

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

Yttrande till Kollektivtrafiknämnden  
Remissvar TFP, KTN 2021-00173

## Årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet 2021

### Det delregionala kollektivtrafikerådets synpunkter

DKR för Boråsregionen ser tydligt att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för utvecklingen av kommuner, delregioner och för VGR i sin helhet.

**Fråga 1.1** Reflektioner kring måluppfyllelsen för 2021 och utmaningarna med att marknadsandelen, resandet och ekonomin för kollektivtrafiken försämrats med anledning av pandemin.

- Hur kan vi hjälpas åt att vända utvecklingen? Hur kan vi verka för det "nya normala" där hållbara resvanor är norm? Vilken roll kan och bör digitaliseringen spela?

Uppföljningen 2021 bekräftar att pandemin haft stor påverkan på resandet med kollektivtrafik, ett flertal av målen i trafikförsörjningsprogrammet (TFP) nåddes inte under året. Men den ger sannolikt ingen vägledning kring hur måluppfyllelsen kommer att utvecklas på längre sikt. Under 2022 ser vi förändringar i säkerhetsläget, ökade energikostnader och en ökad inflation, vilket kommer att påverka resandet framöver; hur är i dagsläget oklart.

Kommunerna arbetar för att hållbara resor ska bli norm, pandemin och dess effekter ändrar inte på det. Det är viktigt att målet gällande att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland fortsätter att vara detsamma.

TFP belyser fortsatt vikten av de prioriterade stråken för att knyta samman Västra Götaland och regionen med omlandet. Ett fortsatt arbete behövs för att skapa kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet som knyter samman Västra Götalandsregionen och skapar tillgänglighet till studier och arbetsmarknader. Det har under lång tid varit Boråsregionens inställning att även Vårgårda-Borås bör ses som ett prioriterat stråk, där stärkta kollektivtrafiksamband med restidsförkortning skulle gynna tillgängligheten till en större arbetsmarknad och ett utökat utbud av gymnasie- och högskolestudier. Detta stråk behöver finnas med som prioriterat för att knyta samman såväl kommunerna inom delregionen som hela regionen.

Kommunerna i regionens ytterområden är ofta en del av grannregioners arbetsmarknad. Att skapa en hållbar infrastruktur ingår i agenda 2030, delmål 9. TFP behöver ta tydligare ställning för en sammankoppling med kollektivtrafiken i angränsande regioner så att länsgränsen inte utgör ett hinder för regionalförstoring och hållbart resande. Exempel från Boråsregionen är stråk via Västra stambanan mellan Herrljunga och Vårgårda både mot Göteborg och Vara och mellan Svenljunga och Ullared.

Stråk för storregional busstrafik är beskrivet i Målbild tåg 2028 både mellan Kinna och Göteborg och Ulricehamnsstråket mot Jönköping. Dessa behöver prioriteras för busstrafik på ett tydligare sätt i

TFP. I både Mark och Ulricehamn är satsningar angeläget och viljan finns för att stötta satsningar enligt målbildens intentioner.

Boråsregionen har på DKR lyft möjligheten för Västtrafik att utnyttja DKR för diskussioner kring ett effektivt utnyttjande av resurserna efter pandemin och de nödvändiga anpassningar som behövs för att minska kostnaderna. Detta är fortfarande en möjlighet som ännu är outnyttjad. DKR ser också ett behov av att planera för arbetsresor över kommungränser, jämfört med att som i dag planera inom respektive kommun för sig. Turer för både lokal-regional busstrafik samt turer för buss-tåg måste nå bättre synkronisering för att öka attraktiviteten för kollektiva resor, speciellt där turtätheten är låg.

Inom Boråsregionens glesa delar har flertalet familjer två bilar eller fler, vilket till stor del kan förklaras av avsaknad av kollektivtrafik och att bilen då är det huvudsakliga pendlingsmedlet. Detta är inte enbart under pandemin utan har varit så under en längre tid. Denna utveckling går stick i stäv med de miljömässiga krav som ställs idag. Att hitta kostnads- och miljömässigt fördelaktiga alternativ är ett utvecklingsuppdrag där flera parter behöver samverka och som kollektivtrafiknämnden behöver ansvara för. Det är varken bra för miljön eller kostnaderna att köra linjelagd kollektivtrafik med få resenärer.

Trafikupplägget för kollektivtrafik är fokuserat till arbets- och studieresor, vilket i stort betyder att trafiken är optimerad för toppar på morgonen och eftermiddagen och då i starka stråk. Det finns en stark efterfrågan av möjligheter att resa med kollektivtrafik även under andra tider och för andra syften. Här bör nämnas att Sahlgrenska-, Mölndals- och Östra sjukhusen har en viktig funktion i det storregionala systemet och att trafikering till dessa är viktigt både för personalförsörjning och besökare, där båda kategoriernas resebehov i stort inte infaller under kollektivtrafikens högtrafik.

