

## § 74 Årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet 2022

Diarienummer: 2023/SKF0118

### Beslut

Direktionen ställer sig bakom remissyttrandet

### Sammanfattning

DKR Boråsregionens synpunkter i korthet

*Fråga 1. Reflektioner kring måluppfyllelsen för 2022*

#### Uppföljningen

- Förändrade resvanor efter pandemin, men viktigt att beakta att de flesta fortfarande har krav på fysisk närvaro på sitt arbete/skola

#### Hållbart resande

- Statistiken är för övergripande för att vara användbar för kommunerna
- Stora skillnader i resandet mellan Göteborgsregionen och övriga delar av Västra Götaland, vilket ger svåranalyserade resultat

#### God geografisk tillgänglighet

- Inkludera stråket Vårgårda – Borås i det prioriterade kollektivtrafiknätet
- Stort fokus på pendlingsnaven ger svårigheter att resa ”på tvären” och ökar risken för att antalet hållplatser minskar, för att hålla nere restiden
- Pendlingsnav i angränsande kommuner och regioner bör inkluderas

#### Enkelt, tryggt och inkluderande

- Negativt med borttagna tidtabeller vid hållplatser och stängda vänthallar

#### Låg miljöpåverkan

- Viktigt att kommunöverskridande trafik använder förnybara bränslen

#### Agenda 2023

- För att nå målet är det viktigt att skapa en mer hållbar infrastruktur. Ett regionalt utvecklingsuppdrag behövs för att hitta kostnads- och miljömässigt fördelaktiga alternativ i glesare geografier

#### Ungas resande

- Lyft ungas resande och vikten av att redan i unga år skapa hållbara resvanor

#### Målbild tåg 2028 och Västtågsutredningen

- Stråk för storregional busstrafik behöver prioriteras; Ulricehamnstråket mot Jönköping samt Kinna mot Göteborg
- Erbjudande för hållbart resande behöver tas fram när stationerna i Mollaryd och Torpåkra på Älvsborgsbanan stängs
- Prioritering på öppnande av nya stationer på Kust till kustbanan

Justerare

Utdragsbestyrkande

*Fråga 2. Hur kan vi hjälpas åt att fortsätta återta och öka det hållbara resandet?*

Kompetensförsörjning

- Samarbete gällande kollektivtrafik för näringslivet och besöksnäringen utanför tätorter, speciellt fokus på ungas möjligheter att etablera hållbara resvanor

Kollektivtrafik över administrativa gränser

- Behov av större fokus på trafik över kommun- och länsgränser

Närtrafik

- Det behövs en översyn och utveckling av konceptet närtrafik

*Fråga 3. Programmet innehåller fyra fokusområden som kräver samverkan för att nå framgång. Vilka möjligheter ser ni att bidra till de olika fokusområdena?*

Driva på och underlätta för hållbara resval

- Informationsspridning via kommunerna
- Tidig information om förändringar i utbudet

Kombinerad mobilitet

- Tydligare satsningar på mobilitet i glesare geografier

Samhällsplanering och kollektivtrafik

- Viktigt att Trafikverket är involverad i planeringen eftersom de ofta är väghållare

Driva på och styra forskning och innovation

- Utveckla dynamisk kollektivtrafik

*Fråga 4. Övriga synpunkter/kommentarer*

Barnkonventionen

- Lyft barnperspektivet i programmet

Pris och sortiment

- Se över de rabatterade biljetterna så att det gynnar svaga grupper
- Viktigt med biljettombud i varje kommun

*I kommande revidering vill DKR Boråsregionen spela in följande*

- Relationen Borås – Vårgårda som ett prioriterat kollektivtrafikstråk
- Fokus under programperioden på genomförandet av Västtågsutredningen och Målbild tåg 2028, för prioriterade tågstationer och busslinjer inom Boråsregionen
- Att barnkonventionen ingår i TFP och att ungas resande prioriteras så att goda resvanor skapas tidigt i livet
- Tydligare fokus på åtgärder för att öka mobilitet i glesare geografier
- Ökat fokus på resor över administrativa gränser
- Uppföljning av programmet vartannat år

**Expedieras till**

Västra Götalandsregionen

Medlemskommunerna

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

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

Yttrande till Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden  
Remissvar TFP, IKN 2023-0176

## **Årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet 2022**

### **Det delregionala kollektivtrafikerådets synpunkter**

DKR Boråsregionen ser tydligt att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för utvecklingen av kommuner, delregioner och för Västra Götaland som helhet. DKR ser också att det finns en stark koppling till den regionala transportinfrastrukturplanen, vilket behöver tydliggöras.

