

Avdelning för kollektivtrafik och infrastruktur

Västra Götalandsregionen

2017-09-14

# Landsbygdsutredningen

## Utvärdering 2017

# Innehåll

Bakgrund .....	2
1 Landsbygdsutredningen .....	3
1.1 Målsättningen med Landsbygdsutredningen .....	4
1.1.1 Orter/Kommuner som inte hade grundutbud 2013 enligt Landsbygdsutredningen .....	4
2 Närtrafiken .....	6
2.1 Resandet med närtrafiken.....	7
2.1.1 Analys av kommuner <u>med</u> respektive <u>utan</u> seniorkort.....	7
2.1.2 Samordning .....	8
2.1.3 Kostnad och kostnadstäckningsgrad .....	8
2.2 Uppföljning från år 2015 med fokus på nöjdhet.....	9
3 Ekonomisammanställning .....	10
4 Närtrafik på helgen.....	11
5 Resa över kommungräns med närtrafik .....	13
6 Återkoppling mål i Landsbygdsutredningen.....	14
7 Fortsatt arbete.....	15

## Bakgrund

Kollektivtrafiknämnden antog 2014 ”Landsbygdsutredning – kollektivtrafik i Västra Götaland”. Syftet var att ta fram riktlinjer för vilken servicenivå som resenärerna kan förvänta sig med kollektivtrafiken på landsbygden. Utredningen är en del av det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Våren 2015 gjordes en delutvärdering kopplat till ett pilotprojekt inom närtrafiken med fokus på resenärernas nöjdhet uttryckt i erfarenheter och önskemål. Nu är det dags att genomföra en utvärdering av landsbygdsutredningen med fokus på resande och ekonomi. Utvärderingen följer modellen för lärande uppföljning och utvärdering, som är framtagen för insatser inom regional utveckling och kommer i första hand fokusera på närtrafiken.

# 1 Landsbygdsutredningen

Denna utvärdering syftar till att analysera och utvärdera Landsbygdsutredningen. Resultat och effekter ska relateras till uppsatta mål.

Landsbygdsutredningen ska ses som en del av Trafikförsörjningsprogrammet och fungerar som riktlinjer för Västtrafik kring vilken grundläggande miniminivå det ska finnas på landsbygden. Det är Västtrafiks uppgift att utveckla en effektiv och kostnadseffektiv trafik med smarta lösningar utifrån utredningens principer. Eventuella förändringar i kollektivtrafiken, oavsett om det är på landsbygd eller i mer tätbebyggda områden, ska föregås av dialog mellan Västtrafik och kommunerna.

Mål lägsta servicenivå inom respektive kategori kan läsas nedan.

Tabell 1-1 Sammanställning av utbud och resandeärende i olika tätorter, riktvärden. \*Lokala förutsättningar avgör möjligheten till resurseffektiva lösningar

Tätort/Invånare	Syfte/ Resandeärende, i första hand	Grundläggande minsta antal resor/dubbelturer	Trafikslag
Ej tätort < 200 invånare	Serviceresor	1 tur- och returresa/vardag (flera olika tidsfönster)	Anropsstyrd (närtrafik)
Tätort mellan 200- 499	Serviceresor, fritidsresor och gymnasieresor*	2 dubbelturer per vardag + Närtrafik	Linjelagda turer, kan vara anropsstyrda
Tätort mellan 500-999	Serviceresor, fritidsresor och i viss mån arbets- /studiependling	5 dubbelturer per vardag	Linjelagda turer, kan vara anropsstyrda
Tätort mellan 1000-3000	Serviceresor, fritidsresor och arbets- /studiependling	10 dubbelturer per vardag 3 dubbelturer per helgdag	Linjelagda turer, kan vara anropsstyrda

**Serviceresor** = resor till affär, apotek, bibliotek mm. Sker ofta utanför högtrafiktid.

**Fritidsresor** = resor till olika målpunkter. Trafik även i högtrafiktid.

**Arbets-Studieresor** = resor till arbete och studier, (gymnasium, högskola)

**Anropsstyrd trafik** = resenären beställer själv sin resa.

**Linjelagda turer** = tur som går en förbestämd sträcka.

**Anropsstyrd linjelagd tur** = tur som går enligt förbestämd sträcka men behöver beställas.

## 1.1 Målsättningen med Landsbygdsutredningen

Genom att ta fram riktlinjer för kollektivtrafiken för landsbygd och mindre tätorter kompletteras trafikförsörjningsprogrammet med ett viktigt underlag för trafikens *utveckling* i Västra Götaland. Samtidigt syftar arbetet också till att ge kommuner och invånare en tydligare bild om vilket trafikutbud som kan förväntas finnas på lång sikt på olika platser runt om i Västra Götaland.