Utöver detta är det svårt att rekrytera personal både till kommunerna och företagen eftersom det saknas möjligheter att resa kollektivt och där gång och cykel inte är ett alternativ. För resor i tjänsten har kommunerna resepolicy där resor i första hand ska ske med kollektivtrafik. Det är svårt mellan olika kommuner inom Boråsregionen då kollektivtrafiken är starkt koncentrerad mot Göteborg och resor i andra relationer är svaga. Exempelvis är det inte möjligt att resa mellan Vårgårda och Tranemo för möten under dagtid.

Besöksnäringen är en stor bransch med behov av både arbetskraft och besökare för att driva verksamheten och där det är svårt att försörja med linjedragen kollektivtrafik med ett attraktivt utbud. KTN behöver samarbeta med branschen för att hitta nya, miljömässigt bättre lösningar då det idag ofta krävs resa i egen bil.

Digitaliseringen är en viktig byggsten i utvecklingen av kollektivtrafiken och central för användarvänligheten; för resenärerna är digitaliseringen kanske främst viktig för informationsspridning såväl i realtid som för planering med allt vad det innebär. Kommunen är inte en aktör som direkt berörs av arbetet med denna digitalisering.

Digitaliseringens roll är begränsad för möjligheten att arbeta på distans eftersom majoriteten av arbeten kräver fysisk närvaro, exempelvis inom vård, omsorg, transport och byggsektorn. Att få personer som delvis arbetar hemifrån att resa hållbart ses som ett viktigt mål. I detta arbete var flexbiljetten en lösning som vi ser har missat sitt mål. Flexbiljetten är, i sin nuvarande form, för nischad för att vara aktuell för de flesta. Exempelvis bör den ha längre giltighetstid från inköpstillfället och istället för 10 resdagar bör den utformas med 20 resor.

En digitalisering med distansundervisning i skolan ses inte heller som trolig då det skulle få både sociala negativa konsekvenser och minska underlaget för busstrafiken och därmed bidra till än mindre kollektivtrafik, detta speciellt utanför städerna. Däremot kan undervisningen digitaliseras så att en lärare kan undervisa på distans och på så sätt motverka lärarbristen.

De unga kommuninvånarna har visat ett starkt intresse för kollektivtrafiken och deras roll i utvecklingen behöver lyftas. Deras inställning är en av flera viktiga pusselbitar för utvecklingen av hållbara resor efter pandemin och vidare i framtiden. Sommarlovskorten för ungdomar i 15-19 års ålder kan bidra till att det hållbara resandet ska kunna bli "det normala" såväl på kort som på lång sikt. En samordning och en kontinuitet bör gälla för alla gymnasieelever med erbjudande om sommarlovskort i Västra Götalandsregionen.

**Fråga 1.2.** *Programmet innehåller fyra fokusområden som kräver samverkan för att nå framgång. Vilka möjligheter ser ni att bidra till de olika fokusområdena? Exemplifiera gärna.*

- 1 *Driva på och underlätta för hållbara resval*
- 2 *Kombinerad mobilitet*
- 3 *Samhällsplanering och kollektivtrafik*
- 4 *Driva på och styra forskning och innovation*

#### **Driva på och underlätta för hållbara resval**

Inom detta fokusområde deltar kommunerna i mån av tid och resurser. Mycket av arbetet är så kallade MM-åtgärder, vilket omfattar olika typer av påverkansarbete. Hållbart resande väst har flyttats så att det numera drivs av Västtrafik och omfattar ett antal olika projekt såsom; Vintercyklist" och "På egna ben". Att kunna ta med sig cykel på fordonen är positivt och efterfrågat. Dock vill DKR poängtera att projekt av detta slag i sig själva inte förändrar resandet i så hög utsträckning som målsättningen i TFP önskar. Projekten kan snarare fungera som en språngbräda för vidare arbete där flera aktörer samverkar för att kunna uppnå målen om ökat hållbart resande. Samma gäller för området kombinerad mobilitet.

#### **Kombinerad mobilitet**

Att tillhandahålla cykel- och pendelparkering görs i den utsträckning som är rimlig inom kommunen. Vad gäller tredjepartsförsäljning kan viss utbildning behövas för att som kommun kunna hjälpa näringsidkare som vill kunna sälja buss-/tågbiljetter i samband med annan verksamhet.

Den nya inriktningen för utveckling av närtrafiken som presenterats av Västtrafiks styrelse i samband med beslut i juni 2022 om Trafikplan 2023 är positiv. Den omfattar integrerat biljettsortiment, att synliggöra närtrafiken i reseplaneraren, utökning av antal tidsintervaller från fem till sju turer per dag måndag till fredag samt att närtrafikhållplatser tillåts i kollektivtrafikstråk även utanför tätort. En förutsättning är att tillköp av närtrafik genomförs till en skälig kostnad.

