

Bilaga Samhällsbyggnadsförvaltningens yttrande på årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet 2021

Alingsås kommun anser att uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet utgör en tydlig sammanställning 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 sker på bred front. Kommunen tycker att avsnittet om genomförande och lägesrapport kopplat till beslutade strategier och fokusområden är givande och bidrar till möjlighet för ökad förståelse och inblick i hur arbetet för att uppnå målen fortskrider.

Pandemins negativa påverkan på kollektivtrafiken beskrivs tydligt i uppföljningen och kommunen förstår att det ligger en utmaning i att återta resandet som var 2019 för att sedan sikta mot ännu högre marknadsandelar. Det är dock glädjande att se att god geografisk tillgänglighet har ökat ännu lite mer då detta är en mycket viktig pelare i att attrahera resenärer till kollektivtrafiken. Att tryggheten har gått ner tror kommunen kan ha betydande koppling till pandemin och denna indikator är något som får följas vidare i och med att resandet (förhoppningsvis) går mer och mer tillbaks till ett normalläge. Nyckeltalet för koldioxidutsläpp per personkilometer har av naturliga skäl blivit mycket lågt eftersom resandet har varit lågt, och kommunen undrar om det vore en god idé att komplettera mätetalen för koldioxidutsläpp med utsläpp per fordonskilometer för att bidra till en bredare bild av hur utvecklingen ser ut.

Vidare angående pandemin så önskar kommunen att det skulle framgå tydligare hur Västtrafik hanterar det mycket stora intäktsbortfall som pandemin medförde och fortfarande idag medför; vad är det som får stå tillbaks, vart sker satsningarna trots ansträngd ekonomi, och vad är konsekvenserna av dessa prioriteringar? Kommunen menar att denna typ av diskussion och resonemang om prioriteringar vore nyttig att illustrera även i andra delar kopplade till trafikförsörjningsprogrammet.

Kommunen ser att digitaliseringen spelar en viktig roll i omställningen för att nå våra gemensamma klimat- och hållbarhetsmål och att det vore önskvärt att kommande trafikförsörjningsprogram hanterar frågan om nya vanor, distansarbete, et cetera som följd av pandemin och hur dessa osäkerheter, som egentligen består av både möjligheter och hinder, ska hanteras när det gäller de mål som är uppsatta för kollektivtrafiken. Kopplat till detta undrar kommunen om det fokus som finns på *antal resor* bör minska eftersom resor i kollektivtrafiken inte är ett självändamål. En resa som tack vare teknik/ändrade vanor inte behöver genomföras bör ju i sammanhanget ses som något positivt. Kommunen anser att pendlingsbiljetten är ett mycket bra förslag för anpassning till en post-pandemisk tid och uppmuntrar till utveckling av denna, exempelvis så att den ska passa människor med en annan pendlingsprofil än den som är i dagsläget för pendlingsbiljetten.

Kommunen vill dock framhålla att det är viktigt att regionen siktar högt och strävar efter fortsatt utveckling på området. Särskilt avseende de parametrar som rör kollektivtrafikens motoriserade marknadsandelar. Marknadsandelarna utanför Göteborgs stadstrafikområde var låga redan innan pandemin. 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 är rimligt att fokus i den övergripande planeringen kopplat till trafikförsörjningsprogrammet 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. 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.

Alingsås kommun har både tätorter med god täthet, som fortsätter att utvecklas genom förtätning, och en förhållandevis stor yta av landsbygd med både mindre tätorter och sparsam bebyggelse. Vi ser att det är viktigt att även hanteringen av landsbygdstrafiken fortsätter att utvecklas. I uppföljningsrapporten beskrivs uppstarten av en samverkansarena för mobilitet och tillgänglighet med fokus på glesa geografier och landsbygder, som ett initiativ från regionens tre andra DKR. Denna arena kan vara intressant även för andra kommuner som tillhör GR som vill verka för ökad tillgänglighet och ökat kollektivtrafikresande på landsbygden, såsom Alingsås. Kommunen välkomnar även de projekt som initierats för mobilitet i glesare områden som beskrivs i uppföljningsrapporten. Tillgången till kollektivtrafik på landsbygden, som bidrar till en levande bygd, har länge varit en prioriterad fråga för kommunen.