### **Fråga 1.1 Reflektioner kring måluppfyllelsen för 2022**

#### ***Uppföljningen***

Det är glädjande att andelen hållbara resor ökar och att resandet närmar sig nivåerna innan pandemin. Dock har resvanorna förändrats efter pandemin; de som har möjlighet väljer att arbeta hemifrån 1-2 dagar i veckan, vilket innebär färre resor totalt. För många arbeten krävs dock fysisk närvaro, exempelvis arbete inom vård och omsorg, transport och byggsektorn. Av den anledningen är det fortsatt viktigt att behålla målet om att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland.

#### ***Hållbara resor***

Kommunerna upplever att det är svårt att reflektera över måluppfyllelsen då resultaten redovisas på en för aggregerad nivå. Västra Götaland är geografiskt stort och livsmiljöerna skiljer sig åt och det vore intressant att se hur måluppfyllelsen ser ut i olika delar i regionen; en tydligare redovisning av situationen för enskilda kommuner eller grupper av kommuner är efterfrågat. Uppfattningen är också att de siffror som presenteras i dokumentet inte speglar den allmänna åsikten om kollektivtrafiken i respektive kommun (samt flera övriga landsbygdskommuner) och att det därför är svårt att relatera till måluppfyllelsen.

Det framgår att andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel skiljer sig åt mellan Göteborgsregionen och övriga delregioner. Andelen resor i Göteborgsregionen är dubbelt så hög som i Sjuhärad. Denna stora skillnad i antalet resor och resenärer innebär en skev fördelning i statistiken när den är aggregerad, vilket innebär svårigheter för Västtrafik att rikta insatser på ett träffsäkert sätt.

#### ***God geografisk tillgänglighet***

Trafikförsörjningsprogrammet belyser fortsatt vikten av de prioriterade stråken för att knyta samman Västra Götaland och regionen med omlandet. 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. DKRs uppfattning är fortsatt att stråket Vårgårda - Borås ska finnas med som ett prioriterat stråk för att knyta samman såväl kommunerna inom delregionen som hela regionen.



### *Pendlingsnaven*

DKR förstår behovet att resenärer ska kunna nå pendlingsnav inom 60 minuter med kollektivtrafik. Vid en allt för stor fokusering på detta finns dock risken att kopplingar mellan större orter prioriteras medan mindre stopp utmed vägen tas bort för att öka andelen inom 60 minuter. Det innebär också att resor på "tvären" inte är attraktiva. Detta kan leda till att landsbygderna fortsatt är bilberoende och alternativa lösningar för dessa geografier behöver tas fram.

Pendlingsnav i angränsande kommuner och regioner är även viktiga målpunkter för resande och bör inkluderas i analysen av god geografisk tillgänglighet.

### ***Enkel, trygg och inkluderande***

Västtrafik har genomfört åtgärder som innebär att det är svårt att nå upp till målet om enkelt, tryggt och inkluderande. Att tidtabeller på busshållplatser är borttagna och att vänthallar stängs påverkar både enkelheten och tryggheten negativt. Att resenären får relevant information före, under och efter en resa är också viktigt för den totala upplevelsen vad gäller målet; enkel, trygg och inkluderande.

Utöver god framkomlighet och hög trafiksäkerhet till och vid hållplatser finns det ett fortsatt behov av att tillgänglighetsanpassa relevanta busshållplatser. Tillfälliga förändringar av hållplatslägen kan påverka resandet negativt, både till följd av längre promenad till hållplatsen och att resenären inte känner sig trygg med att veta var hållplatsen är. För kommunen kan detta innebära fler resor med färdtjänst.

Fem punkter lyfts som orsaker till bristande trygghet (s 13). DKR saknar reflektion kring vad som ska göras för att förbättra dessa områden.

### ***Låg miljöpåverkan***

I målet om miljöpåverkan kan anas att Boråsregionen står för en hög andel CO<sub>2</sub> utsläpp per resenär för de relationer där andelen kollektivresande är lågt, vilket innebär en utmaning. För att motverka detta måste även kommunöverskridande trafik använda förnybara drivmedel.

### ***Agenda 2030***

Utifrån agenda 2030 mål 9, om att skapa en mer hållbar infrastruktur, krävs fortsatt arbete för att öka resandet med kollektivtrafik. Det behövs en tydligare plan för att öka attraktivitet för resor över kommun- och regiongränser.

Inom Boråsregionens glea delar har flertalet familjer två bilar eller fler, vilket till stor del kan förklaras av begränsat utbud av kollektivtrafik och att bilen då är det huvudsakliga pendlingsmedlet. Detta 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 Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden behöver ansvara för.

