

Datum: 2020-03-30  
Handläggare: Louice Norén  
Direktr:   
Diariernr: 2020.147 SBN

Samhällsbyggnadsnämnden

## Yttrande Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025

### Ärendebeskrivning

Västra Götalandsregionen (VGR) är regional kollektivtrafikmyndighet i Västra Götaland och ansvarar för att regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa övergripande mål och inriktning för den regionala kollektivtrafiken. Revidering av trafikförsörjningsprogrammet sker en gång per mandatperiod. Nuvarande trafikförsörjningsprogram innefattar perioden 2017-2020. Ett förslag till nytt trafikförsörjningsprogram för år 2021 – 2025 har framarbetats och har nu skickats på remiss till de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR). Remissvar lämnas av DKR senast den 30 september 2020 till Kollektivtrafiknämnden.

Medlemskommunerna i Göteborgsregionen (GR) får möjlighet att lämna synpunkter till GR senast den 30 juni 2020. GR sammanställer därefter kommunernas yttranden via beredning i Kollektivtrafiknätverket. Beslut om gemensamt remissvar tas sedan i DKR den 24-25 september 2020. Fokus på kommunens synpunkter ska utgå från ett övergripande regionalt perspektiv och således inte specifikt från de lokala förutsättningarna.

Inriktningen för framtagandet av det nya trafikförsörjningsprogrammet har varit en mindre revidering av gällande program med fokus på prioritering inom befintliga långsiktiga mål och strategier, att se över målstrukturen och kalibrera målnivåer.

Utöver möjlighet att lämna allmänna synpunkter är följande specifika frågor riktade till de delregionala kollektivtrafikeråden:

1. Hur upplever ni den omarbetade målstrukturen? Är det tydligt hur målen för kollektivtrafiken bidrar till det övergripande målet om ökad andel hållbara resor?
2. Är de övergripande planeringsstrategierna som ligger till grund för utbud av kollektivtrafik tydliga?
3. Är det något område som saknas under genomförande?
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?
5. På vilket sätt kan ni ha nytta av trafikförsörjningsprogrammet i er verksamhet?

### Bilagor till tjänsteskrivelsen:

- Remissbrev trafikförsörjningsprogram
- Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025 remissversion
- Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet 2019 (för information, ingen avstämning sker detta år)

## Förvaltningens yttrande

### **Struktur och övergripande mål**

Alingsås kommun ställer sig överlag positiv till förslaget av nytt trafikförsörjningsprogram som har en mycket tydligare struktur än nuvarande program. Mål, indikatorer, planeringsstrategier och genomföranden har tydligare koppling till varandra och sammanställning inför framtida uppföljning såväl som programmet som helhet är mer hanterbart och lättförståeligare än tidigare. Nuvarande program med fler nivåer (övergripande mål, delmål, indikatorer med måltal, indikatorer utan måltal/nyckeltal, strategier och prioriterade områden) är mer svåröverskådligt. Det är positivt med färre fokusområden generellt för att tydliggöra regionens prioriteringar inför kommande satsningar samt för att öka möjligheten till måluppfyllelse inom de närmsta fem åren.

Alingsås kommun ställer sig frågande till skälet att endast det övergripande målet är angett för år 2020 respektive 2035. De tre delmålen med underliggande måltal är endast tidsatta till 2025, det vill säga för den aktuella programperioden. I nuvarande program för år 2017-2020 görs en långsiktig utblick till år 2035 för samtliga mål och indikatorer. Vi ser en viktig poäng med att fortsätta på liknande sätt för att visa på den framtida inriktningen av regionens syn på kollektivtrafikens utveckling. I vart fall bör regionen klargöra skälet till varför denna del har tagits ur programmet.

Det föreslagna trafikförsörjningsprogrammet innefattar inte endast mål för kollektivtrafiken utan det övergripande målet avser att *"andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland*. Det innebär resor med såväl kollektivtrafik som gång och cykel. Målet är detsamma som i nuvarande program, dock med borttagande av den mer kollektivtrafikfokuserade delen *"kollektivtrafikresandet fördubblas"*. Alingsås kommun ser positivt på att regionen tar ett tydligt helhetsgrepp i frågan om hållbara resor då kollektivtrafikresan ofta startar eller avslutas med andra färdmedel. Förbättringsåtgärder för att nå såväl globalt som nationellt uppsatta mål för hållbar utveckling kräver satsningar på samtliga hållbara färdmedel.

