

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

Yttrande Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025

Sammanfattning

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

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

Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021–2025

Västra Götalandsregionen har tagit fram ett förslag till trafikförsörjningsprogram 2021–2025. Trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande styrdokumentet för utvecklingen av kollektivtrafiken i regionen och medlemskommunerna inom varje delregion ges möjlighet att yttra sig över förslaget. Västra Götalandsregionen önskar svar på fem frågor.

Det delregionala kollektivtrafikrådets synpunkter i korthet

Fråga 1. Hur upplever ni den omarbetade målstrukturen? Är det tydligt hur målen för kollektivtrafiken bidrar till det övergripande målet om ökad andel hållbara resor?

- Positivt att det övergripande målet är att öka andelen hållbara resor och en utveckling mot minskande CO2-utsläpp och att allt fler hållplatser och terminaler är anpassade för personer med funktionsnedsättning. Även komfort bör finnas med som en aspekt för att öka det hållbara resandet.
- För att uppnå det övergripande målet om en ökad andel hållbara resor behövs en starkare samverkan mellan flera offentliga aktörer inom regionutveckling och över organisatoriska gränser.
- Målnivåerna bör inte ändras pga de nya förutsättningarna efter pandemin, men arbetet med att uppnå dem är av en helt ny karaktär och behöver diskuteras.
- För att matcha målstrukturen med målbild tåg 2028 bör år 2028 finnas med som ett målår i trafikförsörjningsprogrammet.
- Behovet av kraftiga infrastrukturinvesteringar beskrivs som en förutsättning för att uppnå en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik, hur ska dessa satsningar finansieras i tillräcklig omfattning för att nå upp till målen i programmet?
- I programmet saknas ett tydligt ställningstagande kring vilka förändringar och förbättringar Västtrafik och VGR planerar att genomföra för att komma närmare målet.
- DKR vill även betona att Landvetter flygplats kan komma att utvecklas till en framtida kollektivtrafiknod.
- Behovet av omställning till en hållbar region gör att det är viktigt med en helhetssyn över hur mobiliteten ska ske både i stad och på landsbygd.
- För att utvidga arbetsmarknadsregioner är det viktigt att det satsas på järnvägsinfrastruktur, särskilt för landsbygdskommuner som har potential för ett ökat tågresande.
- För att tillgodose resebehovet i glesa strukturer behövs lösningar som bygger på kombinerat resande och fokus på transporter till starka kollektivtrafikstråk.

- I de glesare geografierna behöver attraktiva noder skapas för kombinerad mobilitet med god resenärsservice såsom parkering och olika möjligheter att utföra vardagsärenden.
- Det behövs en översyn och utredning på möjliga samhällsbetalda resor för resenärer på landsbygden.
- Det framgår inte vilket av de tre beskrivna scenarier som Västra Götaland ser som mest troligt eller hur dessa påverkat utformningen av programmet.

Fråga 2. Är de övergripande planeringsstrategierna som ligger till grund för utbud av kollektivtrafik tydliga?

