

§ 61 Målbild tåg 2028 inklusive storregional busstrafik

Diarienummer: 2020/SKF0111

Beslut

Direktionen beslutar att översända föreslaget yttrande som eget yttrande i ärendet efter att presidiet godkänt komplettering så att målbilden går i linje med Hallands målbild gällande Viskadalsbanan

Sammanfattning

Kollektivtrafiknämnden har i sin årliga remiss till de delregionala kollektivtrafikråden inkluderat tre remisser:

- Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021–2025
- Målbild tåg 2028 (denna remiss)
- Utvärdering av samverkansformer för kollektivtrafiken i Västra Götaland

Målbild tåg 2028 inklusive storregional busstrafik

Västra Götalandsregionen, genom Kollektivtrafiknämnden, utreder utvecklingen av tågtrafiken och storregional busstrafik med fokus på delmål 2028 inom Målbild Tåg 2035. Utredningen syftar till att konkretisera utvecklingsstegen för tågtrafiken för att nå uppsatta resandemål om att tredubbla tågresandet till 2035 och att öka attraktiviteten i det storregionala kollektivtrafiksystemet.

Resultatet av utredningen är således fortfarande en *målbild* och inte en plan. Genomförandet är beroende av årliga budgetförutsättningar och avvägningar gentemot andra angelägna åtgärder för att nå målen i det övergripande trafikförsörjningsprogrammet. I utredningen pekas ofinansierade infrastrukturåtgärder ut där ett samarbete mellan Trafikverket, regionen och kommunerna kommer krävas för att verkställa målen.

Christofer Bergenblock (C) Varberg påtalar att Halland har en målbild att restiden mellan Varberg och Borås ska understiga 60 min. Detta kräver åtgärder under de närmaste åren och bör därför finnas med i yttrandet.

Expedieras till

Västra Götalandsregionen

Medlemskommunerna

Justerare		Utdragsbestyrkande
-----------	--	--------------------

Karin Björklind, Regionutvecklare
Karin.bjorklind@borasregionen.se
Telefon: 0766-08 41 12

Målbild tåg 2028 inklusive storregional busstrafik

Sammanfattning av ärendet

Kollektivtrafiknämnden har i sin årliga remiss till de delregionala kollektivtrafikeråden inkluderat tre remisser:

- Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021–2025
- **Målbild tåg 2028 (denna remiss)**
- Utvärdering av samverkansformer för kollektivtrafiken i Västra Götaland

Målbild Tåg 2028 inklusive storregional busstrafik

Västra Götalandsregionen, genom Kollektivtrafiknämnden, utreder utvecklingen av tågtrafiken och storregional busstrafik med fokus på delmål 2028 inom Målbild Tåg 2035. Utredningen syftar till att konkretisera utvecklingsstegen för tågtrafiken för att nå uppsatta resandemål om att tredubbla tågresandet till 2035 och att öka attraktiviteten i det storregionala kollektivtrafiksystemet.

Resultatet av utredningen är således fortfarande en *målbild* och inte en plan.

Genomförandet är beroende av årliga budgetförutsättningar och avvägningar gentemot andra angelägna åtgärder för att nå målen i det övergripande trafikförsörjningsprogrammet. I utredningen pekas ofinansierade infrastrukturåtgärder ut där ett samarbete mellan Trafikverket, regionen och kommunerna kommer krävas för att verkställa målen där år 2028 i flera fall är kort om tid för verkställande. Västra Götalandsregionen önskar svar på fyra frågor