Hur gång och cykel inom ökad andel hållbara resor ska följas upp är dock inte helt klarlagt. Utifrån nuvarande trafikförsörjningsprogram har en årlig uppföljning av andelen cykelresor skett och man har konstaterat att det finns svårigheter i att erhålla tillförlitliga siffror då urvalet är lågt i Kollektivtrafikbarometern. Någon liknande indikator för gång eller cykel finns inte angiven i det nya programmet.

Fysiska åtgärder för förbättrad och utökad andel gång- och cykeltrafik är ett delat ansvar mellan parter på flera nivåer. Kommunen har en viktig del generellt i arbetet med det lokala resandet som gång och cykel i stor utsträckning innebär. Särskilt med kopplingen till kollektivtrafiken, som programmet avser. Måluppfyllelse för hållbara resor i den bemärkelsen påverkas således av kommunernas möjligheter att bland annat investera i förbättrad infrastruktur, vilket är viktigt att beakta. Mobility management-åtgärder (attityd- och beteendeförändringar) och teknisk utveckling för kombinerad mobilitet kan med fördel ske på regional nivå i samarbete med kommuner och andra aktörer.

Det är viktigt poängtera att trafikförsörjningsprogrammet dock även fortsättningsvis med tydlighet bör peka på specifikt kollektivtrafikens utveckling, men med gång och cykel som väsentliga delar i ett "hela resan"-perspektiv. Förslagsvis kan ett övergripande mål om kollektivtrafiken kvarstå som ett tillägg till de angivna målnivåerna för andelen hållbara resor. I förslaget anges det tidigare fördubblingsmålet för kollektivtrafikresor endast som ett måltal

under delmål *God geografisk tillgänglighet*, vilket då inte framhävs på samma sätt som tidigare. Man kan även ifrågasätta om målnivåerna för andel hållbara resor på 42 procent år 2025 respektive 50 procent år 2035 är rimliga eller om de är något lågt satta. Särskilt med hänsyn till att ökningen av procentandelar enligt målen är förhållandevis låg jämfört med dagens nivå som uppgår till 39 procent (år 2018). I programmet poängteras även att andelen hållbara resor behöver öka betydligt mer för att uppnå klimatmålen.

För att nå det övergripande målet har tre tänkbara scenarier tagits fram som anger riktningen för var ökningen av hållbara resor kan ske, ur bland annat ett geografiskt perspektiv. Det vore intressant att förtydliga om, och i så fall vilket, av dessa tre scenarier programmet arbetar mot. Beroende på om fokus är på en ökning som är *procentuellt lika i hela Västra Götaland*, främst *i de fem regionala pendlingsnaven* eller genom att *samtliga bilister byter färd sätt en dag i veckan*, bör prioriteringen av olika insatser skilja sig åt.

### **Delmål och indikatorer**

Vi ser positivt på tillägget av "minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar) per dag" under första måltalet för delmål *God geografisk tillgänglighet*. Formuleringen av måltalet innebär att en ökad andel invånarna ska få större tillgång till att resa under olika tider på dagen till närmsta regionalt pendlingsnav och inte endast en miniminivå på en tur- och returresa per dag. Bedömning av rimligheten i målnivån kan ske först efter att nulägesmätningen är klar.

Tredje måltalet under samma delmål berör ökat antal kollektivtrafikresor i stråk och stadstrafik. Det bör förtydligas vad som ingår i begreppet *stadstrafik* för det specifika måltalet för att undvika eventuella missförstånd. Av de mätbara indikatorerna längre fram i dokumentet framgår att stadstrafik endast anges för de fem pendlingsnaven Göteborg/Möndal/Partille, Borås, Trollhättan/Vänersborg, Uddevalla och Skövde. Det avser således inte de mindre städernas stadstrafik, såsom exempelvis Alingsås. Vad begreppet innefattar kan ha effekt på var satsningar kommer att göras framöver.

De två måltalen under delmål *Enkel, trygg och inkluderande* avseende andel invånare som anser det vara enkelt (minst 65 procent) respektive tryggt (minst 70 procent) att åka med Västtrafik, är enligt vår mening något lågt satta. Måltalet för ökad trygghet har dessutom sänkts med två procentenheter från 72 procent år 2020 i nuvarande trafikförsörjningsprogram. Även om områdena enkelhet och trygghet är komplexa i sin natur, där flera aspekter (olika samhällsfaktorer m.m.) kan påverka resenärens upplevelse, bör regionen sträva mot högre målnivåer. I vart fall bör en kompletterande text som kommentar till sänkningen av trygghetsmålet tas fram.

