



# CHALMERS

---



## Anropsstyrd kollektivtrafik på Tjörn

### Fokus på äldres mobilitet

Examensarbete inom högskoleingenjörsprogrammet  
Samhällsbyggnadsteknik

VICTOR JOHANSSON

OSCAR JONASSON

---

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik  
Avdelningen för Stadsbyggnad  
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA  
Examensarbete ACEX20-19-16  
Göteborg, Sverige 2019



EXAMENSARBETE ACEX20-19-16

# Anropsstyrd kollektivtrafik på Tjörn

Fokus på äldres mobilitet

*Examensarbete inom högskoleingenjörsprogrammet*

*Samhällsbyggnadsteknik*

VICTOR JOHANSSON

OSCAR JONASSON

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik  
Avdelningen för Stadsbyggnad  
Chalmers TEKNISKA HÖGSKOLA

Göteborg, 2019

Anropsstyrd kollektivtrafik på Tjörn

Fokus på äldres mobilitet

*Examensarbete inom högskoleingenjörsprogrammet*

*Samhällsbyggnadsteknik*

VICTOR JOHANSSON

OSCAR JONASSON

© VICTOR JOHANSSON, OSCAR JONASSON, 2019

Examensarbete ACEX20-19-16

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik

Chalmers tekniska högskola 2019

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik

Avdelningen för Stadsbyggnad

Chalmers tekniska högskola

412 96 Göteborg

Telefon: 031-772 10 00

Omslag:

Bild på ett av fordonen som används till Närbusstrafiken på Tjörn. Författarnas egen bild.

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik

Göteborg 2019

# Anropsstyrd kollektivtrafik på Tjörn

Fokus på äldres mobilitet

*Examensarbete inom högskoleingenjörsprogrammet  
Samhällsbyggnadsteknik*

VICTOR JOHANSSON

OSCAR JONASSON

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik  
Avdelningen för Stadsbyggnad  
Chalmers tekniska högskola

## **SAMMANDRAG**

Västra Götalandsregionen har som mål att öka resandet med kollektivtrafiken. Samtidigt förväntas andelen äldre av befolkningen öka framöver. Anropsstyrd kollektivtrafik som är öppen för alla kan vara ett alternativ för att hjälpa de äldre med deras behov av mobilitet. Den kan fylla ett hål mellan färdtjänsten och den vanliga kollektivtrafiken. När Västra Götalandsregionen ville införa Närtrafik på Tjörn 2016 valde Tjörns kommun en speciallösning där istället för att införa Närtrafik likt i övriga kommuner i regionen så behölls den redan etablerade lösningen, Närbussen, på regionens bekostnad.

Syftet med rapporten har varit att kartlägga omfattning för de båda trafikformerna, Närbuss och Närtrafik, på Tjörn samt studera för- och nackdelar. Ett annat syfte var att undersöka behovet av mobilitet för de grupper vilka idag kan tänkas ha ett uppdämt behov, till exempel äldre (75+).

De tre huvudsakliga metoderna som har legat till grund för rapporten är studier av tidigare skrivna rapporter, intervjuer och en enkätstudie. Utöver dessa har även en direktobservation, en fokusgrupp och en geografisk analys genomförts.

Resultaten visar att många saknar information om Närbussen, medan de som använder den är väldigt nöjda. Slutsatsen är att Närbussen uppfyller de äldres behov till största del, men vissa förbättringar kan göras.

Nyckelord: Anropsstyrd kollektivtrafik, äldre, mobilitetsbehov, geografisk analys

# Demand Responsive Transport on Tjörn

With seniors' mobility in focus

*Degree Project in the Engineering Programme  
Civil and Environmental Engineering*

VICTOR JOHANSSON

OSCAR JONASSON

Department of Architecture and Civil Engineering  
Division of Urban Design and Planning  
Chalmers University of Technology

## **ABSTRACT**

The Region Västra Götaland has a vision to increase the public transport. At the same time the part of the population containing elderly people is expected to grow in the near future. Demand Responsive Transport (*DRT*) may be an alternative to solve elderly people's need of mobility. It could fill the gap between special needs transport and the normal public transport. When the Region Västra Götaland wished to adopt the *DRT* concept “Närtrafik” in the municipality of Tjörn in 2016, as in the rest of the region, the municipality of Tjörn instead chose to retain the existing concept “Närbuss”.

The purpose of the project has been to study the both *DRT* concepts, “Närbuss” and “Närtrafik”, on Tjörn and their advantages and disadvantages. Another purpose was to analyze the need of mobility for seniors (age 75+).

The three main methods, which this project has been based on are former reporting, interviews and a survey. In addition to these a direct observation, a focus group and a geographical analysis have been performed.

The results show that many lack information of the “Närbuss”, while the users seem to be very pleased with the service. The conclusion is that the “Närbuss” mostly meet the needs of the seniors, but some improvements could be done.

Keywords: Demand responsive transport, elderly, mobility need, geographical analysis

# Ordlista

**Tätort:** En ort med minst 200 invånare och max 200 meter mellan husen

**Stor buss:** Standardbuss i linjetrafik

**Dubbeltur:** En tur i vardera reseriktning

**Specialfordon:** Fordon speciellt anpassade med minst en rullstolsplats

**Allmänna kommunikationer:** Kollektivtrafik öppen för alla

**Respondent:** Person som besvarat enkätstudie

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>INLEDNING</b> .....	<b>1</b>
1.1	BAKGRUND .....	1
1.2	SYFTE .....	2
1.3	AVGRÄNSNINGAR.....	2
1.4	FRÅGESTÄLLNING.....	3
<b>2</b>	<b>METOD</b> .....	<b>4</b>
2.1	UTFORMNING AV TEORETISKT RAMVERK.....	4
2.2	DATAINSAMLINGSMETOD.....	4
2.3	KVALITATIVA METODER.....	4
2.3.1	<i>Intervjuer</i> .....	5
2.3.2	<i>Direktobservation</i> .....	5
2.3.3	<i>Fokusgrupp</i> .....	6
2.4	KVANTITATIVA METODER.....	6
2.4.1	<i>Enkätundersökning</i> .....	7
2.4.2	<i>Geografisk analys</i> .....	7
<b>3</b>	<b>TEORETISKT RAMVERK</b> .....	<b>8</b>
3.1	ANROPSSTYRD KOLLEKTIVTRAFIK.....	8
3.2	ANALYS AV GEOGRAFISK INFORMATION .....	9
3.3	MOBILITET FÖR ÄLDRE.....	9
<b>4</b>	<b>RESULTAT</b> .....	<b>11</b>
4.1	RESULTAT AV KVALITATIVA UNDERSÖKNINGAR .....	11
4.1.1	<i>Närbuss</i> .....	11
4.1.2	<i>Närtrafik</i> .....	15
4.1.3	<i>Seniorkort</i> .....	17
4.1.4	<i>Färdtjänst</i> .....	17
4.2	RESULTAT AV KVANTITATIVA ANALYSER.....	18



4.2.1	<i>Geografisk analys</i> .....	18
4.2.2	<i>Enkät svar</i> .....	21
4.2.3	<i>Statistik Närbus</i> .....	36
<b>5</b>	<b>DISKUSSION</b> .....	<b>37</b>
5.1	BEHOVET AV MOBILITET.....	37
5.2	STATISTIK ÖVER RESANDE.....	38
5.3	IMPLEMENTERING AV NÄRTRAFIK PÅ TJÖRN.....	38
5.4	METODDISKUSSION.....	39
<b>6</b>	<b>SLUTSATS OCH FÖRSLAG</b> .....	<b>41</b>
	<b>REFERENSER</b> .....	<b>42</b>
	<b>BILAGA 1</b> .....	<b>1</b>
	<b>BILAGA 2</b> .....	<b>4</b>
	<b>BILAGA 3</b> .....	<b>10</b>
	<b>BILAGA 4</b> .....	<b>19</b>

# Figurförteckning

FIGUR 1: BILD TAGEN UNDER DIREKTOBSERVATION, NÄRBUSS MED RESENÄRER. FÖRFATTARNAS EGNA BILD. ....	6
FIGUR 2: NÄRBUSSENS EXTERIÖR. FÖRFATTARNAS EGNA BILD. ....	12
FIGUR 3: NÄRBUSSENS INTERIÖR. FÖRFATTARNAS EGNA BILD.....	12
FIGUR 4: NÄRBUSSOMRÅDEN TJÖRN (VÄSTTRAFIK 2019). ÅTERGIVEN MED TILLSTÅND.....	13
FIGUR 5: BILD TAGEN UNDER DIREKTOBSERVATION, EXEMPEL PÅ PLATS FÖR RESENÄRERNAS BAGAGE. FÖRFATTARNAS EGNA BILD.....	14
FIGUR 6: STATISTIK ÖVER RESANDE MED NÄRBUSS, 2016–2018.....	15
FIGUR 7: NÄRTRAFIKSOMRÅDEN ORUST KOMMUN (VÄSTTRAFIK 2018). ÅTERGIVEN MED TILLSTÅND.....	16
FIGUR 8: CIRKELDIAGRAM ÖVER ANDELEN ÄLDRE I RESPEKTIVE INTERVALL (N=1500).....	19
FIGUR 9: VISUALISERING AV 200-METERS BUFFERTZON.....	20
FIGUR 10: VISUALISERING AV 500-METERS BUFFERTZON.....	20
FIGUR 11:VISUALISERING AV 1 000-METERS BUFFERTZON.....	20
FIGUR 12:REDOVISNING AV ÅLDERSFÖRDELNING PÅ ENKÄTRESPONDENTER (N=86).....	21
FIGUR 13:REDOVISNING AV HUR MYCKET HJÄLP ENKÄTRESPONDENTERNA BEHÖVER NÄR DE RESER ELLER VISTAS UTOMHUS (N=86).....	22
FIGUR 14:REDOVISNING ÖVER HUR ENKÄTRESPONDENTERNA KLARAR AV ATT GÅ 1000 METER MED MATKASSAR (N=86).....	22
FIGUR 15:REDOVISNING AV DE RESPONDENTER SOM HAR PROBLEM MED ATT GÅ 1000 METER MED MATKASSE (N=32).....	23
FIGUR 16: REDOVISNING AV HUR OFTA RESPONDENTERNA RESER MED PRIVAT BIL (N=86).....	23
FIGUR 17: REDOVISNING AV HUR LÅNGT RESPONDENTERNA UPSKATTAR SIG HA TILL NÄRMSTA BUSSHÅLLPLATS FÖR VANLIG STOR BUSS (N=86).....	24
FIGUR 18: REDOVISNING AV VARFÖR RESPONDENTER INTE RESER MED DE STORA BUSSARNA (N=74).....	24
FIGUR 19: REDOVISNING AV DE ANLEDNINGAR SOM RESPONDENTER SOM ALDRIG RESER MED NÄRBUSSEN ANGAV (N=74).....	25
FIGUR 20:REDOVISNING AV RESPONDENTERNAS NÖJDHET AV UTBUDET AV KOLLEKTIVTRAFIK PÅ TJÖRN (N=86) .....	27
FIGUR 21: REDOVISNING AV ÅLDERSFÖRDELNING AV ENKÄTRESPONDENTER (N=20).....	28
FIGUR 22: REDOVISNING AV HUR OFTA RESPONDENTERNA LÄMNAR SITT HEM (N=20).....	28

FIGUR 23: REDOVISNING AV ENKÄTRESPONDENTERNAS ANVÄNDNING AV GÅNGHJÄLPMEDEL DÅ DE VISTAS UTE (N=20) .....	29
FIGUR 24: REDOVISNING AV DE RESPONDENTER SOM HAR PROBLEM MED ATT GÅ 1000 METER MED MATKASSE (N=16) .....	29
FIGUR 25: REDOVISNING AV HUR OFTA RESPONDENTERNA RESER MED PRIVAT BIL (N=20).....	30
FIGUR 26: REDOVISNING AV HUR LÅNGT RESPONDENTERNA UPPSKATTAR SIG HA TILL NÄRMSTA BUSSHÅLLPLATS FÖR VANLIG STOR BUSS (N=20).....	30
FIGUR 27: REDOVISNING AV VARFÖR RESPONDENTER INTE RESER MED DE STORA BUSSARNA (N=14).....	31
FIGUR 28:REDOVISNING AV RESPONDENTERNAS NÖJDHET AV UTBUDET AV KOLLEKTIVTRAFIK PÅ TjÖRN (N=20) .....	32
FIGUR 29: REDOVISNING AV ANDEL SOM HAR FÄRDTJÄNST HOS NÄRBUSSRESENÄRER (N=20).....	33
FIGUR 30:REDOVISNING AV ANDEL SOM HAR FÄRDTJÄNST HOS SLUMPMÄSSIGT UTSKICK (N=86).....	33
FIGUR 31: REDOVISNING ÖVER HUR OFTA RESPONDENTERNA ÅKER MED FÄRDTJÄNSTEN (N=21) .....	33
FIGUR 32: REDOVISNING AV SNITTMÖDET SOM FÄRDTJÄNSTBERÄTTIGADE LÄMNAT AV FÄRDTJÄNSTEN (N=21) .....	34
FIGUR 33: REDOVISNING AV ENKÄTRESPONDENTERS SVAR PÅ VAD NÄRBUSSEN BETYTT FÖR DEM (N=24) .....	34
FIGUR 34:REDOVISNING AV HUR ENKÄTRESPONDENTERNA HADE GJORT RESAN OM NÄRBUSSEN INTE FANNS (N=25) .....	35
FIGUR 35: REDOVISNING AV SNITTMÖDET SOM NÄRBUSSRESENÄRER LÄMNAT AV NÄRBUSSEN (N=24).....	35
FIGUR 36: STATISTIK ÖVER ENKELRESOR MED NÄRBUSSEN 2018.....	36
FIGUR 37: STATISTIK ÖVER ENKELRESOR MED NÄRBUSSEN 2018.....	36

## Förord

Detta examensarbete om 15 högskolepoäng utgör den avslutande delen av det treåriga högskoleingenjörsprogrammet för Samhällsbyggnadsteknik vid Chalmers Tekniska Högskola.

Först och främst vill vi tacka vår handledare och examinator Jonas Tornberg, samt Yngve Westerlund, för deras handledning och stöd genom hela arbetet. Ett stort tack även till Helena Stahre, Tjörns Kommun, Malin Kristensson, Västtrafik och Håkan Torneus, Tjörns Omnibus som ställt upp på intervjuer.

Slutligen vill vi också tacka medverkande i fokusgruppen, resenärerna under direktobservationen och alla som besvarat enkäten för deras deltagande.

Göteborg, maj 2019

Victor Johansson och Oscar Jonasson





# 1 Inledning

Just nu sker en satsning av Västra Götalandsregionen angående kollektivtrafiken där olika mål har tagits fram. Däribland finns ett övergripande mål om att resandet med kollektivtrafiken ska fördubblas från år 2006 till 2025. Ett av delmålen är att alla resenärsgupper ska beaktas och att kollektivtrafik ska ske på jämlika villkor. Kollektivtrafiken är en viktig del för att främja jämlikhet och delaktighet i samhället vilket i sin tur medverkar till social hållbarhet (Västra Götalandsregionen, 2016).

Det pågår samtidigt en förändring av antal invånare per åldersgrupp. Från 2014 till 2030 förväntas antalet invånare som är 80 år eller äldre i Västra Götaland öka från 83 500 invånare till 124 500 invånare, en ökning med nästan 50 procent (Västra Götalandsregionen, 2015). Detta i samband med att kollektivtrafiken ska fördubblas och jämlikhet främjas, behöver denna målgruppens resande och förutsättningar beaktas. Det ligger i tiden att utforska möjligheter som främjar både social och miljömässig hållbarhet.

Allmän anropsstyrd kollektivtrafik kan vara ett alternativ för att hjälpa de äldre med deras behov till bättre mobilitet. Den kan fylla ett glapp mellan färdtjänsten och den vanliga kollektivtrafiken. Den låga användningen av den allmänna anropsstyrda trafiken och de stora kostnader som samhället satsar på detta ger god anledning till att undersöka trafikformen ytterligare. Tjörns kommun har en egen modell för allmän anropsstyrd kollektivtrafik, den så kallade Närbussen. Resterande av kommunerna i Västra Götalandsregion är anslutna till Västtrafiks standardiserade modell Närtrafik, för landsbygdstrafik. Båda modeller syftar till att komplettera kollektivtrafiken inom respektive kommun men åstadkommer detta på olika sätt.

## 1.1 Bakgrund

I januari 2012 överlät kommunerna sina andelar i bolaget Västtrafik och ansvaret för kollektivtrafiken till Västra Götalandsregionen. En anledning till att detta hände var att en ny kollektivtrafiklag inrättades. Innan detta skedde var kommunerna delägare i Västtrafik och tog även ansvar samt kostnaden för den lokala kollektivtrafiken (M. Kristensson, personlig kommunikation).

Konceptet Närtrafik har även funnits innan 2012, främst i kommuner belägna i Skaraborg och Sjuhärad. I samband med att Västra Götalandsregionen tog fram sin landsbygdsutredning, som är strategin för allmän kollektivtrafik på landsbygd och tätorter upp till 3 000 invånare så blev Närtrafiken ett standardiserat koncept. Detta för att uppfylla grundnivån för landsbygd där det inte fanns tillräckligt frekvent linjetrafik. Västtrafik fick med utgångspunkt ifrån det ett uppdrag från

regionens kollektivtrafiknämnd att senast 2016 skulle minsta grundutbud vara uppfyllt (M. Kristensson, personlig kommunikation).

Minsta grundutbud innebär att alla i Västra Götaland som bor utanför tätort skall kunna göra minst en tur-och-returreisa varje vardag med kollektivtrafiken. Det ska också finnas flera olika tidsfönster vilka de boende kan välja att resa i. Detta är tänkt att lösas genom att Närtrafik erbjuds. För boende i en tätort med 200–499 invånare är den minsta grundnivån att det ska finnas två dubbelturer per vardag med linjetrafik och att det även finns tillgång till Närtrafik. För tätorter med över 500 invånare skall det finnas minst 5 dubbelturer per vardag med linjetrafik och därmed inget behov av Närtrafik (Västra Götalandsregionen, 2014).

När Västra Götalandsregionen ville införa Närtrafik på Tjörn 2016 valde Tjörns kommun en speciallösning där istället för att införa Närtrafik likt i övriga kommuner i regionen så behölls den redan etablerade lösningen, Närbussen, på regionens bekostnad. Speciallösningen innebar också att kravet om minsta grundutbud enligt landsbygdsutredningen inte uppfylls i Tjörns Kommun. Skulle båda lösningar köras parallellt skulle kommunen själva få stå för kostnaden för Närbussen. I vissa kommuner i Västra Götalandsregionen, däribland Orust, finns det både Närtrafik och Närbuss beroende på gamla avtal vilka fortfarande gäller fram till 2023. Därefter är det oklart hur tillgången till Närbuss och Närtrafik kommer att se ut för dessa kommuner (M. Kristensson, personlig kommunikation).

## 1.2 Syfte

Syftet med rapporten är att kartlägga omfattning för de båda trafikformerna samt studera för- och nackdelar. Rapporten syftar också till att undersöka behovet av mobilitet för grupper vilka idag kan tänkas ha ett uppdämt behov, till exempel äldre (75+).

Målet med studien är att Tjörns kommun och/eller Västra Götalandsregion ska ha hjälp av rapportens innehåll i framtida översyn och kommande beslut angående allmän anropsstyrd kollektivtrafik på Tjörn.

## 1.3 Avgränsningar

Denna studie syftar endast till att belysa problem och lösningar avseende allmän anropsstyrd kollektivtrafik på Tjörn. Jämförelser med andra kommuners allmänna anropsstyrda kollektivtrafik kommer göras, dock behandlas inte alternativa lösningar från dessa kommuner i studien. Denna studie undersöker inte hur allmän anropsstyrd kollektivtrafik kan påverka andra grupper än just målgruppen för studien, äldre (75+) på Tjörn.



## 1.4 Frågeställningar

Med grund i de föregående avsnitten har följande frågeställningar tagits fram rörande den tätortsnära landsbygdstrafiken för studieområdet på Tjörn.

- Vilket behov av mobilitet finns hos målgruppen, äldre (75+)?
- Vilken av de aktuella allmänna anropsstyrda kollektivtrafikformerna uppfyller bäst mobilitetsbehoven hos de äldre på Tjörn?
- Vilka förändringar kan vidtas för att uppfylla mobilitetsbehoven för tidigare nämnd målgrupp bättre?

## 2 Metod

I detta kapitel presenteras och motiveras de metoder som har använts för att besvara frågeställningarna som ställts inför studien. Det beskrivs hur det teoretiska ramverket har tagits fram, samt hur data har samlats in, både sekundärdata och primärdata. Kapitlet förklarar även vad kvalitativa och kvantitativa metoder är samt vilka som har använts i denna studie. Det ges en bild av hur intervjuerna, direktobservationen och fokusgruppen genomfördes, vad målen med dessa var samt hur personer som skulle delta valdes ut. I kapitlet skildras hur en enkätundersökning formats och skickats ut till målgrupp, samt hur utskicket har viktats. Slutligen beskrivs syfte och mål med den geografiska analysen och de villkor som formar analysen.

### 2.1 Utformning av teoretiskt ramverk

Ett teoretiskt ramverk har utformats för att förklara och presentera teori relaterat till studien för att sedan kunna utnyttja denna teori i en analys. För att få fram relevant litteratur som underlag till det teoretiska ramverket har det gjorts litteratursökningar i olika databaser och på Chalmers bibliotek. Vid sökningar har nyckelord använts, detta för att få fram relevant fakta (Ejvegård, 2003). Exempel på nyckelord vilka har använts för denna studie är anropsstyrd kollektivtrafik, Närtrafik, kollektivtrafik, äldres transportbehov och geografisk analys. Det teoretiska ramverket baseras även på litteratur som har föreslagits av handledare.

### 2.2 Datainsamlingsmetod

I studien har både primärdata och sekundärdata brukats. Sekundärdata genom information från litteratur för att utforma det teoretiska ramverket, samt genom statistikunderlag från entreprenören (Tjörns Omnibustrafik) och Västtrafik för att utföra analyser. Primärdata togs fram i form av en egen enkätundersökning och intervjuer. Kartor skapas med hjälp av sekundärdata från Västtrafiks data om hållplatslägen och dess trafik.

### 2.3 Kvalitativa metoder

I följande avsnitt presenteras de kvalitativa metoder som har använts för att samla in data. Kvalitativa metoder är anpassningsbara och är lämpliga när det krävs förståelse för en situation (Eliasson, 2018). Kvalitativ metod innebär att personen som utför studien själv befinner sig i den situation som analyseras, där det samlas information och analyseras samtidigt. Dessa studier brukar vanligtvis innefatta färre personer än de kvantitativa metoderna (Nationalencyklopedin, u.d.).

### 2.3.1 Intervjuer

I studien har det genomförts tre intervjuer med personer inom olika organisationer. Inför intervjuerna förbereddes tre olika intervjumallar med frågor för respektive intervju. Syftet med intervjuerna var att få en större förståelse för hur Närtrafik och Närbuss fungerar i Tjörns kommun. Därför intervjuades företrädare från Västtrafik, Tjörns kommun och Tjörns Omnibustrafik vilka ansågs kunniga inom sitt specifika område.

De personer som intervjuats:

- Helena Stahre – Färdtjänsthandläggare, Tjörns Kommun, hädanefter (HS) i rapporten.
- Malin Kristensson – Samhällsutvecklare, Västtrafik hädanefter (MK) i rapporten.
- Håkan Torneus – Trafikplanerare, Tjörns Omnibustrafik hädanefter (HT) i rapporten.

Intervjuerna som genomförts har varit av typen semistrukturerad intervju vilket innebär att intervjumallen följdes samtidigt som det gavs möjlighet att diskutera och ställa följdfrågor (Eliasson, 2006). Syftet med de tre olika intervjumallarna var att kunna ställa specifika frågor till respektive företrädare eftersom de besitter olika kunskaper kring området. Samtliga intervjuer var besöksintervjuer vilka varade i ungefär 60 minuter.

Dokumentation av intervjuerna gjordes genom anteckningar för att en tillbakablick skulle kunna göras vid ett senare skede. Eftersom intervjuerna inte var alltför långa bedömdes anteckningar vara en lämplig dokumentationsmetod. Inspelning av intervjuerna valdes bort då intervjuobjekten kan vara mer noggranna med hur de formulerar och uttrycker sig (Ejvegård, 2003).

### 2.3.2 Direktobservation

En direktobservation har genomförts för att skapa en uppfattning angående den nuvarande allmänna anropsstyrda kollektivtrafiken på Tjörn och hur en resenär kan uppleva den. Direktobservationen genomfördes på Tjörn där rapportförfattarna åkte med Närbussen under en onsdagstur vilken trafikerar område N2, Kyrkesund till Skärhamn via Kållekärr. Under resans gång fördes anteckningar och det dokumenterades även genom att bilder togs.

Under en direktobservation kan observatören anta olika roller och enligt Eliasson (2018) finns det fyra olika. Vid denna direktobservation antogs rollen “den observerande deltagaren” vilket innebär att observatören är engagerad men har bestämt sig för att iaktta miljön samt dokumentera det som sker (Eliasson, 2018). Detta för att vid ett senare tillfälle kunna analysera direktobservationen.



*Figur 1: Bild tagen under direktobservation, Närbuss med resenärer. Författarnas egen bild.*

### 2.3.3 Fokusgrupp

Att arbeta med en fokusgrupp i denna studie var en nödvändighet eftersom deltagarna kan ge väsentlig information och belysa problem som tidigare inte tänkts på. Erfarna resenärer är de mest lämpliga för att ge en resenärs synpunkt på den nuvarande utformningen. Enligt Eriksson och Wiedersheim-Paul (2014) kan fokusgrupp ses som en typ av gruppintervju. Vid fokusgruppsmötet deltog sex frekventa Närbussresenärer i åldrar mellan 74 och 93 år. Under en fokusgrupp ställs öppna frågor där deltagarna sedan diskuterar sinsemellan (Eriksson & Wiedersheim-Paul, 2014). Rapportförfattarna agerade moderatorer och ställde frågorna, deltagarna samtalande om bland annat kollektivtrafiken i Tjörns kommun med större fokus på Närbuss. Anledningen till att dessa sex personer valdes ut var för att de har erfarenhet och intresse vilket enligt Eriksson & Wiedersheim-Paul (2014) är en bra utgångspunkt vid val av deltagare till fokusgrupp.

## 2.4 Kvantitativa metoder

I detta avsnitt förklaras de kvantitativa metoderna vilka har använts för att samla in data för studien. Kvantitativa metoder är när det samlas in empiriska och mätbara data vilka sammanfattas i exempelvis diagram eller tabeller, vilka senare används för analys. Det är något av ett villkor att bruka kvantitativa metoder vid stora populationer (Nationalencyklopedin, u.d.). När det är siffror

som analyseras och framställs för att förstå sammanhanget fungerar kvantitativ metod bäst (Eliasson, 2018).

### **2.4.1 Enkätundersökning**

Tillsammans med handledare har underlag för en enkätundersökning utformats. Enkäterna syftar till att undersöka behovet av mobilitet och se hur den nuvarande anropsstyrda kollektivtrafiken upplevs av målgruppen. Trost (2012) nämner att det sällan är möjligt att samla in data från alla människor då det skulle bli allt för omfattande och kostsamt. Därför menar Trost (2012) att ett urval bör utformas av populationen. I studien har målgruppen delats in i två grupper inför enkätutskicket, ett så kallat stratifierat urval (Trost, 2012).