Det behövs en helhetslösning som omfattar en kombination av olika färdmedel tillsammans med tillgång till pendel- och samåkningsparkering. Dessutom ett trafiksäkert cykel- och vägnät som ansluter till starka kollektivtrafikstråk och möjlighet att ta med cykel på kollektivtrafiken.

### ***Ungas resande***

Det är viktigt att dagens unga väljer kollektivtrafik för att skapa hållbara resval för framtiden. Marks kommun har som mål att bli bästa barnkommun och det finns ett stort engagemang bland kommunens unga för kollektivtrafikfrågan. Boråsregionen ser mycket positivt på Marks målsättning



och vill lyfta de ungas roll i kollektivtrafikutvecklingen, då deras inställning till kollektivt resande är en viktig pusselbit för utvecklingen av hållbara resor såväl efter pandemin som vidare i framtiden.

Ett sätt att uppmuntra unga att åka kollektivt är att avgiftsfritt dela ut sommarfritidskort till ungdomar i 16 - 18 års åldern i kommunerna. Att regionen och Västtrafik satsar på ungas mobilitetsbehov är viktigt för att det hållbara resandet ska kunna bli "det normala" även utanför städerna, såväl på kort som på lång sikt.

### **Beslutade strategier**

#### *Målbild tåg 2028 och Västtågsutredningen*

Stråk för storregional busstrafik är beskrivet i Målbild tåg 2028 både mellan Kinna och Göteborg och Ulricehamnstråket mot Jönköping. Dessa behöver prioriteras för busstrafik på ett tydligare sätt i trafikförsörjningsprogrammet. I både Mark och Ulricehamn är satsningar angeläget och det finns en vilja att medverka för att målbildens intentioner om ett snabbt genomförande ska bli verklighet. För dessa stråk måste dock kapacitet och framkomlighet fortsatt garanteras, även vid utökad turtäthet.

Enligt trafikeringförslaget för 2028 ska tåghållplatserna i Mollaryd och Torpåkra på Älvsborgsbanan inte längre trafikeras. Avsaknaden av övrig allmän linjelagd kollektivtrafik innebär att resande till och från dessa områden då endast kan ske med personbil. DKR menar att detta motverkar regionens klimatmål och den regionala utvecklingsstrategins mål om att knyta samman Västra Götaland. Därför behöver resenärerna även fortsättningsvis erbjudas hållbara resmöjligheter, i första hand genom fortsatt trafikering av tåghållplatserna, i andra hand genom exempelvis linjelagd trafik för anslutningsresor, inom ramen för Västtrafiks uppdrag.

Öppnandet av nya stationer på Kust till kustbanan mellan Borås och Värnamo är högt prioriterat inom Boråsregionen. Det är brådskande att påbörja arbetet med att skapa förutsättningar för dessa i samverkan med andra parter. Under 2023 har ett samverkansprojekt startat mellan Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund, Borås, Svenljunga, Tranemo, Gislaved, Gnosjö och Värnamo kommuner samt utvecklingsenheten i Region Jönköping. Syftet med samverkan är att gemensamt lyfta stråkets betydelse och få till stånd infrastruktursatsningar.

DKR ser positivt på att Västra Götalandsregionen tagit initiativ till att starta upp ett utredningsarbete kring öppnandet av stationer i Hillared, Länghem och Grimsås och är måna om att allt arbete som genomförs i relationen Borås-Värnamo samordnas och även inkluderar kommande företagsetableringar i området.

## **Fråga 2. Hur kan vi hjälpas åt att fortsätta återta och öka det hållbara resandet?**

DKR Boråsregionen vill lyfta några områden att arbeta med för att öka resandet:

### ***Kompetensförsörjning***

I ett samhälle som strävar efter en aktiv landsbygd och framgångsrikt näringsliv är en fungerande kollektivtrafik av yttersta vikt. Näringslivets utveckling blir lidande och hämmas av bristfällig kollektivtrafik. Arbetstagare söker sig inte till, eller tackar nej till, arbeten på grund av att det inte går att resa kollektivt till arbetsplatsen.

Besöksnäringen är en stor bransch med behov av både arbetskraft och besökare för att driva verksamheten. Lokaliseringen kan göra det svårt att försörja platserna med linjedragen kollektivtrafik med ett attraktivt utbud. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden behöver samarbeta med branschen för att hitta nya, miljömässigt bättre, lösningar då det idag ofta krävs resa i egen bil. Besöksnäringen är också ett viktigt instegsjobb på arbetsmarknaden för unga.