- I programmet är planeringsstrategierna tydliga och utgår från starka stråk och stadstrafik, det framgår även att det är där ett ökat resande ska ske.
- Programmet bör ge tydligare stöd vid olika avvägningar, till exempel då ökad efterfrågan krockar med minskad resurstillgång och det saknas formuleringar över vilken utveckling som behövs för att uppnå målen om ett ökat hållbart resande.
- Det finns en ekonomisk och miljömässig rimlighet i att enbart erbjuda ett basutbud i glesbefolkade områden, men denna skillnad i prioritering gör att landsbygden i hög grad lämnas utanför i målbilden. Regionen tar i trafikförsörjningsprogrammet inget ansvar för utvecklingen på landsbygden eller för att främja kombinerad mobilitet.
- Inom det delregionala kollektivtrafikerådet i Boråsregionen finns en stark vilja att medverka till att de hållbara resorna ska öka och rådet ser ett behov av en mobilitetsstrategi istället för den mindre revidering av gällande program som föreslås.
- För att nå turistmål och företag utanför tätorter är möjligheten att resa kollektivtrafik begränsad. För att erbjuda ett hållbart färdmedel till dessa målpunkter vill tjänstepersoner inom Boråsregionen delta i ett utvecklingsarbete där kollektivtrafiken kan samspela med annan mobilitet för att uppnå god tillgänglighet.
- Det behövs ett utvecklingsarbete som ligger inom ramen för den regionala utvecklingsstrategin om att knyta samman Västra Götaland (RUS).
- Att inkludera en ökad andel resor med cykel och gång i programmet är en utmaning eftersom det är få åtgärder för att öka resandet som kollektivtrafikmyndigheten råder över. Det behövs en samverkan mellan kommuner och Trafikverket och att nya arbetsformer utvecklas.
- Programmet behöver tydligare ta ställning för en sammankoppling med kollektivtrafiken i angränsande regioner så att länsgränsen inte utgör ett hinder för hållbart resande.

Uppföljning

- För att nå en god måluppfyllelse för regionen som helhet och i tid uppmärksamma avvikelser, förespråkar vi att utvecklingen följs upp även delregionalt och att statistik om resenärens val av linje, hållplats för på- och avstigning och byten inom kollektivtrafiken kvalitetssäkras.
- En tillgänglig gemensam statistik, nedbruten på kommunal och mellankommunal nivå efterfrågas.
- Uppföljning försvåras också av årets pandemi och det är därför nödvändigt att påbörja ett utvecklingsarbete för hur uppföljningar ska göras framöver. Det behövs ett nuläge för 2020 som sedan kan utgöra bas för kommande uppföljningar.

Fråga 3. Är det något område som saknas under genomförande?

- Kopplingen mellan den regionala planen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland och Trafikförsörjningsprogrammet är svag. Denna koppling behöver ingå i den revidering som nu startar inom nationell- och regional väginfrastruktur för att på så sätt ge förutsättningar till en bättre måluppfyllelse.
- Det behövs en synkronisering av tidtabeller för tåg och buss så att det möjliggör byten mellan färdmedel vid knutpunkterna där dessa färdmedel möts.

Fråga 4. På vilket sätt kan vi samverka mellan våra organisationer för att uppnå ökad andel hållbara resor? Hur kan er organisation bidra till att nå det övergripande målet?

- Det behövs ett forum konkretare än dagens dialogforum och årshjulet. Här behöver Trafikverket inkluderas eftersom de är huvudman för delar av det statliga vägnätet som berörs.
- Medlemskommunerna behöver ha en ökad insyn och vara delaktiga när region och trafikbolag tar beslut kring kommunens kollektivtrafik för sin planering och små kommuner kan behöva stöd och kunskap kopplat till kollektivtrafikfrågor.
- Eftersom behovet av kollektivtrafik och mobilitet oftast inte stannar inom den egna kommunen måste frågorna lyftas och diskuteras i andra forum; delregionalt men även över länsgränserna.

Fråga 5. På vilket sätt kan ni ha nytta av trafikförsörjningsprogrammet i er verksamhet?

- Trafikförsörjningsprogrammet och andra fastställda dokument från Västra Götalandsregionen är underlag för kommunernas fysiska planering inklusive trafikplanering.

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 (denna remiss)**
- Målbild tåg 2028
- Utvärdering av samverkansformer för kollektivtrafiken i Västra Götaland.

Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021–2025

Västra Götalandsregionen har tagit fram ett förslag till trafikförsörjningsprogram 2021–2025. Trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande styrdokumentet för utvecklingen av kollektivtrafiken i regionen och medlemskommunerna inom varje delregion ges möjlighet att yttra sig över förslaget.

”Målstrukturen i programmet har omarbetats med en förhoppning att göra den tydligare med ett övergripande mål om ökad andel hållbara resor i Västra Götaland och tre målområden för kollektivtrafiken.”