De två grupperna är aktiva Närbussresenärer och slumpmässig äldre (75+) boende på Tjörn vilka har minst 200 meter till Närmaste busshållplats i Tjörns kommun. Avgränsningen på 200 meter baseras på forskningsresultat från Lunds universitet och LTH, resultatet visar att äldres förmåga och benägenhet att åka kollektivtrafik avtar drastiskt med längre gångavstånd (Chiatti, et al., 2017). Enkäterna skickades ut till ett obundet slumpmässigt urval av de äldre (75+) vilket definierats ovan, detta innebär att personer från urvalet slumpvis får ta del av enkäten (Trost, 2012). Det gjordes även en utdelning av enkäter på Närbussen för att säkerställa tillräckligt många svar på de frågor där erfarenhet av Närbusskonceptet krävdes. Totalt lämnades 235 enkäter ut, varav 175 av dessa postades till målgruppen, och de resterande 60 enkäter delades ut till alla som reste med Närbussen under en treveckorsperiod i början av april 2019. I enkäten var det viktigt att tänka på typsnitt och framförallt teckenstorlek för att målgruppen ska känna sig bekväm med att besvara enkäten. Ett test av enkäten gjordes med fokusgruppen innan utskick för att säkerställa att målgruppen inte upplevde några otydligheter kring enkäten.

### **2.4.2 Geografisk analys**

En geografisk analys har genomförts med syfte att förstå och framställa data för vilket avstånd målgruppens hushåll har till hållplatserna i Tjörns kommun. Med denna geografiska analys har även gränsen på 1 000 meter undersökts, då det är Västtrafiks krav för att åka med Närtrafiken, på så sätt kan den modellen bedömas. Hållplatsdata har erhållits från Västtrafik och därefter har hållplatserna som uppfyller kraven om minst tio enkelturer per dag filtrerats ut. Utifrån dessa hållplatser har sedan buffertzoner om 200 m, 500 m respektive 1 000 m skapats. Detta för att skapa en uppfattning om de geografiska förutsättningarna på Tjörn med olika exempel av distanser.

## 3 Teoretiskt ramverk

I det teoretiska ramverket lyfts teori från bland annat tidigare studier, rapporter samt annan litteratur som kan vara av intresse för studien. Det teoretiska ramverket syftar till att skapa en förståelse för anropsstyrd kollektivtrafik, vad en geografisk analys är och varför den görs samt ta upp varför mobilitet för äldre är viktigt. Kapitlet går även lite djupare in på så kallade buffertzoner inom geografisk analys, vad det är och hur det kan användas.

### 3.1 Anropsstyrd kollektivtrafik

Anropsstyrd kollektivtrafik är en trafikform som kan se ut på många olika sätt, där den gemensamma faktorn är att passagerarna själva måste förbeställa att få resa en viss sträcka (Gottfridsson, 2010). Enligt Svenska Taxiförbundet (2017) kan passageraren beställa sin resa på en rad olika vis, däribland via telefon, hemsida eller applikation till mobil alternativt surfplatta. Anropsstyrd kollektivtrafik kan vara framtidens mobilitet, då resor när ingen förbeställt utblir, och när få bokar kan en taxi köras istället för en buss (Svenska Taxiförbundet, 2017). Detta gör resandet både mer ekonomiskt hållbart och miljömässigt hållbart.

Några exempel på anropsstyrd kollektivtrafik är enligt Börjesson & Westerlund (2010) anropsstyrd linje, anropsstyrd avvikelse, anropsstyrd trafik med mötesplatser och anropsstyrd områdestrafik. *Anropsstyrd linje* innebär att fordonet kör en fast linjesträckning med hållplatser. Det fungerar likt en vanlig linjelagd tur där den stora skillnaden är att resan endast körs när en resenär förbeställt. På en anropsstyrd linje kan enstaka turer eller alla vara anropsstyrda. När endast vissa turer är anropsstyrda är det oftast under lågtrafik, vilket är motsatsen till rusningstrafik. Resenären beställer och meddelar vid vilken tid de vill resa samt ifrån och till vilken hållplats de önskar resa. Om ingen är intresserad av att resa ställs turen in, rutten kan även förkortas om endast en del av rutten är efterfrågad (Forslund, et al., 2018).

Med *anropsstyrd avvikelse* menas att det är en linjelagd rutt där fordonet avviker för att plocka upp en resenär som förbeställt att hämtas upp på en hållplats eller inom ett område som inte ligger på linjen. Om resenärer begärt upphämtning utanför linjen så anges tiden för hämtning vid beställningen, medan för vissa av de hållplatserna som ligger på linjen anges tider i tidtabellen. Denna trafikform är ovanlig i Sverige (Börjesson & Westerlund, 2010).

*Anropsstyrd trafik med mötesplatser* hämtar och lämnar endast resenärer vid de mötesplatser som de i förväg meddelat att de vill resa från och till, denna trafikform har inte någon fast linjesträckning. Mötesplats innebär platsen vilken resenären hämtas och lämnas vid eftersom resenären vid beställningen ”stämt möte” med fordonet. Detta skiljer sig från linjetrafik då fordonet gör stopp på

olika hållplatser längsmed linjesträckan (Börjesson & Westerlund, 2010). Ett exempel på denna trafikform är flexlinjen som finns i flera städer, däribland Göteborg.

*Anropsstyrd områdestrafik* skiljer sig från de tre ovan då trafikformen inte har mötesplatser, fast linjesträckning eller hållplatser. Istället har resenären beställt avresa från överenskommen plats inom området som trafikeras. De vanligaste exemplen på denna trafikform är bland annat färdtjänst samt sjukresor med samåkning i taxi alternativt specialfordon. På många ställen integreras dessa resor för personer med särskilda behov med öppen anropsstyrd trafik, till exempel Flextur i Danmark (Börjesson & Westerlund, 2010). Även Västtrafiks modell för allmän anropsstyrd kollektivtrafik i städer, Flextrafik är ett sådant exempel.

## 3.2 Analys av geografisk information

På grund av den tekniska utvecklingen har en större användning av geografisk informationsbehandling möjliggjorts. I dagsläget brukas tekniken till exempelvis samhällsplanering, miljöövervakning och kommersiella tjänster (Harrie, 2013). I de allra flesta fall är målet med geografisk information och kartor att avbilda verkligheten. Det finns flera analyser och bearbetningar vilka kan genomföras när den geografiska data finns i digitalt format. Några exempel på geografiska analyser är bland annat; *överlagring*, *filter*, *topografiska analyser*, *nätverksanalys* och *geografisk utsökning* (Hall, et al., 2003). Analyser kan handla om att optimera vägval, upptäcka hur vissa händelser är relaterade till platser, med mera (ESRI, u.d.) I studien som utförs i samband med rapporten är det analysmetoden *avstånd* som ligger mest i fokus i form av buffertzoner. Buffertzona är ett exempel på en avståndsanalys, buffertzoner är polygoner som skapats runt exempelvis punkter (Harrie, 2013). Buffertzoner kan användas när det exempelvis ska tas fram information på hur många människor det bor inom en radie fem kilometer från ett kärnkraftverk.

Rumslig analys (alt. geografisk analys) handlar främst om frågan ”var”? (Karlsson, 2016). Det kan vara för att öka förståelsen om var kunderna finns och var leveransbilarna befinner sig i nuläget. Det handlar om att visualisera och skapa en förståelse för vad den insamlade datan berättar (ESRI, u.d.). Exempel på användningsområden är många, mobilappar vilka använder mobilens GPS. Geografiska analyser genomförs också av flertal verksamheter, kommuner och företag, det kan användas vid trafik och transport, stadsplanering med mera (Geoforum, u.d.).

## 3.3 Mobilitet för äldre

Som nämnt i inledningen av rapporten förändras antal invånare per åldersgrupp och de äldre blir allt fler. Med ökad ålder så är en försämring av fysisk kapacitet oundviklig, dock är påverkan av ålder individuell och det går inte att avgöra fysisk kapacitet från enbart ålder (Shock, 1984). Detta kan

leda till mindre mobilitet hos äldre då det blir svårare att gå och stå upp, vilket försvårar förflyttning. Att kunna leva självständigt är beroende av mobilitet, att förflytta sig ger möjlighet att utföra de dagliga behoven, samt att besöka vänner och släkt. Mobilitet är en viktig del av livskvaliteten för människor, speciellt för de äldre (Tacken, 1998). Det är viktigt för äldre att bibehålla kontakten med nära och kära samt att få behålla en känsla av självständighet, vilket är kritiskt för de äldres välbefinnande (Marsden, et al., 2010). I en annan artikel lyfts även andra problem med minskad mobilitet, där det framgån att det finns risk för att de som har begränsad mobilitet äter för lite frukt och grönsaker. Anledningen till detta är att resorna till mataffärer blir mindre frekventa (McInnes, 2011). Även McInnes (2011) tar upp problem som sämre livskvalitet och depression och menar att kopplingarna mellan mobilitet, hälsa, social interaktion, ett framgångsrikt åldrande och självständighet pekar på att mobilitet har en stor påverkan på åldrande människor.

I en studie gjord av Musselwhite & Haddad (2010) tyckte de äldre att det var viktigt för livskvaliteten att komma ut och även åka till platser tillsammans med andra. Det var inte endast de nödvändiga behoven som ansågs vara viktigt för dem. Enligt studien är det som försvårar resande för de äldre bland annat distansen till busshållplatsen och placeringen av busshållplatser, samt svårigheten att åka buss då det exempelvis finns risk för fall (Musselwhite & Haddad, 2010).

En studie bland 2400 äldre (75–90 år) i tre svenska städer gjord av (Chiatti, et al., 2017) vid Lunds universitet visar en tydlig koppling mellan ett mera aktivt mobilitetsmönster och ett bättre hälsotillstånd. Studien finner att god fysisk hälsa kan sammankopplas till både frekvent användning av bil och aktivt användande av kollektivtrafik (Chiatti, et al., 2017). Det är inte endast den fysiska hälsan som påverkas av mobilitet, utan det finns också resultat vilka pekar på att social aktivitet ökar med god mobilitet. Dessutom visar studien på ett tydligt samband mellan gångavstånd till hållplats för kollektivtrafik och mental hälsa (Chiatti, et al., 2017).



## 4 Resultat

I resultatkapitlet framställs de resultat som studien har mynnat ut i. Kapitlet är indelat i två olika avsnitt där det första avsnittet är de resultat som utgår från de kvalitativa undersökningarna. Den andra delen är data och resultat från de kvantitativa metoderna.

### 4.1 Resultat av kvalitativa undersökningar

I detta avsnitt sammanställs resultat från de kvalitativa undersökningarna, alltså intervjuer, direktobservation samt fokusgrupp. Det är störst fokus på Närbuss och Närtrafik i detta avsnitt, där både hur resenärerna upplever det och hur Tjörns Omnibus, Västtrafik och kommunen ser på det. Det beskrivs även hur Närbussen och Närtrafiken fungerar och vilka krav det finns för att få använda respektive trafikform. Avsnittet lyfter även ämnen såsom hur seniorkort på Tjörn fungerar, och vad färdtjänst är samt av vilka det kan brukas av.

#### 4.1.1 Närbuss

Tjörns Omnibus började köra Närbussen i oktober 2002. Bussvarianten som de använder till Närbusstrafiken kan ta upp till elva passagerare, Figur 2 visar hur bussens interiör ser ut medan Figur 3 visar bussens exteriör. Enligt H. Torneus (personlig kommunikation) finns det en konflikt i hur stor bussen kan vara och hur framkomlig bussen är på småvägar i form av svängradie. När en resenär har bokat en resa med Närbussen kan de välja att bli upphämtade hemma. Resenärerna har då möjlighet att göra sig förberedda och vänta inomhus i sin bostad till dess att bussen ankommer. De främsta destinationerna för resorna är ICA Runes i Kållekärr, ICA Nordevik i Skärhamn eller ICA Almö Livs i Myggenäs beroende på vilket område som trafikeras för dagen (HT, personlig kommunikation)..



Figur 2: Närbussens interiör. Författarnas egen bild.



Figur 3: Närbussens exteriör. Författarnas egen bild.

Kommunen är uppdelad i fem olika områden, N1-N5. Närbussen går i dagsläget en dag i veckan från respektive område, med undantag för Valla (N3) och Rönnäng (N4) vilka har två turer varje

vecka. Detta gör att det under torsdagen och fredagen behöver användas två bussar, övriga dagar är det endast en buss som används till Närbusskonceptet. För att resa med Närbussen ringer resenären till bussbolaget och bokar resan innan klockan 16:00 dagen innan resdagen. Arbetsspaset för att köra Närbussen beräknas vara mellan 08:45-12:30. Trafiken med Närbussen är idag inte samordnad med någon annan typ av trafik. Däremot nyttjar bussbolaget själva bussarna även till andra uppdrag utanför Närbussens tider, främst skoltrafik (HT, personlig kommunikation).



Figur 4: Närbussområden Tjörn (Västtrafik 2019). Återgiven med tillstånd

Närbussen är öppen för alla, men det är i princip uteslutande äldre som använder servicen och den ses som en social samlingsplats. Kommentarer såsom ”Vilka ska med idag?” och ”Blir vi många idag?” från resenärer till chaufför förekommer ofta. H. Torneus (personlig kommunikation) uppfattning är att det till största del är åretruntboende som använder sig av Närbussen. Det kan visserligen tillkomma en del sommarboende resenärer, men samtidigt har då också en del åretruntboende användare släktingar på besök under sommaren vilket gör att de inte behöver använda sig av Närbussen. Enligt Torneus kan den typiska resenären delas upp i två grupper. De som klarar sig själva och de som behöver hjälp att bära in matkassarna. Att bära in matkassar är inget som finns avtalat, men det är något som busschauffören hjälper till med när behov finns menar Torneus. Under vintern då svårt väglag råder tillkommer också en del resenärer vilka i vanliga fall tar bilen, men på grund av det dåliga väglaget inte vågar köra själva. En vanlig anledning till att en

person börjar använda sig av Närbussen är enligt Torneus att maken, vilken var den som hade körkort, har gått bort och att transporten till affären nu måste göras på annat sätt.

Under direktobservationen som gjordes noterades det hur busschauffören ofta klev in och ut ur passagerarutrymmet för att hjälpa till att fästa/lossa matkassar och shoppingvagnar när passagerare skulle kliva på och av. I Figur 5 syns ett exempel på bagage som resenärerna har med sig under en vanlig tur.

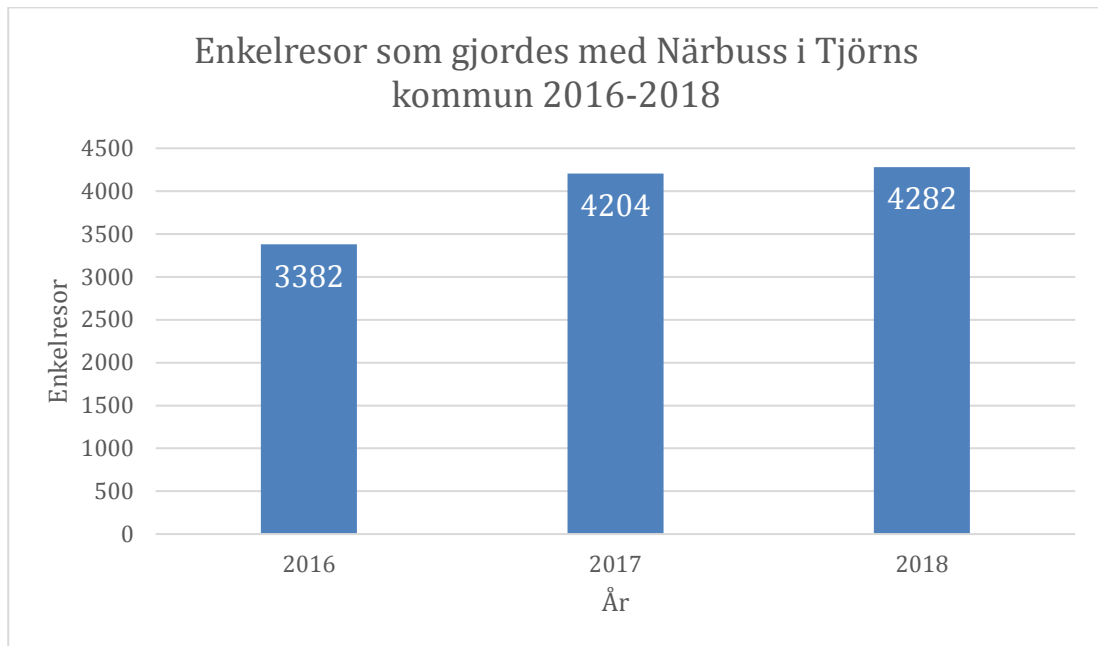
Resenärerna kommenterade bland annat att de gärna skulle vilja åka till Stenungsund någon gång i månaden. Ett önskemål var också att ges möjligheten att åka Närbussen mer än en gång i veckan, bland annat för att ha fler besök att få inhandla färska frukter och grönsaker. De resenärer som åkte med dagen för direktobservationen tyckte väldigt gott om sin chaufför och gav honom mycket beröm.



*Figur 5: Bild tagen under direktobservation, exempel på plats för resenärernas bagage. Författarnas egen bild.*

H. Torneus (personlig kommunikation) anser inte att Närbussen helt skjuter upp färdtjänstbehovet i dagens utformning. Kunderna kan exempelvis inte använda Närbussen för att åka fram och tillbaka från en bokad läkartid. Det finns dock de som använder sig av Närbussen för att ta sig in till läkartiden om det passar och sedan bokar färdtjänst för transport hem efteråt.

År 2016 installerades så kallat kundräkningssystem, hädanefter kallat KRS i rapporten, i Tjörns Omnibuss bussar vilket läser av antalet personer som passerar dörrarna (HT, personlig kommunikation). Under samtal med H. Stahre delgavs också statistik över användning av Närbussen som Tjörns kommun fått av Västtrafik, vilken kan ses nedan i Figur 6.



*Figur 6: Statistik över resande med Närbuss, 2016–2018.*

På fokusgruppsmötet nämndes det att det är möjligt att det är många kommuninvånare som saknar kännedom om att Närbussen existerar. M. Kristensson (personlig kommunikation), tror inte att allmänt reklamutskick är ett bra sätt att göra fler medvetna om Närbussen. Det kostar ofta mer än det smakar då det är många som inte läser reklamutskicken. M. Kristensson tror istället att spridning genom mun till mun-metoden och kommuninformation träffar bättre. Fokusgruppen har som förslag att kommunen informerar om Närbussen i hushållstidningen “Vi på Tjörn” som delas ut av Tjörns kommun till alla hushåll sex gånger om året. Den når ut till målgruppen och det är många som läser den menar fokusgruppen.

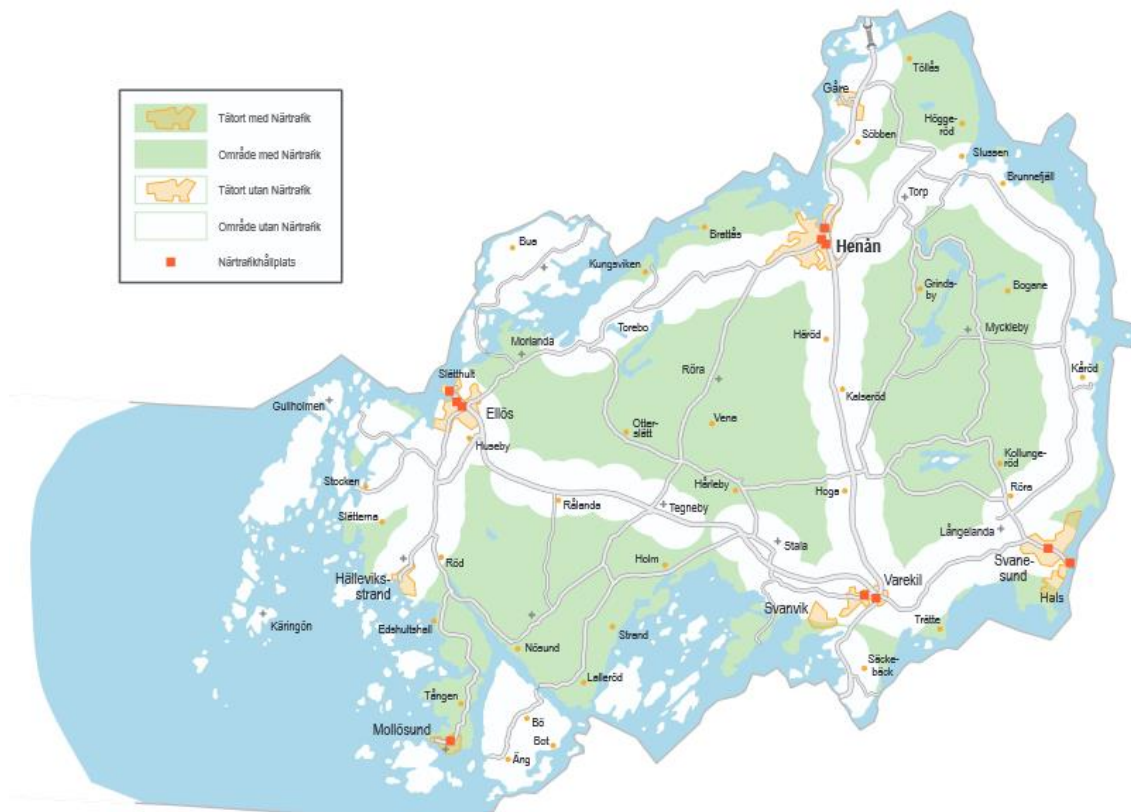
#### **4.1.2 Närtrafik**

Närtrafiken är en del av allmän kollektivtrafik vilket samordnas genom att ett tidsintervall på en timme istället för att en exakt tid för en resa bokas. Bokning görs via telefon senast en timme innan tidsintervallet. Både specialfordon och taxi kan användas till utförandet, det går dock aldrig att kräva ett specialfordon. För att erbjuda maximal service för så liten kostnad som möjligt så ligger tidsintervallen för Närtrafiken utanför pendlingstid. Kostnaden för att åka med Närtrafiken är som en vanlig enkelbiljett, periodkort gäller dock inte. Det finns ingen begränsning i hur mycket en person får åka med Närtrafiken (MK, personlig kommunikation).

Närtrafiken hämtar upp från valfri adress i grönt område, se Figur 7 och kör till vissa angivna hållplatser i tätorter där det är tänkt att resenären ska kunna utföra serviceärenden. Närtrafikens kriterier för att det ska vara så kallat “grönt område” är att det är minst 1 kilometer fågelvägen till närmsta hållplats som har minst 10 enkelturer varje vardag klockan 8–18. I övriga fall är området

“vitt” på Västtrafiks karta och Närtrafiken kan inte beställas (MK, personlig kommunikation). Se Figur 7 för exempel, Närtrafikskarta Orust.

Närtrafiken är mindre socialt inriktad än Närbussen, även om två resenärer är grannar är det inte säkert att dessa kommer åka tillsammans utan det avgörs utifrån vad som är mest kostnadseffektivt. Det är också varierande förare i Närtrafiken, så tryggheten med att alltid ha samma chaufför finns inte på samma sätt (MK, personlig kommunikation).



Figur 7: Närtrafiksområden Orust kommun (Västtrafik 2018). Återgiven med tillstånd.

I Orust kommun bedrivs både Närbuss och Närtrafik i dagsläget, vilket beror på att gamla avtal fortfarande gäller fram till 2023. Trafikformen Närtrafik infördes i Orust kommun först 2016, medan Närbussen har funnits sedan tidigare. Statistiken över resenärer för året 2018 var att 5 759 enkelresor gjordes med Närbuss och 77 enkelresor med Närtrafik (MK, personlig kommunikation).

Västtrafik tillåter i dagsläget inte att avsteg från konceptet för Närtrafik görs, exempelvis genom att sänka avståndskraven enligt en enskild kommuns önskemål. Antagligen skulle det krävas fler fordon då. Det skulle också behöva säkerställas att det ej sker på en bekostnad av ordinarie linjetrafik. Att införa Närtrafik på Tjörn uppskattades enligt Kristenssons PM till Tjörns Kommunfullmäktige 2015 kosta 500 000 kronor per år, vilket motsvarade vad Närbussens kostnad låg på då. Därefter

uppskattas kostnaden för Närbussen har ökat något på grund av att den först inte var med i upphandlingsunderlaget för det nya avtalet utan fick beställas i efterhand (MK, personlig kommunikation).

Kommunstyrelsens miljö- och samhällsbyggnadsutskott beslutade i november 2015 att det redan etablerade konceptet med Närbuss skulle fortsätta användas istället för att införa Närtrafik i Tjörns Kommun (HS, personlig kommunikation). Närtrafikens regler om minst en kilometer från närmsta hållplats ställer till det då Tjörn är en så pass liten geografisk yta att få skulle uppfylla kraven menar H. Stahre.

### **4.1.3 Seniorkort**

Att resa med Närbussen kostar 31 kronor (Västtrafik, 2019) medan en resa med Närtrafiken kostar som en vanlig enkelbiljett i aktuell kommunzon (Västtrafik, 2018). Det innebär att en Närtrafikbiljett hade kostat mellan 40 och 44 kronor på Tjörn, beroende på betalsätt, om Närtrafiken funnits där (Västtrafik, u.d.). Intäkter från Närbussen förekommer dock i princip inte. De intäkter som finns är de intäkter Västtrafik får genom att kommunerna betalar för seniorkort (MK, personlig kommunikation). I vissa kommuner i Västra Götaland, såsom Tjörns och Stenungsunds kommuner, erbjuds nämligen ett seniorkort till personer över antingen 65 eller 75 år (Västtrafik, u.d.). Orust kommun har ännu inte seniorkort men tittar på möjligheten att införa det (Ekwing, 2018).

I Tjörns Kommun erbjuds det seniorkort för alla över 65 år. Kommunen betalar 220 kronor per kort och år för seniorkorten till Västtrafik, vid nybeställning tillkommer en avgift på 120 kronor per kort. Den totala budgeten för kommunen för seniorkorten ligger på 800 000 kronor per år och för närvarande har Tjörn 3 458 aktiva seniorkort. Detta kort gör att alla invånare över 65 år som ansökt om det kan åka gratis inom kommunen såväl med vanlig linjetrafik som med Närbussen. Statistik visar dock att det är många som beställer seniorkortet utan att använda det och i Tjörns Kommun ligger användningsgraden på 33,5 procent (HS, personlig kommunikation).

En resenär kommenterade vid direktobservationen att denne uppskattade väldigt mycket att kunna åka Närbussen med seniorkortet och på så sätt inte behövde använda färdtjänsten vid varje resa.

### **4.1.4 Färdtjänst**

Färdtjänst är ett komplement till kollektivtrafiken för personer som har svårt att förflytta sig på egen hand eller med allmänna kommunikationer. Denna trafikform är en så kallad särskild anropsstyrd kollektivtrafik och är behovsprövad. För att använda sig av den krävs ett beviljat tillstånd efter

ansökan hos kommunen. Det måste finnas ett funktionshinder med längre varaktighet för att ett tillstånd ska kunna beviljas. Det räcker inte med att vara inkapabel till att köra bil eller att allmänna kommunikationer är otillräckliga (HS, personlig kommunikation).

Med ett färdtjänstillstånd från Tjörns Kommun är det möjligt att åka till hela Västra Götaland. Kostnaden beror på hur många kommuner resan går igenom. Att resa inom Tjörns Kommun kostar för en vuxen resenär 75 kronor per enkelresa. Resorna samordnas för att hålla nere kostnaderna och går därmed inte alltid den direkta vägen till önskat resmål. I Tjörns kommun görs ungefär 6 000 enkelresor varje år och budgeten för dessa ligger på 2 300 000 kronor (HS, personlig kommunikation).

