av värderingsgrunder för att mäta samhällsekonomisk nytta.

5.1. Utmaningar för ett mer effektivt nyttjande av resurser

Flertalet gånger har frågan om hur man skulle kunna använda befintliga transporter mer effektivt lyfts. Det resoneras exempelvis kring hemtjänsten och kyrkvaktmästare "som ändå åker runt" och om man skulle kunna nyttja dessa på fler sätt. Man menar också att det skulle kunna finnas möjligheter att nyttja den särskilda kollektivtrafiken bättre.

Dock är det flera som påpekar att det är svårt att hantera mer strategiska frågor, då det ofta handlar om små organisationer. Ibland mäktas det bara med de operativa frågorna, och de strategiska frågorna kan bli "kafferastfrågor" i bästa fall. Man ser att uppdelningen av kollektivtrafiken mellan regioner och kommuner är komplex och att det kan vara svårt

att veta vem man ska tala med och att regelverken kan vara komplexa och i sig skapa hinder.

I ett fall beskriver man den offentliga organisationen med en viss frustration, man menar att det kan vara en utmaning att få till förändring, utredningar görs, ”men inget händer”. Det beskrivs också att det kan vara svårt att få besluten tagna, det vill säga att någon sätter ner foten. Det talas även med en viss frustration om förhållandet mellan styrdokument och praktik, där man menar att detta inte alltid överensstämmer.

Samverkan beskrivs genomgående under projektets dialoger som viktig, men som att den ofta brister. Man menar att bristen på samverkan försvårar arbetet med att hitta nya lösningar. Samverkande strukturer anses över lag som angeläget för att skapa bestående förändringar, likaså att det finns en gemensam vilja att skapa förändring och att det råder en samsyn kring befintliga utmaningar.

Man påvisar behovet av ett gemensamt driv, från det lokala till det regionala, som tar sig an utmaningarna, men som också inkluderar näringslivet och lokalbefolkningen. Det relateras till initiativ som ”poppar upp”, där den tekniska tanken och grundambitionen kan vara god, men där initiativet kanske försvinner lika snabbt igen, på grund av bristen på samverkan och en mer strategisk grund. Man menar att nya lösningar måste integreras i befintliga system för att skapa långsiktighet, det kan inte enbart bygga på eldsjälar. Det är i sig är ett viktigt arbete, men som inte anses tillräckligt för bestående förändringar i mer utbredd skala. Brist på samverkan anses därutöver kunna skapa begränsningar i tillgänglighet, på grund av brister i synkronisering av kollektivtrafiken. Dessutom betraktas frågan om kollektivtrafik på landsbygderna som en särskilt komplex utmaning, med hänsyn till många olika kontexter.

Därutöver berättas om hur nya lösningar ibland kan bemötas med motstånd, då de kanske upplevs missgynnande för den egna verksamheten. I några sammanhang beskrivs hur man i dialoger om nya lösningar bemötts med motstånd från exempelvis taxirörelsen som kör färdtjänsten, transport- och logistikföretag eller kollektivtrafiksförsörjare (då konkurrenssituationer kan uppstå). Många taxibolag utanför de större orterna kan vara beroende av körning av skolskjuts/färdtjänst för att kunna gå runt.

Det berättas också om hur samordning med skolskjuts och paketleverans kan skapa konkurrenssituationer för transport- och logistikföretag, vilket också kan föda motstånd. Det berättas på samma sätt om hur integrerade mobilitetstjänster har tyckts upplevas utmanande för kollektivtrafiksförsörjarna i något fall, på grund av den påverkan som kan komma att bli på intäkterna.

Man resonerar vidare kring hur nya lösningar kan bemötas med motstånd från resenärer, i detta fall äldre personer, och då kanske särskilt från äldre med färdtjänst. Färdtjänsten kan upplevas bekväm, vilket skulle kunna påverka motivationen till att resa i större grupp.