Fråga 1. Hur upplever ni den omarbetade målstrukturen? Är det tydligt hur målen för kollektivtrafiken bidrar till det övergripande målet om ökad andel hållbara resor?

”Kapitlet om den strategiska inriktningen och genomförande behandlar både grunderna för trafikering och beskriver hur målen ska nås. Genomförandet innefattar befintliga målbilder och strategier för kollektivtrafiken i Västra Götaland, samt fyra utpekade områden för arbetet med att nå målen i programmet. Dessa fyra områden har prioriterats under de samråd som genomförts under framtagandet av programmet. För att uppnå det övergripande målet om en ökad andel hållbara resor behövs samverkan över våra organisatoriska gränser.”

Fråga 2. Är de övergripande planeringsstrategierna som ligger till grund för utbud av kollektivtrafik tydliga?

Fråga 3. Är det något område som saknas under genomförande?

Fråga 4. På vilket sätt kan vi samverka mellan våra organisationer för att uppnå ökad andel hållbara resor? Hur kan er organisation bidra till att nå det övergripande målet?

”Vår förhoppning är att trafikförsörjningsprogrammet ska vara användbart och ett stöd i ert arbete för frågor som rör kollektivtrafiken.”

Fråga 5. På vilket sätt kan ni ha nytta av trafikförsörjningsprogrammet i er verksamhet?

Det delregionala kollektivtrafikerådets synpunkter

Fråga 1. Hur upplever ni den omarbetade målstrukturen? Är det tydligt hur målen för kollektivtrafiken bidrar till det övergripande målet om ökad andel hållbara resor?

Kommunalförbundet ser positivt på att det övergripande målet är att öka andelen hållbara resor. Det är också positivt med en utveckling med minskande CO2-utsläpp och att allt fler hållplatser och terminaler är anpassade för personer med funktionsnedsättning. Men komfort bör också finnas med som en aspekt för att öka det hållbara resandet, då bekvämlighet är en viktig faktor för resenärer vid val av transportmedel. Det bör ingå i de tre målområdena.

För att uppnå det övergripande målet om en ökad andel hållbara resor behövs en starkare samverkan mellan flera offentliga aktörer inom regionutveckling och över organisatoriska gränser. All samhällsplanering för bostadsbyggande, verksamheter och infrastruktur behöver gå mot ett hållbart samhälle med goda möjligheter att resa för att leva, arbeta och studera.

I spåren av pandemin är utgångsläget ett helt annat än när detta program togs fram. Målnivåerna bör inte ändras efter nya förutsättningar utan ligga kvar, men arbetet med att uppnå dem är av en helt ny karaktär och behöver diskuteras.

För att matcha målstrukturen med målbild tåg 2028 bör år 2028 finnas med som ett målår i trafikförsörjningsprogrammet. Dessutom måste Västtrafik och kommunerna veta vilken färdmedelsfördelning de ska styra mot i respektive kommun då det inte finns uppsatta mål utöver den övergripande målsättningen.

Under indikatorn kopplad till målet om enkel, tryggt och inkluderande står ”Riktlinjer för personer med funktionsnedsättning implementeras”. Detta är inte en mätbar indikator utan bör istället ingå som en självklarhet i Trafikförsörjningsprogrammet.

Behovet av kraftiga infrastrukturinvesteringar beskrivs som en förutsättning för att uppnå en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik, där satsning på regional tåg är viktigt för att öka attraktiviteten för kollektivtrafikresande. Men även med effektivisering kommer kollektivtrafiken behöva mer pengar, hur ska dessa satsningar ska finansieras i tillräcklig omfattning för att nå upp till målen i programmet?

I programmet saknas ett tydligt ställningstagande kring vilka förändringar och förbättringar Västtrafik och VGR planerar genomföra för att komma närmare målet. Det finns en motsättning i att ta ett större grepp och inkludera även cykel och gång i målen, där ett stort ansvar läggs på enskilda personer och flera av de åtgärder som nämns (till exempel kombinerad mobilitet) ligger utanför Västtrafiks rådighetsutrymme.