Det delregionala kollektivtrafikerådets synpunkter i korthet

- Det är positivt att Västra Götalandsregionen vill pröva nya sätt att utveckla tågtrafiken. Vi ställer oss bakom förslaget att utveckla tågtrafiken inom Västra Götaland (VGR) med bland annat takttrafik.
- För att säkra en optimal samordning av kollektivtrafiken är det av stor vikt att samtliga aktörer (kommuner, VGR, Västtrafik, Trafikverket, Boråsregionen och övriga aktörer) samverkar inom den strategiska samhällsplaneringen.
- En snabb utbyggnad av ny stambana mellan Göteborg och Jönköping med stationer i bland annat Borås och Ulricehamn är den enskilt viktigaste insatsen för att öka det storregionala resandet. Stationen vid Landvetter flygplats behöver utvecklas till en kollektivtrafiknod för att öka det hållbara resandet inom hela regionen och över nationsgränser.
- Hur målkonflikter mellan nationella mål om mer gods på bana och målet om taktfast regiontrafik ska hanteras behöver beskrivas och en analys görs hur de krav som framställs angående regiontrafiken på Västra Stambanan kan hanteras i relation till övrig trafik (godstrafik och fjärrtåg).
- Vi efterfrågar ett utvecklat resonemang kring finansieringen av införandet av takttrafik. På samma sätt önskas en tydligare koppling till nationell- och regional infrastrukturplan för att säkra finansieringen av övriga föreslagna åtgärder inom tidsperioden.

- Om knutpunkterna som skapas i och med taktidtabellen ställer ytterligare krav på uppställningsytor för fordon och därmed ökat behov av mark, måste kommunerna informeras om detta tidigt.
- Genomförande, huvudmannaskap, drift och underhållsfrågor är ofta invecklade kring järnvägsstationer. Trafikverket och fastighetsägaren i stationsområdet är viktiga parter att ha med i samtalen.

Fråga 1. Hur ser kollektivtrafikeråden på de avvägningar som föreslås för att uppnå regional nytta, med ökat resande och potential för överflyttning till ökad andel hållbart resande?

- Takttrafik är intressant för att öka resandet i regionen, men det ställer samtidigt krav på långsiktighet och uthållighet, även ekonomiskt. Detta gäller både finansiering och genomförande och att den ökade tågtrafiken till viss del innebär en minskning av busstrafiken (som inte redovisas).

Tågtrafik

Västra Stambanan

- Vi ser positivt på att regionen har höga ambitionsnivåer och delar bedömningen att åtgärder och fler spår på Västra Stambanan är nödvändiga för att målbilden ska vara möjlig att uppnå.
- Vi önskar ett tydliggörande av vilka åtgärder som avses på Västra Stambanan och anser att vikten av dessa behöver framgå tydligare. Risken är stor att konflikter på banan ökar om inte kraftfulla investeringar i kapacitetsförbättringar görs.

Älvsborgsbanan

- Herrljunga är en viktig bytespunkt för resande mot Stockholm. Det behövs ett klargörande kring vad som avses med "attraktiva bytestider" samt hur bytestider för resande från Älvsborgsbanan och söderut prioriteras. För resande utmed Älvsborgsbanan söderut är trafikeringen till Varberg lika viktig och kopplingen där till Västkustbanan.
- Boråsregionen anser att kommande beslut inte ska omöjliggöra hållplatser i Mollaryd och Torpåkra. I beaktan behöver även avsaknaden av allmän linjelagd kollektivtrafik inom kommunen ingå. Ett alternativt sätt att resa hållbart till stationen behöver tas fram och erbjudas resenärer, t ex öppen anropsstyrd trafik för anslutningsresor.

Tågtrafik Göteborg – Borås

- I Målbild tåg 2028 beskrivs sträckan Göteborg – Borås enbart med busslinje 100. Den tågtrafik som finns i stråket behandlas inte alls. För tåg på sträckan hänvisas till arbetet med en ny stambana. Ett nödvändigt komplement är de föreslagna åtgärderna inom ÅVS kust- till kustbanan. Dessa åtgärder behövs både för den regionala samhällsutvecklingen och för att nå målen om ett ökat antal resenärer med tåg.

Tågtrafik Borås-Värnamo

- Ökade antal turer på kust- till kustbanan mellan Borås och Värnamo samt öppnandet av tågstation i Hillared, Långhem, Grimsås är en förutsättning för att det kollektiva resandet ska öka. Busstrafiken inom Svenljunga kommun är dock fortsatt viktig och kan inte reduceras. Då busstrafiken mellan Limmared och Borås ersätts av tåg är det viktigt att kollektivtrafiken till orterna Aplared och Målsryd inte försvinner.
- Öppnandet av tågstationen i Grimsås behöver ske snarast efter att stationer mellan Borås och Långhem färdigställts och ett större utbud av turer är genomförda.
- Borås och Tranemo kommun vill trycka på vikten av samarbete och dialog med Region Jönköpings län.