Det relateras till frågan om användandet av skattemedel på ett effektivt sätt. Flera menar att man skulle kunna använda skattemedel mer effektivt om man samkörde transporter (paket och/eller människor). Här relateras till hur vinstdrivande företag i exempelvis skolvärlden fått betydligt större uppmärksamhet i samhällsdebatten än vad vinstdrivande transportföretag fått, trots att det handlar om stora belopp av skattemedel (till exempel för skolskjuts/färdtjänst).

Det ifrågasätts dessutom hur behoven av kollektivtrafik mäts. Det berättas om att man ofta ser till antalet påstigande och kostnadstäckningsgrader. Tillvägagångssättet beskrivs som bristfälligt, särskilt med hänsyn till frågan om framtidens kollektivtrafikbehov (utifrån orten, invånarna och näringslivet). Man ser även en brist på värderingsgrunder för att värdera behoven av kollektivtrafik och kritik riktas mot avsaknaden av en bredare samhällsdiskussion kring kollektivtrafikens roll och nytta på Sveriges landsbygder.

6. Diskussion

Rapporten avser att belysa ett tämligen oprioriterat forskningsområde, det vill säga äldre personers transportmöjligheter på landsbygderna. Den växande andelen äldre personer, i kombination med urbaniseringen, skapar utmaningar för många mer glesbefolkade områden. Transportförsörjningen är i sammanhanget en aktuell fråga.

Inom forskningen beskrivs bilen ofta som avgörande för en god mobilitet hos äldre i rurala områden. Men för invånare som kanske inte längre har möjligheten att köra bil kan svårigheter uppstå, särskilt när det gäller tillgängligheten till service och för bibehållandet av ett socialt deltagande. Forskningen lyfter äldre i rurala områden som mer sårbara ur ett mobilitetshänseende än äldre i mer urbana områden, och man kritiserar att äldreforskningen trots det många gånger prioriterat forskning utifrån den urbana kontexten.

På samma gång visar Sveriges regioner en medvetenhet om utmaningen i att förse landsbygderna med goda transportlösningar, inte minst för personer utan bil. Man lyfter i sammanhanget diverse hinder, och konstaterar samtidigt att det kan vara svårt att hantera mer strategiska frågor i många gånger små organisationer.

Förstudien visar på behovet av mer forskning inom området. Även om forskningsområdet är begränsat belyser forskningsstudier ur andra kontexter (både kvalitativa och kvantitativa) svårigheterna som kan uppstå i relation till transportfattigdom⁸ hos äldre i rurala områden. Forskning med ett fokus mot mer organisatoriska hinder tycks vara än mer begränsad, samtidigt som olika kontexter ofta innebär varierande förutsättningar och utmaningar.

I dialogerna med olika aktörer har det återkommande lyfts ett behov av att i utökad grad identifiera hinder för en mer hållbar transportförsörjning på Sveriges landsbygder. Man ser det som viktigt för att kunna öka frågans utrymme i samhällsdebatten och för att kunna komma vidare i arbetet. Det är därmed angeläget att fördjupa kunskaperna om förutsättningar och utmaningar för framtidens transportsystem på ett mer nyanserat och mångfacetterat sätt, inte minst med hänsyn till en demografi i förändring, urbanisering och digitalisering. Detta är också en angelägen fråga för att transportförsörjningen på Sveriges landsbygder ska kunna utvecklas på ett mer hållbart sätt; ur ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt perspektiv. Kunskapen behöver i ett nästa steg kunna omsättas till praktik vid planeringen av framtidens infrastruktur och transportförsörjning.

Samlat är detta särskilt viktigt för säkerställandet av en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet *i hela landet*, i enlighet med det transportpolitiska målet.

⁸ Begreppet relaterar till när människor inte har full tillgång till de transporter som de har ett behov av i sin vardag (Lucas, 2012).