Det övergripande målet inom det Regionala trafikförsörjningsprogrammet är att andelen hållbara resor ökar och att kollektivtrafikresandet fördubblas. Dessutom finns fyra delmål som både sätter ramar och driver mot det övergripande målet. Delmål 1 handlar om att öka tillgängligheten för invånarna i Västra Götaland och där är en av strategierna att genomföra landsbygdsutredningen. Syftet är att erbjuda ett grundläggande utbud av resmöjligheter på landsbygden och i mindre tätorter.

### 1.1.1 Orter/Kommuner som inte hade grundutbud 2013 enligt Landsbygdsutredningen

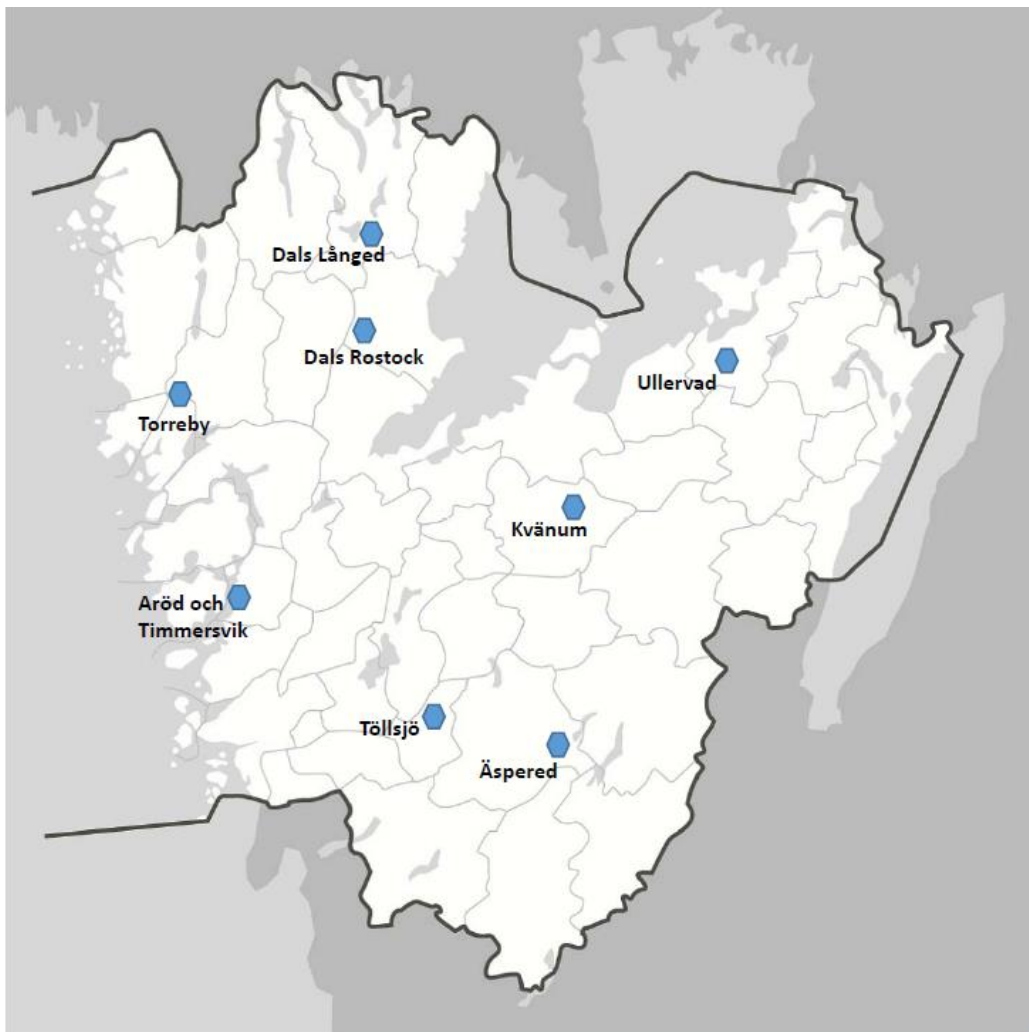
Inom Landsbygdsutredningen gjordes en konsekvensanalys där kollektivtrafikutbudet jämfördes med det grundläggande minsta utbudet som kan läsas i Tabell 1-1 ovan. Då konstaterades att ett antal tätorter inte har tillgång till grundutbudet och ett antal kommuner som saknar närtrafik<sup>1</sup> helt eller där boende inte har fem resmöjligheter med närtrafik och denna behöver byggas ut.