En nackdel med färdtjänsten enligt fokusgruppen, där ungefär hälften är färdtjänstberättigade, är att det oftast är olika chaufförer som de blir hämtade av. Vidare menar de att till skillnad från Närbussen är chaufförerna inte alltid så hjälpsamma och de kan även få ett otrevligt bemötande från chaufförerna ibland.

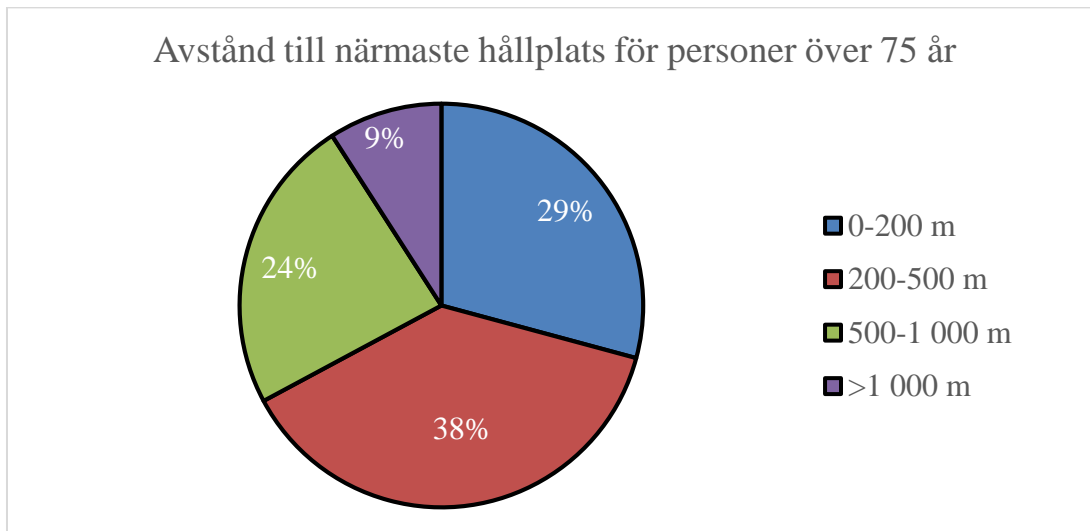
## **4.2 Resultat av kvantitativa analyser**

I detta avsnitt framställs resultat av de kvantitativa analyserna, det framställs främst i diagramform och med hjälp av kartor. Det innefattar statistik över hur många resor som gjorts med Närbussen de senaste åren, här visas även vilka avstånd från busshållplatserna som målgruppen bor. Den geografiska analysen, vilken är grunden till resultatet av avstånden mellan hushåll och hållplats, presenteras även som en karta.

### **4.2.1 Geografisk analys**

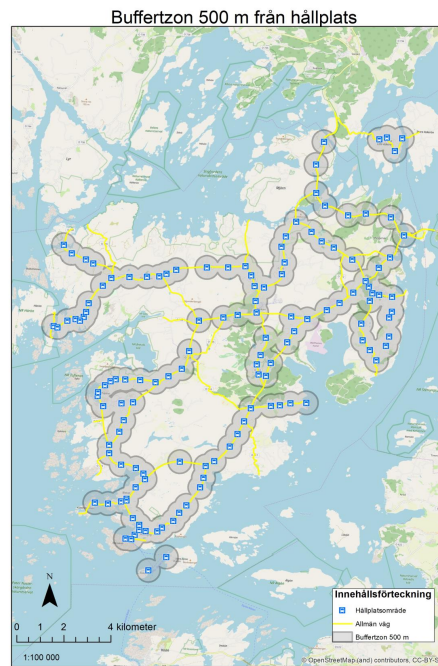
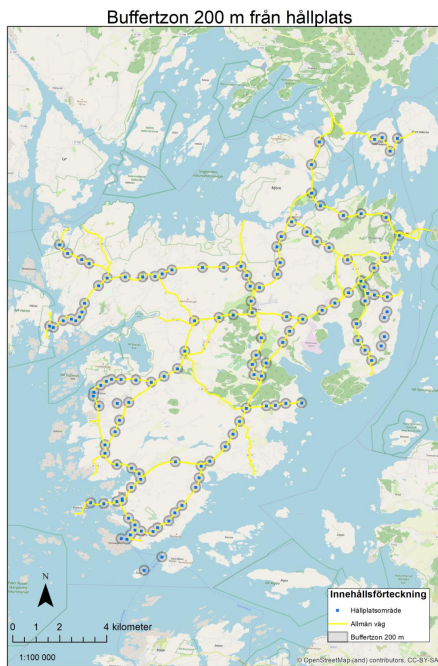
Den geografiska analysen mynnade ut i att det endast är 9 procent (135 personer) av Tjörns invånare med en ålder av 75 år eller över som skulle ha mer än 1 000 meter i avstånd till närmaste hållplats. I Figur 8 visas de äldres avstånd till närmaste hållplats i form av ett cirkeldiagram. Med avstånd till närmaste hållplats menas avstånd till närmaste hållplats vilken uppfyller Västtrafiks krav om minst tio enkelturer per vardag. Det är totalt 62 procent (915 personer) som bor i intervallet 200–1 000 meter, dessa kan ha ett behov av anropsstyrd kollektivtrafik men får inte tillgång till eventuell Närtrafik om den skulle implementeras på Tjörn. Studien som genomförts visar inte enskild persons bostad eller annan personkopplad information enligt lagen GDPR.





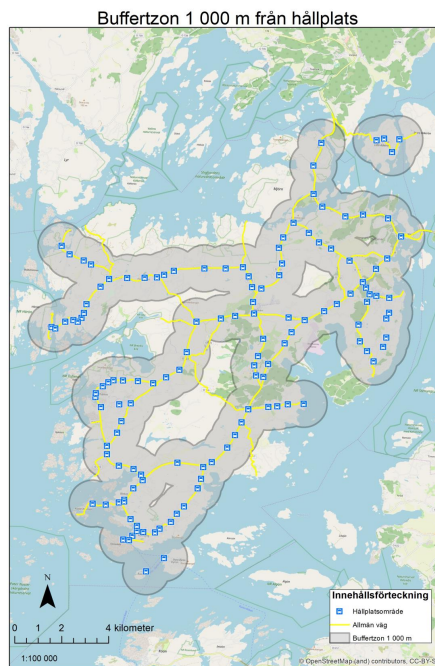
Figur 8: Cirkeldiagram över andelen äldre i respektive intervall (N=1500)

De kartor som följer är resultatet av den geografiska analysen, där buffertzoner kring de hållplatser som beaktas har skapats. Följande kartor finns också att finna i större format i Bilaga 1.



Figur 9: Visualisering av 200-meters buffertzon

Figur 10: Visualisering av 500-meters buffertzon



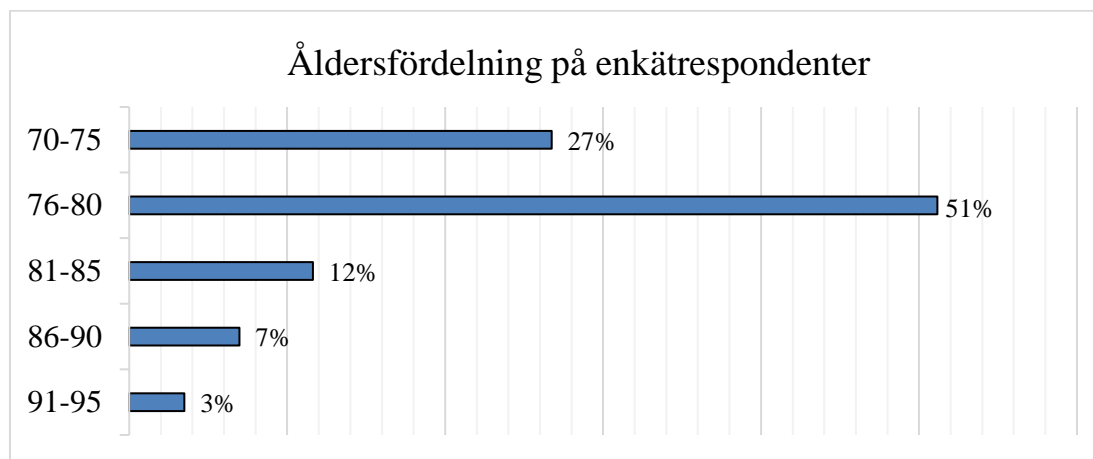
Figur 11: Visualisering av 1 000-meters buffertzon

## 4.2.2 Enkät svar

Detta avsnitt är uppdelat i tre delar, den första delen framställer resultatet från enkät svaren som skickades ut slumpmässigt till målgruppen på Tjörn. Den andra delen visar resultatet av enkät svaren som delades ut till resenärer som åkte med Närbussen under tre veckor i april 2019. Detta för att enkelt kunna jämföra resultaten mellan de två grupperna och för att få en god överblick om vad de olika grupperna tycker. Angående frågorna som berör Närbuss och färdtjänst har gruppernas svar slagits ihop, anledningen till att detta görs är för att det var så pass få som hade erfarenhet av dessa färd sätt i det slumpmässiga utskicket. Svaren som berör Närbuss och färdtjänst är sammanställda i slutet av avsnittet där svaren från båda målgrupperna är medtagna. I resultatdelen är inte alla svar och kommentarer med, däremot finns alla tillgängliga i Bilaga 1 och Bilaga 2.

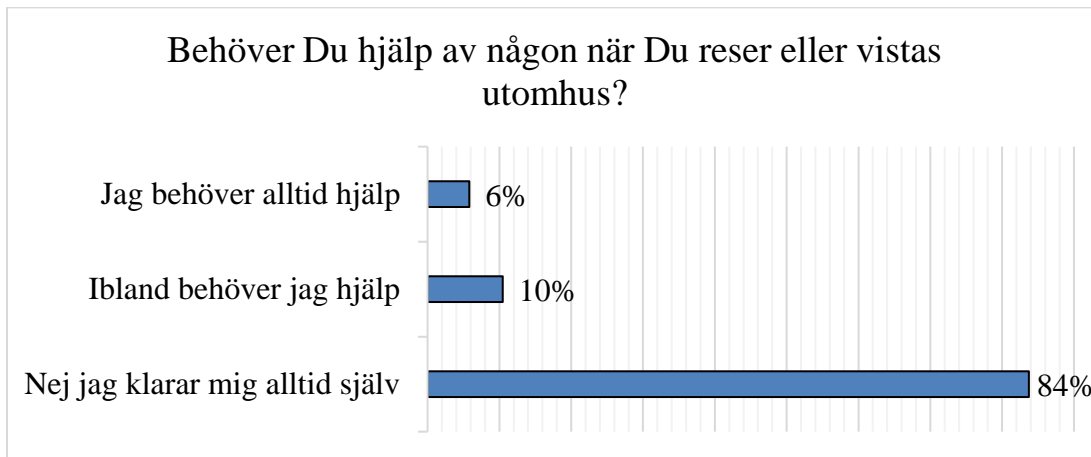
### 4.2.2.1 Enkät svar från slumpmässigt utskick

Enkät svar från slumpmässigt utskick har en svarsfrekvens på 49 procent, vilket innebär att det var 86 personer som besvarade enkäten fullständigt.. Nedan redovisas de enkät svar som är mest relevanta för studien. Könsfördelningen på enkät respondenterna är 59 procent män och 41 procent kvinnor. Åldersfördelning på enkät respondenterna finns att avläsa i Figur 12. Av de som har svarat på enkäten bor 60 procent tillsammans med annan vuxen och resterande 40 procent bor ensamma.



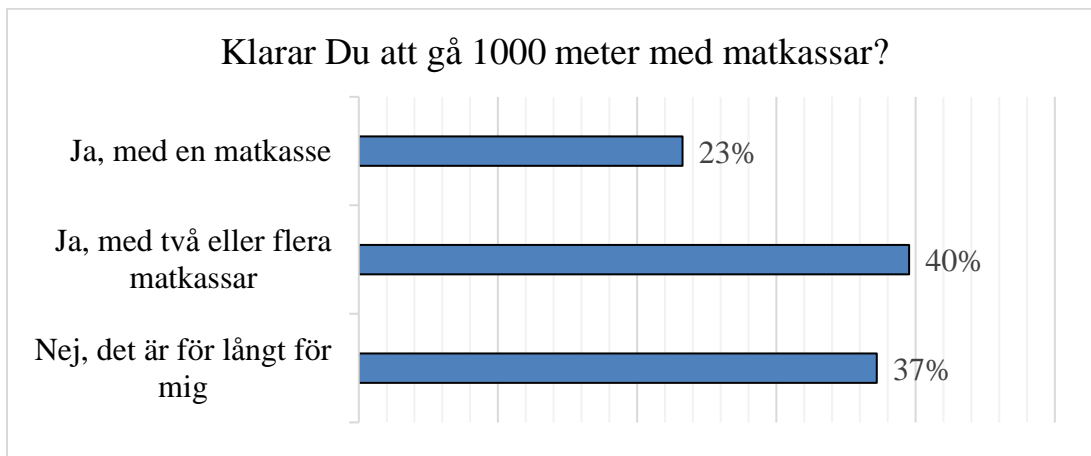
Figur 12: Redovisning av åldersfördelning på enkät respondenterna (N=86)

Generellt är denna grupp som besvarat enkäten aktiva pensionärer vilka ofta lämnar sitt hem, där 88 procent minst lämnar sitt hem flera gånger i veckan. De allra flesta klarar sig bra själva när de reser eller vistas utomhus, vilket går att avläsa i Figur 13. När de reser eller vistas utomhus behöver de flesta, cirka 80 procent, inget hjälpmedel, såsom rullator eller stavar.



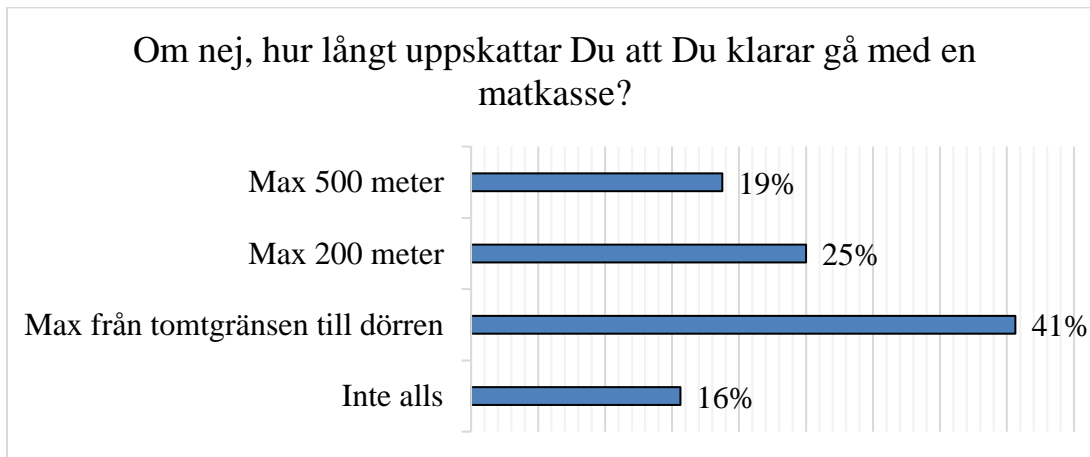
Figur 13: Redovisning av hur mycket hjälp enkätrespondenterna behöver när de reser eller vistas utomhus (N=86)

Däremot är det flera som har svårigheter med att bära matkassar en längre sträcka trots att de i tidigare frågor svarat att de klarar sig bra själva. Vilket visas i Figur 14 är det en spridd fördelning över huruvida en respondent kan bära sina matkassar 1 000 meter eller inte.



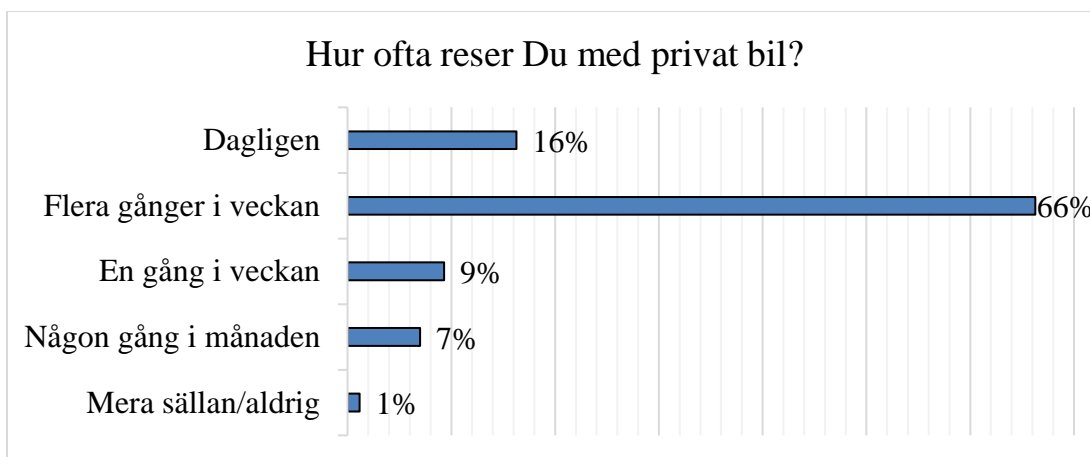
Figur 14: Redovisning över hur enkätrespondenterna klarar av att gå 1000 meter med matkassar (N=86)

Av de som svarade att det är för långt att gå 1 000 meter med en matkasse har hela 57 procent svarat att de max kan gå från tomtgränsen till dörren eller inte alls. I Figur 15 redovisas resultatet från de respondenter som inte klarar av att gå 1 000 meter med en matkasse.



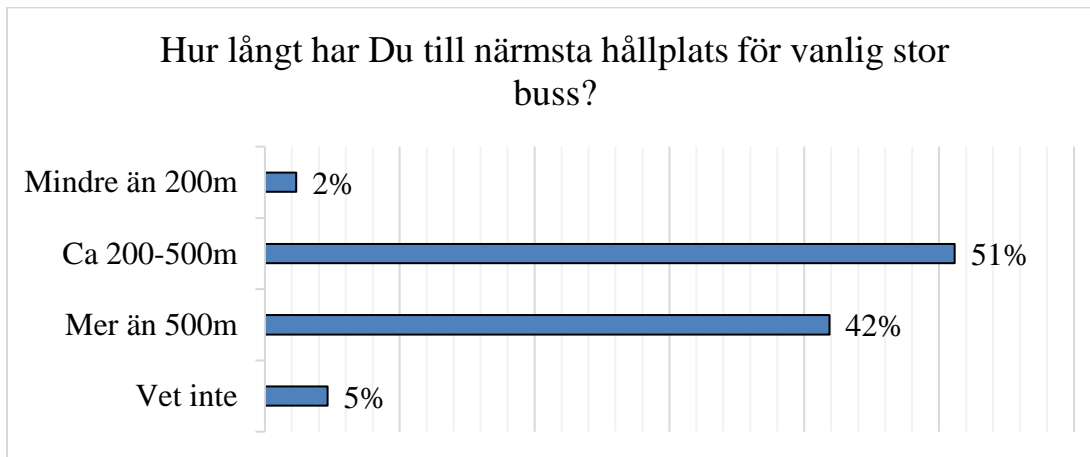
Figur 15: Redovisning av de respondenter som har problem med att gå 1000 meter med matkasse (N=32)

Enkätsvaren redovisar att denna målgrupp är aktiva och har i stor utsträckning alltid tillgång till bil, cirka 90 procent svarar att de har möjlighet att utnyttja bil dagligen. Dock svarar respondenterna att de inte reser med privat bil dagligen, utan en majoritet utnyttjar bilen flera gånger i veckan vilket redovisas i Figur 16.



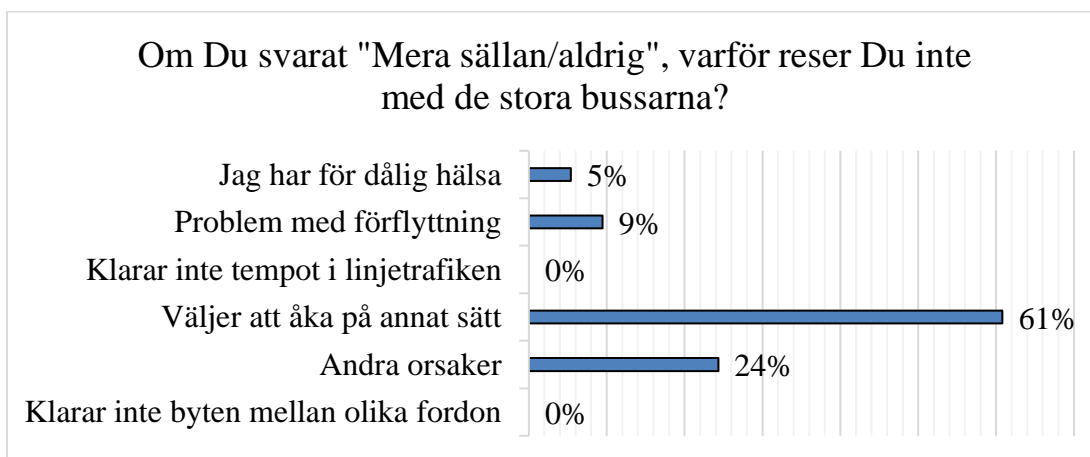
Figur 16: Redovisning av hur ofta respondenterna reser med privat bil (N=86)

Vidare ställdes frågor angående respondentens kollektivtrafikvanor, där 83 procent svarar att de mera sällan eller aldrig åker med vanlig stor buss. 14 procent svarar att de åker någon gång i månaden, vilket innebär att 97 procent av de svarande väldigt sällan nyttjar kollektivtrafiken. I Figur 17 redovisas hur långt de svarande uppskattar sig ha till närmsta hållplats för vanlig stor buss.



Figur 17: Redovisning av hur långt respondenterna uppskattar sig ha till närmsta busshållplats för vanlig stor buss (N=86)

Av de 74 respondenterna som svarade att de mera sällan eller aldrig reser med den vanliga kollektivtrafiken har olika anledningar uppgetts. Den största anledningen till att de inte reser med vanliga stora bussarna är för att respondenterna väljer att åka på annat sätt, vilket redovisas i Figur 18.



Figur 18: Redovisning av varför respondenter inte reser med de stora bussarna (N=74)

Kommentarer som återkommer i samband med svaret "andra orsaker" till den här frågan är bland annat:

- "För långt till närmsta busshållplats"
- "Väljer att köra bil istället"
- "Dåliga turtider, för glest mellan bussarna"
- "Svårt att ta sig hem igen på kvällen"



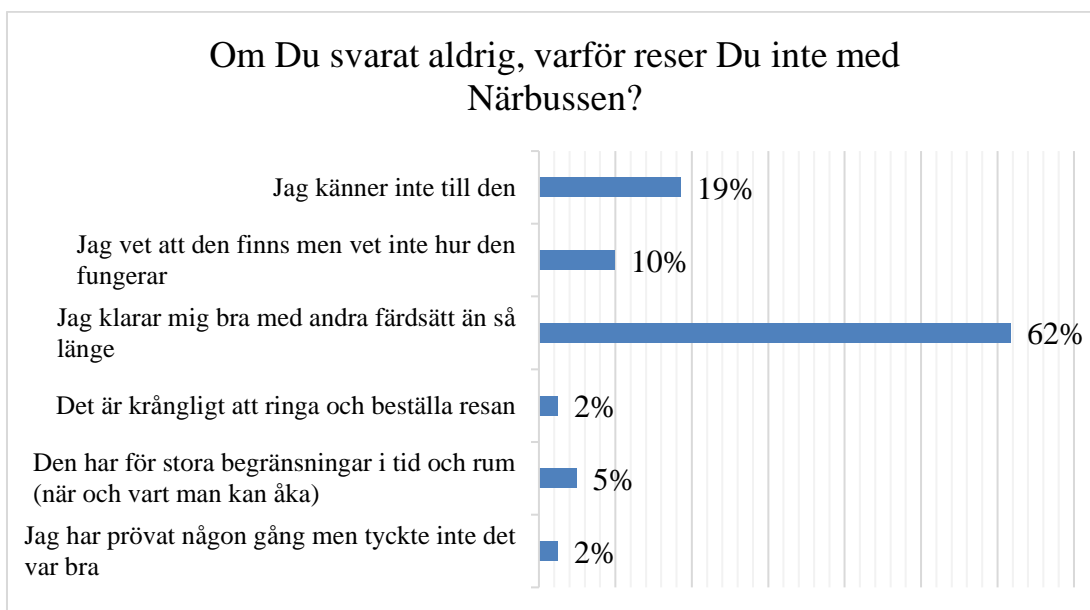
Kommentarer som uppkommer enstaka gånger i samband med svaret "andra orsaker" till den här frågan är bland annat:

- "Seniorkortet gäller endast för Tjörn, vill åka vidare till Stenungsund"

*”Åker färdtjänst”*

*”För backigt på vägen till busshållplatsen”*

Vidare undersöktes huruvida respondenterna reser med Närbussen, av svaren att utläsa är det 2 procent av de svarande som åker en gång i veckan. Resterande 98 procent reser mera sällan eller aldrig mer Närbussen. Största anledning till att Närbussen inte används av målgruppen är att de än så länge klarar sig bra med andra färdstätt. Anmärkningsvärt är att 29 procent inte känner till, eller inte vet hur Närbussen fungerar. I Figur 19 redovisas alla anledningar till varför Närbussen väljs bort.



Figur 19: Redovisning av de anledningar som respondenter som aldrig reser med Närbussen angav (N=74)

Kommentarer som återkommer i samband med svaret där respondenten lagt till egen motivering till den här frågan är bland annat:

*”För dålig information om Närbussen”*

*”Kör hellre egen bil”*



Kommentarer som uppkommer enstaka gånger i samband med svaret där respondenten lagt till egen motivering är bland annat:

*”Släkting handlar”*

*”För kallt att stå och vänta på bussen”*

*”Kan inte gå riktigt”*



Till frågan *” Hur skulle Du vilja att den här typen av anpassad kollektivtrafik skulle fungera för att passa dig allra bäst? Finns det något Du saknar?”* redovisas svaren nedan. Många skriver att de

vill ha mer information kring hur den anpassade kollektivtrafiken fungerar och vilka som har möjlighet att nyttja den.

*”Mer info från Västtrafik”*

*”Information om hur man kan åka om man skall ha kort eller hur det går till”*

*”Vet inte hur denna kollektivtrafik fungerar. Har fått för dålig information”*

Flera påpekar att bussen går för sällan och att tiderna inte passar för dem eller att bussen inte går till alla platser. Respondenterna saknar även flexibiliteten som bilen ger gentemot kollektivtrafiken.

