

Tjänsteskrivelse Göteborgsregionens kommunalförbund
Handläggare: Anna Gustafsson, regionplanerare
Datum: 2022-10-27, dnr 2022-00096

Återkoppling årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet

Förslag till ställningstagande

Delregionala kollektivtrafikerådet antecknar informationen.

Sammanfattning av ärendet

Vid sammanträdet ges en återkoppling av remissen för årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet.

Underlag

- Sammanställning och hantering av inkomna remissynpunkter vid årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet 2021 (bilaga)

Gitte Caous
Förbundsdirektör

Maria Sigroth
Avdelningschef

Bilaga

Datum 2022-10-11

Diarienummer KTN 2021-00173

Västra Götalandsregionen**Koncernkontoret**

Handläggare: Martin Elofsson/Sara Eriksson

Telefon: 073-083 78 58, 070-730 25 93

E-post: martin.elifsson@vregion.se,

sara.eriksson@vregion.se

Sammanställning och hantering av inkomna remissynpunkter vid årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet 2021

Nedan följer en sammanfattning av de inkomna synpunkterna från de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR) vid den årliga avstämningen av trafikförsörjningsprogrammet, kommentar samt eventuell hantering, uppdelat per frågeställning.

Reflektioner kring måluppfyllelse för 2021

Synpunkt	DKR	Hantering/kommentar
Viktigt med bibehållet trafikutbud. Redan planerade och beslutade satsningar ska fullföljas, exempelvis de som ryms inom ramen för Målbild Tåg – delmål 2028 samt Målbild koll 2035.	Fyrbodol, Göteborgsregionen	Trafikutbudet utvecklas kontinuerligt. Satsningar i målbilder/strategier genomförs i den takt resandeutveckling och ekonomi medger. Vid varje trafikplan sker också ett arbete för att se om resurser också kan omfördelas för att ge mer måluppfyllelse för skattepengarna.
Det behöver snarast påbörjas ett nytt trafikförsörjningsprogram	Skaraborg	Revidering kommer påbörjas när resandet stabiliserats efter pandemin, men senast 2023. Ännu kan vi inte säga att nya resandenivåer har stabiliserats.
Det är viktigt att målet gällande att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland fortsätter att vara detsamma.	Boråsregionen	Vi har ingen avsikt att justera målen under gällande programperiod.
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.	Boråsregionen	Prioriterade stråk är en viktig del av trafikförsörjningsprogrammet och bör vara få för att också kunna ges prioritet. I övrigt ska trafikeringen dimensioneras efter efterfrågan. Synpunkten tas med till revideringen av trafikförsörjningsprogrammet då vi gärna ser en dialog om stråk som kan tas bort om nya ska läggas till.
TFP behöver ta tydligare ställning för en sammankoppling med kollektivtrafiken i angränsande	Boråsregionen	Att länsgränsen inte ska ha betydelse för trafikens utformning ingår till exempel i och med att prioriterade stråk också sträcker sig över

regioner så att länsgränsen inte utgör ett hinder för regionalförstoring och hållbart resande.		länsgräns. Dock har efterfrågan betydelse för trafikens omfattning.
För att säkerställa att hänsyn tas till kollektivtrafiken vid bostadsbyggande bör VGR och Västtrafik öppna för möjlighet till kollektivtrafik i samband med att första invånaren flyttar in, inte först när resandeunderlaget bedöms vara tillräckligt stort. Denna princip bör även gälla vid nybyggnation av verksamhetsområden.	Göteborgsregionen	Västtrafiks nyligen framarbetade riktlinjer för trafikering tydliggör kollektivtrafikens förutsättningar i bebyggelseplaneringen och vilken kollektivtrafik som kan erbjudas vid nybyggnation. Vi delar synen att ambitionen är önskvärd men med respekt för att samhällets resurser är knappa och avvägningar krävs.
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.	Boråsregionen	Målbild tåg 2028- inklusive storregional busstrafik ska ses som en del av trafikförsörjningsprogrammet i och med att den beslutades 2018. Därmed ingår dessa busstråk numera i programmet med strategi för utvecklad trafikering.
Eftersom Västra Götaland är en asymmetrisk region med olika geografiska förutsättningar bör det arbetas fram differentierade målnivåer där det övergripande målet kompletteras med ett eller flera delmål.	Göteborgsregionen	Kollektivtrafikens utveckling i olika geografier beskrivs i de olika strategierna vilka är en del av trafikförsörjningsprogrammet. Västtrafiks nyligen framarbetade riktlinjer för trafikering tydliggör också kring trafikutbud i olika geografier med olika befolkningstäthet. Frågan om differentierade mål kan tas med i revideringen av trafikförsörjningsprogrammet
Frågor avseende trygghet och nöjdhet, där ålder är en utgångspunkt, behöver belysas ytterligare i kommande arbete och programperiod	Göteborgsregionen	Frågan blir aktuell i samband med revidering av trafikförsörjningsprogrammet samt i revidering av strategi på kollektivtrafik på jämlika villkor.
Önskvärt att ytterligare resonemang hade förts om varför miljömålet om 85% utsläppsminskningar inte bedöms möjligt att uppnå till 2025.	Göteborgsregionen	Bedömningen är att det blir en utmaning att nå målet. Det beror på osäkerheter kring återgången till kollektivtrafiken eftersom målet är satt i förhållande till personkilometer. Antalet personkilometer är fortfarande en bra bit ifrån 2019 års nivå.