Utanför tätorter pekades följande kommuner ut:

Närtrafik saknas	Närtrafik behöver byggas ut
Ale	Bollebygd
Bengtsfors*	Borås
Dals-Ed*	Färgelanda*
Göteborg	Grästorp
Härryda	Gullspång
Kungälv	Herrljunga
Lysekil	Hjo
Mölndal	Karlsborg
Orust	Lilla Edet
Partille	Mark
Sotenäs	Mellerud*
Stenungsund	Munkedal*
Tjörn	Strömstad
Vänersborg	Tanum
Åmål*	Tibro
Öckerö	Tranemo*
	Uddevalla
	Vårgårda

*\* Ingår i pilotprojektet för Närtrafik som startade i januari 2014.  
En tur- och returreisa vardag med fem tidsfönster kommer att uppnås i kommunen.*

<sup>1</sup> Närtrafik är anropsstyrd kollektivtrafik som kan beställas från 09:30 till 22:00 på kvällen inom 5 olika tidsfönster på vardagar.



Figur 1-1 Orter som inte uppfyllde grundläggande utbud vid Landsbygdsutredningens framtagande (2014).

### **Inom Landsbygdsutredningen konstaterades följande år 2013:**

#### Närtrafik

Det är främst närtrafik som behöver byggas ut i kommunerna som idag saknar eller inte når upp till kriterierna om fem resmöjligheter per vecka. Kostnaden för att bygga ut närtrafik och införa i samtliga kommuner beräknas till ca 10-15 miljoner kr/år. Kostnadsintervallet är kopplat till nyttjande av tjänsten.

Införande av närtrafik sker successivt i de kommuner som inte har närtrafik idag eller inte når upp till grundläggande utbud. **Målsättningen är att alla invånare ska ha fem resmöjligheter senast 2016.**

#### Linjelagd trafik

För det tiotal tätorter som inte idag uppfyller kriterierna om grundläggande utbud är kostnaden bedömd till ca 5-10 miljoner kr/år. Kostnadsintervallet är kopplat till gällande avtal och beror på införandetid. **Målsättningen är att samtliga tätorter som omfattas av landsbygdsutredningen ska ha grundläggande utbud senast 2016.**

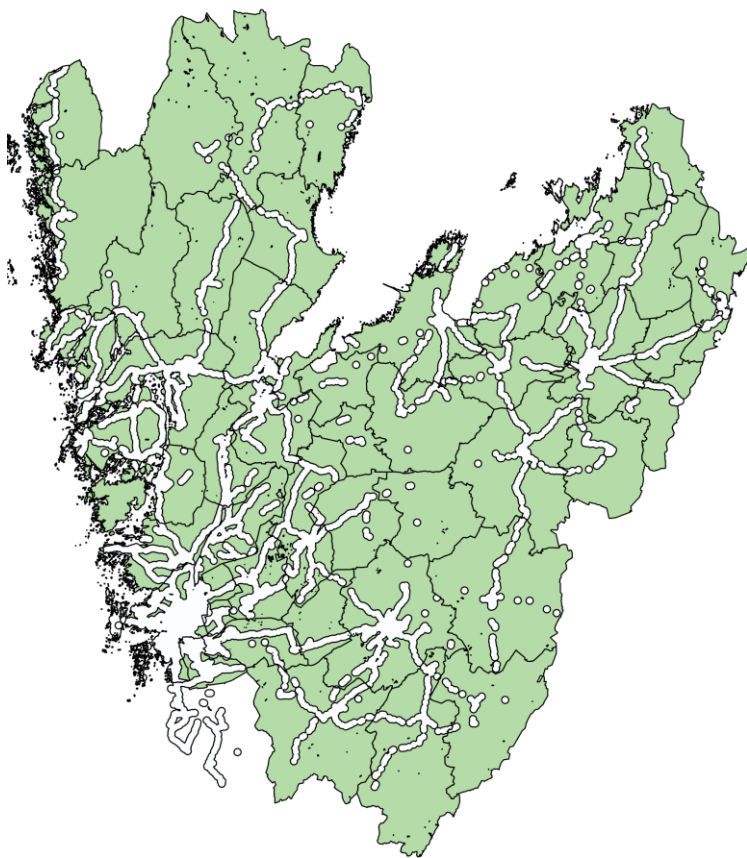
*Kostnaden för trafiken i denna kategori kan snabbt öka eller minska beroende av i vilken grad integrering av skolskjutstrafik i den allmänna kollektivtrafiken utvecklas.*