Referenser

- Abe, T., Kitamura, A., Seino, S., Yokoyama, Y., Amano, H., Taniguchi, Y., nishi, M., Nofuji, Y., Ikeuchi, T., Sugiyama, T. & Shinkai, S. (2020). Frailty Status and Transport Disadvantage: Comparison of Older Adults' Travel Behaviours between Metropolitan, Suburban, and Rural Areas of Japan, *Int. J. Environ. Res. Public Health* 2020, 17, 6367; doi:10.3390/ijerph17176367.
- Averill, J.B. (2012). Priorities for Action in a Rural Older Adults Study. *Fam Community Health. Fam Community Health*. 35(4): 358–372. doi: 10.1097/FCH.0b013e318266686e.
- Berg, J. 2017. *En studie om effektiva och innovativa lösningar för kollektivtrafik på landsbygd: Slutrapport av regeringsuppdrag*. VTI Rapport 955, Linköping.
- Bond, M., Brown, J. R. & Wood, J. (2017). Adapting to challenge: Examining older adult transportation in rural communities. *Case Studies on Transport Policy*, Volume 5, Issue 4, December 2017, Pages 707-715
- Borgers, K & Haavisto, N.2019. *Experiences from a MaaS solution with on-demand ridesharing capabilities*. Presentation Workshop arrangerad av K2-Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik och Malmö universitet, 2019-09-04.
- Boverket, 2020. *Allt fler 80+ i befolkningen*. <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/bostadsmarknad/olika-grupper/aldre/>, tillgänglig 2021-08-12.
- Bus Nordic (2018). *Bus nordic; gemensamma nordiska krav vid upphandling av bussar*. <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/partnersamverkan/dokument/mallavtal-och-kravbilagor/bus-nordic/bus-nordic-ver-1.0-sv-aug-2018-fyll-i.pdf>, tillgänglig 2021-08-13.
- Choi, Y., Nam, K. & Kim, C-Y. (2019). Association Between Convenience of Transportation and Unmet Healthcare Needs of Rural Elderly in Korea, *J Prev Med Public Health*. 52(6): 355–365, doi: 10.3961/jpmph.19.172.
- Dalatrafik (2021). *Flextrafik och anropsstyrda turer*, tillgänglig 2021-08-12.
- Digitaliseringsrådet (2021). *Sveriges digitalisering*. <https://digitaliseringsradet.se/sveriges-digitalisering/>, tillgänglig 2021-08-12.
- Dize, V. (2019). Getting Around in Rural America. *Generations: Journal of the American Society on Aging*, 43(2), 33-39. Retrieved August 10, 2021, from <https://www.jstor.org/stable/26760112>.
- Dotterud Leiren, M. and Skollerud, K. (2016), "Demand Responsive Transport and Citizen Experiences: Insights from Rural Norway", *Paratransit: Shaping the Flexible Transport Future (Transport and Sustainability, Vol. 8)*, Emerald Group Publishing Limited, Bingley, pp. 289-306. <https://doi.org/10.1108/S2044-994120160000008014>
- Gladoic Håkansson, P. & Bohman, H. (2019). *Investigating Spatial Inequalities : Mobility, Housing and Employment in Scandinavia and South-East Europe*. Bingley: Emerald Publishing Limited.
- Glantz, E & Hellgren, A. (2021). *Kartläggning och analys av närtrafiken i sex sydsvenska regioner*. Thesis 358, <https://lup.lub.lu.se/student-papers/search/publication/9038576>, tillgänglig 2021-08-13.
- Graham, H., de Bell, S., Flemming, K., Sowden, A., White, P. & Wright, K. (2018). The experiences of everyday travel for older people in rural areas: A systematic review of UK qualitative studies. *Journal of Transport & Health*, vol 11, pp. 141-152.
- Hagan, R. J. (2019). Getting out of the house: the use of community transport as a third place for rural-dwelling older adults. *Ageing & Society* (2020), 40, 2519–2539 doi:10.1017/S0144686X19000722.
- Hagberg, J-E. 2011. *Åldrande på landsbygden, att leva som äldre i Ydre*. Rapport Nr 1 från forskningsprojektet Boende, åldrande, livslopp på landsbygden.

