

Datum: 2019-03-259-03-21  
Handläggare: Louice Norén  
Direktr:   
Diariennr: 2019.163 SBN9.163 SBN

Samhällsbyggnadsnämnden

## Remissvar årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet

### Ärendebeskrivning

Västra Götalandsregionen (VGR) gör årligen en avstämning av arbetet med implementering av trafikförsörjningsprogrammet. Kommunerna ges möjlighet att via de delregionala kollektivtrafikeråden lämna inspel och synpunkter på det pågående arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i regionen. Det finns inget dokument som ska godkännas. Yttrandet ska lämnas till Göteborgsregionen (GR) via kollektivtrafiknätverket senast den 22 april 2019. GR sammanställer kommunernas svar inför beslut i förbundsstyrelsen/delregionala kollektivtrafikerådet den 18 juni 2019.

Nuvarande trafikförsörjningsprogram gäller från 2017 till 2020 med långsiktig utblick till 2035. Arbetet med att revidera och ta fram ett nytt program för 2021 till 2024 påbörjas av VGR under våren 2019. Avstämningen innehåller en uppföljning för 2018 av målen i gällande trafikförsörjningsprogram, en lägesrapport för 2018 över strategier och utvecklingsområden samt möjlighet att göra inspel inför den kommande revideringen.

VGR önskar få in synpunkter enligt följande:

- Eventuella reflektioner kring måluppfyllelsen för 2018?
- Har ni inspel på åtgärder som ger bättre resursutnyttjande och högre måluppfyllelse?
- Ser ni utvecklingsområden inom våra strategier som kräver extra fokus under perioden 2021-2024?
- Har ni några övergripande inspel gällande revideringen av trafikförsörjningsprogrammet?
- Har ni förbättringsförslag gällande kollektivtrafikeråden och övriga samverkansformer?
- Övriga inspel som delregionala kollektivtrafikerådet vill skicka med?

Sammanfattningsvis beskrivs i avstämningen att det övergripande målet, att andelen hållbara resor ska öka samt kollektivtrafikresandet fördubblas, har utvecklats positivt och att måltalen till 2020 redan är uppnådda. Resandet har ökat mest i stadstrafiken och i de prioriterade stråken i enlighet med programmets inriktning. Även följande fyra delmål med angivna måltal för 2020 har överlag utvecklats positivt: ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland, attraktiv kollektivtrafik, alla resenärsgupper beaktas och minskad miljöpåverkan. Åtgärdsarbete pågår med samtliga beslutade strategier som knyter an till delmålen, likaså pågår arbete med de prioriterade utvecklingsområdena.

### Förvaltningens yttrande

Alingsås kommun anser att både uppföljning och lägesrapport utgör mycket tydliga och bra sammanställningar över såväl måluppfyllelse som besked om det pågående arbetet med strategier och utvecklingsområden. Kommunen anser att målen generellt innefattar de mest väsentliga delarna för att öka det kollektiva resandet. Det är även mycket positivt att åtgärdsarbetet utifrån strategierna för att uppnå målen nu sker på bred front.

Det är glädjande att måluppfyllelsen överlag utvecklas positivt men samtidigt är det viktigt att ta hänsyn till att mål i vissa fall nåtts på grund av ändrad mätmetod, vilket även påpekas i uppföljningen. Det är mycket positivt att löpande arbete sker för att förbättra statistikunderlaget, men inför en revidering bör man se över målen, dess måltal samt eventuellt höja dem ytterligare. Det är viktigt att regionen siktar högt och strävar efter fortsatt utveckling på området. Särskilt avseende de mer övergripande måltalen som rör kollektivtrafikens motoriserade marknadsandelar och antal resor. Marknadsandelarna utanför Göteborgs stadstrafikområde är låga. En ökad tydlighet kring hur det fortsatta arbetet läggs upp för att höja marknadsandelen i kranskommunerna till Göteborg och i övriga delregioner är därmed önskvärt.

Det anges att kombinerad mobilitet, gång- och cykelresor är viktiga delar för att öka andelen hållbara resor överlag och det är ett prioriterat utvecklingsområde. Det kan därmed vara lämpligt att se över om det finns en möjlighet att i arbetet med målformulering och uppföljning i nya programmet för 2021-2024 få en ännu tydligare koppling till detta jämfört med idag. Det anges även att det finns ett stort intresse hos kommunerna att delta i projekt som rör hållbart resande, men att det saknas personella resurser för att utföra dem. Så är även fallet i Alingsås kommun. Det finns därför ett behov av att tydliggöra vilken möjlighet regionen har att ta ett huvudansvar för det viktiga arbetet med påverkansåtgärder.