## 2 Närtrafiken

Närtrafik är anropsstyrd kollektivtrafik som kan beställas från 09:30 till 22:00 på kvällen inom 5 olika tidsfönster. Närtrafik kan beställas från adress i grönt område till utvalda Närtrafikhållplatser i samma kommun. (Adresser längre bort än 1 km från hållplats med tillräckligt utbud hamnar i grönt område). Tidsfönster för närtrafik är:

- Måndag – fredag:  
09.30 - 10.30  
12.30 - 13.30  
15.00 - 16.00  
18.00 - 19.00  
21.00 - 22.00

Priset, år 2017, för resan är 42 kr för vuxna och 32 kr för ungdomar vilket är samma som priset för en enkelresa inom en kommun. På Västtrafiks hemsida kan en karta laddas ned med vitt och grönt område markerat som definierar vem som kan beställa närtrafik inom respektive kommun. Vitt område blir det 1 km fågelvägen ifrån en hållplats med minst 5 dubbelturer och grönt område kan beställa närtrafik. Adderas samtliga närtrafikområden inom kommunerna erhålls kartan nedan för hela länet.



Figur 2-1 Vitt område har linjelagd trafik. Grönt område kan beställa närtrafik

## 2.1 Resandet med närtrafiken

År 2016 gjordes drygt 41 600 resor med närtrafik. Resandet med närtrafik har ökat med 55 procent från år 2013 då 26 830 resor utfördes med närtrafik.

Kostnaden för närtrafiken har ökat från drygt 5,7 mnkr år 2013 till knappt 10,3 mnkr år 2016. Ökningen beror dels på att närtrafik införts i samtliga kommuner i Västra Götaland och dels en generell ökning av nyttjandet av närtrafik inom kommuner som redan har närtrafik.

Tabell 2-1 Kostnad och antal resor med närtrafik per år för samtliga kommuner inom Västra Götaland.

	2016	2015	2014	2013
Antal resor	41 630	38 590	34 360	26 830
Kostnad (kr)	10 300 000	8 900 300	7 800 100	5 735 000

Analyseras siffrorna från Tabell 2-1 går det att utläsa att resandet ökar i takt med kostnaderna.

Flest resor gjordes i Strömstad som år 2016 noterade 4 550 resor. 72 % av dessa resor gjordes i samåkning med annan anropstyrd trafik. Det kan t.ex. vara sjukresor eller färdtjänst. Kostnaden är också högst i Strömstad där närtrafiken kostade drygt 1,3 mnkr år 2016. I bilagan på sista sidan i rapporten finns resande per kommun för samtliga kommuner i Västra Götaland under 2016. 10 av dessa kommuner fick närtrafik infört under 2016 vilket innebär få eller inga resor ännu.

### 2.1.1 Analys av kommuner med respektive utan seniorkort

Seniorkort är ett färdbevis som erbjuds i 35<sup>2</sup> av Västra Götalands 49 kommuner och kortet är gratis för seniorer inom kommunen. Kortet finansieras genom att kommunen gör ett tillköp av Västtrafik. Åldersgränsen för att vara berättigad till seniorkort bestäms av kommunen och är 65 eller 75 år. Inom kommuner med åldersgräns på 65 år finns det även en variant av seniorkort med lågtrafikladdning.

Seniorkortet är giltigt som färdbevis med närtrafiken och registreras som en resa, men inte som en intäkt. Detta innebär att statistiken är rättvisande gällande antal resor och kostnader, men underskattar intäkterna. Av denna anledning följer en jämförelse mellan kommuner som erbjuder seniorkort med kommuner som inte gör det.

Tabell 2-2 Genomsnittliga värden för en kommun med respektive utan seniorkort.

	Genomsnittlig kommun <u>utan</u> seniorkort	Genomsnittlig kommun <u>med</u> seniorkort
Antal resor	800	1 200
Kostnad (kr)	195 200	297 800
Intäkter (kr)	28 550	26 460
Kostnadstäckningsgrad	Ca: 15 %	Ca: 9 %
Regionbidrag/resa (kr)	210	225
Genomsnittlig intäkt/resa (kr)	36	22

<sup>2</sup> Flera kommuner är på gång att införa seniorkort.