- Hallandstrafiken (2021). *Allt om närtrafik*. <https://www.hallandstrafiken.se/nartrafik>, tillgänglig 2021-08-12.
- Hansen, S., Newbold, K. B., Scott, D. M., Vrkljan, B. & Grenier, A. (2020). To drive or not to drive: Driving cessation amongst older adults in rural and small towns in Canada, *Journal of Transport Geography*, Volume 86, 102773.
- Hanson, T. R. (2018). Can we better leverage national data collection initiatives to support transportation planning in smaller cities and rural areas in Canada? A view from New Brunswick. *Building Tomorrow's Society*, Fredericton, Canada June 13 – June 16, 2018.
- Hanson, T. R. & Goudreau, M. (2019). Developing Transportation Engineering and Planning Metrics for Rural Volunteer Driver Programs. Transportation Research Record: *Journal of the Transportation Research Board*, Volume: 2673 issue: 10, page(s): 852-861.
- Hela Sverige (2020). *Bredband i hela Sverige*. https://helasverige.se/fileadmin/user_upload/HSSL_Kansli/PDF/Balansrapporter/Balansrapport_5_Bredband.pdf, tillgänglig 2021-08-26.
- Independent living partnership (2021). *Who We Are*. <https://ilpconnect.org/>, tillgänglig 2021-08-12.
- Jelica, D. & Sarasini, S. 2018. *K2:s Strategiska case: Integrerade Mobilitetstjänster: Integrerade mobilitetstjänster och dess utveckling på landsbygd*. Omvärldsanalys 1:2018, K2- nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.
- Jönköpings länstrafik (2021). *Närtrafik*. <https://www.jlt.se/serviceresor/bestallningstrafikanropsstyrtrafik/>, tillgänglig 2021-08-12.
- Kim, M.-J., Seo, S.-H., Seo, A.-R., Kim, B.-K., Lee, G.-Y., Choi, Y.-S., Kim, J.-H., Kim, J.-R., Kang, Y.-S., Jeong, B.-G. & Park, K.-S. (2019). The Association of Perceived Neighborhood Walkability and Environmental Pollution With Frailty Among Community-dwelling Older Adults in Korean Rural Areas: A Cross-sectional Study, *J Prev Med Public Health*, 52(6): 405–415, doi: 10.3961/jpmph.19.166.
- Klann, A., Vu, L., Ewing, M., Fenton, M. & Pojednic, R. (2019). Translating Urban Walkability Initiatives for Older Adults in Rural and Under-Resourced Communities, *Int J Environ Res Public Health*, 16(17):3041. doi: 10.3390/ijerph16173041.
- Lamanna, M., Klinger, C. A., Liu, A. & Mirza, R.M. (2019). The Association between Public Transportation and Social Isolation in Older Adults: A Scoping Review of the Literature, *Canadian Journal on Aging/La Revue canadienne du vieillissement* doi:10.1017/S0714980819000345.
- Lester D, Tiedemann A, Sherrington C. (2019). Objectively measured mobility of rural community-dwelling people aged 80 and over is strongly associated with greater use of services for community integration and social support: An observational study. *Aust J Rural Health*. 27(1):6-13. doi: 10.1111/ajr.12438.
- Levasseur, M., Naud, D., Bruneau, J-F. & Gagnéux, M. (2020). Environmental Characteristics Associated with Older Adults' Social Participation: The Contribution of Sociodemography and Transportation in Metropolitan, Urban, and Rural Areas, *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17, 8399; doi:10.3390/ijerph17228399.
- Lindgren, H. & Berg, J. 2017. *Lösningar för kollektivtrafik på landsbygd – det pågående arbetet i Sverige*. VTI Rapport 950, Linköping.
- Loviisa. 2019. *Byaskjussen startar den 14 januari*. <https://www.loviisa.fi/sv/nyheter/byaskjussen-startarden-14-januari/>, tillgänglig 2019-09-0.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, pp. 105–113.
- Mjelde, J W., Dudensing, M., Battista, G., Brooks, J., Carrillo, M., Council, B., Giri, A., Kim, M.-K. & Pyrialakou, D. (2020). Rural Transportation Conference Participants' Opinions and Concerns Pertaining to Transit for Older Adults, *SAGE Open*, Vol 10(2), <https://doi.org/10.1177/2158244020924036>.
- Movia (2021). *Plustur*. <https://www.moviatrafik.dk/flexkunde/plustur>, tillgänglig 2021-08-12.
- OECD, 2015. *The Metropolitan Century. Understanding Urbanisation and its Consequences*, OECD Publishing, Paris.