DKR vill även betona närheten till Landvetter flygplats och den potential som flygplatsen och Airport City har för att bli en kollektivtrafiknod. Detta inte minst för möjligheterna till resor i nord-sydlig

riktning, i stället för att all regional trafik fortsatt leds via centrala Göteborg. Trafikförsörjningsprogrammet bör presentera ett resonemang och ställningstagande kring hur Landvetter flygplats kan komma att utvecklas till en framtida kollektivtrafiknod.

Behovet av omställning

I Västra Götalands ojämna geografi behöver kollektivtrafiken utvecklas för att säkerställa socialt och ekologiskt hållbar tillgänglighet för alla invånare, också i glesare delar av regionen, vilket de övergripande målen måste ta hänsyn till. Det är viktigt med en helhetssyn över hur mobiliteten ska ske både i stad och på landsbygd.

För att utvidga arbetsmarknadsregioner och främja hållbar studie- och arbetspendling är det viktigt att det satsas på järnvägsinfrastruktur, särskilt för landsbygdskommuner som har potential för ett ökat tågresande. Men ett hållbart resande behöver ses i ett större sammanhang än enbart fokusering på arbets- och studiependling. Andelen resor för arbete och studier ligger kring hälften av det totala resandet (Trafikanalys). Det är också för arbets- och studieresor som kollektivtrafikandelen är högst. Andra typer av resor sker oftare med bil och resorna är dessutom i genomsnitt längre. För resenärer i glesare strukturer finns inte möjligheten att resa kollektivt för resor förutom arbets- och studiependling.

Det tredje målet anger att de kollektivtrafiktrafikresor som idag har högre miljöpåverkan bör anses vara icke hållbara resor. Att köra linjedragen kollektivtrafik i glesare struktur är inte ett alternativ varken ekonomiskt eller miljömässigt eftersom de transporterar få resenärer. Där är en bilresa med privata fordon ett bättre alternativ och bränslet en viktig aspekt. För att tillgodose resebehovet i glesa strukturer behövs helt andra lösningar som bygger på kombinerat resande och fokus på transporter till starka kollektivtrafikstråk.

I de glesare geografierna behöver attraktiva noder skapas för kombinerad mobilitet med god resenärsservice såsom parkering och olika möjligheter att utföra vardagsärenden. Vi anser att kollektivtrafik utanför tätorter och starka stråk lyfts av Västra Götalandsregionen som ett nytt forsknings- och innovationsområde (tillsammans med övriga områden, sid 24). I kommunerna finns en stor drivkraft att arbeta med dessa frågor.

På samma sätt behövs en översyn och utredning om möjliga samhällsbetalda resor för resenärer på landsbygden. En möjlig lösning för resenärer på landsbygden är att skolskjuttrafiken öppnas upp för allmänheten, där information om trafik/turer ska finnas med i tidtabeller och reseplaneraren. Enligt den kollektivtrafiklag som trädde i kraft 2012 ska varje regional kollektivtrafikmyndighet fatta beslut om allmän kollektivtrafik. Det gäller sådan kollektivtrafik som anses vara av allmänt intresse och som inte anses komma till stånd, eller inte i samma omfattning, utan ersättning från samhället. Vår förhoppning är att vi ska göra vår landsbygd mer levande genom att allmänheten ska kunna använda de resurser som redan idag finns i regionen.

Utvecklingsprojekt Samordning med skolresor, utifrån lokala förutsättningar som Boråsregionen ingår i som en part behöver startas upp igen och drivas av Västra Götaland.

I programmet finns tre scenarier beskrivna över tänkbar utveckling framåt, men det framgår inte vilket av dessa scenarier som Västra Götaland ser som mest troligt. Det framgår inte heller hur dessa har påverkat utformningen av programmet.