Resandet och kostnaderna med närtrafiken inom en kommun med seniorkort är 50 procent högre jämfört med en kommun utan seniorkort. Kostnadstäckningsgraden är knappt 15 procent i en genomsnittlig kommun utan seniorkort medan intäkterna står för knappt 9 procent i en kommun med seniorkort. Kommunerna som erbjuder seniorkort har således finansierat detta på annat håll genom tillköp och detta är alltså en underskattning av intäkterna. Exakt hur stor del som finansieras av tillköpet går inte att särredovisa kopplat till närtrafik då tillköpet betalas per kort och inte per resa.

Det verkliga regionbidraget och kostnadstäckningsgraden är svårt att härleda exakt pga. tillköpet av seniorkort. Om statistiken rensas från seniorkortsresor och kommuner som infört närtrafik sent under 2016 erhålls en kostnadstäckningsgrad för närtrafiken på ca 14 procent samt regionbidrag/resa motsvarande 212 kr/resa. Detta kan jämföras med övrig kollektivtrafik i Västra Götaland som i genomsnitt kostar 14 kr/resa (för hela Västtrafik år 2016).

I kommuner som erbjuder seniorkort utförs i genomsnitt ungefär en tredjedel av alla närtrafikresor av seniorkort.

### 2.1.2 Samordning

All anropsstyrd trafik så som närtrafik, färdtjänst och sjukresor m.m. samordnas av Västtrafik i största möjliga mån. Samordningen kopplat till närtrafik ökar mätt i antal resor, men minskar mätt i andel av totalt antal resor.

	2016	2015	2014
Antal samordnade resor	20 300	19 860	18 340
Andel av totalt antal resor	49 %	51 %	53 %

Samordningen inom kommunerna varierar och är som lägst 21 procent i Vårgårda och som högst 72 procent i Strömstad. Eftersom samordningen sker mellan samtliga anropsstyrda resalternativ krävs det att det finns många anropsstyrda resor att kombinera med för att uppnå en hög andel. Inom sex kommuner<sup>3</sup> tillhandahåller inte Västtrafik färdtjänstresorna utan kommunen sköter detta i egen regi. Samordning är en viktig förutsättning för att kunna hålla nere kostnaden för närtrafik.

### 2.1.3 Kostnad och kostnadstäckningsgrad

Generellt går det att säga att antal resor tydligt hänger ihop med kostnaden. Närtrafiken kostar mest i de kommuner som använder det mest. Eftersom en resa med närtrafiken har en fast avgift oavsett reslängd som följer priset på enkelresa (för år 2017 är det 42 kr för vuxna och 32 kr för ungdom) hänger kostnadstäckningsgraden ihop med längden på resorna. Reslängden är således avgörande för hur stor del som täcks av intäkten.

<sup>3</sup> Borås, Göteborg, Härryda, Mölndal, Tranemo och Ulricehamn.



## 2.2 Uppföljning från år 2015 med fokus på nöjdhet

År 2015 gjordes en uppföljning av resandet med närtrafik som baseras på 50 intervjuer med användare av närtrafiken och 52 intervjuer med icke-användare från kommunerna:

- Åmål, Dals Ed, Bengtsfors – då var det nytt med Närtrafik
- Mellerud, Färgelanda, Munkedal, Tranemo, Skara, Vara och Götene – här har Närtrafik funnits sedan tidigare

Syftet med undersökningen var i huvudsak att beskriva nöjdheten med närtrafik som produkt.

Slutsatserna av utredningen beskriver att en majoritet av användarna inte har tillgång till bil, består av större andel kvinnor och används i huvudsak för att göra återkommande vardagsärenden som att handla eller besöka vården. Detta kräver liten tidsanpassning. Flertalet använder närtrafik regelbundet och har gjort så i mer än ett år, ofta längre. Missnöjet är litet och nöjdheten är mycket god. Enligt undersökningen är 8 av 10 användare nöjda.

Icke-användarna är frekventa bilåkare och samtliga inom detta intervjumaterial äger eller har tillgång till bil. Denna grupp pendlar också i stor utsträckning till arbete/skola och har ofta ärenden kopplat till sina resor. Denna grupp upplever det svårt att anpassa tiderna efter närtrafiken. Ungefär hälften av de tillfrågade känner till att närtrafiken finns och en generell inställning var att närtrafik möjligen skulle kunna vara ett komplement till bilen.