*”Lätt att komma åt, på tider som passar mig.”*

*”Vet ej. Har aldrig behövt fundera över det. Bilen är flexibel och passar bättre för att komma till de olika butikerna.”*

*”Saknas inget. Använder bilen och det går bra. Har inte åkt kollektivtrafik på 50 år.”*

*”Att bussen någon gång passerar Toröd Klövedal”*

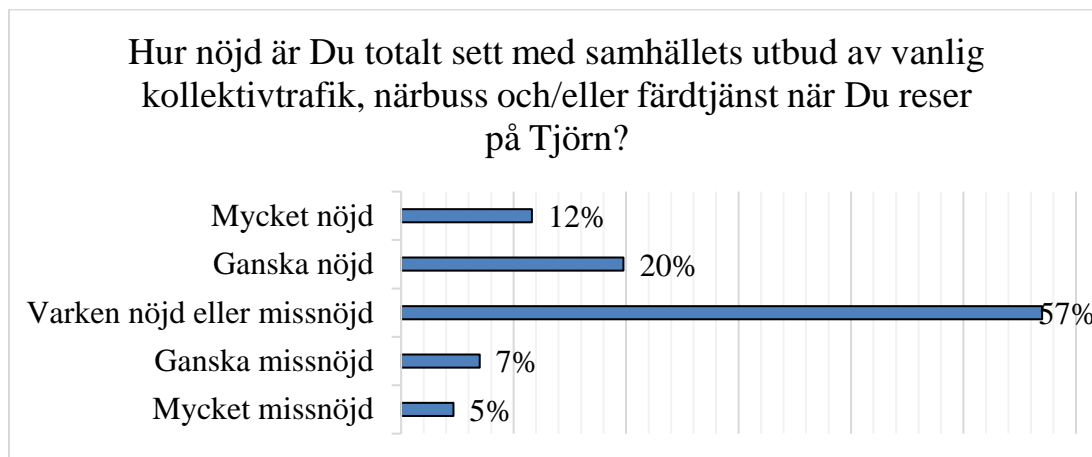
Det finns även kommentarer som nämner att de ännu inte använder Närbussen, men de ser positivt på den och som en bra tillgång i framtiden.

*”Jag tycker att detta med Närbuss är bra men än så länge åker jag mycket bil då min sambo har bil. Men jag åker ibland kollektivtrafik - där skulle jag gärna vilja ha fler bussar mellan ca 10.00 -13.45 en buss till vore bra”*

*”Vet inte, har aldrig varit aktuellt att tänka på den, eftersom jag fortfarande är en synnerligen aktiv bilförare. Antar att det vore bra i framtiden om man visste att man kan bo kvar utan att köra bil. Då vill man bli hämtad och lämnad vid tomtgränsen”*

Slutligen gavs respondenterna möjlighet att uttrycka sin nöjdhet och åsikt angående utbudet av vanlig kollektivtrafik, Närbuss och/eller färdtjänst på Tjörn. De svarandes nöjdhet redovisas i Figur 20.





Figur 20: Redovisning av respondenternas nöjdhet av utbudet av kollektivtrafik på Tjörn (N=86)

Många uttrycker att de vill att seniorkortet inte bara ska gälla på Tjörn utan även att det ska finnas möjlighet att åka till Stenungsund med seniorkortet. Nedan lyfts några av de kommentarer som lämnats in.

*"P.g.a. att de flesta inköp görs i Stenungsund och seniorkortet bara gäller på Tjörn blir det inga bussresor. Det bästa vore om kortet skulle gälla i hela STO-området"*

*"Skulle önska att resan till Stenungsund ingick i Tjörns resor t.ex. för seniorkort"*

*"Tycker att Närbussen skulle gå till Stenungsund en gång i månaden"*

Respondenter tar även här upp avståndet till hållplats, samt att de vill ha tätare turer och bättre tidtabeller. Nedan är ett axplock av de kommentarer som lämnats in och berör detta område.

*"Tjörn Express på helger"*

*"Tätare turer"*

*"Bor där det ej går buss - 3 km till närmsta hållplats"*

*"Hållplats närmare, bättre tidtabell"*

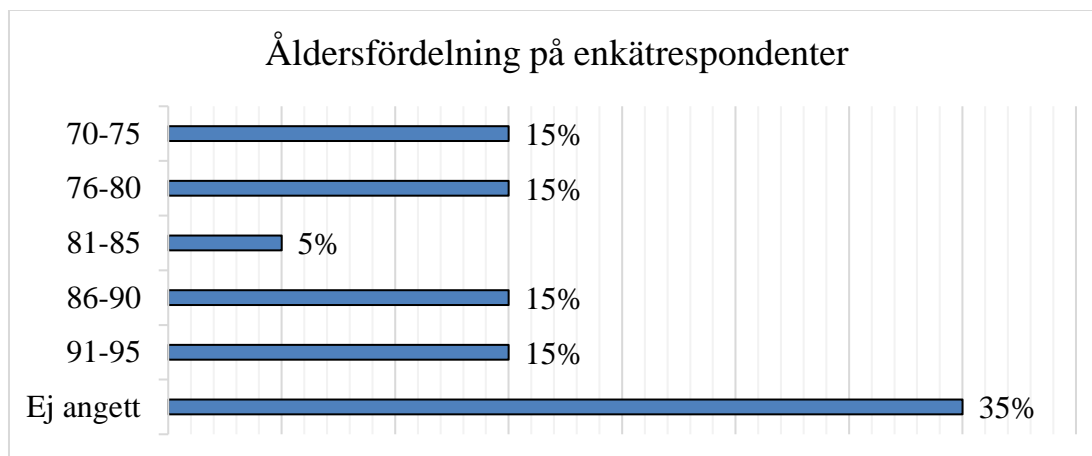
*"Hållplats i närheten av min bostad. Idag är det för långt och backigt till hållplatsen närmast min bostad"*

Flera åsikter handlar om möjligheten att resa till Göteborg, det är många som vill kunna resa smidigt till Göteborg utan att behöva använda bilen. Respondenterna ser gärna att det tillkommer fler expressbussar från Tjörn till Göteborg.

*"Att man kan åka buss tur och retur Göteborg då man vill gå på teater, opera etc. Bussarna behöver gå senare på kvällen (det går bra till Stenungsund) men sen kommer man inte ut till Tjörn (Skärhamn)"*

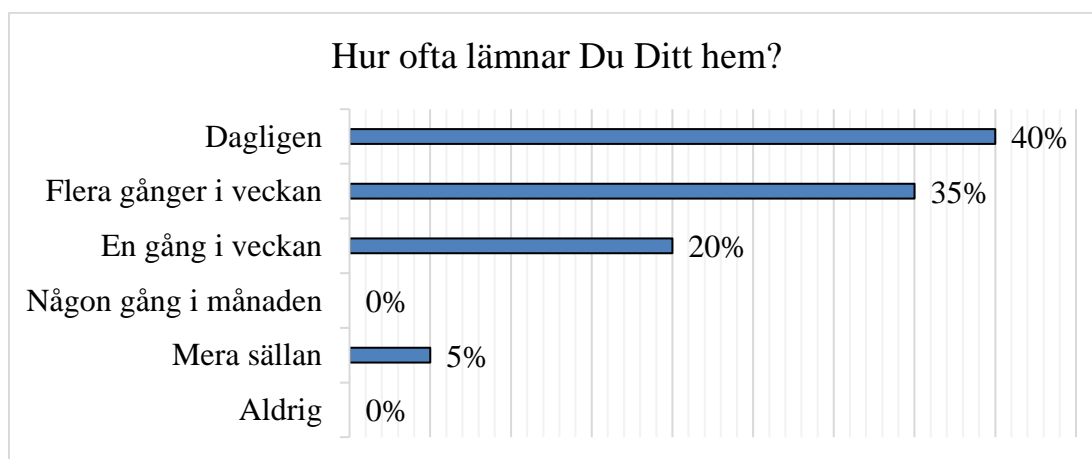
#### 4.2.2.2 Enkät svar från Närbussresenärer

Enkät svar från enkäterna som delades ut till resenärer på Närbussen har en svarsfrekvens på 33 procent, vilket innebär att det var 20 personer som besvarade enkäten fullständigt. Kön fördelningen på denna målgrupp som besvarat enkäten är 55 procent kvinnor, 10 procent män och 35 procent har ej angett någon kön. Av de besvarande bor 90 procent ensamma och de resterande 10 procenten bor tillsammans med annan vuxen. Åldersfördelningen av enkätrespondenterna återfinns i Figur 21.



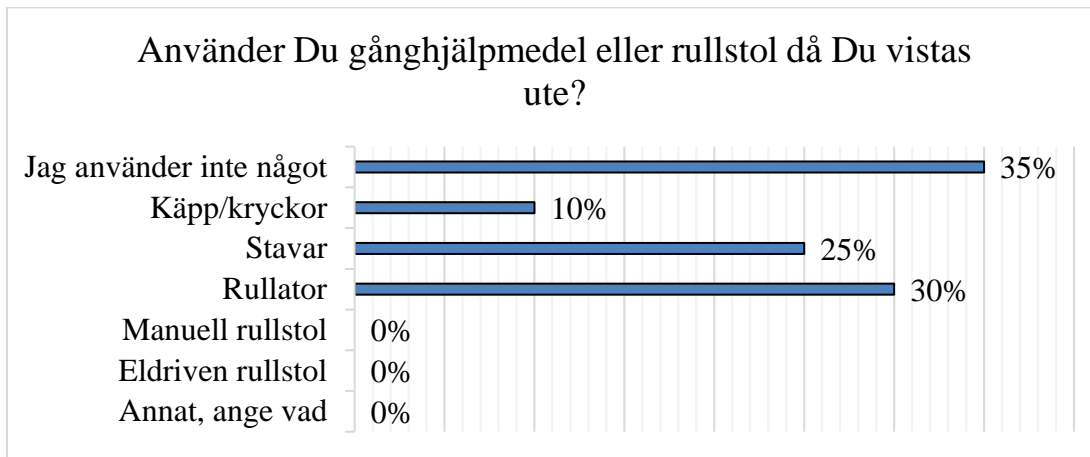
Figur 21: Redovisning av åldersfördelning av enkätrespondenter (N=20)

Denna grupp är relativt aktiv, och vilket redovisas i Figur 22 lämnar 75 procent sitt hem minst flera gånger i veckan eller dagligen. 55 procent säger att de alltid klarar sig själva när de reser eller vistas utomhus och 45 procent anger att de behöver hjälp ibland.



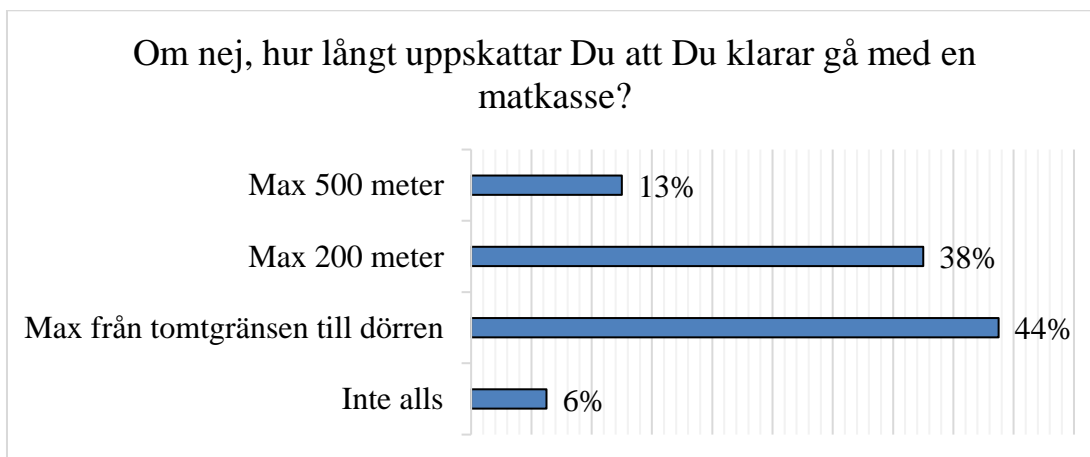
Figur 22: Redovisning av hur ofta respondenterna lämnar sitt hem (N=20)

Majoriteten av de svarande nyttjar något slags gånghjälpmedel då de vistas ute, det vanligaste hjälpmedlet är rullator. I Figur 23 visas hur fördelningen av gånghjälpmedel ser ut i målgruppen.



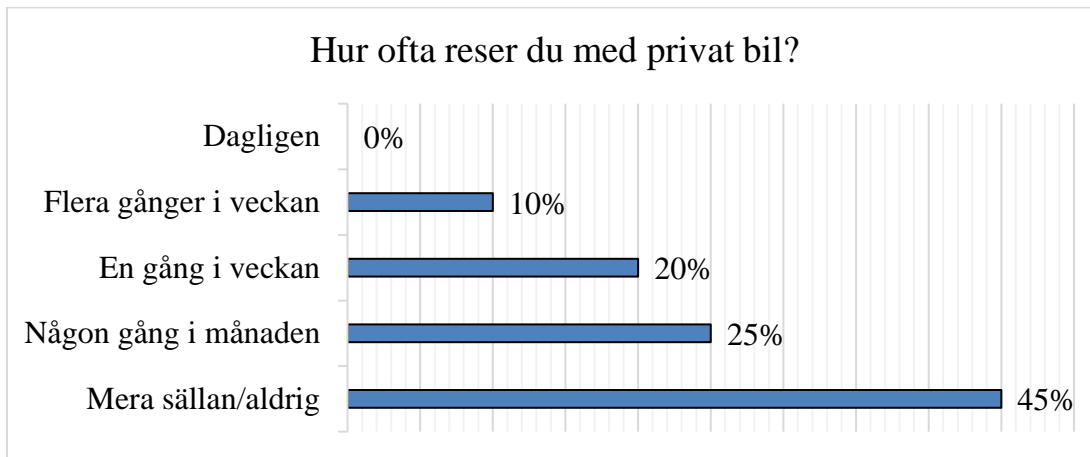
Figur 23: Redovisning av enkätrespondenternas användning av gånghjälpmedel då de vistas ute (N=20)

Av enkätrespondenterna anger 20 procent att de klarar av att gå 1 000 meter med en matkasse, medan 80 procent menar att det är för långt för att gå. Av dessa 80 procent klarar hälften att gå minst 200 meter med en matkasse, 44 procent anger att de max klarar att gå från tomtgränsen till dörren. Nedan i Figur 24 sammanställs de svar som angavs i samband med frågan om hur långt respondenten uppskattar att kunna gå med en matkasse.



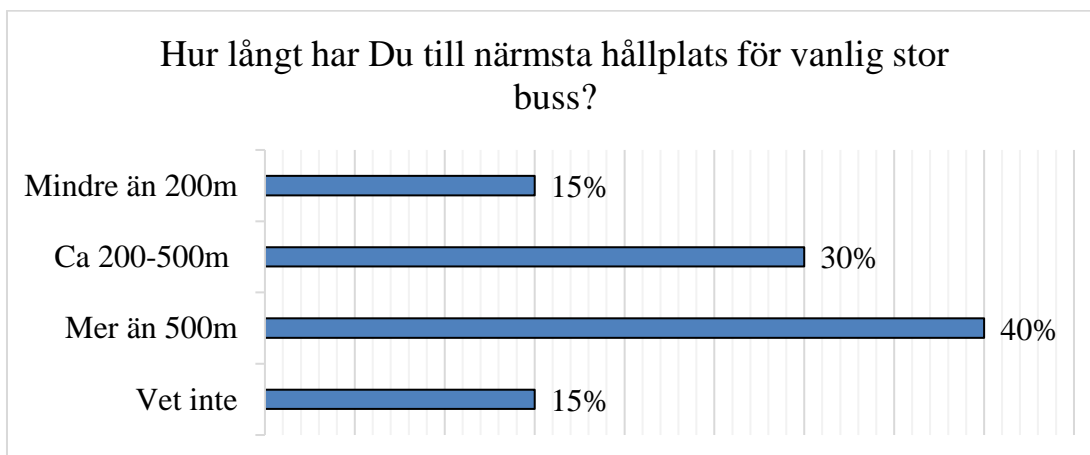
Figur 24: Redovisning av de respondenter som har problem med att gå 1000 meter med matkasse (N=16)

70 procent av de svarande har tillgång till bil ibland och 10 procent har alltid tillgång till bil, de resterande 20 procent anger att de aldrig har tillgång till bil. Denna grupp av respondenter reser generellt sällan med bil, 45 procent har svarat att de mera sällan eller aldrig reser med privat bil. I Figur 25 framställs fördelningen av hur ofta de svarande reser med privat bil.



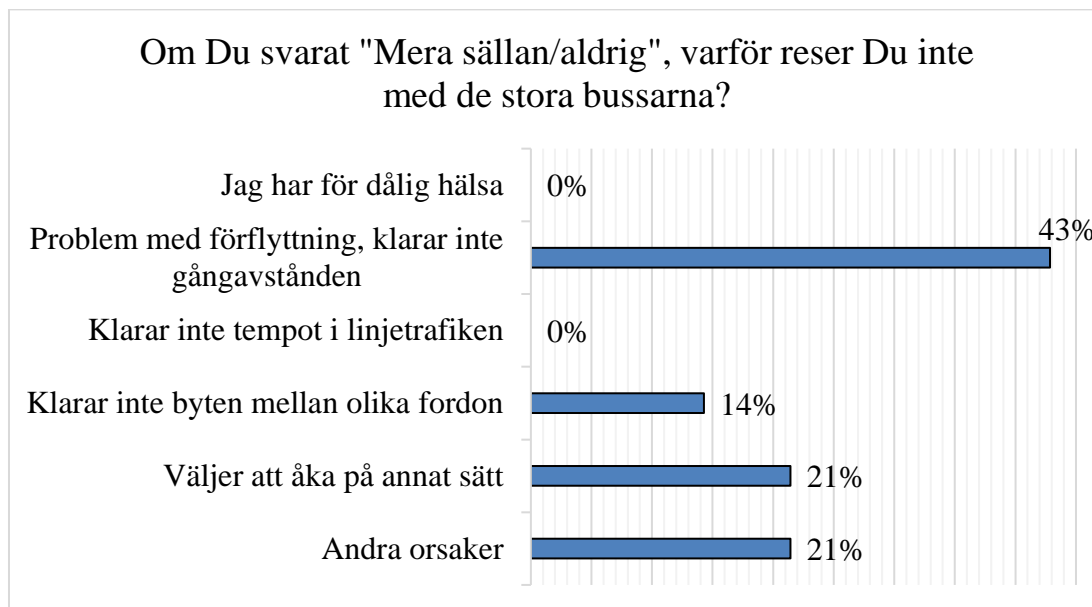
Figur 25: Redovisning av hur ofta respondenterna reser med privat bil (N=20)

Respondenterna fick även svara på deras vanor angående den vanliga kollektivtrafiken, det framkom att 55 procent mera sällan eller aldrig använder den vanliga kollektivtrafiken. 25 procent anger att de nyttjar den vanliga kollektivtrafiken någon gång i månaden, de resterande 20 procent använder den minst en gång i veckan. Nedan i Figur 26 redovisas de avstånd som respondenterna uppskattar sig ha till närmsta hållplats för vanlig buss.



Figur 26: Redovisning av hur långt respondenterna uppskattar sig ha till närmsta busshållplats för vanlig stor buss (N=20)

När de svarande som tidigare svarat att de mera sällan eller aldrig reser med de vanliga stora bussarna svarar på frågan om varför, är problem med förflyttning det största skälet, vilket redovisas i Figur 27.



Figur 27: Redovisning av varför respondenter inte reser med de stora bussarna (N=14)

Kommentarer som uppkommer i samband med svaret ”andra orsaker till den här frågan är bland annat:

*”För stressigt, känner mig för ostadig för det”*

*”Är synskadad”*

*”Åker vanlig buss i Göteborg men för långt avstånd till hållplats på Tjörn”*



I denna respondentgrupp anger 15 procent att de åker med Närbussen flera gånger i veckan, 80 procent svarar att de använder Närbussen en gång i veckan och resterande 5 procent nyttjar Närbussen varannan vecka.

Till frågan ” Hur skulle Du vilja att den här typen av anpassad kollektivtrafik skulle fungera för att passa dig allra bäst? Finns det något Du saknar?” redovisas svaren nedan. Många svarar att de vill ha fler möjligheter att åka med Närbussen, gärna flera gånger i veckan. Vissa vill även ha mer information kring Närbussen och hur den kan användas på fler sätt.

*”Jag skulle uppskatta mer information om hur Närbussen fungerar och andra möjligheter för att åka Närbussen. Jag trivs väldigt mycket och är väldigt nöjd med servicen.”*

*”Jag skulle helst vilja att jag kunde åka med Närbussen åtminstone 2 gånger i veckan istället för bara 1 gång”*

*”Ja, att den ska gå oftare, gärna varje dag”*

Flera kommenterar att de är väldigt nöjda och att de är mycket tacksamma. Det är många som uppskattar servicen och chauffören, resenärerna är vana vid att ha samma chaufför ofta.

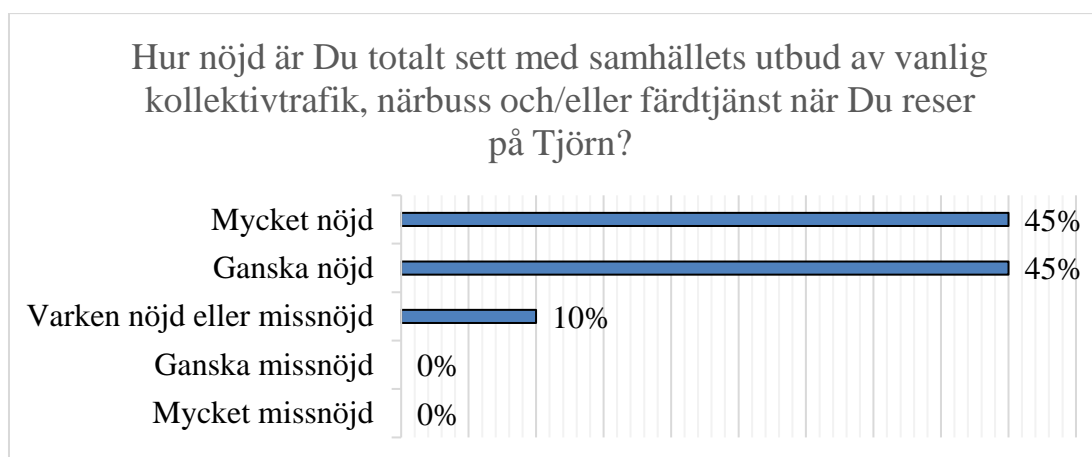
*”Jag tycker att det nuvarande system fungerar utmärkt. Förarna är mycket hjälpsamma”*  
*”För mig som bor i Källekärr, fungerar det mycket bra. Jag har valmöjlighet att åka flera gånger i veckan. Att boka en dag före är heller inget problem. Jag är mycket nöjd med Närbussen och saknar för närvarande inget i den servicen”*

*”Jag tycker Närbussen är det bästa som hänt, för oss gamla är det som en utflykt varje fredag eller tisdag då vi handlar. Mycket fint bemötande av dem som kör”*

*”Nej jag är så nöjd med Närbussen i Skärhamn. Trevligt bemötande i telefon och ett helt fantastiskt bemötande och hjälp med varor av vår chaufför här i Skärhamn”*

*”Allt fungerar mycket bra är väldigt tacksam för att den finns”*

I enkäten gavs det möjlighet för de svarande att uttrycka hur nöjda de var och de åsikter som de hade kring samhällets utbud av vanlig kollektivtrafik, Närbuss och färdtjänst på Tjörn. Dessa svar är sammanställda Figur 28.



Figur 28: Redovisning av respondenternas nöjdhet av utbudet av kollektivtrafik på Tjörn (N=20)

Kommentarer till förslag på förbättring som angetts i anslutning till frågan ovan:

*”Har för långt till den vanliga kollektivtrafiken (3,5 km) och Närbussen vill jag ska gå två gånger i veckan”*

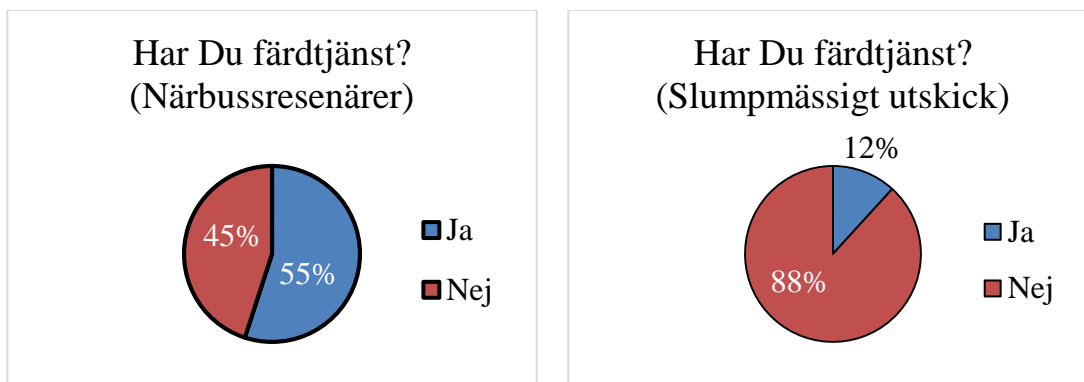
*”Att Närbussen går oftare och att chaufförerna inom färdtjänst hjälper till att öppna dörren och att komma in och ur bilen”*

*”Vanlig kollektivtrafik mellan Klädesholmen-Rönnäng”*

*”Är mycket nöjd men önskar att chauffören inte talar i telefon på andra språk”*

### 4.2.2.3 Gemensamma svar gällande Närbuss och färdtjänst

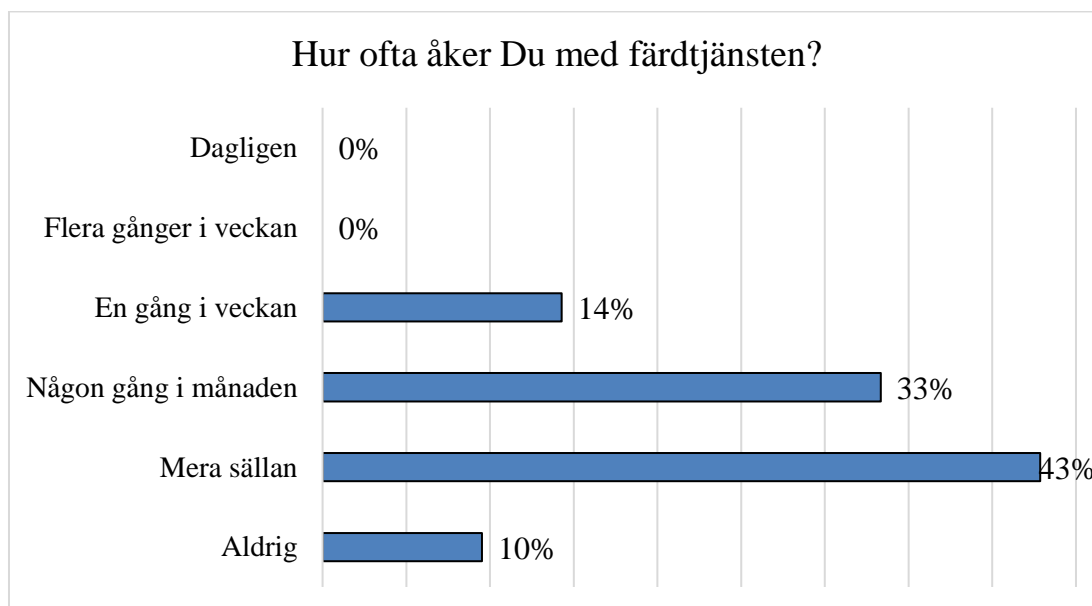
I detta avsnitt tas de frågor som berör Närbuss och färdtjänst upp, där respondenterna är från båda grupperna som har svarat på frågor angående Närbuss och färdtjänst. I Figur 29 och Figur 30 framställs det hur många enkätrespondenter från respektive svarsgrupp som har tillgång till färdtjänst. 55 procent av de aktiva Närbussresenärerna har tillgång till färdtjänst medan 12 procent i det slumpmässiga utskicket har tillgång till färdtjänst.