- Ockelbo kommun (2021). *Kollektivtrafik*. <https://www.ockelbo.se/Invanare/Kollektivtrafik/>, tillgänglig 2021-08-12.
- Porter, G., Tewodros, A., Bifandimu, F., Gorman, M., Heslop, A., Sibale, E., Awadh, A., Kiswaga, L. (2013). Transport and mobility constraints in an aging population: health and livelihood implications in rural Tanzania. *Journal of Transport Geography* 30:161–169.
- Region Västernorrland (2018). *Regional transportplan för Västernorrland 2018–2029*. https://www.rvn.se/contentassets/34e4607803f44cab98b2d896e2501044/regional-transportplan_vasternorrland_2018-2029_180131.pdf, tillgänglig 2021-08-13.
- Reneland-Forsman, L. (2018). 'Borrowed access': the struggle of older persons for digital participation. *International Journal of Lifelong Education*. 37. 333–344.
- Ryser L, Halseth G. Resolving mobility constraints impeding rural seniors' access to regionalized services. *J Aging Soc Policy*. 2012;24(3):328-44. doi: 10.1080/08959420.2012.683329. PMID: 22720890.
- SCB (2019). *Befolkningsstatistik*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/>, tillgänglig 2021-08-13.
- SCB (2021). *Folkmängd i riket, län och kommuner 31 december 2019 och befolkningsförändringar 1 oktober–31 december 2019*. <https://scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/kvartals-och-halvarsstatistik--kommun-lan-och-riket/kvartal-4-2019/>, tillgänglig 2021-09-02.
- Shirgaokar, M., Dobbs, B., Anderson, L. & Hussey, E. (2020). Do rural older adults take fewer trips than their urban counterparts for lack of a ride? *Journal of Transport Geography*, Volume 87, 102819.
- Svensson, H. (2019). *Förändringar i antal färdtjänstillstånd och resande med färdtjänst - Intervjuer med tjänstpersoner från några regioner i Sverige*. K2 rapport, <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2019/fardtjanstillstand.pdf>, tillgänglig 2021-08-05.
- Sveriges kommuner och regioner (2021a). *Särskilda persontransporter*, <https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/kollektivtrafikpersontransporter/sarskildapersontransporter.7972.html>, tillgänglig 2021-08-10.
- Sveriges kommuner och regioner (2021a). *Skolskjuts*. <https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/kollektivtrafikpersontransporter/sarskildapersontransporter/skolskjuts.2919.html>, tillgänglig 2021-08-12.
- Sveriges Riksdag (2019). *Mobilitet på landsbygder – forskningsöversikt och nulägesbeskrivning*, 2019/20:RFR10, ISBN 978-91-7915-010-5, Riksdagstryckeriet, Stockholm.
- Tillväxtverket (2021a). *Tillstånd och trender; för regional tillväxt 2020*, Rapport 0357 <https://tillvaxtverket.se/download/18.58bc4cdf1784ad9f913199d6/1618229985939/Tillst%C3%A5nd%20och%20trender%202020%20rapport%200357.pdf>, tillgänglig 2021-06-28.
- Tillväxtverket (2021b). *Olika stöd till service*. <https://tillvaxtverket.se/amnesomraden/regional-kapacitet/service-i-landsbygder/olika-stod-till-service.html>, tillgänglig 2021-08-13.
- Trafikanalys, 2015. *Kollektivtrafikens utveckling - en analys av den nationella statistiken*, Stockholm: Rapport 2015:15.
- Transport for Ireland (2021). *TFI Local Link*. <https://www.transportforireland.ie/tfi-local-link/>, tillgänglig 2021-08-12.
- Trelleborgs kommun (2020). *Mamba - mobilitet och service på landsbygden*. <https://www.trelleborg.se/bygga-bo-miljo/samhallsutveckling-och-hallbarhet/landsbygdsutveckling/mamba-mobilitet-och-service-pa-landsbygden/>, tillgänglig 2021-08-13.
- Tyrovolas, S., Polychronopoulos E., Morena M., Mariolis A., Piscopo S., Valacchi G., Bountziouka V., Anastasiou F., Zeimbekis A., Tyrovolas D., Foscolou A., Gotsis E., Metallinos G., Soulis G., Tur JA., Matalas A., Lionis C., Sidossis LS. & Panagiotakos D. (2017). Is car use related with successful aging of older adults? Results from the multinational Mediterranean islands study. *Ann Epidemiol*. 27(3):225-229. doi: 10.1016/j.annepidem.2016.12.006.