Det är för kommunen glädjande att läsa om de olika satsningar som sker kopplat till strategierna och fokusområdena. Det anges bland annat att cykling har fått ett ökat fokus inom Västtrafik under året. Detta ökade fokus är något som något som kommunen har märkt av i det löpande arbetet med Västtrafik, och något som kommunen välkomnar som ett viktigt steg i att uppnå målsättningarna om andelen hållbara resor. Det innebär att regionens/Västtrafiks arbete i större relation svarar till trafikförsörjningsprogrammet mål om andelen hållbara resor som är bredare än enbart kollektivtrafikresor. Kommunen anser att det är mycket bra att Västtrafik arbetar med att se över hur man kan skapa ett enhetligt system för att kunna integrera cykel med kollektivtrafik och att göra det enkelt att i vardagen kunna resa med cykel och kollektivtrafik tillsammans.

Lägesrapporten innehåller flera positiva saker som tydligt berör samverkan mellan kommun och region. Kommunen ser att den dialog som förs med Västtrafik i det dagliga arbetet har utvecklats och att Västtrafik många gånger erbjuder ett bra stöd och expertis i kollektivtrafikfrågor i olika projekt. Det är viktigt med en tidig dialog mellan Västtrafik och kommunerna och Alingsås kommun vill att detta samarbete ska fortsätta att vidareutvecklas. De dialogmöten som hålls inför kommande trafikplaner upplevs vara mer inriktade på övergripande och framtida samhällsplanering, vilket är positivt i sig. Dock anser kommunen om det saknas ett annat mer tydligt forum för det dagliga löpande arbetet som sker mellan kommunen och Västtrafik, där det finns utrymme att lämna mer detaljerade synpunkter, frågor och önskemål om kollektivtrafiken för den mer nära planeringen.

Alingsås kommun välkomnar det som i uppföljningsrapporten beskrivs som ett för Västtrafik breddat ansvar för att driva samhällsutveckling och kollektivtrafik som ömsesidig process. Kommunen vill framhålla att det är av stor vikt att få veta mer om vilka principer som gäller för vilken trafikering som ska erbjudas. Vad kan kommunen förvänta sig för trafik till en viss typ av utbyggnadsområde, och när i tiden? I dagsläget informerar kommunen Västtrafik löpande om nybyggnadsområden och inkommer med önskemål om trafikering, samt möjliggör för trafikering i planer, men kommunen vet inte om det går att förvänta sig kollektivtrafik till ett område förrän Västtrafik har bestämt sig vilket ofta sker förhållandevis sent sett till de kommunala planeringsprocesserna. Om kollektivtrafik och samhällsplanering verkligen ska gå hand i hand innebär det att det behöver finnas en dialog om kollektivtrafikutbud där kommunen betydligt tidigare kan få mer raka besked från Västtrafik om hur Västtrafik ställer sig till trafikering. Kopplat till detta vill kommunen även påpeka att det är viktigt att det finns en god kollektivtrafik redan i samband med inflyttningen av ett område, för att instifta goda resvanor redan från början.

Slutligen vill kommunen, liksom tidigare dialoger, skicka med att Alingsås är en expansiv kommun som har flera större utpekade utvecklingsområden vilket innebär goda möjligheter att redan från start arbeta för att uppmuntra till goda resvanor. 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 ändå hålls levande och att fortsatta diskussioner förs om möjlighet till framtida nybyggnationer av stationer i regionen. Särskilt i utvecklingsområden där resandeunderlag för utökat utbud av kollektivtrafiken kommer att finnas framgent.