Boråsregionen är öppna för samarbete kring kombinerad mobilitet genom information och dialog med näringslivet inom kommunerna. Kommunerna träffar näringslivet regelbundet och kan vidarebefordra information som annars kan vara svår att nå ut med.

### ***Kollektivtrafik över administrativa gränser***

Eftersom resande ofta går över kommungränser är det viktigt att det är enkelt att resa över kommungränserna, i dessa frågor ser vi att DKR Boråsregionen kan vara ett forum för att dialog.

Kommunerna i regionens ytterområden är ofta en del av grannregioners arbetsmarknad. Trafikförsörjningsprogrammet 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. Svenljunga och Marks kommuner gränsar till kommuner i Region Halland. Tranemo och Ulricehamn mot kommuner i region Jönköping.

### ***Närtrafik***

Resenärerna kommenterar i kontakt med kommunerna att närtrafiken är svår att förstå och svår att beställa. Det finns ett behov av att se över hela konceptet för närtrafik efter införandet av den nya zonstrukturen och genomföra anpassningar därefter. Kommunerna lyfter att närtrafiken även behöver utvecklas under tidiga mornar och sena kvällar, inom ramen för arbets- och studieresor. Ett alternativ är att utveckla en mer flexibel kollektivtrafik såsom konceptet "bus on demand".

Det finns också ett stort behov av att se över kommunikationen till resenärerna. Tillgängligheten behöver dessutom förbättras så att det går att beställa resor på fler sätt, idag är det enbart möjligt via telefon. Att kunna resa över kommungränser med närtrafiken ökar attraktiviteten och underlättar för resenären.

**Fråga 3. 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***

Fortsatt informationsspridande med syfte att öka det hållbara resandet behövs. Genom kunskap och motivation kan invanda resmönster brytas. Kommunerna och Västra Götalandsregionen kan utöka samarbetet gällande marknadsföring och informationsspridning med syfte att driva på det hållbara resandet.

Kommunerna har god lokalkännedom och bra kontaktytor gentemot sina invånare och kan med stöd, i form av ekonomiska medel och/eller kunskap, genomföra riktade informationskampanjer. Kommunen kan även fungera som ett nav för att öka samåkning (gärna med Västtrafik) till föreningsaktiviteter och kommunala aktiviteter.

En intressant analys är att andelen hållbara resor sjunker med stigande ålder (Figur 4, Uppföljning 2022). Pensionärer upplevs som en attraktiv grupp att rikta insatser mot. De reser sällan under tidspress och är en grupp som blir alltmer rörlig i samhället. Genom att arbeta närmare kommunerna och nyttja deras lokalkännedom och kontaktnät kan vi tillsammans nå denna målgrupp.

Kommunerna har ett stort behov av att i tidigt skede få information när Västtrafik planerar indragning av turer/linjer för att ha möjlighet att arbeta för ett ökat resande. När linjen/turen väl är indragen är det svårt att påvisa vilket resandeunderlag det finns och därmed få tillbaka linjen/turen.

För att öka konkurrensfördelen gentemot privatfordon är det viktigt att resenärer har tillgång till wifi och möjlighet att ladda mobil odyl på samtliga fordon.

***Kombinerad mobilitet***

Boråsregionen efterfrågar ett tydligare ställningstagande för satsningar på kombinerad mobilitet och att begreppet ges en strategisk betydelse i programmet. Ett regionalt aktivt arbete behövs för att utveckla möjligheterna för kombinerad mobilitet och förslag på åtgärder behöver tas fram - istället för att enbart möjliggöra samverkan inom området.

En viktig satsning för att bidra till mer flexibel kollektivtrafik i glesare geografier är att möjliggöra för resenären att ta med cykeln ombord på fordonet.

***Samhällsplanering och kollektivtrafik***

För att öka resandet med kollektivtrafiken framöver är det avgörande att flera parter arbetar tillsammans för att få en så bra helhet som möjligt, i huvudsak Västtrafik, Trafikverket och kommunen. Detta eftersom stora delar av kollektivtrafikstråken ligger på Trafikverkets vägnät och där har kommunerna ingen rådighet, detsamma gäller för den trafikering Västtrafik ansvarar för.

Kommunerna har även svårt att påverka pendelparkeringar/samåkningsparkeringar utanför tätorter eftersom de ofta ligger utmed Trafikverkets vägar. Dessa båda typer av parkeringar skulle





tillsammans med kollektivtrafik/samåkning minska trycket på vägnätet både i tätorter och på huvudvägnätet.