- Verma, I. & Taegen, J. (2019). Access to Services in Rural Areas from the Point of View of Older Population—A Case Study in Finland, *Int J Environ Res Public Health*, 16(23): 4854, doi: 10.3390/ijerph16234854.
- Västra Götalandsregionen (2014). *Landsbygdsutredning – kollektivtrafik i västra götaland*.
https://alfresco-offentlig.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/ffd547e1-2c73-4dd3-b94a-e2e41f595139/Landsbygdsutredning_kollektivtrafik_V%c3%a4stra_G%c3%b6taland.pdf?a=false&guest=true, tillgänglig 2021-08-13.
- Ward, M. RM., Somerville, P. & Bosworth (2013). ‘Now without my car I don’t know what I’d do’: The transportation needs of older people in rural Lincolnshire. *Local Economy: The Journal of the Local Economy Policy Unit*, Volume: 28 issue: 6, page(s): 553-566.
- Wretling Clarin, A, 2013. *Allt om landet – en sammanfattning*. Rapport 2013:23, Jordbruksverket.
- Zhao, P. & Yu, Z. (2020). Investigating mobility in rural areas of China: Features, equity, and factors, *Transport Policy*, vol 94, pp. 66-77.

Bilaga 1

Översikt över transportlösningar och pågående arbete*	
Region Blekinge	<ul style="list-style-type: none"> • Öppen närtrafik, vissa skolor öppna för allmänheten, påbörjat utveckling av applikation för samräkning (koncept organiserad samräkning)
Region Dalarna	<ul style="list-style-type: none"> • Projektet Kollaborativ kollektivtrafik för levande landsbygd (Kollakoll). Utveckla och testa samverkan mellan kollektivtrafik och privata, kollaborativa tjänster, ex samräkning på landsbygden. Personer utan bil (och där kollektivtrafiken är minimal) ska kunna samåka med andra. • Skolskjutsen i regionen syns i tidtabellerna, öppen för allmänheten. Flextrafik och anropsstyrd turor kompletterar ordinarie linjetrafik. • 13 landsbygdslinjer, annars relativt begränsat upplägg med anropsstyrd trafik som kallas närtrafik. • Projektet "Hållbara transporter" (samverkansprojekt). Utredning om "Mobilitet som tjänst" (MaaS). Sprida kunskap och synliggöra behoven av att kollektivtrafiken utvecklas. Utreda hur olika mobilitetslösningar kan kombineras med kollektivtrafiken.
Region Gotland	<ul style="list-style-type: none"> • Närtrafik i hela regionen (under namnet X-trafik). Målgrupp boende och besökare på landsbygden. Utförs med taxi och samplaneras av regionen med annan beställningstrafik såsom sjukresor och färdtjänst. Tidtabeller i ordinarie reseplanerare samt i mobilapplikationen. • Kuxaprojektet i Ockelbo. Skolskjutsen som tidigare gjorts med taxi och särskilda skolskjutsurer med buss gjordes om till busslinjer där alla kunde åka med. Kuxabussarna beskrivs som "Sveriges första snålskjuts" och består idag av nio linjer, gratis för resenärer inom kommunen. • Närtrafik som samordnas med annan beställningstrafik. • Ser potential i att samordna samhällsfinansierade trafikformer på landsbygden, ex skolskjutsrafiken med linjetrafik