Det är även av stor vikt att se över de mål som utvecklas i lägre takt, såsom trygghet och nöjdhet. Målen är förhållandevis lågt satta och regionen bör sträva efter en mycket högre andel. Även om målen ännu inte uppnåtts är det nog så viktiga områden att satsa på och förbättra för att sammantaget kunna öka andelen resande med kollektivtrafiken ytterligare. Fokus framöver bör ligga på att ytterligare tydliggöra kopplingen mellan dessa mål och hur man arbetar för att öka tryggheten för alla samt öka attraktiviteten att resa kollektivt, särskilt hos personer som idag reser sällan eller aldrig med kollektivtrafiken.

Det är rimligt att fokus i den övergripande planeringen utgår från det regionala perspektivet med stråktänk. Samtidigt bör det noteras att det är av stor vikt att även det lokala perspektivet beaktas vad gäller exempelvis ökad tillgänglighet inom en tätort och mellan tätorter inom en kommun. Det är viktigt att inte tappa aspekten att det finns behov av att se över utökade resmöjligheter och synka tidtabeller (för byten) för lokala resor, där så är möjligt utifrån ett helhetsperspektiv, och inte endast anpassa utifrån tågavgångar/ankomster. Detta för att öka det kollektiva resandet även vid kortare resor mellan olika målpunkter. Delmålet att alla resenärsgupper ska beaktas och strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor berör även barn och äldre, vilka i stor utsträckning ofta har ett lokalt resmönster i vardagen.

En annan aspekt som är viktig att fortsätta fokusera på och arbeta vidare med är det prioriterade utvecklingsområdet samordning med skolresor utifrån lokala förutsättningar. Hur arbetar Västtrafik systematiskt vidare i frågan, tillsammans med kommunerna, för att åstadkomma detta? För att öka tillgängligheten och göra kollektivtrafiken till ett mer attraktivt färdmedelsval på landsbygden, bör man även se över pris- och betalsystemet i Närtrafiken, dvs. möjligheten att resa med appen To Go och med Västtrafiks periodbiljetter (utöver seniorekort, kontanter och betalkort).

Delmålet minskad miljöpåverkan fokuserar enbart på koldioxidutsläpp. Även om mål för energianvändning och bullernivåer finns angivna i miljö- och klimatstrategin, kan det vara rimligt att se över delmålet och eventuellt utöka med fler måltal eller indikatorer som följs upp i den årliga avstämningen. I och med revideringen av strategin under 2018 med fokus på

elektrifiering, bör ett fokus vara framtagande av en strategi för utbyggnad av laddinfrastruktur i regionen samt tydliggöra ansvarsfördelning och finansiering mellan berörda aktörer.

Lägesrapporten innehåller flera mycket positiva saker som tydligt berör samverkan mellan kommun och region. Bland annat är det viktigt att fokusera på tätare samordning och samarbete mellan områdena samhällsplanering och kollektivtrafik. Det är viktigt med en tidig dialog mellan Västtrafik och kommunerna. En kombination av generell kunskap om god kollektivtrafikförsörjning och lokalkännedom är nödvändig för att nå ett gott resultat. De dialogmöten som hålls idag inför kommande trafikplaner upplevs vara mer inriktat på övergripande och framtida samhällsplanering, vilket är positivt i sig. Dock saknas ett tydligt forum där det finns utrymme att lämna mer detaljerade synpunkter och önskemål om kollektivtrafiken för det närmsta året som trafikplanen faktiskt innefattar.

Alingsås kommun nämnde även vid förra årets avstämning att det finns ett stort värde för planerare av olika slag på kommunen att ta del av ett tydligt material över vilka principer som Västtrafik jobbar utefter för att tillhandahålla ett rimligt kollektivtrafikutbud. Detta önskemål finns fortfarande. Vi ser även ett behov av ökad flerparsamverkan mellan nätverken för kollektivtrafik, infrastruktur, miljö och översiktlig planering inom GR för att bearbeta olika ämnen ur ett helhetsperspektiv.

Alingsås är en expansiv kommun som har flera större utpekade utvecklingsområden för bland annat bostadsbyggnation, vilket innebär goda möjligheter att redan från start arbeta för att uppmuntra till kollektivtrafikåkande. Västtågsutredningen från 2018, med koppling till Målbild tåg 2035, fokuserar på prioritering av vissa nya stationer. Exempelvis tillhör Lövekulle i Alingsås ett av de stationsförslag som inte prioriteras att byggas i dagsläget, bland annat på grund av Västra Stambanans begränsade kapacitet. Alingsås kommun vill framhålla att det är viktigt att frågan ändock hålls levande och att fortsatta diskussioner förs om möjlighet till framtida nybyggnationer av stationer i regionen. Särskilt i utvecklingsområden där resandeunderlag för utökad utbud av kollektivtrafiken kommer att finnas framgent.

### **Ekonomisk bedömning**

Innebär inte några kostnader.

### **Förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden antar samhällsbyggnadskontorets yttrande som sitt eget och översänder det till Göteborgsregionen.

### **Beslutet ska skickas till**

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

Markus Thunberg  
Avdelningschef Gata/Park

Louice Norén  
Utredare Trafik och planering