Tågtrafik Borås – Varberg

- Varbergs kommun delar uppfattningen om ett mål för restiden Varberg-Borås på 60 minuter och att staten behöver ta sitt ansvar att sköta banans drift, underhåll och reinvesteringar.

Storregional busstrafik

Ulricehamnstråket

- Målbilden är väl avvägd och föreslagna åtgärder är rimliga och kan förväntas ge god nytta. Men satsningar för busstrafiken i Ulricehamnsstråket är inte i stället för tåg utan i väntan på att järnvägsnätet byggs ut.
- Den översyn av hållplatser som föreslås i stråket är positiv men den behöver ske i samråd med kommunen och Trafikverket. Samtidigt som hållplatser eventuellt plockas bort behöver infrastrukturförbättringar ske vid de kvarvarande i form av bättre pendelparkeringar och trafiksäkra hållplatser och gångvägar.

Buss Göteborg - Kinna

- I utredningen framgår att linje 300 behöver anpassas till tåg mot Varberg i Kinna. Behovet av bytesmöjligheter till Borås är minst lika stort, vilket behöver förtydligas.
- Behovet är stort av en förbifart mellan väg 41 och 156 i Skene. En linjesträckning för linje från Kinna via väg 41 och en förbifart i Skene skulle innebära en tidsbesparing och en säkrare restid mellan Kinna och Göteborg.

Buss Göteborg-Bollebygd- Borås

- Utbudet av kollektivtrafik i stråket bör ses över och samordnas för att öka resenärernas kundnöjdhet, vårt förslag är att en av 100-busslinjerna gör uppehåll på fler platser framförallt under dagtid på vardagar samt generellt under kvällar och helger.

Fråga 2. För att VGR ska satsa på utökad tågtrafik krävs att resandet ökar. För att nå målen behöver också bebyggelseplaneringen utvecklas så att fler lätt kan välja tåget, genom att bo nära eller enkelt och snabbt kan ta sig till en station.

- Förslaget stämmer väl överens med kommunernas strategiska översiktsplanering.
- Majoriteten av nya bostäder som byggts och kommer att byggas under de närmsta åren ligger inom attraktivt avstånd till stråktrafiken.

Fråga 3. Hur ser kommunalförbunden på potentialen att stärka utvecklingen för tågresandet ytterligare genom den kommunala planeringen?

- För att få stärkt resande i mindre täta geografier krävs en annan sorts planering anpassad till den mindre ortens förutsättning vad gäller bebyggelse, infrastruktur, ekonomi, kollektivtrafik m.m. Här behövs mer forskning, kunskap och utvecklingsarbete, intresset är stort från tjänstemän i medlemskommunerna att ingå i ett sådant utvecklingsarbete.

Ärendebeskrivning

Enligt samverkansformerna mellan kommunerna och Västra Götalandsregionen ska kollektivtrafikens strategiska frågor hanteras i de delregionala kollektivtrafikeråden och därför skickas utredningen nu ut på remiss. Samverkansformerna fastställer också att det är kollektivtrafikeråden som är remissinstanser och inte de enskilda kommunerna. Det är därför viktigt att kollektivtrafikeråden i remissvaret beskriver sin syn på förslagen inom remitterad utredning.

Enligt önskemål som framkommit vid tidigare årliga avstämningar av trafikförsörjningsprogrammet skickas kollektivtrafiknämndens remisser samlat till DKR. Årets remiss innehåller:

- Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021–2025
- **Målbild tåg 2028 (denna remiss)**
- Utvärdering av samverkansformer för kollektivtrafiken i Västra Götaland

Målbild Tåg 2028 inklusive storregional busstrafik

Västra Götalandsregionen, genom Kollektivtrafiknämnden, utreder utvecklingen av tågtrafiken och storregional busstrafik med fokus på delmål 2028 inom Målbild Tåg 2035. Utredningen syftar till att konkretisera utvecklingsstegen för tågtrafiken för att nå uppsatta resandemål om att tredubbla tågresandet till 2035 och att öka attraktiviteten i det storregionala kollektivtrafiksystemet.

Resultatet av utredningen är således fortfarande en *målbild* och inte en plan.