Region Jämtland Härjedalen	<ul style="list-style-type: none"> • Anropsstyrd linjetrafik samt närtrafik. Anropsstyrd linjetrafik, närtrafik och särskild kollektivtrafik beställs och samordnas via en gemensam beställningscentral.
Region Jönköpings län	<ul style="list-style-type: none"> • Närtrafik där resan i vissa fall samordnas med färdtjänst- eller sjukresor.
Region Kalmar län	<ul style="list-style-type: none"> • Anropsstyrd närtrafik som samordnas i den utsträckning som är möjligt med särskilda persontransporter. • Kommunerna kan välja att "öppna" skolskjutsen för allmänheten i mån av plats på fordonen.
Region Kronoberg	<ul style="list-style-type: none"> • Testat olika initiativ, ex anropsstyrda avgångar där ordinarie linjetrafik saknas. Antalet resor få, projektet lades ned efter något år. • "Sigfridsturen Sigfrid", avgångar inom Växjö stad, främst till verksamheter inom vård och omsorg. Fortlöpande under ett par år, de flesta nyttjade färdtjänst eller sjukresor så det lades ned. • Ersatt traditionell kompletteringstrafik med närtrafik, mer generöst upplägg, men nyttjas inte i större utsträckning. • Växelvis möjligt för allmänheten att åka med på vissa skolor. Erbjuds alltså sällan, används lite och inte särskilt uppskattat från skolorna och eleverna. Biljettintäkterna understiger kostnaden för biljettenterna.
Region Norrbotten	<ul style="list-style-type: none"> • I möjligaste mån samordna trafik så som sjukresor, färdtjänstresor, skolskjuts samt allmän kollektivtrafik. Det finns även anropsstyrd trafik. • Projekt för att ta fram en ny trafikarta för länets kollektivtrafik, syftar till att optimera och effektivisera trafiken. Ökad samordning av kollektivtrafikens linjenät.
Region Skåne	<ul style="list-style-type: none"> • Program för integrerad trafik och för att lägga grunderna för kombinerad mobilitet. Skapa förutsättningar för alla att enkelt kunna söka, boka och betala en resa, där det ingår någon form av anropsstyrd trafik. Inkluderar personer som har behov av att resa med särskilda persontransporter, till exempel äldre, men även andra som bor eller vistas på landsbygden. • EU-projektet MAMBA (transnationellt Interreg- och EU-projekt) där Trelleborg deltar i pilotprojekt. Bland annat skapa social mobilitet för äldre på landsbygden. • Införandet av anropsstyrda trafikprodukten Plusresa, first/lastmile-lösning, ska kunna åka till och från kollektivtrafiken utifrån utvalda hållplatser. • Avsikten är att konceptet successivt ska spridas över övriga Skåne efterhand som trafikavtalen upphandlas på nytt. • Kan även på landsbygden nyttja ordinarie kollektivtrafik, närtrafik, anropsstyrd linjetrafik samt särskild kollektivtrafik.