En möjlig lösning för resenärer på landsbygden är att skolskjuttrafiken öppnas upp för allmänheten och att trafik/turer finns med i tidtabeller och i reseplaneraren. DKRs förhoppning är att vi tillsammans ska göra vår landsbygd mer levande genom att allmänheten ska kunna använda de resurser som redan idag finns i regionen. Bollebygds kommun deltar gärna som pilot-kommun i att öppna skoltrafiken.

TFP ska ta tydligare ställning för satsningar på kombinerad mobilitet och för att begreppet ges en strategisk betydelse i programmet. Istället för att endast agera för att möjliggöra samverkan inom

området föreslås att Västra Götalandsregionen aktivt arbetar med att utveckla möjligheterna för kombinerad mobilitet och att förslag på åtgärder tas fram.

### **Samhällsplanering och kollektivtrafik**

Kommunerna samverkar med Västtrafik för att planering och hållbart resande ska gå hand i hand. Enskilda kommuner har dock ytterst begränsat inflytande då kollektivtrafikstråken ofta ligger på Trafikverkets vägar och utbud av kollektivtrafik ligger i Västtrafiks händer. Samverkan med bland annat VT och TRV ses om avgörande för att kunna utveckla stråken och nå en bra helhet som möjliggör ett ökat kollektivt resande.

Det behövs en bättre förståelse för stadsplaneringsprocesserna, de olika huvudmannaskapen för vägar och förutsättningarna för att bygga ett hållbart samhälle på olika platser. För en mer effektiv kollektivtrafikförsörjning behöver också kunskapen fördjupas om skolornas villkor gällande starttider, terminsstarter, skolskjutsar, det fria skolvalet etc, eftersom resorna till skolorna är en ryggrad i kollektivtrafiken utanför de större stråken.

Kommunerna får synpunkter från Länsstyrelsen att det saknas kollektivtrafikhållplatser i detaljplaner. I framtagande av detaljplaner behöver en utveckling av kollektivtrafik finnas med så att hållplatslägen är utpekade i den godkända detaljplanen.

Kommunerna fortsätter arbeta aktivt med att planera för ny bebyggelse med hänsyn till tillgänglig kollektivtrafik och att bygga ut gång- och cykelnätet. Detta för att möjliggöra ett så enkelt, attraktivt och tillgängligt resande med kollektivtrafik och andra hållbara alternativ. Dock behöver anslutningsvägar till hållplatser ses över för gång och cykel på det statliga vägnätet, där kommunerna saknar rådighet.

### **Att driva på forskning och innovation**

Ansvar för ett aktivt arbete inom detta område behöver vara regionalt och kommunerna deltar i den mån det finns tid och resurser. Det regionala ansvaret omfattar även att informera om pågående forskning och utvecklingsarbete, vilket i stort saknas och behöver förbättras.

### **Fråga 1.3. Övriga synpunkter/kommentarer?**

Under början av 2022 har en förstudie inför upphandling av nya tåg redovisats för DKR. Där framgår att utvecklingen av tågsträckan Borås-Värnamo skjuts upp, till följd av att det saknas mötesspår. Boråsregionen vill se att arbetet fortsätter enligt Måbild 2028 och har skickat en skrivelse till KTN om detta. DKR är tacksamma för att denna fråga tagits på allvar och ser nödvändigheten i att ett samarbete startas upp snarast för att hitta en lösning, vilket även inkluderar trafikering över länsgränsen.

Kommunerna vill ha en ökad insyn och vara delaktiga när region, TRV, Västtrafik och trafikbolag tar beslut som påverkar kommunen eller dess invånare och företag.

Det är stora utvecklingsmöjligheter för kollektivtrafikresandet vid Landvetter flygplats med Airport city och en järnvägsstation på den nya stambanan. Kommande TFP behöver omfattas av ett ställningstagande kring hur Landvetter flygplats kan utvecklas till en attraktiv framtida knutpunkt för kollektivtrafik såväl för lokala- regionala- och internationella resor. En tidig planering av VGR, Västtrafik och kommunerna är en förutsättning för att kunna realisera potentialen. Inom samverkan

för samhällsutveckling i stråket Göteborg-Borås pågår ett arbete som presenteras under hösten 2022. Detta arbete behöver kollektivtrafiknämnden ta till sig och arbeta vidare med.

### **Uppföljningsrapporten**

#### *Några kommentarer kring måtten i uppföljningen*

För att göra uppföljningar av antalet resor och färdmedelsfördelning är dataunderlaget av största vikt, det är svårt att få tillförlitliga underlag vilket bidrar till stora osäkerheter i de skattade resultaten. Detta innebär att statistiken inte medger nedbrytningar på mindre geografiska delar eller på olika bakgrundsvariabler såsom kön och ålder. Detta innebär att användbarheten av resultaten inte är tillfredsställande.