Fråga 2. Är de övergripande planeringsstrategierna som ligger till grund för utbud av kollektivtrafik tydliga?

Det delregionala kollektivtrafikerådet i Boråsregionen delar uppfattningen om att samhällets resurser måste användas effektivt och vara vägledande i planeringsprinciperna för kollektivtrafikutbudet. I programmet är planeringsstrategierna tydliga och utgår från starka stråk och stadstrafik, det framgår även att det är där ett ökat resande ska ske. Programmet bör ge tydligare stöd vid olika avvägningar, till exempel då ökad efterfrågan krockar med minskad resurstillgång och det saknas formuleringar över vilken utveckling som behövs för att uppnå målen om ett ökat hållbart resande.

Det finns en ekonomisk och miljömässig rimlighet i att enbart erbjuda ett basutbud i glest befolkade områden, men denna skillnad i prioritering gör att landsbygden i hög grad lämnas utanför i målbilden. Regionen tar i trafikförsörjningsprogrammet inget ansvar för utvecklingen på landsbygden eller för att främja kombinerad mobilitet.

Inom det delregionala kollektivtrafikerådet i Boråsregionen finns en stark vilja att medverka till att de hållbara resorna ska öka och rådet ser ett behov av en mobilitetsstrategi istället för den mindre revidering av gällande program som föreslås. Kollektivtrafiken är enbart en del i en större kontext för att lösa framtida mobilitet.

För att nå olika turistmål inom Boråsregionens medlemskommuner är möjligheten att resa kollektivtrafik begränsad, särskilt i de fall dessa målpunkter ligger utanför någon av tätorterna, detsamma gäller för företag utanför tätorter. För att erbjuda ett hållbart färdmedel till dessa målpunkter vill tjänstepersoner inom Boråsregionen delta i ett utvecklingsarbete där kollektivtrafiken kan samspela med annan mobilitet för att uppnå god tillgänglighet.

I flera kommuner pågår försök med mobilitetslösningar med hjälp av olika tekniklösningar, men dessa är avgränsade till mindre försök och svåra att skala upp. Vi ser därför att det behövs ett utvecklingsarbete som ligger inom ramen för den regionala utvecklingsstrategin om att knyta samman Västra Götaland (RUS). Vi är övertygade om att samverkan behövs för att utveckla kollektivtrafiken och det hållbara resandet tillsammans; både mellan olika nivåer inom Västra Götaland och med privata aktörer.

Att inkludera en ökad andel resor med cykel och gång i programmet är en utmaning eftersom det är få åtgärder för att öka resandet som kollektivtrafikmyndigheten råder över. I programmet saknas beskrivningar om hur Västra Götaland ska arbeta med dessa färdmedel. Här behövs en samverkan mellan kommuner och Trafikverket och nya arbetsformer utvecklas.

Kommunerna som ligger i Boråsregionens ytterområden är ofta en del av grannregionens arbetsmarknad. Programmet behöver tydligare ta ställning för en sammankoppling med kollektivtrafiken i angränsande regioner så att länsgränsen inte utgör ett hinder för hållbart resande.

Uppföljning

För att i slutändan nå en god måluppfyllelse för regionen som helhet och i tid uppmärksamma avvikelser förespråkar vi att utvecklingen följs upp även delregionalt. Det är inte bara vid neddragningar av trafik som statistiken är viktig utan också för att kommun, region och Västtrafik kontinuerligt ska kunna följa resandet samt justera trafiken för att möta resenärerna på bästa sätt. För att fatta korrekta beslut om trafikering behöver statistik om resenärens val av linje, hållplats för på- och avstigning och byten inom kollektivtrafiken kvalitetssäkras.