Figur 29: Redovisning av andel som har färdtjänst hos Närbussresenärer (N=20)

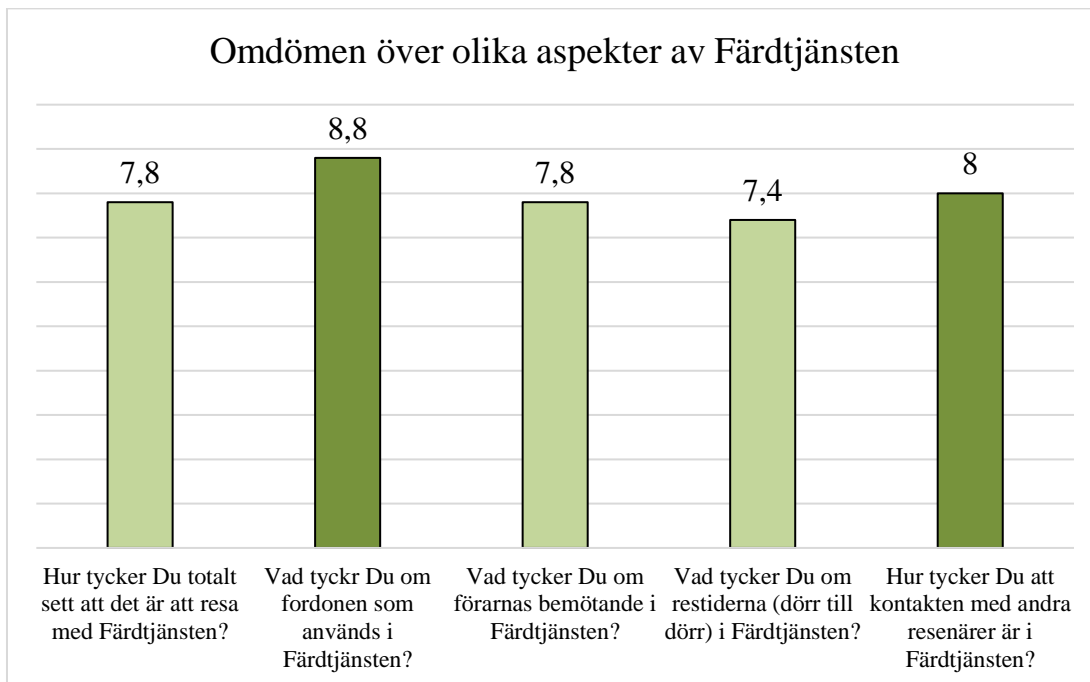
Figur 30: Redovisning av andel som har färdtjänst hos slumpmässigt utskick (N=86)

Av de respondenter som har färdtjänst använder 43 procent färdtjänsten mera sällan, och det är ingen som anger att de åker dagligen eller flera gånger i veckan. Fullständig statistik angående hur ofta de svarande reser med färdtjänst återfinns i Figur 31.



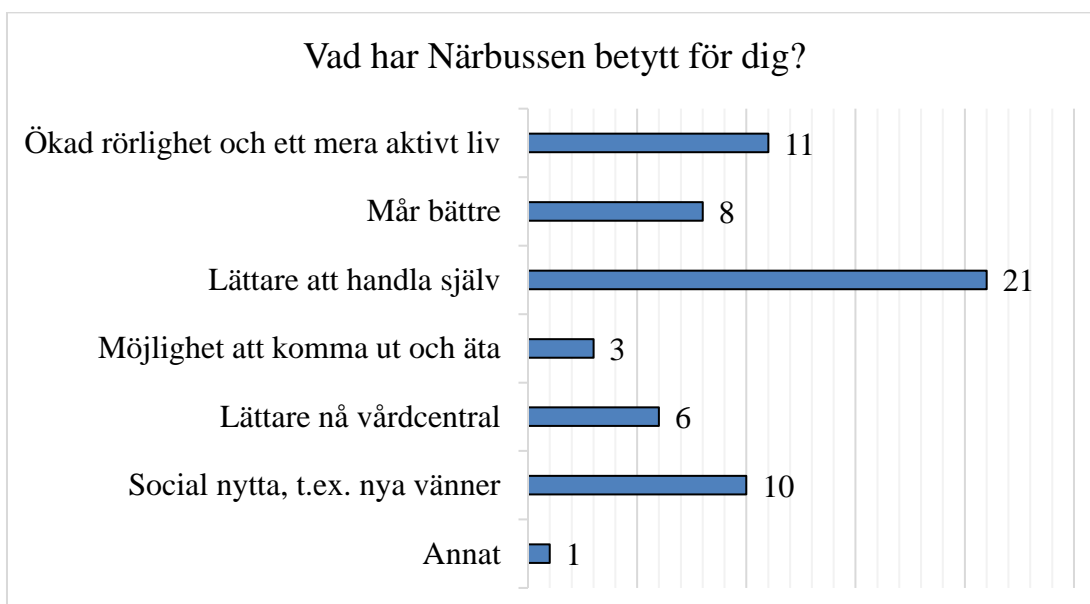
Figur 31: Redovisning över hur ofta respondenterna åker med färdtjänsten (N=21)

De svarande fick yttra sina åsikter om olika aspekter av färdtjänsten med hjälp av att besvara några frågor om färdtjänsten med en 1–10 skala. De svar som lämnades finns att avläsa i Figur 32, där redovisas snittomdömet över vad de besvarande tyckte.



Figur 32: Redovisning av snittomdömet som färdtjänstberättigade lämnat av färdtjänsten (N=21)

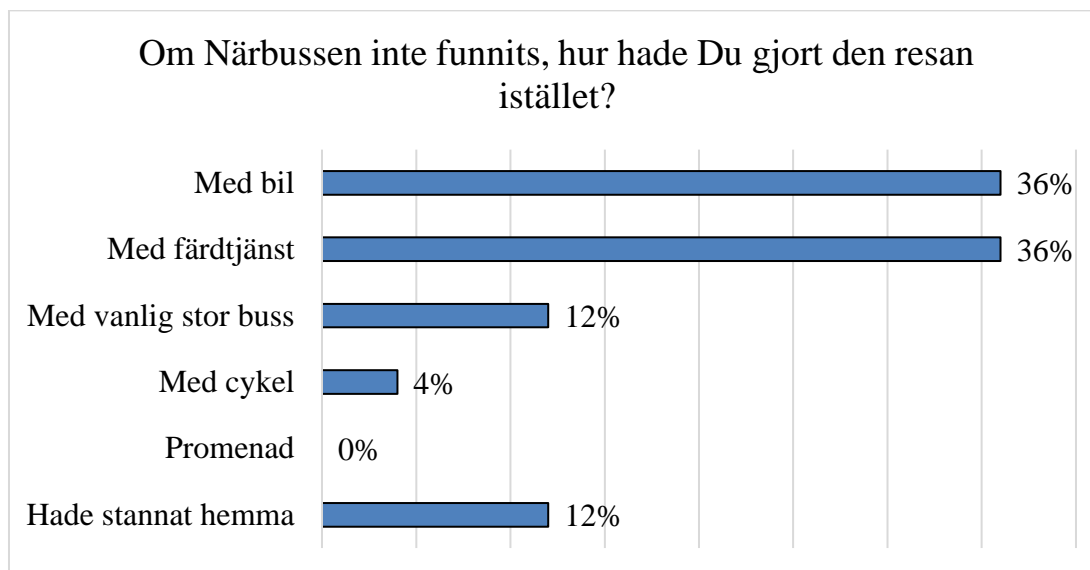
De frågor som behandlar Närbussen har endast de som har erfarenhet av Närbuss besvarat, vilket innebär fyra personer från det slumpmässiga utskicket och tjugo från de som tog emot enkäten på Närbussen. De besvarande ställdes bland annat frågan om vad som är bra med Närbussen och vad den har betytt för dem, dessa resultat finns redovisade i Figur 33. Respondenterna hade möjlighet att kryssa i flera alternativ på denna fråga.



Figur 33: Redovisning av enkätrespondenters svar på vad Närbussen betytt för dem (N=24)

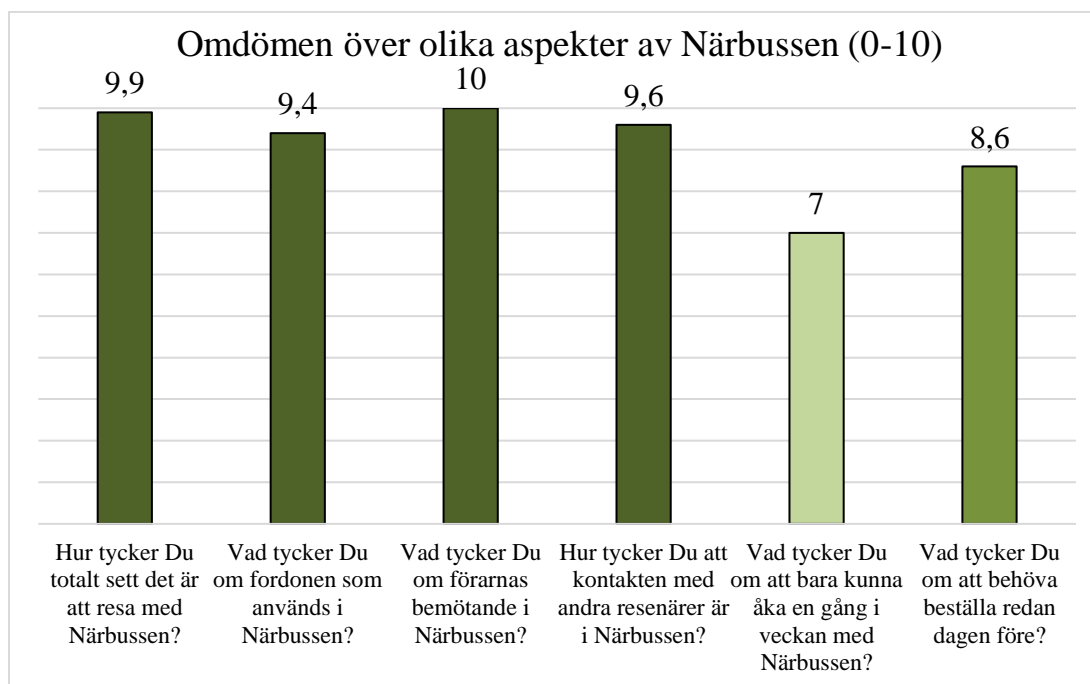


Av de som använder Närbussen hade 36 procent gjort resan med bil och 36 procent hade istället gjort resan med färdtjänst om Närbussen inte funnits. Full fördelning av svaren på hur de hade gjort resan om Närbussen inte existerat finns sammanställt i Figur 34.



Figur 34: Redovisning av hur enkätrespondenterna hade gjort resan om Närbussen inte fanns (N=25)

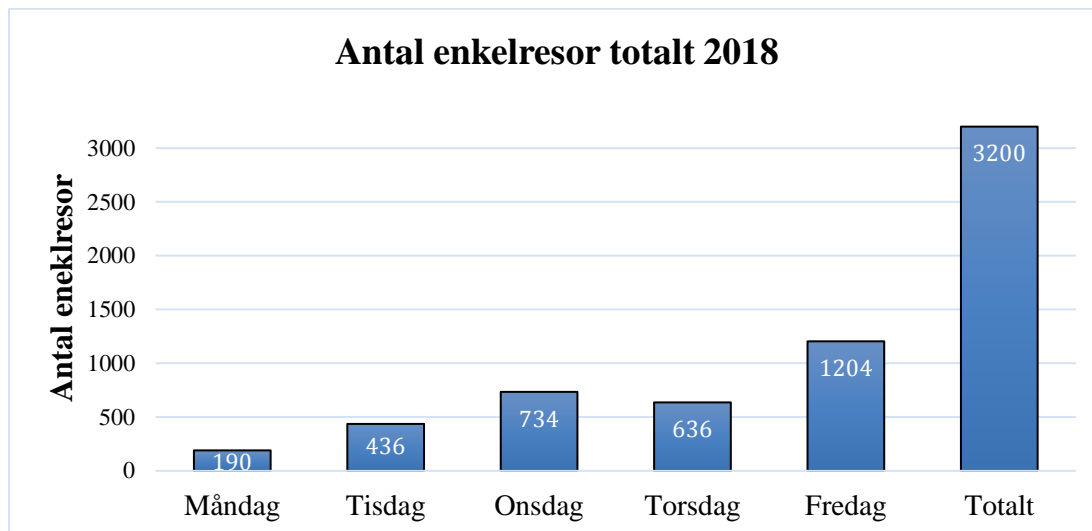
Enkätrespondenterna fick även möjlighet att lämna omdömen över olika aspekter av Närbussen i en 1–10 skala. De omdömen som lämnades finns att avläsa i Figur 35, där redovisas snittomdömet över vad de besvarande tyckte om de olika aspekterna.



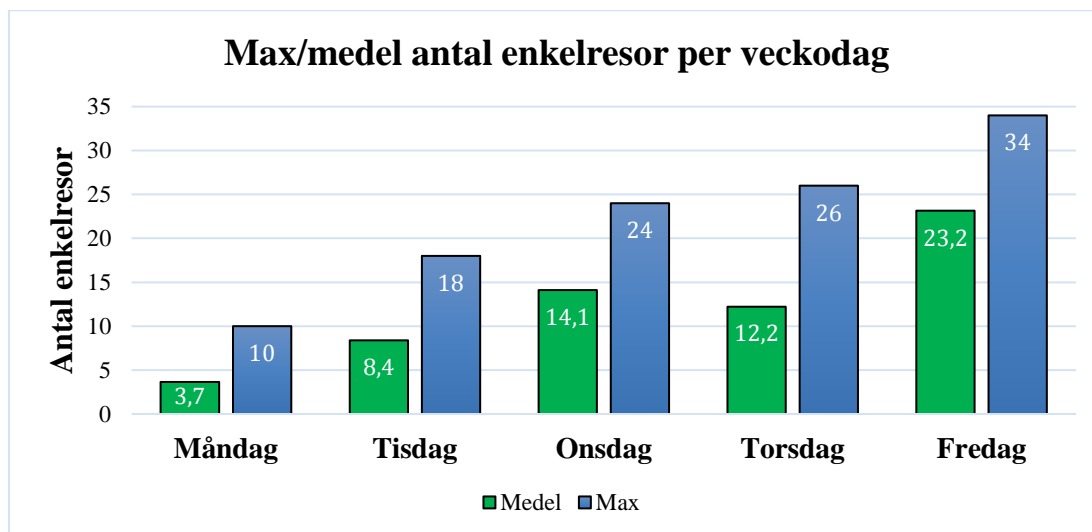
Figur 35: Redovisning av snittomdömet som Närbussresenärer lämnat av Närbussen (N=24)

### 4.2.3 Statistik över användandet av Närbussen

Statistik från Tjörns Omnibus visar att totalt cirka 3 200 enkelresor fördelat på 93 unika resenärer gjordes med Närbussen år 2018. Följande diagram visar fördelningen av enkelresor och vid vilka dagar det utfördes flest resor.



Figur 36: Statistik över enkelresor med Närbussen 2018



Figur 37: Statistik över enkelresor med Närbussen 2018.

Resultatet visar att de flesta resor görs under onsdag till fredag. Noterbart är att det för både torsdagarna och fredagarna används två bussar då det under dessa dagar till skillnad från övriga dagar går turer från två olika områden samtidigt.

## 5 Diskussion

I detta kapitel diskuteras de resultat och analyser som gjorts, kapitlet syftar till att i ett tolka resultat och besvara de frågeställningar som ställts. Det tas bland annat upp hur behov av mobilitet hos äldre ser ut, där det teoretiska ramverket med tidigare forskning sammankopplas med enkätresultat, resultat från direktobservation och fokusgruppen. Även statistikavvikelser tas upp, där statistiken från bussbolaget inte stämmer överens med KRS-räkningen. Vidare diskuteras det om hur en implementering av Närtrafiken, i samband med en borttagning av Närbussen skulle kunna påverka Tjörn. Det är mestadels avståndskravet som påverkar de äldre. Slutligen resoneras det kring val av metod och vad som hade kunnat göras annorlunda, samt vad som kunnat påverka resultatet.

### 5.1 Behovet av mobilitet

Som nämnts i det teoretiska ramverket är mobilitet för äldre en viktig del för att förbättra livskvaliteten för denna grupp. I avsnitt 3.3 framkommer det även att det kan vara en risk att de som inte har tillgång till tillräcklig mobilitet således äter för lite frukt och grönt, vilket är intressant då detta även nämndes under direktobservationen. Där menar en resenär att det inte finns möjlighet att äta färsk frukt och grönt hela veckan då Närbussen endast finns tillgänglig för denna person en gång i veckan. Det framgår även att mobilitet har en koppling till såväl fysiskt välbefinnande, mental hälsa och social aktivitet, detta är något som enkätrespondenterna också tycker, vilket framgår i Figur 33. Där menar flera av de svarande att det inte endast är lättare att handla med hjälp av Närbussen, utan att de fått nya vänner och ett mer aktivt liv på grund av Närbussen. Närbussen är därför ett viktigt verktyg för många äldre på Tjörn för att bibehålla det sociala livet och ligger till grund för en högre livskvalitet.

Av enkätresultatet kan det avläsas att de som aktivt åker med Närbussen är mestadels nöjda med kollektivtrafiken och utbudet på Tjörn. Även om de anger att de är nöjda vill de flesta fortfarande se fler turer med Närbussen, och gärna ha bättre möjligheter för att ta sig till Stenungsund. Det är intressant att detta även påvisats i en studie, studien visar att det inte endast är de nödvändiga behoven som är viktiga, utan de vill gärna göra utflykter tillsammans med andra. Resultatet visar att nöjdheten av kollektivtrafiken och utbudet på Tjörn inte är lika hög hos de som inte reser med Närbussen, se Figur 20. Detta är mycket intressant och kan bero av många olika anledningar, däribland att Närbussen inte fyller deras behov eller att de saknar information om den, i samband med att de inte har möjlighet att åka vanlig kollektivtrafik. Därför blir många helt utlämnade till egen förmåga, vilket leder till att de flesta kör bil. Det skulle vara åtråvärt att även få denna grupp att åka kollektivt, många enkätrespondenter påpekar att de vill ha mer information om Närbussen och kollektivtrafik, samt bättre och tätare turtider. Kommentarer som att Närbussen inte går till

Klövedal eller att resenären behöver stå ute i kylan och vänta påvisar brist på information om hur Närbussen fungerar. En ökad medvetenhet om möjlighet att åka med Närbussen skulle också kunna leda till minskade färdtjänstkostnader för kommunen då en del resor kanske hade gjorts med Närbussen istället.

## **5.2 Statistik över resande med Närbussen**

En anledning till att siffrorna för antalet enkelresor skiljer sig så pass mycket mellan Västtrafiks statistik och Tjörns Omnibus statistik för 2018, (4 282 enkelresor kontra 3 200) kan vara att KRS räknar varje gång busschauffören går in och ut genom passagerardörren på bussen. Vilket tidigare nämnts så noterades det under direktobservationen hur busschauffören ofta klev in och ut ur passagerarutrymmet för att hjälpa till att fästa/lossa matkassar och shoppingvagnar när passagerare skulle kliva på och av. Då KRS installerades under 2016 kan detta också vara en möjlig förklaring till varför Västtrafiks statistik över antalet enkelresor med Närbussen ökade kraftigt från 2016 till 2017/2018.

## **5.3 Implementering av Närtrafik på Tjörn**

Enkätstudien visar att en dryg tredjedel av Närbussens resenärer skulle ha åkt med färdtjänsten om Närbussen inte funnits. Samtidigt visar den geografiska analysen att endast 9 procent av Tjörns kommuns invånare över 75 år, skulle ha möjlighet att använda sig av Närtrafiken om den införts. Enligt samma undersökning bor majoriteten av äldre i intervallet 200–1 000 meter ifrån en busshållplats, vilket innebär att de inte kan beställa Närtrafik om det skulle införas. Denna situation gör att de inte skulle få beställa Närtrafik, men också ha svårt att förflytta sig till vanliga hållplatser medan de bär matkassar. Konsekvensen av ett införande av Närtrafik istället för Närbuss hade således troligen resulterat i en ökad färdtjänstkostnad för kommunen. Det skulle innebära att de äldre som inte skulle få tillgång till Närtrafik, men heller inte har kapaciteten att gå en längre sträcka, endast har färdtjänsten som självständigt tillgängligt färdmedel. Att uteslutande resa med färdtjänsten är inte något som populationen önskar, enkätresultaten pekar på att de uppskattar andra transportsätt. Närbussen har också en mindre kostnad per enkelresa jämfört med färdtjänsten, vilket kan vara en viktig parameter att ta hänsyn till om Närbussen i framtiden endast blir aktuell som komplement i kommunal regi. Vid en eventuell implementering av Närtrafik skulle även en del av den sociala aspekten som Närbussen erbjuder också gå förlorad då Närtrafiken är mindre social. Den sociala aspekten är något som absolut bör beaktas när val av trafikform diskuteras. Det är något som utomstående kan ha lätt att förbise, men för resenärerna och de inblandade är det tydligt en viktig punkt.

Enligt enkätstudien skulle också många äldre ha svårt att genomföra en större inhandling av mat genom resa med linjetrafiken om hållplatsen ligger uppemot 1 000 meter hemifrån. Detta visar att Närtrafikens avståndskriterier, om målgruppen är äldre på landsbygden, är för stränga. Västra Götalandsregionen skulle även få svårt att få till en ökning i antalet resenärer i den allmänna anropsstyrda trafiken på Tjörn då endast 135 individer över 75 år skulle ha möjlighet att använda sig av Närtrafiken och det är inte troligt att samtliga skulle använda sig av den. Den tydliga skillnaden på antalet resor med Närtrafiken respektive Närbussen på Orust vilket tyder på att resenärerna föredrar att åka med en Närbusslösning när båda trafikformerna erbjuds. Det är mycket möjligt att Närtrafiken är en bättre variant när även andra målgrupper beaktas. Dessa har dock inte behandlats i denna studie utan fokus har istället lagts uteslutande på äldre resenärer eftersom de är de primära användarna.

I avsnitt 4.1.3 framkommer det att Tjörn har knappa 3 500 aktiva seniorkort, dock utnyttjas bara en tredjedel av dessa. Denna upptäckt kan tyda på att flera seniorer vill använda sig av kollektivtrafiken, men sedan inser att den inte passar dem, alternativt tycker det är för jobbigt. Ett införande av Närtrafik skulle innebära fler potentiella turer, eftersom Närtrafiken har flera avgångar om dagen, jämfört med Närbussen vilken i nuläget endast har en till två avgångar om dagen. Detta skulle vara åtråvärt då det är många respondenter i enkätstudien som efterfrågar möjligheten att åka flera gånger i veckan, och med mer valfrihet. Ett annat alternativ hade varit att utöka Närbussens avgångar till två gånger, eller fler i veckan per zon vilket skulle kunna täcka behovet.

## 5.4 Metoddiskussion

För att säkerställa ett mer trovärdigt och applicerbart resultat bör viss insamling av data varit mer omfattande. Det är ett lågt deltagande från Närbussresenärer vid besvarande av enkäten, vilket påverkar resultatet. Det hade varit eftersträvansvärt att samla in fler resultat från enkätutskicken för att få bättre reliabilitet av studien. En anledning till att inte fler enkäter besvarades är direkt kopplat med hur många enkäter som skickades ut. Anledningen till att det inte skickades ut fler enkäter är för att målgruppen inte har samma benägenhet att besvara enkäter på internet. Därför behövdes varje enkät skrivas ut och postas, alternativt lämnas till resenärer när de reste med Närbussen. Detta är mer omfattande, tidskrävande och kostar mer pengar än att upprätthålla en enkät online. Om en liknande studie görs på annat håll bör fler enkätsvar införskaffas för att få en bättre grund för analys.

De intervjuer som gjorts anses vara passande till studien, och att intervjua olika personer med olika uppfattningar om samma situation var framgångsrikt. Det gav mycket information, och vissa påståenden kunde verifieras och förstärkas eftersom de intervjuande angav samma fakta i vissa avseenden. Att utföra semi-strukturerade intervjuer gav intervjuobjekten möjlighet att

vidareutveckla sina svar och föra en dialog på bättre sätt, vilket uppfattades som positivt. För att få ett bredare perspektiv av hur situationen uppfattas hade fler intervjuer kunnat utföras. Exempelvis intervjuer av beslutsfattande i andra kommuner där Närtrafik är väl utnyttjat för att höra deras syn på saken. Efter intervjuerna behölls kontakten med intervjuobjekten för att ha möjlighet att ställa fler frågor när de uppstod, dessa besvarades via mejl alternativt fler möten.

Den direktobservation som genomfördes i samband med studien gav större förståelse för hur Närbussen fungerar på Tjörn. Den gav en insyn om hur det är att vara resenär med Närbussen samt hur gemenskapen är på bussen. För att skapa en bättre helhetsbild hade fler direktobservationer kunnat göras. I detta fall provåktes endast Närbussen då en av zonerna trafikerades, vilket kan ge fel uppfattning då det kan se olika när de olika zonerna trafikeras.

För en mer omfattande diskussion hade fler fokusgrupper kunnat hållas. Detta hade gett fler resenärer möjligheten att framföra sina åsikter. Dock bedöms den fokusgrupp som bjudits in för diskussion vara tillförlitlig och erfaren inom ämnet som diskuterades. Deltagarna har god kännedom om vad många andra resenärer tyckte och kände angående kollektivtrafiken på Tjörn.

Vid en djupare undersökning kan den geografiska analysen göras mer detaljerad. I denna studie ansågs det att avståndsanalys med buffertzoner täckte studiens behov. Den geografiska analys som genomförts tar endast fågelvägen i beaktning. En mer omfattande analys hade varit en annan slags avståndsberäkning, en så kallad nätverksanalys där gångvägen hade beräknats. En anledning till att just buffertzoner valdes som verktyg är för att det är verktyget som Västtrafik använder när de skapar de visualiseringar som utgör Närtrafikskartorna.

## 6 Slutsats och förslag

Utifrån de resultat som samlats in och analyser som har gjorts anses det att Närbussen behöver finnas på Tjörn. Närtrafiken skulle inte ensamt kunna ersätta Närbussen, det hade troligen lett till mindre användande av den allmänna anropsstyrda kollektivtrafiken på Tjörn, och större belastning på färdtjänsten. De äldre på Tjörn som använder den allmänna anropsstyrda kollektivtrafiken behöver Närbussen ur det sociala perspektivet och för att uppfylla deras mobilitetsbehov. Det är många Närbussresenärer som uppskattar Närbussen väldigt mycket, många har även uttryckt sin uppskattning angående chaufförerna och de som jobbar på bussbolaget. Närbussens utformning bör dock ses över, bland annat skulle fler avgångar vara något att eftersträva. Att varje zon trafikeras i alla fall minst två gånger i veckan är önskvärt.

Konceptet Närtrafik hade behövts förändrats för att fungera på Tjörn, på grund av hur Tjörn ser ut geografiskt och hur busshållplatserna är placerade. Ett förslag är att Närtrafik skulle utformas på ett sådant sätt att varje kommun får ändra på det utifrån den enskilda kommunens behov, i dagsläget tillåts inga förändringar av Närtrafik. I exempelvis Tjörns kommun hade förändringar kunnat göras kring avståndskriterierna, förslagsvis 200 meter istället för 1 000 meter för personer över 65 alternativt 75 års ålder. Det behöver göras mer efterforskning kring ålder och avståndskriterier för att göra det mer jämställt och passande för alla att använda Närtrafiken.