Region Stockholm	<ul style="list-style-type: none"> Anropsstyrd linjetrafik samt planer på att införa anropsstyrd områdestrafik på landsbygden. Denna ska till största del ersätta den befintliga linjelagda bussstrafiken. I framtiden planeras för en ökad samordning mellan exempelvis anropsstyrd områdestrafik och färdtjänst, men ligger några år fram i tiden.
Region Sörmland	<ul style="list-style-type: none"> Kompletteringstrafik där det inte finns ordinarie busstrafik. Utförs av de bolag som anlåtats för att utföra färdtjänst och sjukresor. Överväger förslag till den regionala politiken och finansierarna för att i viss mån och etappvis förbättra utbudet av kompletteringstrafik. Eskilstuna och Nyköping har klassiska servicelinjer, som i ökad utsträckning ansluter till exempelvis sjukhus och vårdcentraler. I Nyköping arbetas med att få till stånd ett pilotförsök för att ersätta servicelinjerna med anropsstyrd flextrafik.
Region Uppsala	<ul style="list-style-type: none"> Samordnat skolskjutsen med den allmänna linjetrafiken i ett flertal av regionens kommuner, skolbussarna är synliga i den så kallade UL-applikationen så att allmänheten kan resa med. Regionen planerar att samordna sig med kommunerna kring färdtjänst och andra samhällsbetalda resor och har nyligen startat en ny avdelning för serviceresor ur detta syfte.
Region Värmland	<ul style="list-style-type: none"> Olika former av anropsstyrd trafik. Ser över behoven av trafik och nya lösningar på landsbygden, bland annat i två EU-finansierade projekt (fokus kombinerad mobilitet och att binda samman flera olika transporttjänster).
Region Västerbotten	<ul style="list-style-type: none"> Konceptet ringbilar, som är anropsstyrd trafik (fyra funktioner; grundläggande tillgänglighet för att ex handla mat, de som utgör en anropsstyrd förlängning av en ordinarie busslinje, anslutningstrafik till exempel nattåg eller färja, och de som ersätter ordinarie buss under skolornas sommarlov). Komfortbussen. En busslinje som går i tidtabell och genom bussvårdar från Röda Korset. Anpassad för ex äldre och sjuka, går genom både städer och mer glesbefolkade områden.
Region Västernorrland	<ul style="list-style-type: none"> Landsbygdstrafik, dvs. all linjelagd busstrafik som inte trafikerar inom en tätort Behov av nya kollektivtrafiklösningar särskilt framtagna ur ett landsbygds- och glesbygdsperspektiv, ex byabussverksamhet och anropsstyrd trafik Projektet koll 2020 som finansierats av EU:s regionala utvecklingsfond, med ambitionen att utveckla den särskilda kollektivtrafiken.
Region Västmanland	<ul style="list-style-type: none"> Anropsstyrd linjetrafik och kompletteringstrafik
Region Örebro län	<ul style="list-style-type: none"> Försöksprojekt med närtrafik i två kommuner för att utvärdera efterfrågan, nytt koncept för regionen. Det finns ett politiskt stöd för att införa närtrafik i hela regionen till hösten 2021.
Region Östergötland	<ul style="list-style-type: none"> Närtrafik, ex till prioriterade dagligvarubutiker, för att möjliggöra serviceresor till en nära butik och inte bara till centralort eller till anslutande buss.
Västra Götalandsregionen	<ul style="list-style-type: none"> Närtrafik, samutnyttjande av fordon med färdtjänst och skolskjuts. Projektet Kombinerad mobilitet på landsbygd och mindre tätorter (KomiLand). Utgår ifrån att det ska vara enklare att resa hållbart på landsbygd och i mindre tätorter, fokus vid olika mobilitetslösningar. Pågår försök av lösningar för att öka tillgängligheten på landsbygden genom samordning av olika trafiklösningar.

*Sammanställningen bör inte betraktas som fullständig



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

www.k2centrum.se