Kommunerna fortsätter att planera och bygga ut med redan befintliga kollektivtrafikstråk samt gång- och cykelvägar mellan orter och till kollektivtrafik. Upplevelsen är dock att stor del av ansvaret för att öka hållbart resande förväntas ligga på kommunen, genom att planera bostäder och verksamheter där det redan finns kollektivtrafik, snarare än att öka utbudet.

Samverkan sker med Västtrafik för att den strategiska planeringen och hållbart resande ska gå hand i hand. Här finns en vilja att utveckla ett bättre samarbete där det är möjligt att även diskutera ny och utökad trafik. För utveckling inom området är dialogmötena med Västtrafik ett bra forum för kommunerna att informera om pågående utvecklingsområden och utbyggnadsplaner framöver.

### ***Driva på och styra forskning och innovation***

DKR Boråsregionen anser att Trafikförsörjningsprogrammet behöver ta tydligare ställning för fortsatt forskning och innovation och arbeta mer aktivt med att testa och utvärdera nya sätt att resa. Kollektivtrafiken behöver bli mer dynamisk samt undersöka möjligheterna att använda modern teknik för att optimera och effektivisera. I detta arbete tar kommunerna gärna en aktiv roll och bidrar med tid och engagemang för att driva på och underlätta för hållbara resval. Fortsatt innovation kräver både tid och resurser, men är en viktig investering om slutresultatet kan komma att gagna resenärer, framförallt utanför storstadsområdena.

I övrigt kan kommunerna samverka i gemensamma undersökningar och forsknings- och innovationsprojekt, efter respektive kommuns förutsättningar. Projektet KomLand är ett exempel på en sådan möjlighet där det arbetas för att göra kollektivtrafik och hållbara resor attraktiva på landsbygden. Det är dock viktigt att poängtera att projekt av detta slag i sig inte förändrar resandet i så hög utsträckning som målsättningen i trafikförsörjningsprogrammet önskar.

Projekt kan fungera som en språngbräda för vidare arbete, där framförallt regionen och Västtrafik behöver ta ett helhetsgrepp för att kunna uppnå målen om ökat hållbart resande i olika geografier. Detta görs med fördel i dialog med kommunen och andra relevanta aktörer.

## **Fråga 4 Övriga synpunkter/kommentarer**

### ***Barnkonventionen***

En väl fungerande kollektivtrafik är en av förutsättningarna för att barn och unga ska ges likvärdig möjlighet att leva ett aktivt, socialt såväl som fysiskt, liv. Möjligheten att resa med kollektivtrafik knyter an till flera av barnkonventionens artiklar, bland annat den mer vägledande artikel 2 "Barnets rätt till likvärdiga villkor". Det är därmed viktigt att lyfta barnperspektivet inom trafikförsörjningsprogrammet.

### ***Pris och sortiment***

Rabatt för längre periodbiljetter drabbar de som har det svårast. När biljettpriserna är billigare per dag för en 90- och 365-dagars biljett än för 30 dagar, kan det drabba de som inte har råd att köpa de längre periodbiljetterna, trots att det är de som är i störst behov av rabatten. DKR Boråsregionen efterfrågar andra alternativ för att gynna resenären, tex genom att sänka priset på alla biljettformer.



Det lyfts att resandet har ökat bland de som har fått lägre pris för resorna (s 21). Val av färdstätt är en prisfråga, nu mer än någonsin. DKR Boråsregionen efterfrågar en analys över vilket pris som ger bäst effekt för ett ökat resande, utan att påverka kapaciteten i fordonen negativt.

Att det saknas möjlighet att köpa biljetter hos ombud i alla kommuner kan vara en för hög tröskel för vissa, alla är inte bekväma med att söka reseinformation och köpa biljetter via mobiltelefon. Detta gäller inte enbart för boende utan även i stor utsträckning för turistnäringen. Det är därför viktigt att Västtrafik har kontinuerliga avtal med ombud i alla kommuner.

***I kommande revidering vill Boråsregionen att följande inkluderas***

- Relationen Borås – Vårgårda som ett prioriterat kollektivtrafikstråk
- Fokus under programperioden på genomförandet av Västtågsutredningen och Målbild tåg 2028, för prioriterade tågstationer och busslinjer inom Boråsregionen
- Att barnkonventionen ingår i TFP och att ungas resande prioriteras så att goda resvanor skapas tidigt i livet
- Tydligare fokus på åtgärder för att öka mobilitet i glesare geografier
- Ökat fokus på resor över administrativa gränser
- Uppföljning av programmet vartannat år