Det bör införas någon typ av resa till Stenungsund någon gång i månaden för de äldre boende på Tjörn. Detta är något som väldigt många efterfrågar, där de som inte har möjlighet att köra egen bil, eller kan åka vanlig kollektivtrafik blir extra utsatta. En lösning som innebär att varje zon i Närbusstrafiken ges möjligheten att exempelvis åka till Stenungsund var femte vecka, hade kunnat vara värt att utvärdera. Förslagsvis på måndagarna vilka i nuläget har ett väldigt lågt antal resenärer. Detta hade kunnat göra att även de som aldrig åkt med Närbussen tidigare hade provat, och därmed möjligen börjat åka med Närbussen på de andra turerna.

Den ekonomiska aspekten är något som denna rapport inte behandlar djupare, och är något som i så fall bör undersökas närmre vid eventuella förändringar. Den största bidragande faktorn till att kostnaderna blir stora jämfört med nyttan är att för få använder tjänsten. Om resenärerna blir fler finns det mer grund i att utöka tjänsten och på så sätt erbjuda en bättre service. För närvarande använder de äldre Tjörnborna fortfarande bilen som transportsätt i stor utsträckning. Det verkar dels bero på för dålig informationsspridningen om hur Närbussen fungerar och vilka som får använda den. Därför behövs det på ett bättre och mer lättillgängligt sätt erbjudas information till invånarna angående Närbussen, vilket bland annat kan göras i hushållstidningen "Vi på Tjörn".

# Referenser

Börjesson, M. & Westerlund, Y., 2010. *Utveckling av anropsstyrd trafik*, u.o.: Vägverket.

Chiatti, C., Ståhl, A., Westerlund, Y. & Franzén, L., 2017. *Kollektivtrafikens betydelse för de äldres mobilitet och välbefinnande. Del A - samband mobilitet, aktivitetsnivå och hälsa.*, Lund: Lunds universitet, Lunds tekniska högskola..

Ejvegård, R., 2003. *Vetenskaplig metod*. Lund: Studentlitteratur AB.

Ekwing, A., 2018. *SVT Nyheter Väst*. [Online]  
Available at: <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vast/allt-fler-kommuner-erbjuder-senior kort>  
[Använd 14 maj 2019].

Eliasson, A., 2018. *Kvantitativ metod från början*. Lund: Studentlitteratur AB.

Eriksson, L. T. & Wiedersheim-Paul, F., 2014. *Att utreda forska och rapportera*. Stockholm: Liber AB.

ESRI, u.d. *ESRI*. [Online]  
Available at: <http://www.esri.se/Produkter/ArcGIS/mojligheter/geografiskanalys>  
[Använd 26 april 2019].

Forslund, F. o.a., 2018. *Förstudie: Anropsstyrd närtrafik Askersund*, Stockholm: Sweco Society AB.

Geoforum, u.d. *Geoforum*. [Online]  
Available at: <https://geoforum.se/om-gis>  
[Använd 27 april 2019].

Gottfridsson, H. O., 2010. *Dubbel kollektivtrafik - alla ombord?*, Karlstad: Karlstads Universitet.

Hall, O., Alm, G., Ene, S. & Jansson, U., 2003. *Introduktion till Kartografi och geografisk information*. Lund: Studentlitteratur.

Harrie, L., 2013. *Geografisk informationsbehandling*. 6:e red. Lund: Studentlitteratur.

Karlsson, K., 2016. *Geosupportsystem*. [Online]  
Available at: <https://geosupportsystem.wordpress.com/2016/12/05/gis-rumslig-analys/>  
[Använd 26 april 2019].

Marsden, G., Cattan, M., Jopson, A. & Woodward, J., 2010. *Do transport planning tools reflect the needs of the older traveller?*, u.o.: u.n.

McInnes, L., 2011. Importance of maintaining mobility to elderly health. *Future Medicine*, pp. 165-167.

Musselwhite, C. & Haddad, H., 2010. *Mobility, accessibility and quality of later life*, u.o.: u.n.

Nationalencyklopedin, u.d. *Nationalencyklopedin, kvalitativ metod*. [Online]  
Available at: <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/kvalitativ-metod>  
[Använd 25 april 2019].



Nationalencyklopedin, u.d. *Nationalencyklopedin, kvantitativ metod*. [Online]  
Available at: <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/kvantitativ-metod>  
[Använd 25 april 2019].

Shock, N. W., 1984. *Normal Human Aging: The Baltimore Longitudinal Study of Aging*.  
Washington DC: u.n.

Svenska Taxiförbundet, 2017. *Sveriges hemligaste kollektivtrafik*, Solna: Svenska Taxiförbundet.

Tacken, M., 1998. *Mobility of the elderly in time and space in the Netherlands: An analysis of the Dutch National Travel Survey*, Delft: Kluwer Academic Publishers.

Trost, J., 2012. *Enkätboken*. Lund: Studentlitteratur AB.

Västra Götalandsregionen, 2014. *Landsbygdsutredning - Kollektivtrafik i Västra Götaland*, u.o.:  
u.n.

Västra Götalandsregionen, 2015. *Befolkningsprognos Västra Götaland 2015-2030*, u.o.: Västra  
Götalandsregion.

Västra Götalandsregionen, 2016. *Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland*,  
Vänersborg: Västra Götalandsregion.

Västtrafik, 2018. *Närtrafik Orust*. [Online]  
Available at: [https://info.vasttrafik.se/TimeTables/N%C3%A4rtrafikfolder\\_Orust.pdf](https://info.vasttrafik.se/TimeTables/N%C3%A4rtrafikfolder_Orust.pdf)  
[Använd 5 april 2019].

Västtrafik, 2019. *Närbuss Tjörn*. [Online]  
Available at:  
[https://info.vasttrafik.se/TimeTables/N%C3%A4rbussfolder\\_Tj%C3%B6rn\\_2019.pdf](https://info.vasttrafik.se/TimeTables/N%C3%A4rbussfolder_Tj%C3%B6rn_2019.pdf)  
[Använd 5 april 2019].

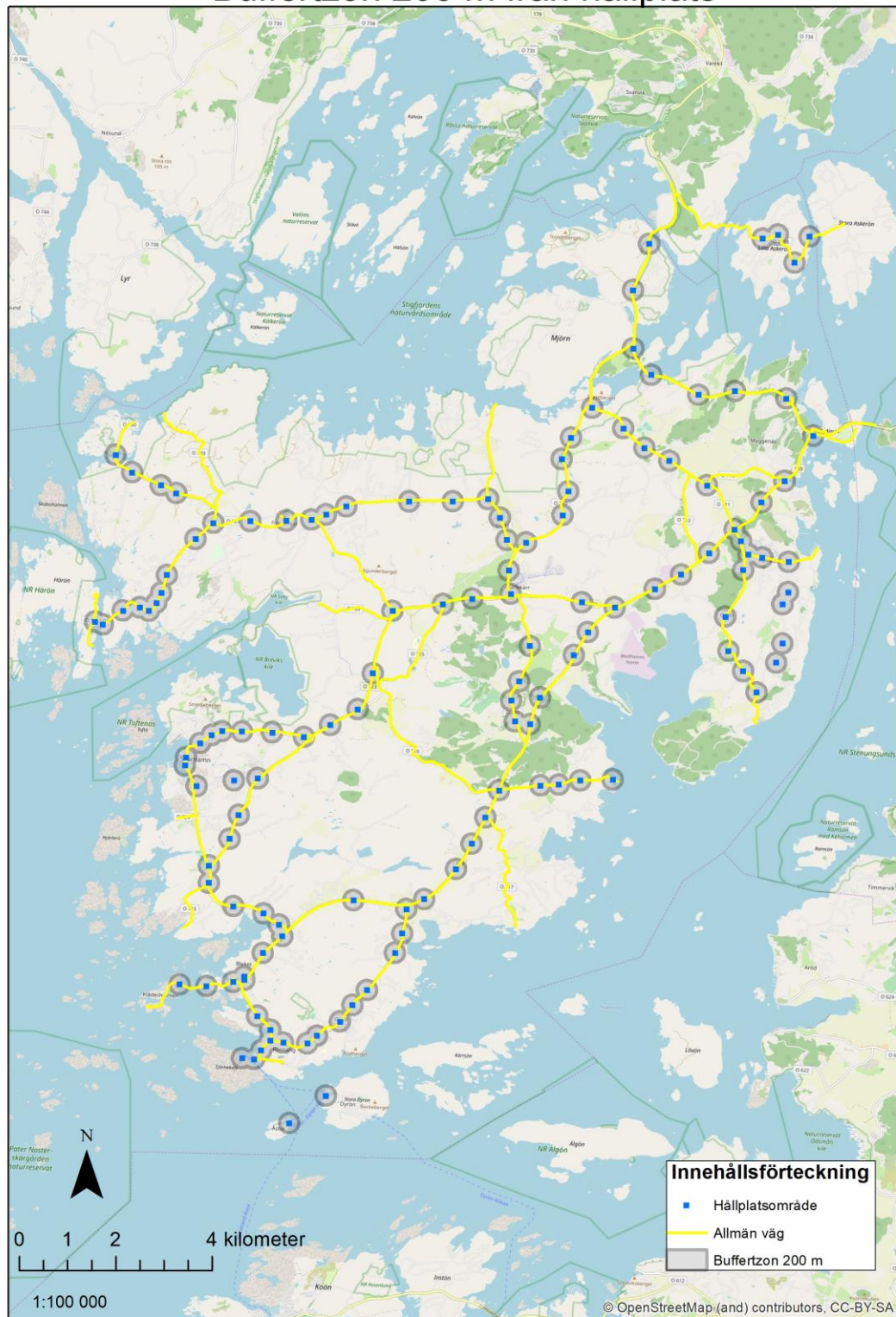
Västtrafik, u.d. *Enkelbiljetter*. [Online]  
Available at: <https://www.vasttrafik.se/biljetter/enkelbiljetter/>  
[Använd 17 april 2019].

Västtrafik, u.d. *Seniorkort*. [Online]  
Available at: <https://www.vasttrafik.se/biljetter/andra-biljetter/seniorkort/tjorn/#municipalities>  
[Använd 17 april 2019].



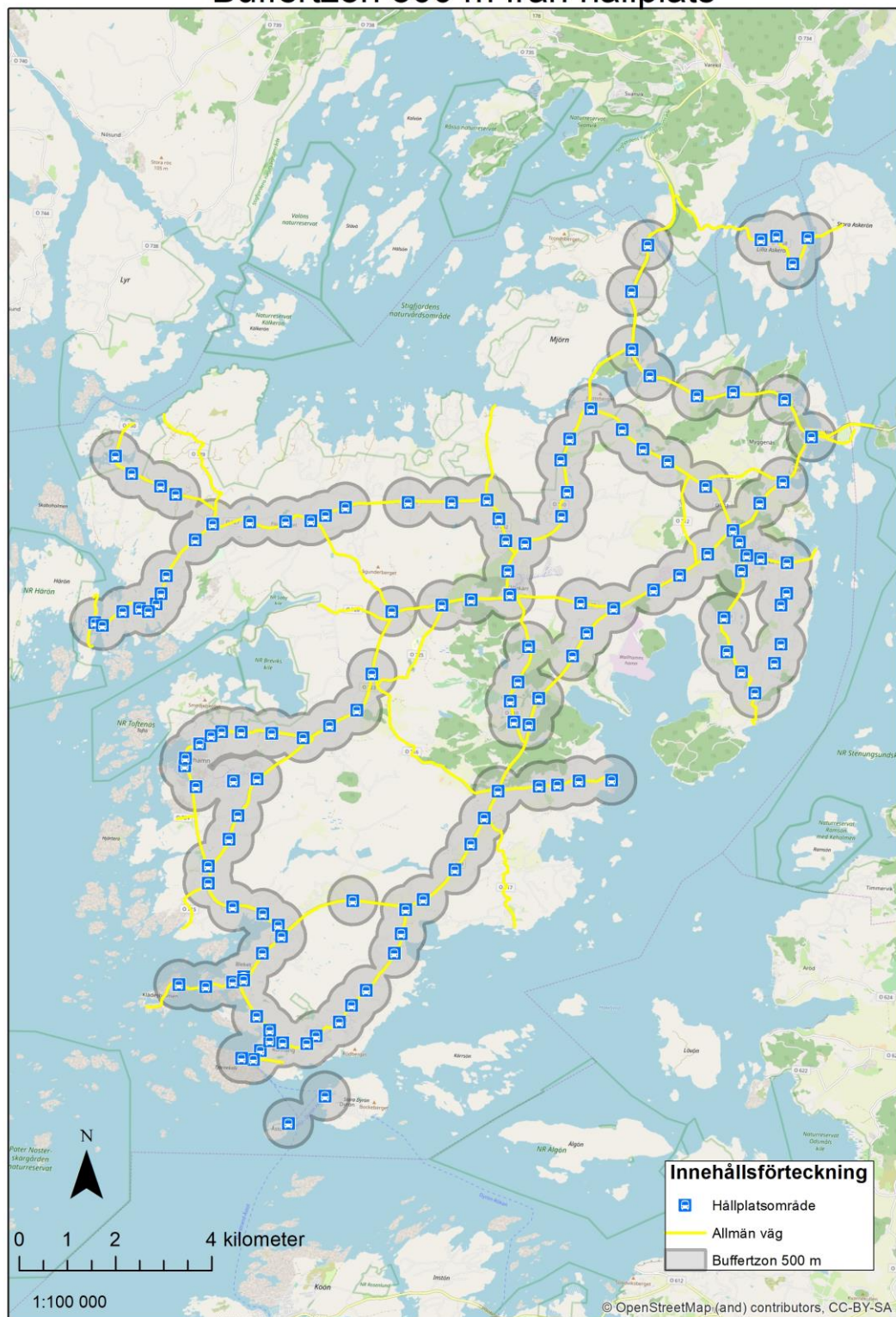
# Bilaga 1

## Buffertzonen 200 m från hållplats



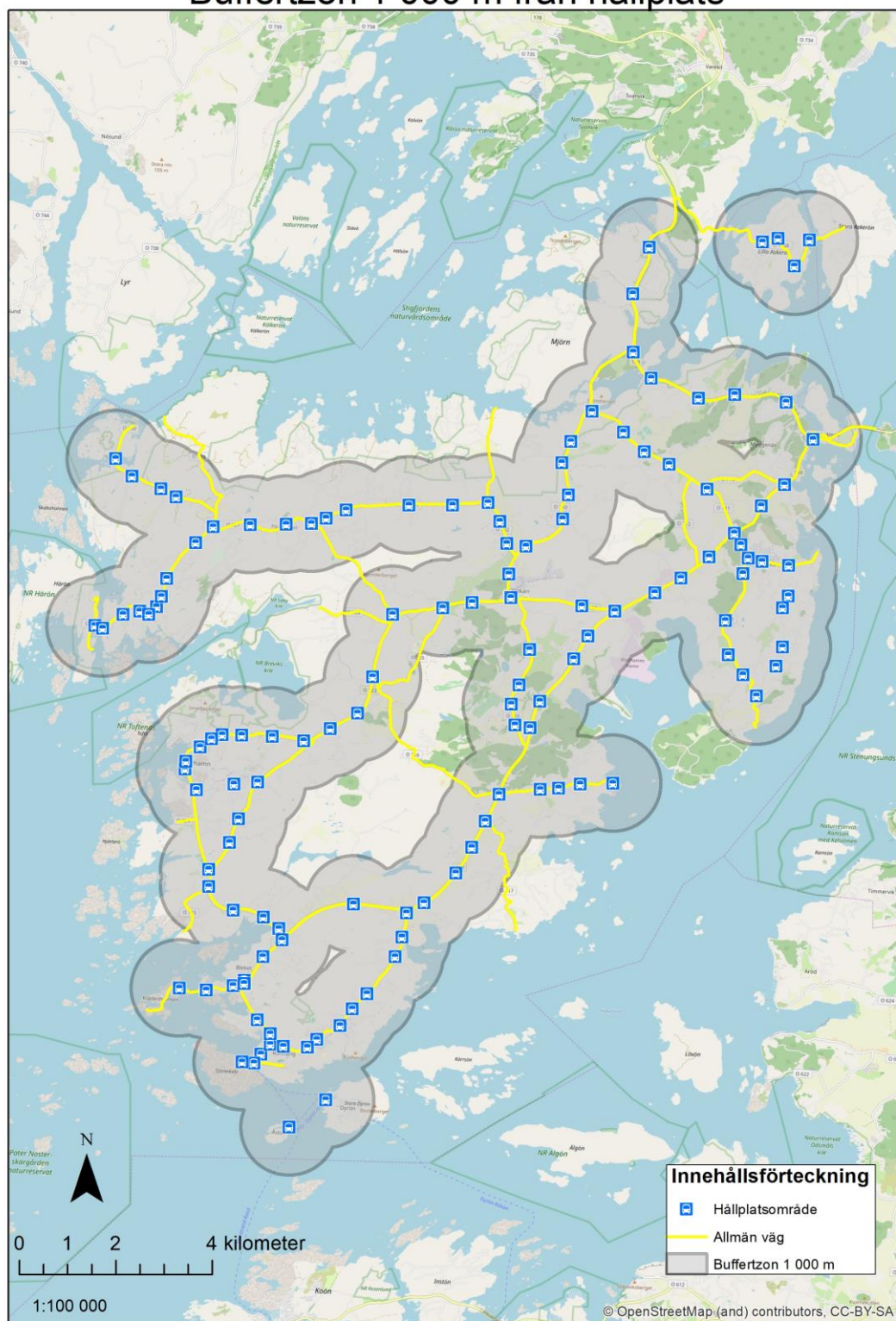
Invånare med en ålder över 75 år: Utanför buffertzonen 71% (1050 personer)  
Innanför buffertzonen: 29% (433 personer)

## Buffertzon 500 m från hållplats



Invånare med en ålder över 75 år:      Utanför buffertzon 33% (487 personer)  
Innanför buffertzon:                      67%                      (996 personer)

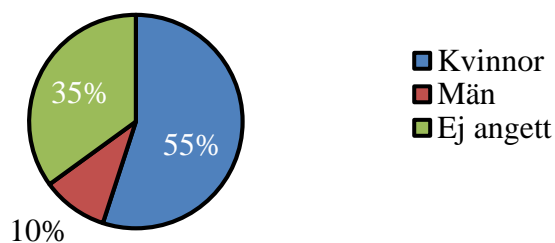
## Buffertzonen 1 000 m från hållplats



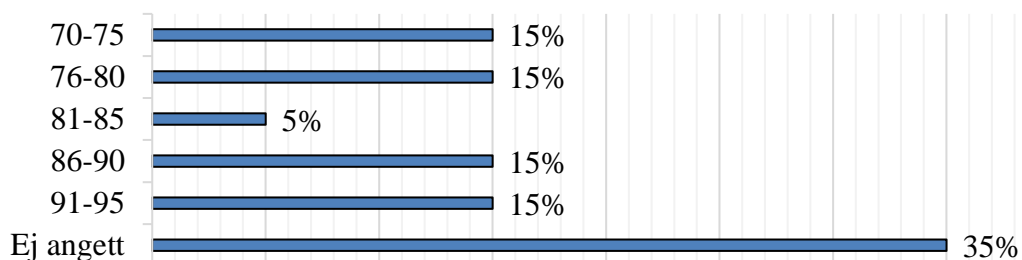
Invånare med en ålder över 75 år: Utanför buffertzonen 9% (135 personer)  
Innanför buffertzonen: 91% (1348 personer)

## Bilaga 2

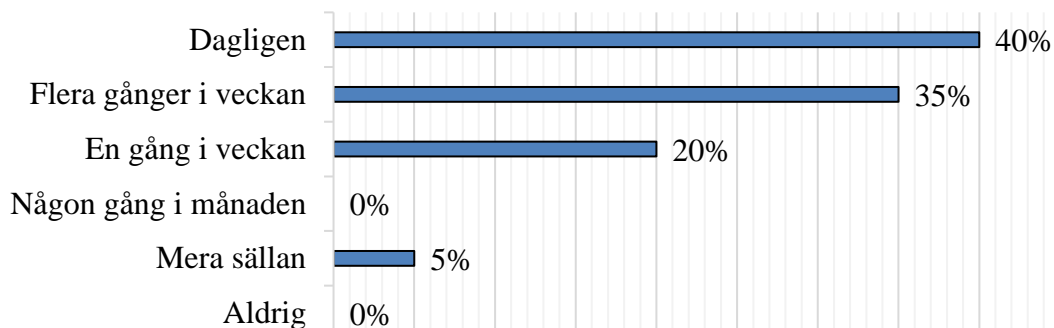
### Könsfördelning på enkätrespondenter



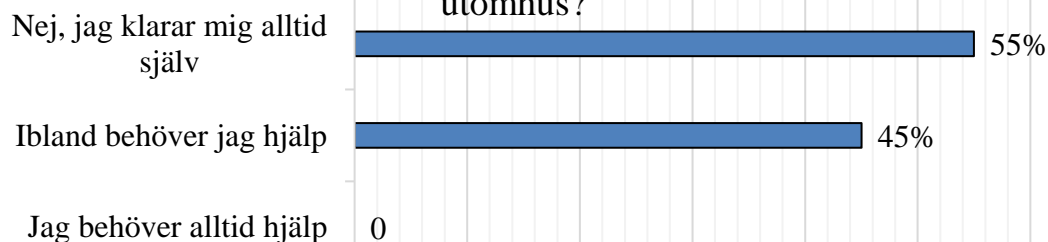
### Åldersfördelning på enkätrespondenter



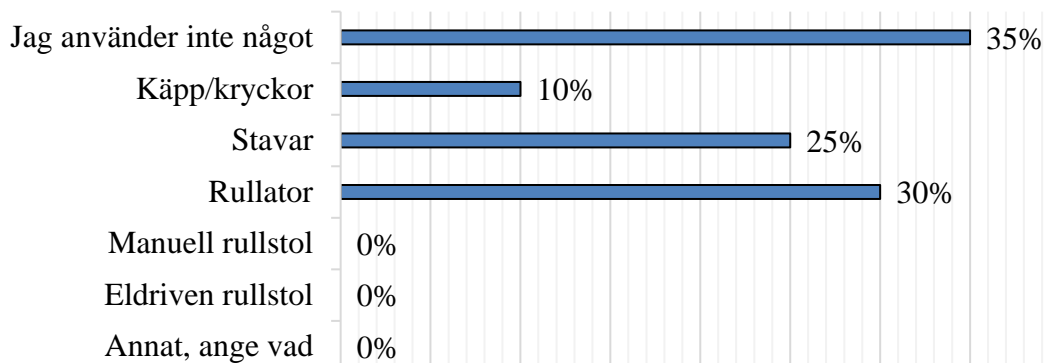
### Hur ofta lämnar Du Ditt hem?



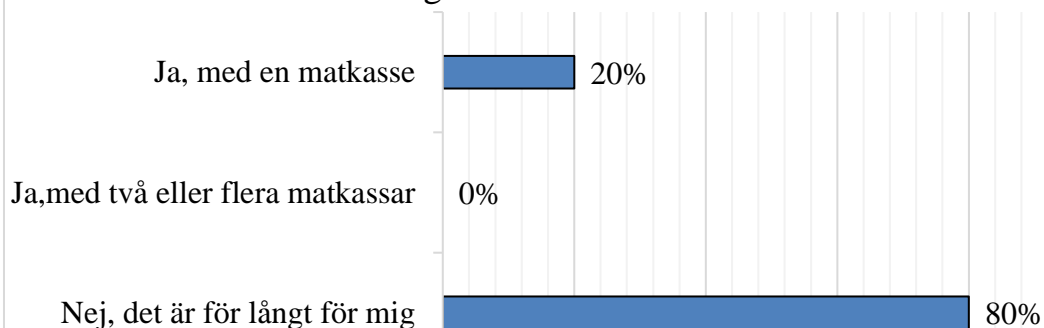
### Behöver Du hjälp av någon när Du reser eller vistas utomhus?



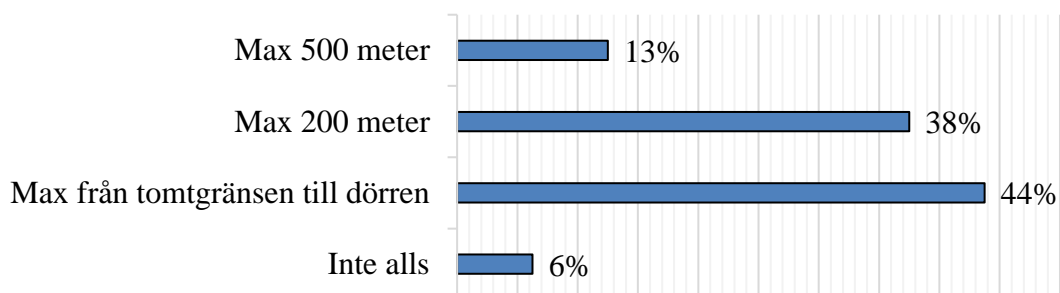
### Använder Du gånghjälpmedel eller rullstol då Du vistas ute?



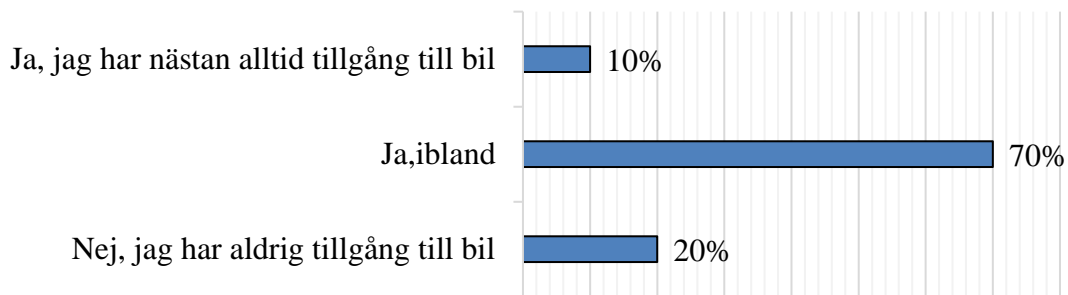
### Klarar Du att gå 1000 meter med matkassar?



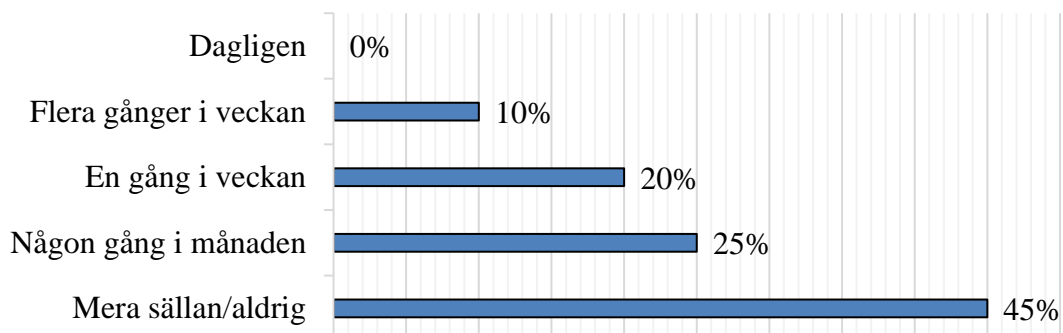
### Om nej, hur långt uppskattar Du att Du klarar gå med en matkasse?