### 3 Ekonomisammanställning

Enligt kollektivtrafiknämndens beslut kopplat till landsbygdsutredningen skulle närtrafiken införas i kommuner så att alla kommuner hade tillgång till 5 tidsfönster per vardag. Under 2016 genomfördes detta i de sista kommunerna, och 10 kommuner fick närtrafiken utbyggd och införd under 2016 (6 kommuner så sent som december 2016). Kostnaden för utökning av närtrafik är således inte fullständig och kommer att öka under 2016, eftersom effekten av utökningen under 2016 inte slagit igenom på kostnadssidan ännu. Vid årsskiftet 2016/2017 kostade närtrafiken 10,3 mnkr vilket är en ökning med knappt 4,6 mnkr från år 2013. Först år 2018 kan en bättre kostnadsbild återges av närtrafikens utbyggnad till 5 tidsfönster/vardag i samtliga 49 kommuner.

Vid tillfället för beslut om landsbygdsutredningen saknade sammanlagt 8 orter det grundläggande serviceutbudet beträffande linjelagd trafik. Utökningen av trafiken i dessa 8 tätorter har genererat en årlig kostnad på cirka 8 mnkr/år. Nettokostnaden för denna trafik är cirka 5,3 mnkr/år vilket ger en kostnadstäckningsgrad på 34 %.

## 4 Närtrafik på helgen

Kollektivtrafiknämnden har i samband med utvärderingen efterfrågat underlag gällande kostnader för närtrafik på helgen.

### Nuläge

Kollektivtrafikmyndighetens juridiska ansvar avser vardagsresandet i länet. Det finns flera orter i länet som saknar linjelagd trafik på helgen, d.v.s. en större befolkning saknar helgtrafik, inte bara yttersta landsbygden. Idag finns närtrafik på helgen inom 15 kommuner i Västra Götaland i varierande utsträckning. Att vissa kommuner har och andra inte är att jämföra med att trafikutbudet ser olika ut i olika kommuner beroende på lokala förutsättningar, och bedöms inte vara ett argument för att alla ska ha närtrafik på helgen, som ett grundläggande serviceerbjudande. Motsvarande gäller linjetrafik där några kommuner köper förstärkt linjetrafik och många inte, beroende på lokala förutsättningar. I en kortare omvärldsbevakning kan det konstateras att det är endast är Blekinge som har standardiserat helgtrafik inom närtrafik. Det är dock helt skilda förutsättningar beträffande geografin där Västra Götaland är mycket större till ytan.

Närtrafik står för en liten del av anropsstyrd trafik och det finns inte något exempel i länet där närtrafik är anledningen till att taxibolag etablerat sig på orten. Under 2016 kördes över 2 miljoner anropsstyrda resor i Västra Götaland där närtrafik står för 41 630 resor motsvarande 2 %. Av den anledningen finns det inget exempel där närtrafiken legat till grund för taxiavtal.

Idag är det relativt få individer som står för en stor del av resandet med närtrafik, vilket gör att antalet resor och kostnader för respektive kommun skiljer sig mycket åt och kan ändras kraftigt om ett fåtal personer börjar/slutar resa med närtrafiken. Spannet i kostnad per resa med närtrafik på helgen ligger mellan 181 kr i Skövdes kommun och 562 kr i Svenljungas kommun (varav resenären betalar som högst 42 kr). Den genomsnittliga nettokostnaden på helgen i dessa kommuner är 261 kr/resa att jämföra med 199 kr/resa i samma kommuner per vardag.

### Skilda förutsättningar

Förutsättningarna för att trafikera med närtrafik på helgen skiljer sig åt mycket mellan kommunerna och beror på tillgången av taxibilar på helgen.

När det gäller taxi på helgerna finns det inte lika många taxibilar att tillgå för att de flesta resor som de är upphandlade för genomförs på vardagar. Detta innebär att större orter serverar mindre orter och framkörningskostnaden kan bli mycket hög. Tillgången på taxifordon är en viktig faktor att ta hänsyn till vid uppskattning av kostnad. De kommuner som har helgtrafik idag har tillgång till fordon på helgerna. Om helgtrafik skulle införas i kommuner som idag endast har tillgång på fordon under vardagarna ökar kostnaden, antingen pga. förändring i nuvarande avtal för att ha ett fordon på plats på helgen eller pga. att körsträckan blir betydligt längre om ett fordon ska köra från en kommun till en annan. I dessa fall måste också miljöaspekten beaktas då en resa med egen bil är mer samhällsekonomisk och miljömässigt effektivt. Löftet om framkörningstid inom en timme behöver sannolikt justeras (den var tidigare två timmar och har förbättrats till en timme som en del av landsbygdsutredningens åtgärder).