En tillgänglig gemensam statistik, nedbruten på kommunal och mellankommunal nivå efterfrågas. Regionen och Västtrafik behöver presentera hur detta kan genomföras och spridas till kommunerna på ett kontinuerligt och uppföljbart sätt

För flera av kommunerna inom Boråsregionen har eller kommer det att införas ett nytt kundräkningssystem (KRS) på bussarna. Det nya systemet räknar antalet av- och påstigande vid hållplatserna och skiljer sig mycket från tidigare sätt att räkna antalet resande med stämpelstatistik. Det nya systemet ger en mer tillförlitlig statistik men bidrar också till osäkerhet vid uppföljning av förändringar av antalet resande mellan åren.

Uppföljning försvåras också av årets pandemi vilket inneburit ett minskat resande och mera digitala arbetsätt. Detta innebär att tidigare uppgifter om resande per år inte längre är relevanta för att följa resandeutvecklingen. Det är därför nödvändigt att påbörja ett utvecklingsarbete för hur uppföljningar ska göras framöver. Det behövs ett nuläge för 2020 som sedan kan utgöra bas för kommande uppföljningar.

Resvaneundersökningar är den enda relevanta metoden som använts hittills. Men att förlita sig på resultat från dessa är förenat med stor osäkerhet, mycket på grund av privatpersoners ovilja att delta men också att resvanundersökningar är dyra att genomföra. De ger inte ett tillräckligt underlag för att få tillförlitliga uppgifter om förändring i resandet, speciellt inte när den fördelas på mindre geografier.

Fråga 3. Är det något område som saknas under genomförande?

Det finns ingen uppenbar koppling mellan den regionala planen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland och Trafikförsörjningsprogrammet. Hur de satsningar i vägtransportinfrastrukturen också får bästa effekt för att uppnå målen i trafikförsörjningsprogrammet och i vilken omfattning uteblivna satsningar också leder till minskad måluppfyllelse. Denna koppling behöver ingå i den revideringen som nu startar inom nationell- och regional väginfrastruktur.

Sjukhusen inom Södra Älvsborgs Sjukhus (SÄS) har en viktig funktion som både mål- och bytespunkt och bör ingå i trafikförsörjningsprogrammet. Här bör också Sahlgrenska universitetssjukhuset (SU) nämnas som också har en viktig funktion i det storregionala systemet då medlemskommunerna i Boråsregionen har flera resenärer som pendlar till och från dessa sjukhus.

Det behövs en synkronisering av tidtabeller för tåg och buss så att det möjliggör byten mellan färdmedel vid knutpunkterna där dessa färdmedel möts, detta för att förbättra resenärens vilja att resa kollektivt.

Fråga 4. På vilket sätt kan vi samverka mellan våra organisationer för att uppnå ökad andel hållbara resor? Hur kan er organisation bidra till att nå det övergripande målet?

Det finns ett bra samarbete inom ramen för stadstrafikforum för Borås stadstrafik men motsvarande samarbete behövs för övrig kollektivtrafik i medlemskommunerna. Forumet ska diskutera utveckling av hållplatser, vändplatser och prioritering av busstrafik utmed viktiga stråk och noder och vara konkretare än dagens dialogforum och årshjulet. Här behöver Trafikverket inkluderas eftersom de är en viktig part som huvudman för delar av det statliga vägnätet som berörs.

Medlemskommunerna behöver ha en ökad insyn och vara delaktiga när region och trafikbolag tar beslut kring kommunens kollektivtrafik för sin planering och små kommuner kan behöva stöd och kunskap kopplat till kollektivtrafikfrågor.

Eftersom behovet av kollektivtrafik och mobilitet oftast inte stannar inom den egna kommunen måste frågorna lyftas och diskuteras i andra forum; delregionalt men även över länsgränserna.

Fråga 5. På vilket sätt kan ni ha nytta av trafikförsörjningsprogrammet i er verksamhet?

Trafikförsörjningsprogrammet och andra fastställda dokument från Västra Götalandsregionen är underlag för kommunernas fysiska planering inklusive trafikplanering. Det är viktigt att de målsättningar som finns hos regionen och kommunerna och återspeglar varandra och arbetsätten behöver fortsätta att utvecklas för att uppnå de gemensamma målen.