Alingsås kommun ställer sig positiv till de angivna måltalen under delmål *Låg miljöpåverkan*. Procenttalen har höjts något jämfört med nuvarande trafikförsörjningsprogram för både utsläppsnivåer av koldioxid och kollektivtrafikens motoriserade marknadsandelar. Vi ser även positivt på att regionen uttryckligen anger att det krävs en stor satsning på elektrifiering av stads- och tätortstrafik samt av kortare regionbusslinjer. En sådan satsning har effekt på klimatet och miljön på såväl regional som lokal nivå och går i linje med Alingsås kommuns syn på behovet av en stärkt fossilfri kollektivtrafik.

Valet att minska antalet indikatorer och fokusera på relevanta områden bedöms rimligt. Vad gäller specifikt indikatorn *pendelparkeringar för bil och cykel* är, förutom antalet, val av geografisk placering av stor vikt att beakta. Denna faktor bör tas hänsyn till i det gemensamma strategiska arbetet om pendelparkeringar som Västtrafik driver tillsammans med Göteborgsregionen och representanter från kollektivtrafiknätverket.

Vi uppmärksammar även att i nuvarande trafikförsörjningsprogram finns indikatorer/nyckeltal som baseras på punktlighet och förseningar, vilka har lyfts ur det föreslagna programmet. Istället nämns vikten av dessa till viss del främst i samband med större infrastrukturprojekt under beslutad strategi Målbild Koll2035 Göteborg/Mölndal/Partille. Punktlighet och förseningar är två av flera viktiga aspekter som kan ha påverkan på valet att resa kollektivt eller inte. Dessa två områden borde därför framhåvas ytterligare.

### **Övergripande planeringsstrategier och prioriteringsområden**

Alingsås kommun bedömer det rimligt att första prioritering är på kollektivtrafik i viktiga regionala stråk och pendlingsnav (stadstrafik). Arbets- och studiependlingsresor är ett viktigt fokusområde, särskilt med hänsyn till att insatser med begränsade resurser bör göras där de ger mest nytta för flest individer. Det förs dock inte någon form av diskussion kring synen på framtida utveckling av övrig tätorts- eller landsbygdstrafik i det nya trafikförsörjningsprogrammet. Denna trafik är viktig att beakta för att erhålla en god geografisk tillgänglighet för hela regionens befolkning. Det nämns endast att miniminivåerna enligt *Landsbygdsutredningen* är uppfyllda sedan år 2016 i hela regionen och att dessa nivåer ska upprätthållas. Det är mycket glädjande besked att grundläggande nivåer är nådda, men det finns en risk att fortsatt utveckling av denna typ av trafik inte tas hänsyn till i tillräckligt stor utsträckning framöver utan bedöms som avklarad. Av Landsbygdsutredningen framgår att riktlinjerna inte ska ses som normerande utan som ett golv (*grundläggande* miniminivåer). Slutliga utbudet bestäms i relation till efterfrågan. Vi ser därmed vikten av att i vart fall fortsätta framhålla betydelsen av tätorts- och landsbygdstrafiken, ur såväl ett lokalt som regionalt perspektiv.

Värt att notera i sammanhanget är även väntade demografiska förändringar i samhället. Det faktum att andelen barn och invånare över 80 år i regionen förväntas öka i antal under tidsperioden uppmärksammas i programmet som en del av kollektivtrafikens förutsättningar och utmaningar. Man anger även att trafiken behöver anpassas för dessa åldersgruppers behov. Flertalet resor hos dessa åldersgrupper torde ske på mer kortväga avstånd än längre pendlingssträckor, vilket kan ha effekt på övrig tätorts- och landsbygdstrafik.

Landsbygdsutredningen anges inte heller längre som en beslutad strategi bland övriga fem strategier i trafikförsörjningsprogrammet, även om arbete med bland annat information och integrering av betalfunktioner som har koppling till utredningen förväntas ske. Det vore önskvärt om dessa åtgärder tydligare framgår under genomförande.