Genomförandet är beroende av årliga budgetförutsättningar och avvägningar gentemot andra angelägna åtgärder för att nå målen i det övergripande trafikförsörjningsprogrammet. I utredningen pekas ofinansierade infrastrukturåtgärder ut där ett samarbete mellan Trafikverket, regionen och kommuner kommer krävas för att verkställa målen där år 2028 i flera fall är kort om tid för verkställande.

Utredningen har fokus på genomförbarhet och utgångspunkten är dagens infrastruktur, redan beslutade åtgärder och mindre åtgärder som understiger 100 miljoner kronor. Tidsperspektivet (till år 2028) medger inte några större infrastructuresatsningar som inte redan idag är beslutade. Infrastruktur inom järnvägen bekostas av staten och finansieras via nationell transportinfrastrukturplan.

Västra Götalandsregionen bekostar tågtrafiken och genom att samarbeta med Trafikverket, kommuner och kommunalförbund kan en gemensam bild skapas över de kommande åren. Årligen beslutar Trafikverket om mindre trimningsåtgärder (kostnad under 100 miljoner kronor) som kan bidra till en viktig utveckling av tågtrafiken i väntan på större infrastrukturprojekt. För att maximera nyttan är det viktigt att utvecklingsplanerna samplaneras så att infrastrukturen byggs ut där tågtrafiken är tänkt att utökas och att bostäder lokaliseras kollektivtrafiknära för att öka det hållbara resandet.

I huvudrapporten beskrivs ett huvudalternativ till år 2028 där det bästa alternativet presenteras för varje stråk sett till antal resande, ekonomi och genomförbarhet.

Frågor till de delregionala kollektivtrafikeråden

”Målsättningen i Målbild Tåg 2035 med att tredubbla resandet från 2006 innebär en kraftig utökning av tågtrafiken. För att denna ska få plats på spåren krävs också mer infrastruktur. Ledtiderna från planeringen till beslut och byggande av ny infrastruktur i allmänhet och järnväg i synnerhet är så lång

att flera projekt inte hinner bli färdiga i den takt som vi önskar. Det innebär att prioriteringar och avvägningar behöver göras för att nå hög regional måluppfyllelse utifrån givna förutsättningar där kollektivtrafikrådets medverkan har stor betydelse.”

Fråga 1. Hur ser kollektivtrafikråden på de avvägningar som föreslås för att uppnå regional nytta, med ökat resande och potential för överflyttning till ökad andel hållbart resande?

Fråga 2. För att VGR ska satsa på utökad tågtrafik krävs att resandet ökar. För att nå målen behöver också bebyggelseplaneringen utvecklas så att fler lätt kan välja tåget, genom att bo nära eller enkelt och snabbt kan ta sig till en station.

Fråga 3. Hur bedömer kollektivtrafikråden att utredningens förslag ligger i linje med samhällsutvecklingen i de olika stråken?

Fråga 4. Hur ser kommunalförbunden på potentialen att stärka utvecklingen för tågresandet ytterligare genom den kommunala planeringen.

Det delregionala kollektivtrafikrådets synpunkter

Det är positivt att Västra Götalandsregionen vill pröva nya sätt att utveckla tågtrafiken. Vi ställer oss bakom förslaget att utveckla tågtrafiken inom Västra Götaland (VGR) med bland annat takttrafik. Att underlätta byten för att resa inom VGR ökar förutsättningar för att fler ska vilja resa med kollektivtrafik.

För att säkra en optimal samordning av kollektivtrafiken är det av stor vikt att samtliga aktörer (kommuner, VGR, Västtrafik, Trafikverket, Boråsregionen och övriga aktörer) samverkar inom den strategiska samhällsplaneringen. Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för utveckling för kommunerna i Boråsregionen och för regionen i sin helhet.

En snabb utbyggnad av ny stambana mellan Göteborg och Jönköping med stationer i bland annat Borås och Ulricehamn är den enskilt viktigaste insatsen för att öka det storregionala resandet. Vid den kommande stationen vid Landvetter flygplats behöver en kollektivtrafiknod skapas med bra bytesmöjligheter, denna kommer då att öka det hållbara resandet inom hela regionen och över nationsgränser.