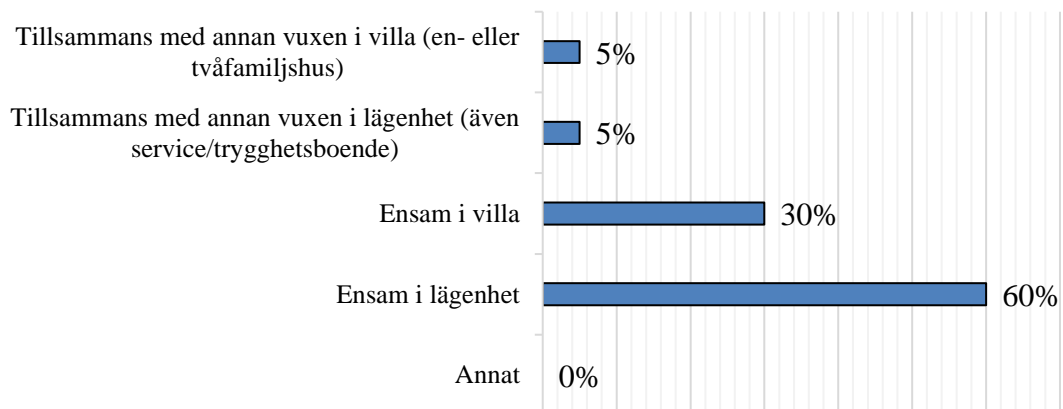
### Har Du tillgång till privat bil som tillhör Dig, anhöriga eller vänner?



### Hur ofta reser du med privat bil?

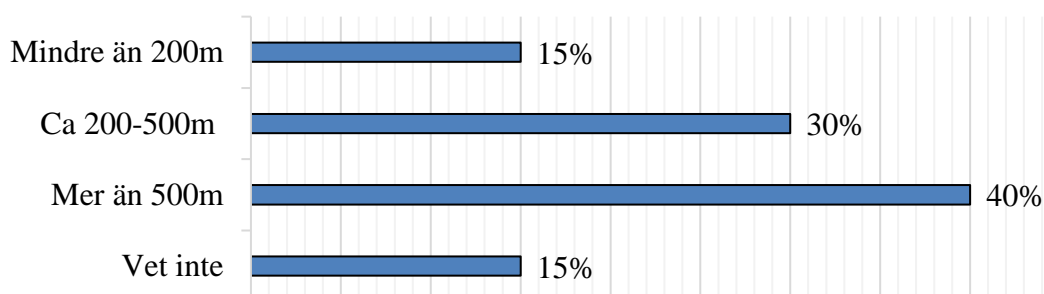


### Hur bor du?

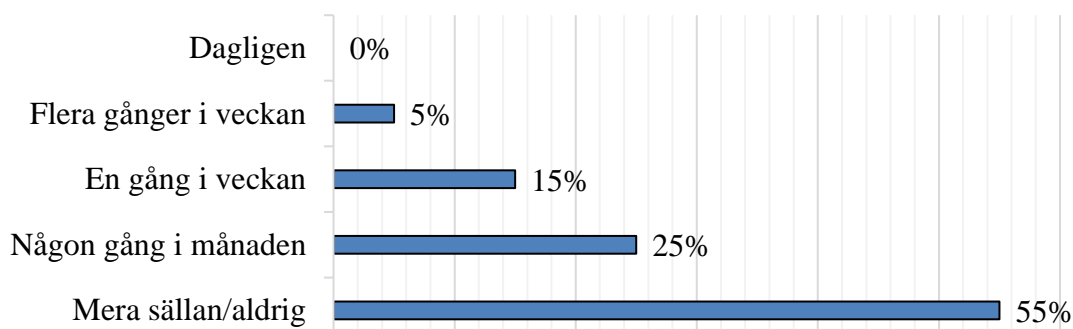




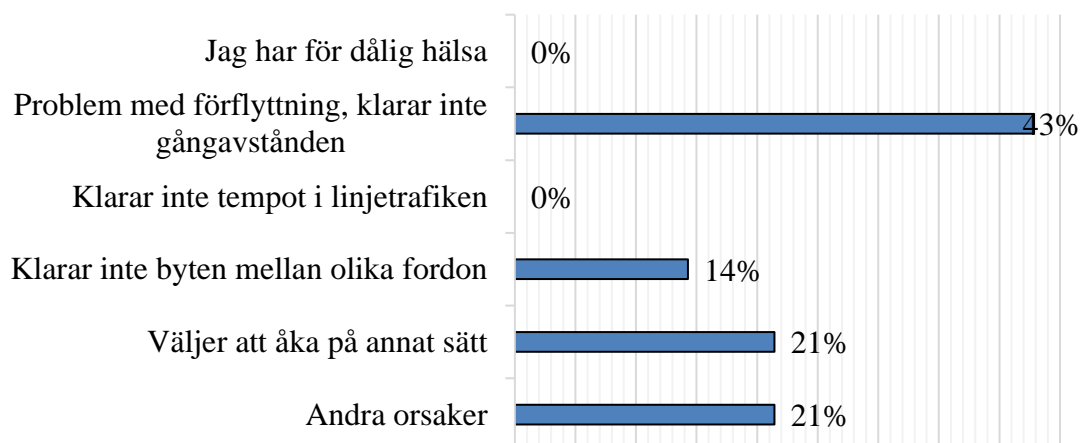
### Hur långt har Du till närmsta hållplats för vanlig stor buss?



### Hur ofta åker Du kollektivtrafik med vanlig stor buss?

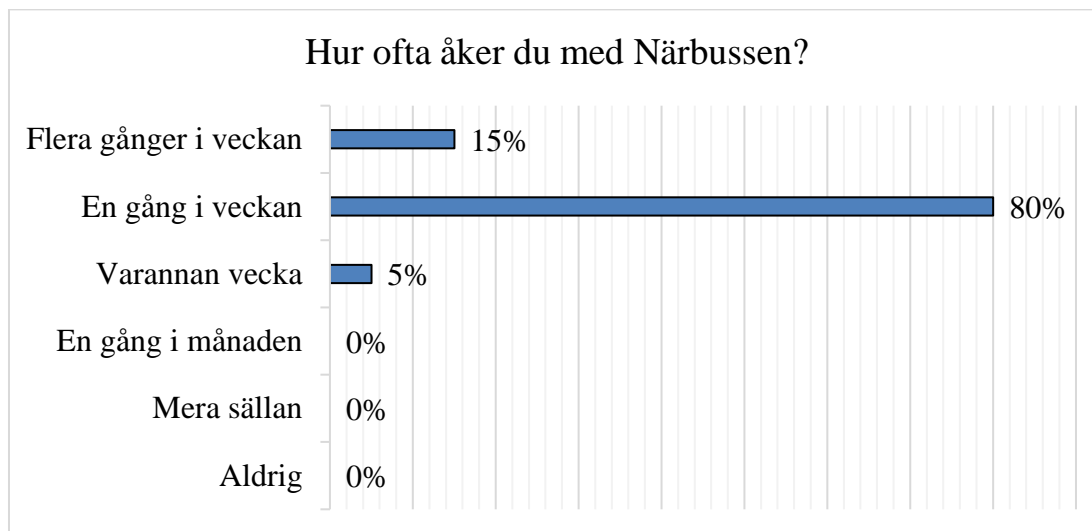


### Om Du svarat "Mera sällan/aldrig" ovan, varför reser Du inte med de stora bussarna?



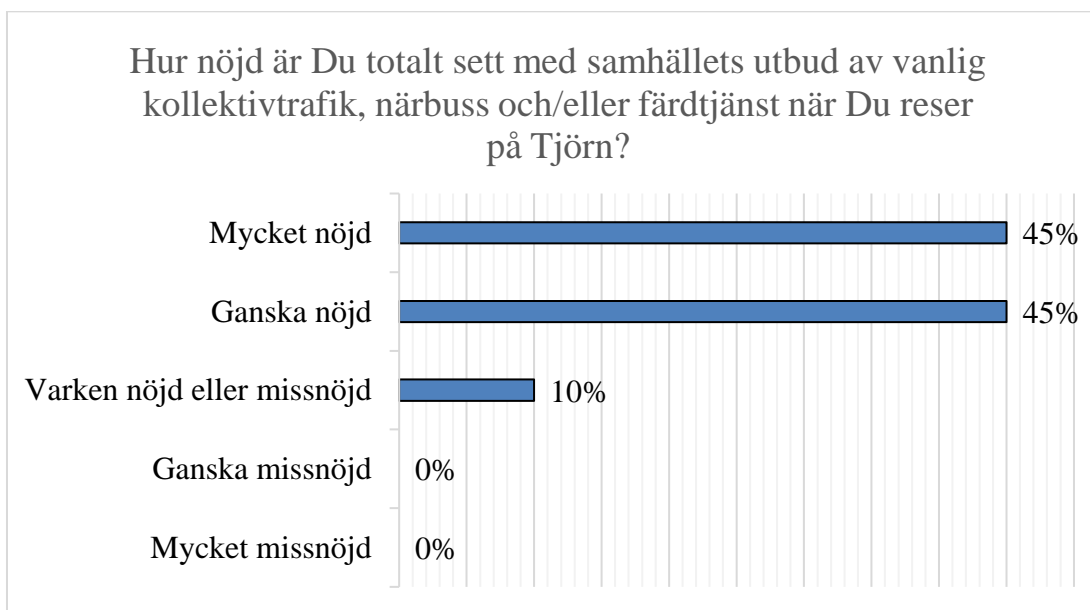
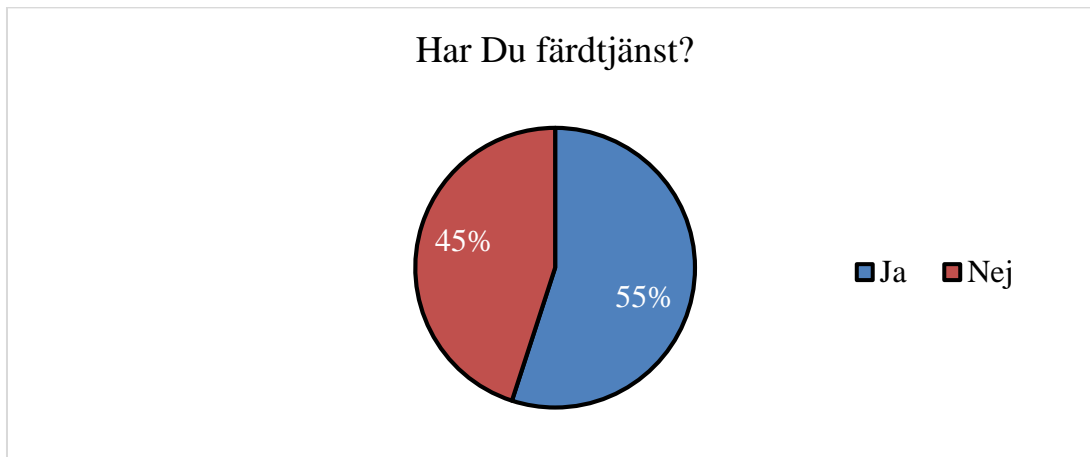
Kommentarer som uppkommer i samband med svaret "andra orsaker" till den här frågan är bland annat:

- För stressigt, känner mig för ostadig för det.
- Är synskadad.
- Åker vanlig buss i Göteborg men för långt avstånd till hållplats på Tjörn.



Till frågan ” Hur skulle Du vilja att den här typen av anpassad kollektivtrafik skulle fungera för att passa dig allra bäst? Finns det något Du saknar?” har följande kommentarer angetts:

- Jag skulle uppskatta mer information om hur Närbussen fungerar och andra möjligheter för att åka Närbussen. Jag trivs väldigt mycket och är väldigt nöjd med servicen.
- Jag tycker att det nuvarande system fungerar utmärkt. Förarna är mycket hjälpsamma.
- Jag skulle helst vilja att jag kunde åka med Närbussen åtminstone 2 gånger i veckan istället för bara 1 gång.
- För mig som bor i Kållekärr, fungerar det mycket bra. Jag har valmöjlighet att åka flera gånger i veckan. Att boka en dag före är heller inget problem. Jag är mycket nöjd med Närbussen och saknar för närvarande inget i den servicen.
- Ja, att den ska gå oftare, gärna varje dag.
- Jag tycker Närbussen är det bästa som hänt, för oss gamla är det som en utflykt varje fredag eller tisdag då vi handlar. Mycket fint bemötande av dem som kör.
- Nej jag är så nöjd med Närbussen i Skärhamn. Trevligt bemötande i telefon och ett helt fantastiskt bemötande och hjälp med varor av vår chaufför här i Skärhamn.
- Allt fungerar mycket bra är väldigt tacksam för att den finns.

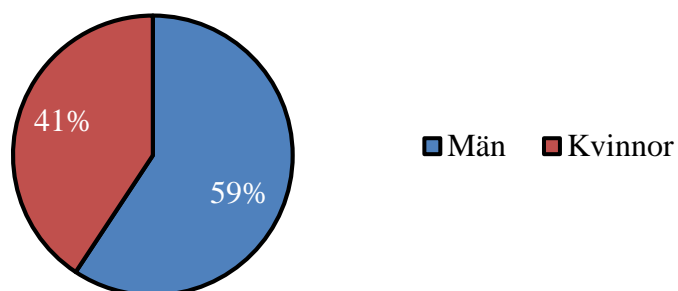


Kommentarer till förslag på förbättring som angetts i anslutning till frågan ovan:

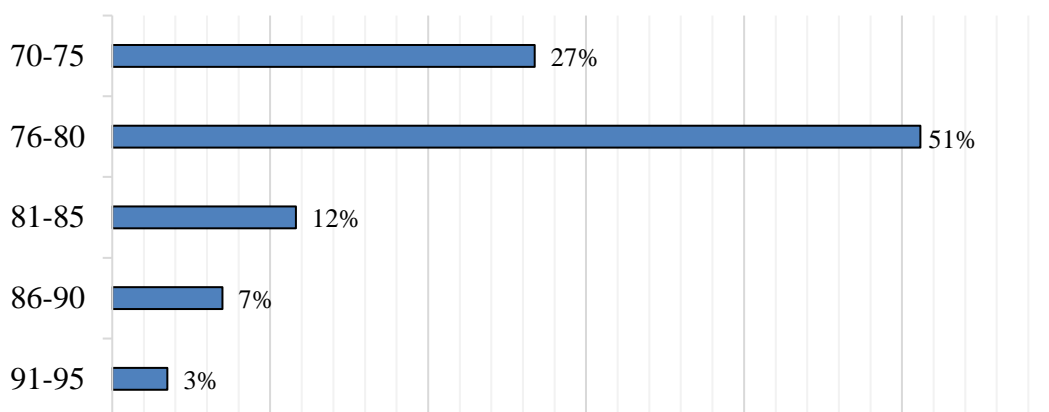
- Har för långt till den vanliga kollektivtrafiken (3,5 km) och Närbussen vill jag ska gå två gånger i veckan.
- Att Närbussen går oftare och att chaufförerna inom färdtjänst hjälper till att öppna dörren och att komma in och ur bilen.
- Vanlig kollektivtrafik mellan Klädesholmen-Rönnäng
- Är mycket nöjd men önskar att chauffören inte talar i telefon på annat språk än svenska.

## Bilaga 3

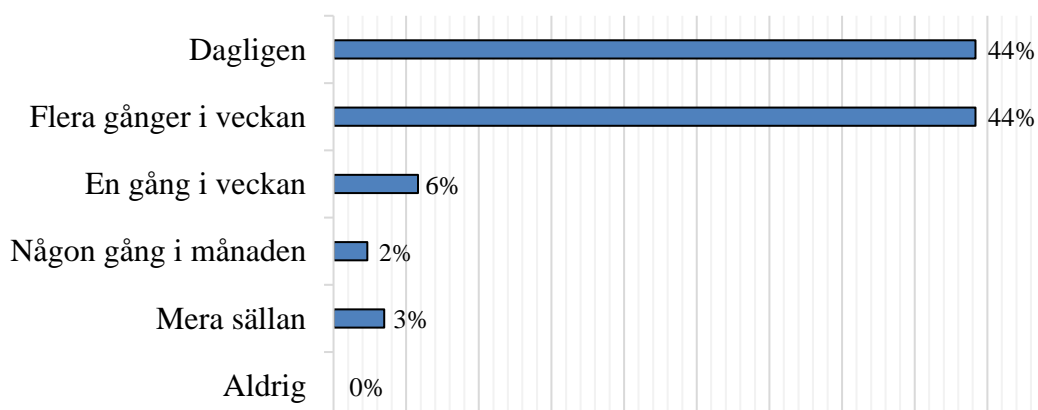
Könsfördelning på enkätrespondenter



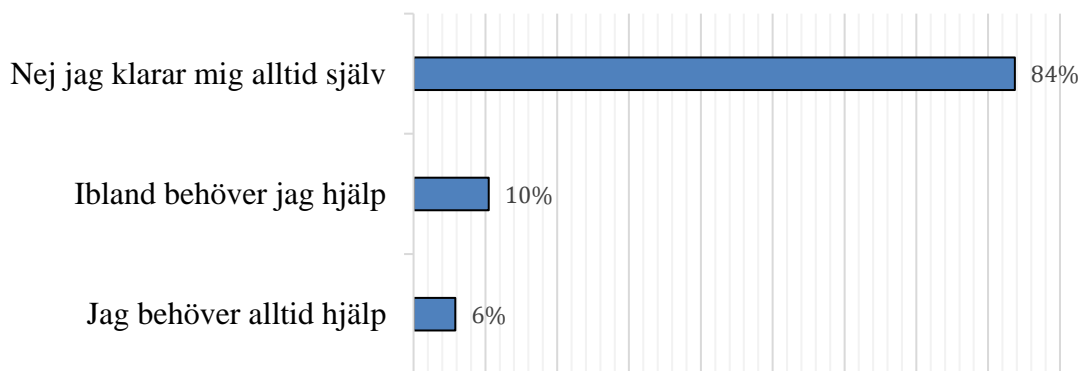
Åldersfördelning på enkätrespondenter



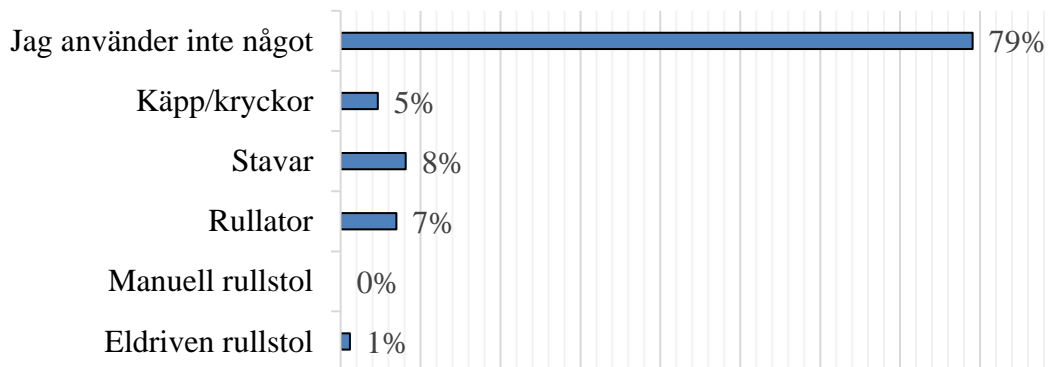
Hur ofta lämnar Du Ditt hem?



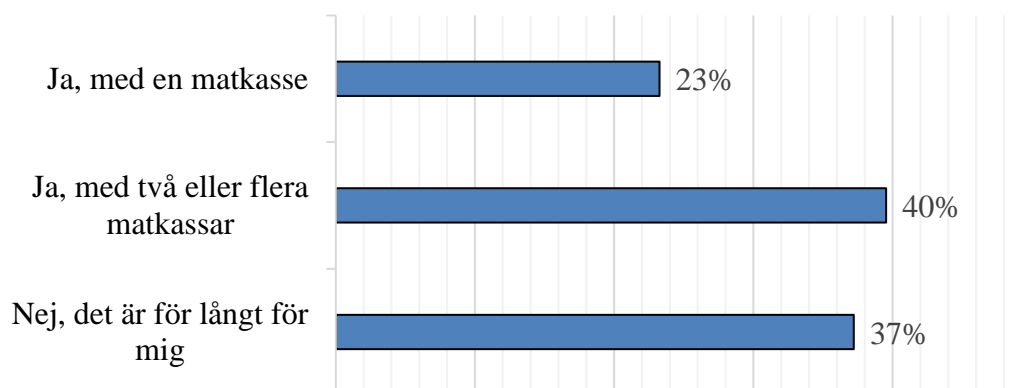
### Behöver Du hjälp av någon när Du reser eller vistas utomhus?



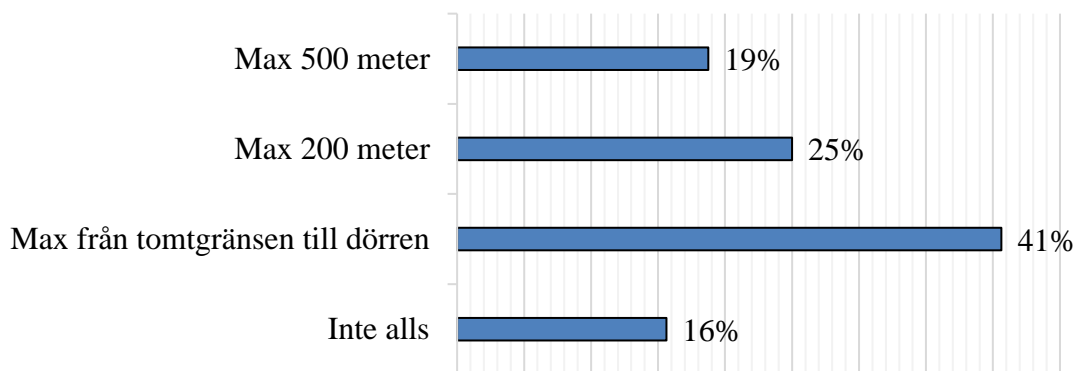
### Använder Du gånghjälpmedel eller rullstol då Du vistas ute?



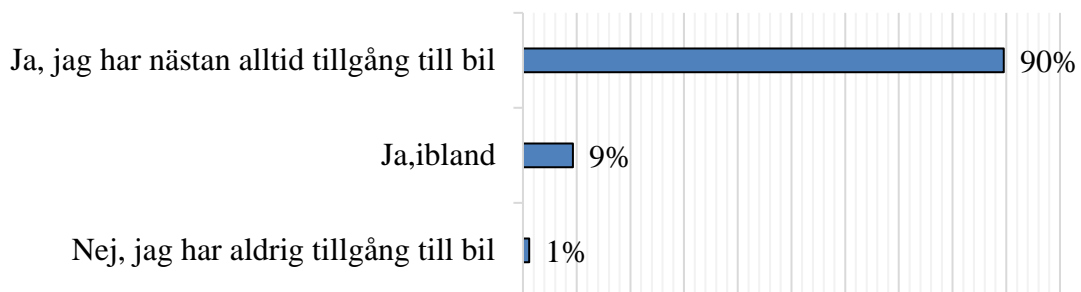
### Klarar Du att gå 1000 meter med matkassar?



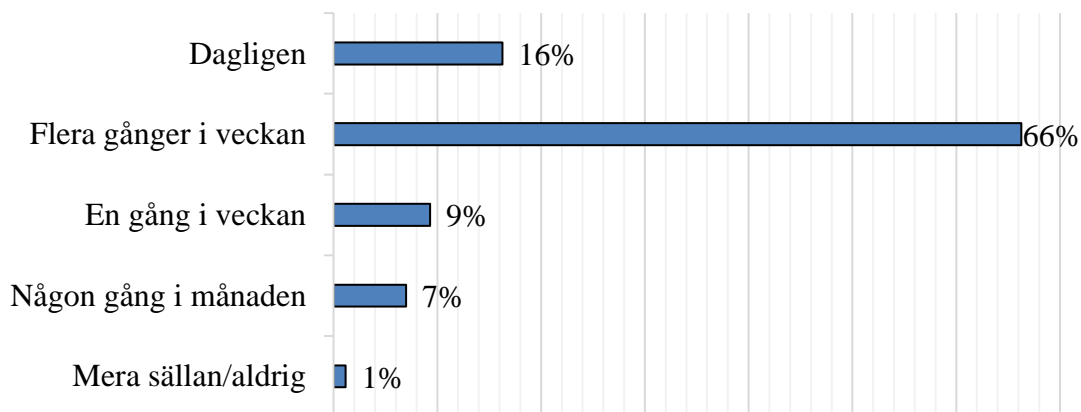
Om nej, hur långt uppskattar Du att Du klarar gå med en matkasse?



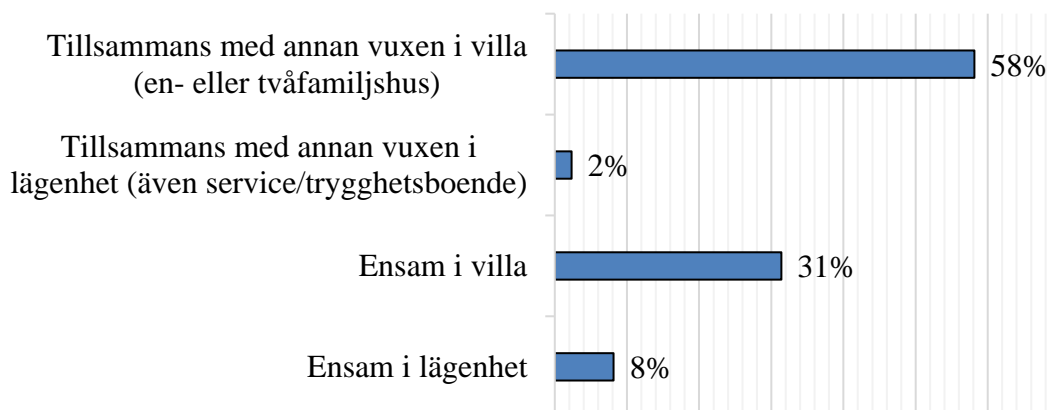
Har Du tillgång till privat bil som tillhör Dig, anhöriga eller vänner?



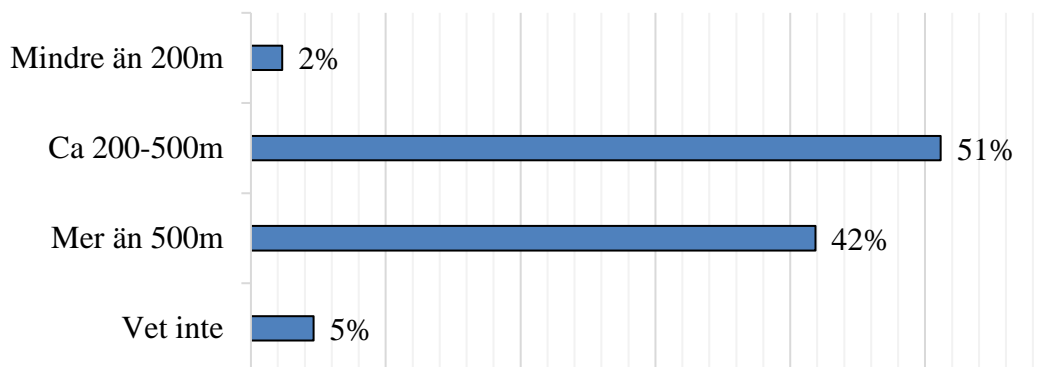
Hur ofta reser Du med privat bil?