Det är positivt att prioriteringsområdena för att nå målen fokuserar på fortsatt arbete med att genomföra övriga tidigare beslutade strategier för *tåg*, planer/målbilder för *de fem regionala pendlingsnaven*, *kollektivtrafik på jämlika villkor* samt för *miljö och klimat*.

*Västtågsutredningen* som beslutades i regionfullmäktige år 2018 nämns i en rubrik tillsammans med Målbild Tåg 2035. En kort sammanfattande text bör läggas till om utredningens innehåll rörande förutsättningar och kriterier för regionens satsningar på nya tågstationer. För Alingsås kommun är frågan om ny station vid Lövekulle (som inte uppfyllde kriterierna i utredningen) fortfarande aktuell. Det bör även tydligare framgå i texten att *Målbild tåg 2028 inklusive storregional busstrafik* har utretts under år 2019. Formuleringen som valts förutsätter att målbilden redan har antagits i sin nu föreslagna form.

Strategierna ovan tillsammans med de fyra övriga angivna områdena *hållbara resval*, *kombinerad mobilitet*, *samhällsplanering* samt *forskning och innovation* ser även vi som viktiga delar för möjlig uppfyllelse av såväl det övergripande målet som delmålet. Vi saknar

dock tydligare formuleringar om satsningar på olika typer av mobility management-åtgärder (kampanjer, projekt, information m.m.) för att påverka attityder och resebeteenden. Det kan förslagsvis utgöra en del av området hållbara resval. Exempelvis gör Västtrafik i dagsläget regelbundna satsningar på prova-på-kampanjer, som med fördel kan utvecklas ytterligare. Även arbetet som sker i den regionala kompetens- och projektplattformen Hållbart resande Väst får litet utrymme i programmet och benämns endast som ett kunskapsspridande nätverk för kommunala tjänstemän. Fler åtgärder borde kunna konkretiseras.

### **Samverkan, roller och ansvar**

Alingsås kommun ser positivt på att vikten av ett systematiskt samarbete över organisatoriska gränser poängteras vid ett flertal tillfällen i programmet. Det krävs samverkan mellan flera inblandade aktörer och ett samförstånd kring parternas olika processer och förutsättningar, för att vi tillsammans ska kunna uppnå målen för såväl kollektivtrafiken som det större greppet hållbara resor.

Vi saknar ett tydliggörande av kommunernas roll som samverkanspart till Västtrafik i programmet. Utöver kommunernas planmonopol och befogenheter som rör infrastrukturella frågor och väghållning, bör det med ökad tydlighet än vad som anges framgå att kommunerna i stor utsträckning bidrar med synpunkter och kunskap om lokala förutsättningar och behov samt om andra faktorer som kan ha påverkan på kollektivtrafikens utveckling.

Ytterligare diskussion av hur samverkan kan förtydligas och utvecklas, behandlas i yttrandet för remissen *Utvärdering av samverkansformer för kollektivtrafiken i Västra Götaland*.

### **Övriga synpunkter**

Det är positivt att trafikförsörjningsprogrammet fortsätter uppmärksamma det stora behovet av investeringar i infrastruktur som finns för såväl järnväg som väg i Västra Götaland. Effektiviseringar och prioriteringar på trafikområdet är en del av lösningen för en utökad kollektivtrafik, men kapaciteten begränsas även av befintlig infrastruktur. Då fokus i stor utsträckning ligger på utökad tågtrafik är det bekymmersamt att flera större investeringsbehov på järnväg saknar finansiering. Likaså är det positivt att behov av styrmedel och breddad finansiering från nationell nivå uppmärksammas tydligt för att resandet i Västra Götaland och i Sverige överlag ska kunna ställas om till mer hållbara alternativ.

Alingsås kommun ser om möjligt att kommunernas separata yttranden läggs som bilagor till DKR:s remissvar till Kollektivtrafiknämnden.

### **Ekonomisk bedömning**

Beslutet innebär inga ekonomiska kostnader.

### **Förslag till beslut**

Samhällsbyggnadskontorets yttrande antas och skickas som Samhällsbyggnadsnämndens svar till Göteborgsregionen.

**Beslutet ska skickas till**

Anna Gustafsson, Göteborgsregionen ([anna.gustafsson@goteborgsregionen.se](mailto:anna.gustafsson@goteborgsregionen.se))

Kommunstyrelsen för kännedom

Hanna Jonsson  
Enhetschef Trafik och planering

Louice Norén  
Utredare Trafik och planering