Det behöver förtydligas hur den taktfasta regiontrafiken kan upprätthållas när övrig kapacitetsefterfrågan på banor varierar över tid (fjärrtåg). Det kommer att finnas målkonflikter mellan nationella mål om mer gods på bana och målet om taktfast regiontrafik, hur detta ska hanteras måste beskrivas. Det saknas också en analys över hur de krav som framställs angående regiontrafiken på Västra Stambanan kan hanteras i relation till övrig trafik (godstrafik och fjärrtåg).

Vi efterfrågar ett utvecklat resonemang kring finansieringen av införandet av takttrafik. På samma sätt önskas en tydligare koppling till nationell- och regional infrastrukturplan för att säkra finansieringen av övriga föreslagna åtgärder inom tidsperioden. Investeringarna kommer inte att göras samtidigt utan de kommer att genomföras under en lång tidsperiod. Därför behöver förslaget kompletteras med beskrivning om i vilken ordning de olika investeringarna ska genomföras för att ge största genomslagskraft på resandet och minst störningar.

Vid knutpunkterna för busstrafiken är det redan idag trångt. Ställer knutpunkterna som skapas i och med takttidtabellen ytterligare krav på uppställningsytor för fordon? Behöver det sättas av mer mark för detta i kommunernas utvecklingsplaner? Berörda kommuner behöver informeras om detta tidigt.

Genomförande, huvudmannaskap, drift och underhållsfrågor är ofta invecklade kring järnvägsstationer. Trafikverket och fastighetsägaren i stationsområdet är viktiga parter att ha med i samtalen. Framöver behöver också stationsområdena ses över, framförallt utmed Viskadalsbanan, där utbudet av service för resenärerna i form av t ex väderskydd, cykelställ och sparsamt iordningsställda perronger inte motsvarar ett rimligt utbud med tanke på antalet resenärer.

Fråga 1. Hur ser kollektivtrafikeråden på de avvägningar som föreslås för att uppnå regional nytta, med ökat resande och potential för överflyttning till ökad andel hållbart resande?

Det nya tankesättet med takttrafik är intressant för att öka resandet i regionen, men det ställer samtidigt krav på långsiktighet och uthållighet, även ekonomiskt. Det är svårt att utläsa vilka effekter åtgärderna kommer att få på resandet i stort eftersom upplägget till viss del utgår från ett idealläge. Detta gäller både finansiering och genomförande och att den ökade tågtrafiken till viss del innebär en minskning av busstrafiken (som inte redovisas).

Tågtrafik

Västra Stambanan

Vi ser positivt på att regionen har höga ambitionsnivåer när det kommer till det framtida antalet resenärer i den storregionala kollektivtrafiken och delar bedömning att åtgärder och fler spår på Västra Stambanan är nödvändiga för att målbilden ska vara möjlig att uppnå.

Vi önskar ett tydliggörande av vilka åtgärder som avses på Västra Stambanan och anser att vikten av dessa måste framgå tydligare. Redan i dagsläget är det ofta konflikter på Västra Stambanan, särskilt sträckan Alingsås-Göteborg, och risken är stor att dessa ökar om inte kraftfulla investeringar i kapacitetsförbättringar görs.

Älvsborgsbanan

För samtliga medlemskommuner är Herrljunga en viktig bytespunkt för resande mot Stockholm. Det behövs ett klargörande kring vad som avses med "attraktiva bytestider" samt hur bytestider för resande från Älvsborgsbanan och söderut, mot Vårgårda, Alingsås och Göteborg, prioriteras. Dessa är viktiga pendlingsrelationer och attraktiva bytestider är avgörande för att resenärer ska betrakta tåg som ett rimligt alternativ.

För resande utmed Älvsborgsbanan är trafikeringen till Varberg lika viktig som behovet av genomgående tågtrafik till Herrljunga, detta för att i Varberg möjliggöra byten till region- och fjärrtåg på Väst kustbanan.

På Älvsborgsbanan mellan Herrljunga och Borås framgår att hållplatserna i Mollaryd och Torpåkra läggs ner i trafikeringsförslaget för 2028. Herrljunga kommuns utbyggnadsplaner visar på framtida bebyggelse i anslutning till dessa hållplatser och att dra in dom har negativ påverkan på kommunens utveckling.