Som en konsekvens av färre fordon på helgen till följd av färre uppdrag för taxiföretagen är det inte möjligt att samordna resandet mellan närtrafik och övrig anropsstyrd trafik i samma utsträckning på helgen. Trots att förutsättningarna i kommunerna som idag har närtrafik på helgen är förhållandevis gynnsamma är samordningen i genomsnitt 50 % på vardagarna och 33 % på helgen. Minskad samordning innebär dels dyrare resor och dels större miljöpåverkan.

### **Kostnader**

Utgångspunkten är dagens 15 kommuner som i olika utsträckning har närtrafik på helgen. Baserat på samma fördelning som i korthet innebär att det i regel är dyrare per resa på helgen men samtidigt är det färre som utnyttjar närtrafik på helgen.

Utifrån ovanstående antagande beräknas kostanden med närtrafik öka med cirka 9-12 mnkr/år om närtrafik införs på helgen i samtliga kommuner.

Jämfört med dagens kostnad för närtrafiken på 10,3 mnkr/år antyder beräkningarna att denna kostnad i runda slängar skulle fördubblas genom att införa närtrafik på helgen i samtliga kommuner.

## 5 Resa över kommungräns med närtrafik

Närtrafiken kan idag beställas till/från förbestämda punkter i kommunen (röd fyrkant på närtrafikkartorna) till/från valfri adress i grönt område inom kommunen. Inom en pilotstudie testades att boende nära kommungränsen som har närmare till grannkommunens kommuncentra även ska kunna resa över kommungräns om så önskas. Syftet med piloten var att testa nya lösningar, utvärdera hur resenärerna upplevde dem och använda resultatet till fortsatt utveckling och förbättring av tjänsten Närtrafik. Det andra syftet var att fler av regionens invånare skulle känna till att närtrafik finns och vad tjänsten innebär.

När pilotstudien lanserades var det första som kunde konstateras att det berör få invånare i länet. Det är med andra ord inte många som har närmare till grannkommuncentrat och som dessutom är intresserade av att resa med närtrafik. Detta ledde till att nyttjandet av resa över kommungräns med närtrafik blev mycket lågt. Testet skulle från början sträcka sig över ett år men förlängdes till tre år för att fler kunder skulle hinna upptäcka möjligheten. Ändå var det efter tre års testperiod mycket lågt användande. Rent administrativt krävde pilotstudien mycket manuellt arbete och svårigheter i att kommunicera ut möjligheten att resa över kommungräns. Gränsdragningen för vem som har rätt att välja att resa över kommungräns blir skarp och får följden att någonstans får en person resa över kommungränsen medan dess granne inte får det. Detta ledde sammantaget till att Västtrafik avslutade pilotförsöket med kommungränsöverskridande närtrafik.

För att få upp användningen och resandet med närtrafiken bedöms som den enskilt viktigaste faktorn att den uppfattas så enkel och tillgänglig som möjlig. Att ha olika regler för vad som gäller nära kommungränserna försvårar tydligheten som eftersträvas ut mot kund.

## 6 Återkoppling mål i Landsbygdsutredningen

Inom Landsbygdsutredningen fastslogs utvecklingsstrategier som sammanfattades i sammanlagt 6 punkter. Uppfyllt indikerar att utvecklingsmålet är färdigt, kontinuerligt arbete innebär att frågan är omhändertagen och arbetas med och att fortsatt arbete sker. Ej uppfyllt betyder att frågan inte är omhändertagen i enlighet med målet.