Färdmedelsfördelning som inkluderar även gång och cykel, förutom bil och kollektivtrafik, innebär stora osäkerheter i de framräknade resultaten och det är stora skillnader i storheterna. Antalet resor med bil och kollektivtrafik räknas i miljontal medan cykel och gång ofta summeras i tiotusental. Dessutom finns en tendens till att resor till fots "glöms bort" och inte kommer med, detta gäller speciellt i större tätorter och städer. Det krävs då en stor ökning i antalet gång och cykelresor för att de ska ge någon förändring i färdmedelsfördelningen.

Boråsregionen välkomna en översyn av indata för beräkningar av restidskvoter, då kollektivtrafikbarometern bygger på intervjuer och bör ersättas med andra datakällor såsom data från appar eller trafikdata från mobiler. För restider med kollektivtrafik påverkas dessa av antalet hållplatser och hur länge fordonet väntar in tidtabellen vid vissa bestämda hållplatser. Att ändra en linjedragning eller förändra ställtider påverkar därmed restiden, förutom framkomligheten i vägnätet.

Måttet om färdmedelsfördelning mellan kollektivtrafik och bil visar på användandet av motoriserade resor och är mätbart i de relationer där sträckor för bil och kollektivtrafik är jämförbara, vilket sällan är fallet. Ofta finns det skillnader mellan start och målpunkt.

Måttet om Kollektivtrafik ger låg miljöpåverkan är relevant där det finns ett väl fungerade kollektivtrafiknät med hög beläggning. På turer med låg beläggning som trafikeras med normalstora bussar är miljönyttan däremot låg, ett alternativ för dessa fordon behöver utredas utan att trafikeringen i dessa relationer försämras.

Måttet över geografisk tillgänglighet på högst 60 minuter till närmaste pendlingsnav ger restider in till navet men omfattar inte i de fall resenären behöver byta färdmedel för att nå sitt mål. Ett exempel är resor till de stora sjukhusen i regionen. Det redovisas heller inte om utbudet gäller under högtrafik utan enbart antalet resmöjligheter per vardag. En stor del av den arbetande befolkningen har andra arbetstider jämfört med hur kollektivtrafiken är dimensionerad med täta turen under morgon och eftermiddag, vilket innebär att andelen som når pendlingsnavet enbart gäller under vissa tider av dygnet. Dessutom ingår enbart nav inom VGR, i flera av medlemskommunerna ligger närmast kollektivtrafiknav utanför regiongränsen.

Inom måttet om Enkelt, trygg och inkluderande gällande tillgängliga hållplatser är det viktigt att förutom själva platsen se över möjligheten att komma till hållplatsen; huruvida det finns ett säkert och tryggt anslutande nät. Önskvärt är att personal på fordon inom kollektivtrafiken uppdateras på hur och vilka tillgänglighetsanpassningar som kan erbjudas de funktionsnedsatta resenärerna på respektive fordon inom den allmänna kollektivtrafiken.

**Fråga 2.1** Har ni nytta av uppföljningsrapporten? På vilket sätt?

Resandestatistiken är ett viktigt underlag för planering och bör förbättras. Det är inte bara vid neddragningar av trafik som statistiken är viktig utan också för att kommun, VGR och Västtrafik kontinuerligt ska kunna följa resandet.

Uppföljningsrapporten utgör ett intressant kunskapsunderlag och sätter in olika projekt i ett sammanhang genom genomförandeavsnittet. Användbarheten för såväl Boråsregionen som den enskilda kommunen blir dock begränsad då rapporten överlag rör sig på en regional nivå. Det blir svårt att förstå hur en liten kommun har påverkats när stora kommuner som Göteborg och Borås finns med i samma underlag. Med anledningen av ovanstående är det rimligt att inte skicka ut uppföljningen varje år på remiss utan att det görs mer sällan.

**Aktualisering av Miljö- och klimatstrategin**

I aktualiseringen av miljö- och klimatstrategin är det tydligt att elektrifiering av kollektivtrafiken prioriteras högt. Boråsregionen vill skicka med att ur det lokala perspektivet är biogas fortsatt ett viktigt drivmedel att inkludera. Det finns en utvecklad produktion och infrastruktur kring biogas i Sjuhärad och kollektivtrafiken har varit en viktig bas för biogasmarknaden.

Boråsregionen ser också att med höga elpriser behöver fler alternativ finnas till hands, där biogas är ett alternativ. Det finns också ett intresse för biogas i industriella applikationer, som bränsle eller insatsråvara, och där kan befintlig infrastruktur fungera som en brygga in i industrin. Därför är det viktigt att användningen av biogas som drivmedel inte helt fasas ut.