Boråsregionen anser att kommande beslut inte ska omöjliggöra hållplatser i Mollaryd och Torpåkra. Inför beslut om att dra in hållplatserna behöver uppgifter om antalet resenärer följas noggrant och analyser göras över hur ett tågstopp påverkar robustheten i hela trafikförslaget. Dessutom behöver

hänsyn tas till aktuella utvecklingsplaner inom Herrljunga kommun, där området kring Molla lyfts som viktig för kommunens utveckling.

I beaktan behöver även avsaknaden av allmän linjelagd kollektivtrafik inom kommunen ingå. I och med att det i stort saknas busstrafik innebär det att resande till och från centrala Herrljunga endast kan göras med personbil, vilket i sin tur innebär ett ökat behov av stationsnära pendelparkeringar. Att anlägga pendelparkeringar nära stationen ligger inte i Herrljunga kommuns vilja om att förtäta den stationsnära bebyggelsen.

Ett alternativt sätt att resa hållbart till stationen behöver tas fram och erbjudas resenärer, t ex öppen anropsstyrd trafik för anslutningsresor.

Tågtrafik Göteborg – Borås

I Målbild tåg 2028 beskrivs sträckan Göteborg – Borås enbart med busslinje 100. Den tågtrafik som finns i stråket behandlas inte alls. För tåg på sträckan hänvisas till arbetet med en ny stambana, vilken fokuserar på ändpunktsresande mellan Stockholm och Göteborg. Ett nödvändigt komplement till den nya stambanan är de föreslagna åtgärderna inom det så kallade förstärkningsalternativet inom ÅVS kust- till kustbanan. Dessa åtgärder behövs både för den regionala samhällsutvecklingen och för att nå målen om ett ökat antal resenärer med tåg.

Tågtrafik Borås-Värnamo

Ökade antal turer på kust- till kustbanan mellan Borås och Värnamo samt öppnandet av tågstation i Hillared, Långhem och Grimsås är en förutsättning för att det kollektiva resandet ska öka. Det är viktigt både för kompetensförsörjning till kommunerna och för att vidga den regionala arbetsmarknaden och förbättra möjligheterna för studiependling. Men busstrafiken inom Svenljunga kommun är fortsatt viktig och ska inte reduceras, detta eftersom det är få resenärer som kan använda tågtrafiken för sina vardagsresor. Då busstrafiken mellan Limmared och Borås ersätts av tåg är det viktigt att kollektivtrafiken till orterna Aplared och Målsryd inte försvinner.

Öppnandet av tågstationen i Grimsås behöver ske snarast efter att stationer mellan Borås och Långhem färdigställts och ett större utbud av turer är genomförda. Detta för att säkerställa kompetensförsörjningen i Tranemo, inte minst för kommunens största företag, Nexans.

I tåg 2020 – genomförandeplan fanns det förslag på fler tågavgångar innan år 2020 med formulering: ”Den nya regiontågslinjen Borås-Värnamo (-Växjö), som kompletterar fjärrtågen på sträckan, startar senast 2020, i samarbete med grannregionerna” (s. 11). Denna utökning har förskjutits i tiden och det behövs en ny genomförandeplan som tar höjd på fler tåg senast år 2024.

Borås och Tranemo kommun vill trycka på vikten av samarbete och dialog med Region Jönköpings län för att stråket mellan Borås och Värnamo ska kunna utvecklas i en positiv riktning utifrån hållbart resande.

Tågtrafik Borås – Varberg

Varbergs kommun stödjer i sitt yttrande över Trafikförsörjningsprogrammet i Halland programmets skrivningar om Viskadalsbanan: kommunen delar uppfattningen om ett mål för restiden Varberg-Borås på 60 minuter och att staten behöver ta sitt ansvar att sköta banans drift, underhåll och reinvesteringar. Vad gäller trafikupplägg och en eventuell reduktion av antalet stationer vill kommunen ha nära dialog med Region Halland och Hallandstrafiken. En lösning för Viskadalsbanan får inte negativt påverka tillgängligheten till kollektivt resande på stationsorterna längs banan. En

snabbare förbindelse på Viskadalsbanan handlar i betydligt större grad om stora reinvesteringar i banans kvalitet och funktioner, så som mötesspår och att minska antalet väggorsningar, än om att sluta trafikera vissa stationer.