Utvecklingsmål	Vad avses?	Status
<b>Säkerställ grundläggande utbud</b>	Alla invånare ska ha minst en tur- och returresa per vardag. För att ge samtliga invånare tillgång till grundläggande service behöver den anropsstyrda trafiken byggas ut.	<b>UPPFYLLT</b> Detta är uppfyllt i och med att samtliga kommuner fick minst 5 tidsfönster per vardag med närtrafik under 2016.
<b>Ett mer likartat erbjudande</b>	Kollektivtrafiken på landsbygden i Västra Götaland ska bli mer jämförlig där befolkning och efterfrågan är densamma. Trafikutbudet på landsbygden ska ges en särskild översyn, resurser kan omfördelas inom landsbygden men också till stråk inom samma geografiska område.	<b>UPPFYLLT</b> Riktlinjer om lägsta nivå är genomfört för linjelagda trafiken beroende på tätortsstorlek.
<b>Ökad samordning av olika trafiklösningar</b>	Västtrafik ska tillsammans med kommunerna verka för en ökad samordning av olika trafiklösningar. Att samordna skolskjutstrafik för grundskolan med ordinarie linjetrafik ger en bättre bas för trafiken.	<b>KONTINUERLIGT ARBETE</b> Detta är ett kontinuerligt arbete inför varje upphandling och något som Västtrafik beaktar
<b>Utveckla den anropsstyrda trafiken</b>	Västtrafik ska fortsätta arbetet med att utveckla den anropsstyrda trafiken. En mer tillgänglig anropsstyrd trafik i form av information, beställning och öppettider. En prioriterad fråga är integration av biljett- och betalningsfunktioner med den linjelagda kollektivtrafiken.	<b>EJ UPPFYLLT</b> Detta kvarstår, utvecklingsarbete är i uppstartsskede.
<b>Arbeta med attityd och beteendepåverkan</b>	I enlighet med modellen för lågfrekvent resande är det viktigt att försöka påverka resandeunderlaget när resandet är lågt. Kommunerna, kommunalförbunden och Västtrafik bör gemensamt arbeta med att kollektivtrafikens attraktionskraft ökar – utifrån respektive perspektiv. Det kan handla om större eller mindre projekt med fokus på att förändra resebeteenden.	<b>KONTINUERLIGT ARBETE</b> Genom Hållbart Resande Väst behandlas denna fråga aktivt i flera projekt.
<b>Aktivt deltagande i forskningsprojekt om landsbygdstrafik och anropsstyrd trafik</b>	Kollektivtrafiksekretariatet och Västtrafik ska verka för att delta i nationella och internationella forskningsprojekt kopplat till landsbygdstrafik. Pilotprojekt bör tillämpas.	<b>KONTINUERLIGT ARBETE<sup>4</sup></b> Detta arbetas med systematiskt

<sup>4</sup> Kollektivtrafiknämnden har stöttat ett antal projekt för att t ex underlätta samåkning på landsbygd. Just nu ingår VGR som en part i det nationella samverkansprogrammets ”Nästa generations resor och transporter” där ett delprojekt fokuserar på hållbart resande på landsbygd, med nya innovativa lösningar.

## 7 Fortsatt arbete

Att upprätthålla landsbygdsutredningens grundläggande serviceutbud och anpassa närtrafiken efter den linjelagda trafikens utveckling är ett kontinuerligt arbete och som nu ingår i Västtrafiks uppdrag.

Det som återstår att utveckla enligt landsbygdsutredningens strategier gäller utveckling av närtrafiken. I första hand att göra den mer tillgänglig avseende information, beställning och öppettider, t ex genom att den syns i reseplaneraren. Därefter utveckla integration av biljett- och betalningsfunktioner med den linjelagda kollektivtrafiken. Detta sammantaget bedöms kunna leda till en väsentligt ökad användning av närtrafiken och gynna fler invånare än den gör idag. Det kommer innebära ökade kostnader som idag inte går att förutse, men är i linje med landsbygdsutredningens intentioner. Att öka informationen bör dessutom leda till potential för ökad samordning av resorna. Att arbeta vidare med denna åtgärd ingår därmed i förslaget till uppdrag för Västtrafik 2018-2019.

Just nu pågår en nationell utredning kring att eventuellt samordna färdtjänst, skolskjuts och allmän kollektivtrafik ytterligare. Denna kan komma att påverka närtrafikens förutsättningar, vilket då behöver beaktas. Den förändring som planeras av zonsystemet i Västra Götaland kan också få påverkan på resandet i stort och närtrafikens förutsättningar som kommer att behöva beaktas.

Kollektivtrafiknämnden har också en fortsatt viktig roll att bidra till utveckling av alternativa lösningar för att underlätta ett hållbart resande på landsbygden genom olika projekt och genom verksamheten inom Hållbart resande väst.

## Bilaga – Antal närtrafikresor per kommun år 2016