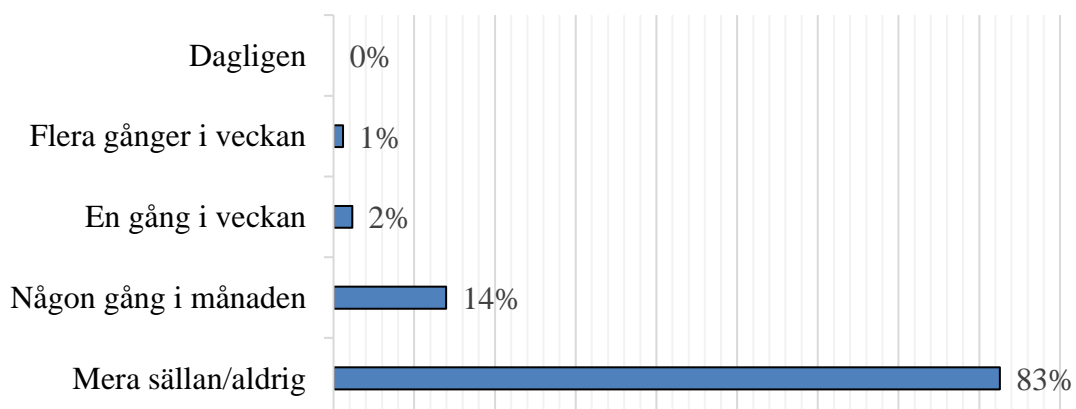
### Hur bor Du?



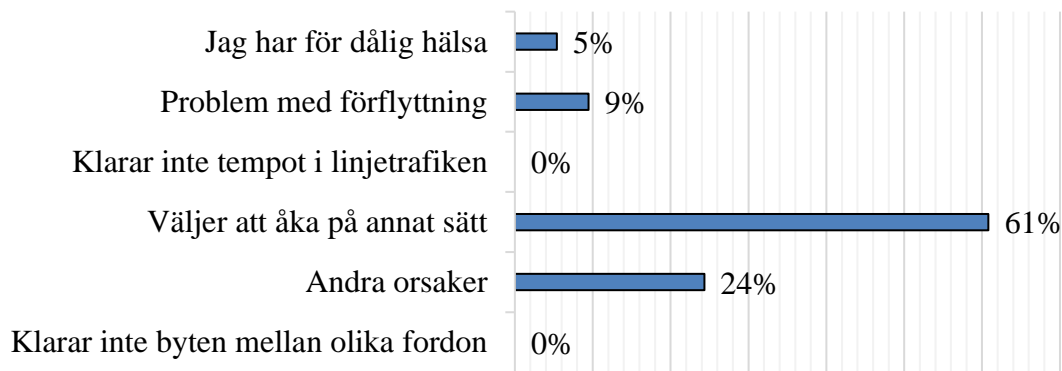
### Hur långt har Du till närmsta hållplats för vanlig stor buss?



### Hur ofta åker Du kollektivtrafik med vanlig stor buss?



Om Du svarat "Mera sällan/aldrig" ovan, varför reser Du inte med de stora bussarna?



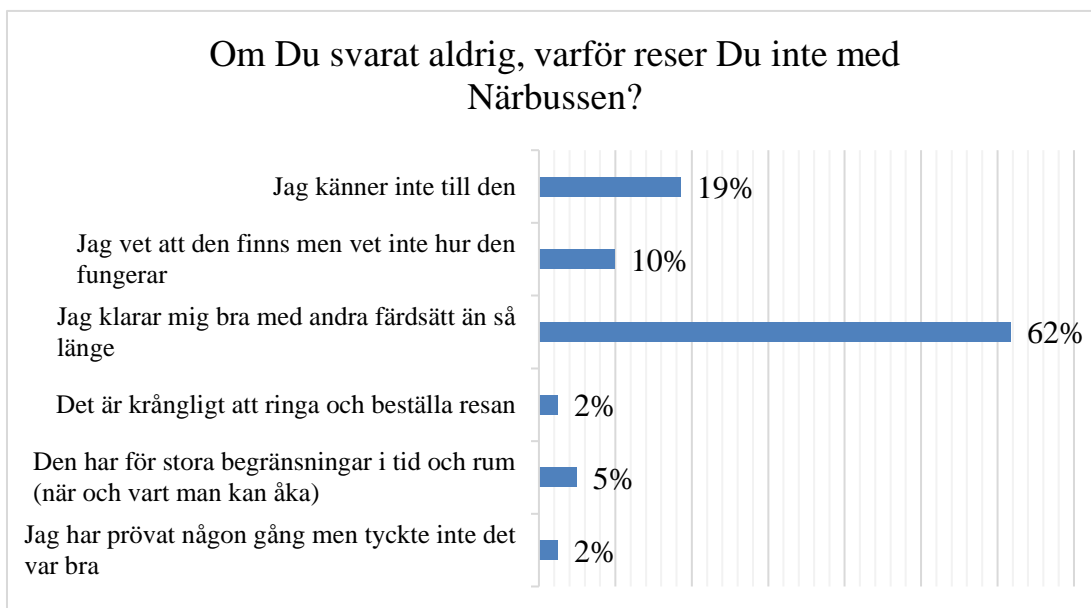
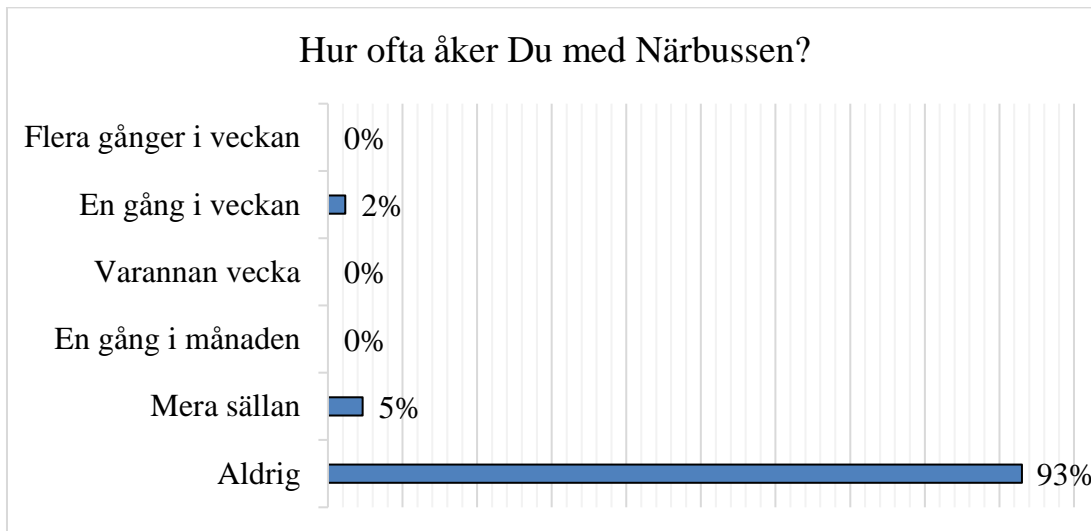
Kommentarer som återkommer i samband med svaret ”andra orsaker” till den här frågan är bland annat:

- För långt till närmsta busshållplats.
- Väljer att köra bil istället.
- Dåliga turtider, för glest mellan bussarna.
- Svårt att ta sig hem igen på kvällen.

Kommentarer som uppkommer enstaka gånger i samband med svaret ”andra orsaker till den här frågan är bland annat:

- Seniorskortet gäller endast för Tjörn, vill åka vidare till Stenungsund.
- Åker färdtjänst.
- För backigt på vägen till busshållplatsen.





Kommentarer som återkommer i samband med svaret där respondenten lagt till egen motivering till den här frågan är bland annat:

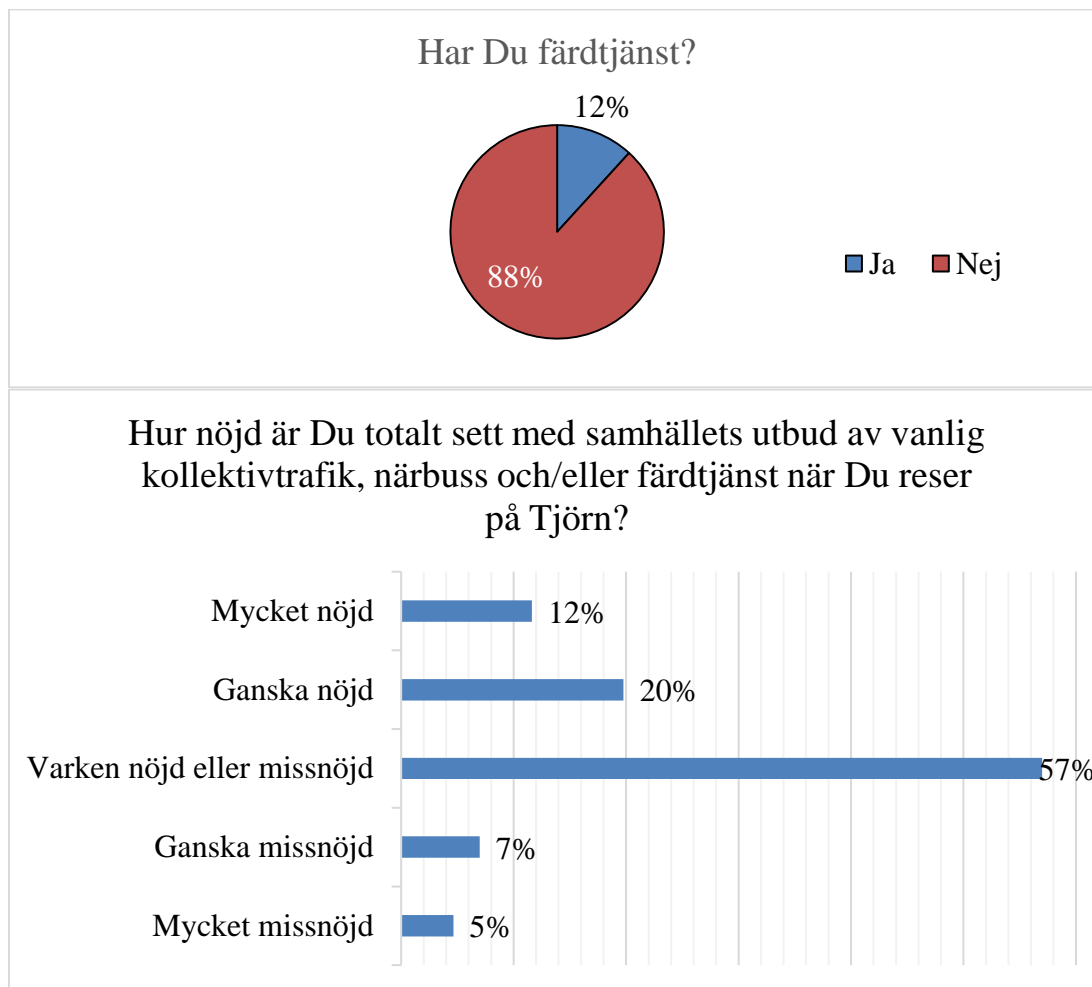
- För dålig information om Närbussen.
- Kör hellre egen bil.

Kommentarer som uppkommer enstaka gånger i samband med svaret där respondenten lagt till egen motivering är bland annat:

- Släkting handlar.
- För kallt att stå och vänta på bussen.
- Kan inte gå riktigt.

Till frågan ” Hur skulle Du vilja att den här typen av anpassad kollektivtrafik skulle fungera för att passa dig allra bäst? Finns det något Du saknar?” har följande kommentarer angetts:

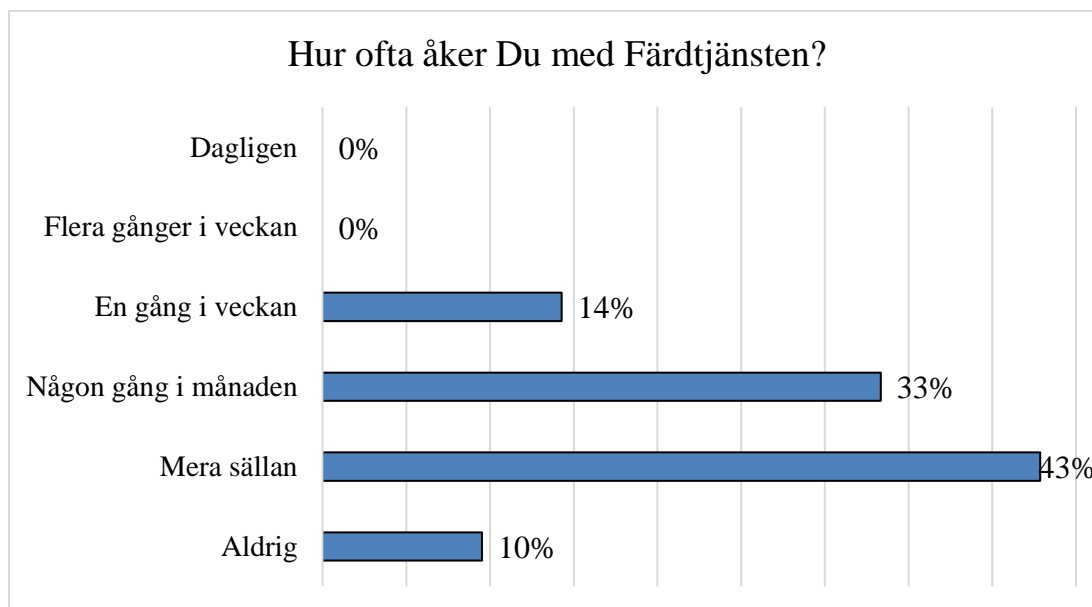
- Att bussen någon gång passerar Toröd Klövedal.
- Känner för dåligt till tider och platser. t.ex. Klövedal.
- Lätt att komma åt, på tider som passar mig.
- Mer info från Västtrafik.
- Information om hur man kan åka om man skall ha kort eller hur det går till.
- Vet inte hur denna kollektivtrafik fungerar. Har fått för dålig information.
- Vet ej. Har aldrig behövt fundera över det. Bilen är flexibel och passar bättre för att komma till de olika butikerna.
- Saknas inget. Använder bilen och det går bra. Har inte åkt kollektivtrafik på 50 år.
- Är inte i denna situation ännu. Egen bil fungerar alltid bäst.
- Jag tycker att detta med Närbuss är bra men än så länge åker jag mycket bil då min sambo har bil. Men jag åker ibland kollektivtrafik - där skulle jag gärna vilja ha fler bussar mellan ca 10.00 -13.45 en buss till vore bra.
- Vet inte, har aldrig varit aktuellt att tänka på den, eftersom jag fortfarande är en synnerligen aktiv bilförare. Antar att det vore bra i framtiden om man visste att man kan bo kvar utan att köra bil. Då vill man bli hämtad och lämnad vid tomtgränsen.
- Har ännu ej haft behov av Närbussen. Bor 300 m från affär samt nära till apotek m.m.
- Åka till Stenungsund är önskemålet. Det är lite mera än bara Tjörn.



Kommentarer till förslag på förbättring som angetts i anslutning till frågan ovan:

- Seniorkort bör gälla till Stenungsund.
- P.g.a. att de flesta inköp görs i Stenungsund och seniorkortet bara gäller på Tjörn blir det inga bussresor. Det bästa vore om kortet skulle gälla i hela STO-området.
- Seniorkortet skulle inkludera Stenungsund. Dålig bussförbindelse från Myggenäs C. enbart Orust Expressbuss.
- Skulle önska att resan till Stenungsund ingick i Tjörns resor t.ex. för seniorkort
- Skulle gärna vilja att seniorkort gäller ända till Stenungsund.
- Tycker att Närbussen skulle gå till Stenungsund en gång i månaden med tillägg att komma från Myggenäs Korsväg.
- Fler direktbussar till Göteborg.
- Dåliga förbindelser med Göteborg speciellt kvällstid och helger.
- Att man kan åka buss tur och retur Göteborg då man vill gå på teater, opera etc. Bussarna behöver gå senare på kvällen (det går bra till Stenungsund) men sen kommer man inte ut till Tjörn (Skärhamn).
- Att man kan resa från Tjörn till Göteborg utan att behöva betala.

- Tidigare när jag åkte buss in till stan var jag mycket nöjd med direktbussarna till Göteborg. Att åka de andra bussarna över Stenungsund och stå och vänta i blåsten är inte roligt.
- Höga kostnader, Västtrafik! Enkelbiljett Skärhamn-Göteborg 126kr/person. Pensionär samma resa 97 kr/pers. Man kan lika väl använda bilen.
- Tjörn Express på helger.
- Tätare turer.
- Bor där det ej går buss - 3 km till närmsta hållplats Orust Buss. Skulle behöva lägenhet nära ett centrum.
- Det är för dåligt i Klövedal och vissa andra områden med byten och väntetider.
- Hållplats närmare bättre tidtabell.
- Skulle jag t.ex. åka buss till Skärhamn är jag nästan tvungen att övernatta där innan jag kan ta mig hem.
- Ordinarie busslinje förbi Valsäng område 2 o 3 och Kärrslätt. Här bor ett 100-tal hushåll, minst, året runt boende men ingen busslinje.
- Hållplats i närheten av min bostad. Idag är det för långt och backigt till hållplatsen närmast min bostad + att det inte går någon buss på sommarlovet.
- Busskur på varje hållplats.
- Bor i Myggenäs. Tjörns Kommuns satsning på alla myndigheter, kultur och annat sker i Skärhamn. Vi tvingas använda Stenungsund och dit åker man ej som pensionär gratis.



## Bilaga 4

### Vi studerar de äldres möjlighet att leva självständiga och aktiva liv. Vill du hjälpa oss?

Tillsammans med studenter vid Chalmers, genomför Tjörns Kommun nu en studie som riktar sig till seniorer, 75 år och äldre, boende på Tjörn, för att bättre kunna förstå resandet inom kommunen och hur det fungerar. Vilka resmöjligheter som finns och hur nöjda ni är med dessa. Vad är mindre bra, vad är bra och vad kan vi förbättra?

Detta är en frivillig och anonym enkätundersökning. Svaren kommer senare att sammanställas i tabeller och diagram, givetvis utan möjlighet att identifiera enskild person. Så vi vill gärna att du fyller i formuläret och skickar tillbaka i bifogat kuvert inom fjorton dagar. Portot är redan betalt!

Enkäten består av totalt 31 frågor, men alla dessa frågor kommer dock inte att beröra alla, så läs noga igenom kryssfrågorna och följ de beskrivna anvisningarna.

Om du hjälper oss med att fylla i denna enkät, vill vi redan nu tacka för att du hjälper oss med denna studie! Ditt svar är ytterst viktigt för att vi skall kunna få kunskap om hur de äldre på Tjörn uppfattar sitt resande.

Tycker du det är svårt att fylla i enkäten, får du givetvis ta hjälp av en anhörig eller bekant.

Om du har frågor om enkäten får du mer än gärna kontakta oss via telefon vardagar 09:00 - 16:30.

Med vänliga hälsningar

Helena Stahre

Victor Johansson & Oscar Jonasson

Tjörns Kommun

Chalmers

Tel. 0304-60 13 40

Tel. 072-555 03 37 / 076-765 55 44

## FRÅGOR OM DIG OCH DITT RESANDE

1

**Ålder:** \_\_\_\_\_ år

2 **Kön:** <sub>1</sub> Man <sub>2</sub> Kvinna

---

3

**Hur ofta lämnar Du Ditt hem?**

- <sub>1</sub> Dagligen
- <sub>2</sub> Flera gånger i veckan
- <sub>3</sub> En gång i veckan
- <sub>4</sub> Någon gång i månaden
- <sub>5</sub> Mera sällan
- <sub>6</sub> Aldrig

**Om Du svarat "Aldrig" kan Du hoppa över resten av frågorna**

---

**Behöver Du hjälp av någon när Du reser eller vistas utomhus?**

4

- <sub>1</sub> Nej, jag klarar mig alltid själv
  - <sub>2</sub> Ibland behöver jag hjälp
  - <sub>3</sub> Jag behöver alltid hjälp
- 

5

**Använder Du gånghjälpmedel eller rullstol då Du vistas ute?**

(Ange det som Du använder oftast)

<sub>1</sub> Jag använder inte något

<sub>2</sub> Käpp/kryckor

<sub>3</sub> Stavar

<sub>4</sub> Rullator

<sub>5</sub> Manuell rullstol

<sub>6</sub> Eldriven rullstol

<sub>7</sub> Annat, ange vad \_\_\_\_\_

**Glöm inte frågorna på baksidan!**

---

6 **a) Klarar Du att gå 1000 meter med matkassar?**

<sub>1</sub> Ja, med en matkasse

<sub>2</sub> Ja, med två eller flera matkassar

<sub>3</sub> Nej, det är för långt för mig

**b) Om nej, hur långt uppskattar Du att Du klarar gå med en matkasse?**

<sub>1</sub> Max 500 meter

<sub>2</sub> Max 200 meter

<sub>3</sub> Max från tomtgränsen till dörren

---

4 Inte alls

---

7 **Har Du tillgång till privat bil som tillhör Dig, anhöriga eller vänner?**

1 Ja, jag har nästan alltid tillgång till bil

2 Ja, ibland

3 Nej, jag har aldrig tillgång till bil

---

8 **Hur ofta reser Du med privat bil?**

1 Dagligen

2 Flera gånger i veckan

3 En gång i veckan

4 Någon gång i månaden

5 Mera sällan/aldrig

---

9 **Hur bor Du?**

1 Tillsammans med annan vuxen i villa (en- eller tvåfamiljshus)

2 Tillsammans med annan vuxen i lägenhet (även service/trygghetsboende)

3 Ensam i villa



---

<sub>4</sub> Ensam i lägenhet

<sub>5</sub> Annat: .....

---

10 **Hur långt har Du till närmsta hållplats för vanlig stor buss?**

<sub>1</sub> Mindre än 200 m

<sub>2</sub> Ca 200 – 500 m

<sub>3</sub> Mer än 500 m

<sub>4</sub> Vet inte

---

11 **Hur ofta åker Du kollektivtrafik med vanlig stor buss?**

<sub>1</sub> Dagligen

<sub>2</sub> Flera gånger i veckan

<sub>3</sub> En gång i veckan

<sub>4</sub> Någon gång i månaden

<sub>5</sub> Mera sällan/aldrig

---

12 **Om Du svarat "Mera sällan/aldrig" ovan, varför reser Du inte med de stora bussarna?**

---

- 
- 1 Jag har för dålig hälsa
  - 2 Problem med förflyttning, klarar inte gångavstånden
  - 3 Klarar inte tempot i linjetrafiken
  - 3 Klarar inte byten mellan olika fordon
  - 4 Väljer att åka på annat sätt
  - 5 Andra orsaker, förklara gärna här.....

.....

---

13 **Hur ofta åker Du med Närbussen?**

- 1 Flera gånger i veckan
- 2 En gång i veckan
- 3 Varannan vecka
- 4 En gång i månaden
- 5 Mera sällan
- 6 Aldrig



---

14 **Om Du svarat Aldrig, Varför reser Du inte med Närbussen?**

- <sub>1</sub> Jag känner inte till den
- <sub>2</sub> Jag vet att den finns men vet inte hur den fungerar
- <sub>3</sub> Jag klarar mig bra med andra färdssätt än så länge
- <sub>4</sub> Det är krångligt att ringa och beställa resan
- <sub>5</sub> Den har för stora begränsningar i tid och rum (när och vart man kan åka)
- <sub>6</sub> Jag har provat någon gång men tyckte inte det var bra.

Förklara i så fall vad som var problemet  
.....  
.....

**(Om Du aldrig har rest med Närbussen, gå vidare till fråga 23)**

---

15 **Vad har Närbussen betytt för Dig?** (Kryssa gärna flera al

- <sub>1</sub> Inget
- <sub>2</sub> Ökad rörlighet och ett mera aktivt liv

16

---

- ₃ Mår bättre
- ₅ Lättare att handla själv
- ₆ Möjlighet att komma ut och äta
- ₇ Lättare nå vårdcentral
- ₈ Social nytta, t ex nya vänner
- ₉ Annat, var god ange

.....

**Om Närbussen inte funnits, hur hade Du gjort den resan istället?**

- ₁ Med bil
- ₂ Med färdtjänst
- ₃ Med vanlig stor buss
- ₄ Med cykel
- ₅ Promenad
- ₆ Hade stannat hemma

---



---

## VILKA ÄR DINA ÅSIKTER OM NÄRBUSSEN

17 Hur tycker Du *totalt sett* det är att resa med Närbussen?

\_\_\_\_\_

Dåligt \_\_\_\_\_ Bra  Vet inte

**1** 2 3 4 **5** 6 7 8 9 **10**

18 Vad tycker Du om *fordonen* som används i Närbussen?

Dåligt \_\_\_\_\_ Bra  Vet inte

**1** 2 3 4 **5** 6 7 8 9 **10**

19 Vad tycker Du om *förarnas bemötande* i Närbussen?

Dåligt \_\_\_\_\_ Bra  Vet inte

**1** 2 3 4 **5** 6 7 8 9 **10**

20 Hur tycker Du att *kontakten med andra resenärer* är i Närbussen?

\_\_\_\_\_

Dåligt \_\_\_\_\_ Bra  Vet inte

**1** 2 3 4 **5** 6 7 8 9 **10**

21 Vad tycker Du om att *bara kunna åka en gång i veckan med* Närbussen?

\_\_\_\_\_

Dåligt \_\_\_\_\_ Bra  Vet inte

**1**   2   3   4   **5**   6   7   8   9   **10**

22 **Vad tycker Du om att behöva beställa redan dagen före?**

Dåligt \_\_\_\_\_ Bra    Vet inte

**1**   2   3   4   **5**   6   7   8   9   **10**

23

**Hur skulle Du vilja att den här typen av anpassad kollektivtrafik**

**skulle fungera för att passa dig allra bäst? Finns det något Du saknar?**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

24 **Har Du färdtjänst?**

<sub>1</sub> Ja

<sub>2</sub> Nej ---> Om svarat är nej, gå direkt till **fråga 31**

---

25 **Hur ofta åker Du med Färdtjänsten?**

<sub>1</sub> Dagligen

<sub>2</sub> Flera gånger i veckan

<sub>3</sub> En gång i veckan

<sub>4</sub> Någon gång i månaden

<sub>5</sub> Mera sällan

<sub>6</sub> Aldrig. Förklara gärna varför i så fall .....

.....

---

**VILKA ÄR DINA ÅSIKTER OM FÄRDTJÄNSTEN**

26

Dåligt

Bra  Vet inte

**1** 2 3 4 **5** 6 7 8 9 **10**

27 **Vad tycker Du om *fordonen* som används i Färdtjänsten?**

Dåligt

Bra  Vet inte

**1** 2 3 4 **5** 6 7 8 9 **10**

28 **Vad tycker Du om *förarnas bemötande* i Färdtjänsten?**

Dåligt \_\_\_\_\_ Bra  Vet inte

**1**    2    3    4    **5**    6    7    8    9    **10**

29 **Vad tycker Du om *restiderna* (dörr till dörr) i Färdtjänsten?**

Dåligt \_\_\_\_\_ Bra  Vet inte

**1**    2    3    4    **5**    6    7    8    9    **10**

30 **Hur tycker Du att *kontakten med andra resenärer* är i Färdtjänsten?**

\_\_\_\_\_

Dåligt \_\_\_\_\_ Bra  Vet inte

**1**    2    3    4    **5**    6    7    8    9    **10**

---

31 **Hur nöjd är Du totalt sett med (samhällets utbud av) vanlig kollektivtrafik, närbuss och/eller färdtjänst när Du reser på Tjörn? (Tänk bort resor med privatbil)**

Mycket nöjd



- 2 Ganska nöjd
- 3 Varken nöjd eller missnöjd
- 4 Ganska missnöjd
- 5 Mycket missnöjd

**Om Du inte är nöjd, vad skulle Du vilja förbättra?**

**Beskriv gärna hur:**

.....

.....

.....

.....

***Tack för din medverkan!***

**När Du svarat på frågorna lägger Du frågeformuläret i det**

**frankerade kuvertet och postar det. Frimärke behövs inte.**