Storregional busstrafik

Ulricehamnstråket

Det är positivt att de storregionala busstråken hanteras inom Målbild tåg, delmål 2028, då de utgör en viktig del i det regionala resandet. Målbilden för den storregionala busstrafiken är väl avvägd och föreslagna åtgärder är rimliga och kan förväntas ge god nytta. Men satsningar för busstrafiken i Ulricehamnsstråket är inte i stället för tåg utan i väntan på att järnvägsnätet byggs ut.

Kollektivtrafiken i Ulricehamnsstråket uppvisar en stadig tillväxt av resenärer, vilket visar på den potential som finns för ökad kollektivtrafikandel av de storregionala resorna om rätt åtgärder genomförs. Förslaget fokuserar på åtgärder för förbättrad restidskvot samt att tidtabellerna anpassas till knutpunktsupplägg och takttrafik. Den översyn av hållplatser som föreslås är positiv men behöver ske i samråd med kommunen och Trafikverket. Samtidigt som hållplatser eventuellt plockas bort behöver infrastrukturförbättringar ske vid de kvarvarande i form av bättre pendelparkeringar och trafiksäkra hållplatser och gångvägar. I detta arbete behöver även olika alternativ prövas för att stoppet i Bottnaryd inte ska upplevas som en omväg.

Buss Göteborg - Kinna

I utredningen framgår att linje 300 behöver anpassas till tåg mot Varberg i Kinna. Behovet av bytesmöjligheter till Borås är minst lika stort, vilket behöver förtydligas. Invånarna i nordvästra delen av Marks kommun har god tillgång till trafiken på linje 300, men i nuläget en lång resväg till Borås.

Behovet är stort av en förbifart mellan väg 41 och 156 i Skene och utredningsarbetet för en sådan måste startas omgående. En linjesträckning för linje 300 från Kinna via väg 41 och en förbifart i Skene skulle innebära en tidsbesparing i restid mellan Kinna och Göteborg. Det skulle bidra både till målen att understiga 60 min restid till regionens pendlingsnav och underlätta för införandet av takttrafik. Det minskar också störningskänsligheten i tidtabellen, då flaskhalsar i trafiksystemet minskar.

Buss Göteborg-Bollebygd- Borås

Det är långt mellan avgångarna under dagtid på vardag samt generellt under kvällar och helger i huvudstråket Borås- Bollebygd-Göteborg. Utbudet av kollektivtrafik i stråket bör ses över och samordnas för att öka resenärernas kundnöjdhet, vårt förslag att en av 100-busslinjerna gör uppehåll på fler platser framförallt under dagtid på vardagar samt generellt under kvällar och helger.

Fråga 2. Hur bedömer kollektivtrafikeråden att utredningens förslag ligger i linje med samhällsutvecklingen i de olika stråken?

Förslaget stämmer väl överens med kommunernas strategiska översiktsplanering. Ny bebyggelse prioriteras där kollektivtrafiken redan är stark och bidrar till ett effektivare och robustare nät som fler kan använda i vardagen. Stationer och större hållplatser utformas för enkla byten mellan färdmedel, till exempel med pendelparkeringar för cykel och bil.

Befolkning ökar och målsättningen är en fortsatt hållbar befolkningsökning. Majoriteten av nya bostäder som byggts och kommer att byggas under de närmsta åren ligger inom attraktivt avstånd till stråktrafiken. Medlemskommunerna är övertygade om att de föreslagna åtgärderna när de genomförs leder till en mer heltäckande och attraktiv kollektivtrafik och att åtgärderna snabbt kommer ge effekt på antalet resande.

Fråga 3. Hur ser kommunalförbunden på potentialen att stärka utvecklingen för tågresandet ytterligare genom den kommunala planeringen?

Borås har sedan många år medverkat i "Det urbana stationssamhället" inom Mistra Urban Futures och andra projekt för att få en bättre förståelse mellan bebyggelseplanering och potentialen för hållbart.

Men för att få stärkt resande i mindre täta geografier krävs dock en annan sorts planering, anpassad till den mindre ortens förutsättning vad gäller bebyggelse, infrastruktur, ekonomi, kollektivtrafik m.m. Här behövs mer forskning, kunskap och utvecklingsarbete, intresset är stort från tjänstemän i medlemskommunerna att ingå i ett sådant utvecklingsarbete.