**Inspel kring hur vi kan hjälpas åt att vända utvecklingen.
Hur verkar vi för det nya normala där hållbara resvanor är
norm? Vilken roll kan och bör digitaliseringen spela?**

Synpunkt	DKR	Hantering/kommentar
Fyrbodal ser många områden där vi gemensamt kan arbeta för att vända utvecklingen. Exempelvis att uppmärksamma kollektivtrafiken som ett alternativ, marknadsföra kollektivtrafiken, samverka kring cykelgarage och pendelparkeringar. Kommunerna har en stor roll, inte minst när det gäller infrastrukturen runt hållplatser, resecentrum, stråk med mera. De kan också erbjuda sommarkort för barn och ungdomar	Fyrbodal	Det låter lovande och klokt.
Skaraborg önskar samverka inom en rad områden, t ex tillköp, alternativ till stadstrafik i mindre tätorter och statistik.	Skaraborg	Vi samverkar gärna och ser behov av en diskussion om hur olika parter förväntas bidra i denna ömsesidiga samverka.
Närtrafiken behöver marknadsföras bättre, positivt med den aviserade översynen och utvecklingen som Västtrafik ska göra.	Fyrbodal	Västtrafik planerar utökad marknadsföring i samband med utvecklingen av närtrafiken.
Det är viktigt att både kommuner och Västtrafik är med tidigt i planeringen kring planfrågor med mera och att kommunerna tar vara på de tillfällen som ges att komma in med synpunkter.	Fyrbodal	Det är ett ömsesidigt ansvar att utveckla en samhällsplanering i samklang med kollektivtrafiken. VGR/Västtrafik är positiva till samarbete i tidiga skeden och delar synen att vi kan bli bättre på detta tillsammans.
Bättre synkronisering vid byten behövs, framför allt viktigt i glesbygd	Fyrbodal, Boråsregionen	Frågan tas vidare till Västtrafik. Ofta finns flera samband mellan linjer där vissa måste ges prioritet och därmed kan inte alltid optimala byten uppnås i alla punkter. Det kan vara en förklaring, men inte alltid.
Det finns en stark efterfrågan av möjligheter att resa med kollektivtrafik även under andra tider än högtrafik och för andra syften.	Boråsregionen	Det ingår i målbild tåg 2028 - inklusive storregional busstrafik att sträva mot tydligare öppettider över dygnet och veckan. Det är samtidigt förknippat med ökat behov av skattemedel då

		biljettintäkterna är lägre utanför högtrafik och därmed behöver sådana satsningar vägas mot andra. Avvägningar gällande mer trafik i hög eller lågtrafik med befintliga resurser blir aktuell i samband med revidering av trafikförsörjningsprogrammet.
KTN behöver samarbeta med besöksnäringen för att hitta nya, miljömässigt bättre lösningar då det idag ofta krävs resa i egen bil.	Boråsregionen	I kollektivtrafiknämndens uppdrag till Västtrafik 2023-2024 ingår att synliggöra möjligheterna att resa hållbart i samverkan med andra aktörer, till exempel besöksnäringen.
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.	Boråsregionen	Flexbiljetten utvärderas under hösten 2022.
Flexbiljetten är ett steg i rätt riktning för att underlätta flexibla hållbara resval. En utvärdering bör göras för att även se hur flexbiljetten passar resenärernas behov.	Göteborgsregionen	Flexbiljetten utvärderas under hösten 2022.
I en mer flexibel vardag bör även anpassningar till invånarnas behov ses över och eventuellt justeras.	Göteborgsregionen	Det görs årligen i samband med Västtrafiks trafikplanearbete samt vid förstudie inför upphandling.

Inspel kring möjligheter att bidra till de olika fokusområdena

Synpunkt	DKR	Hantering/kommentar
Kommunerna kan bidra till insatser via lokal infrastruktur, trygghetståtgärder kring hållplatser, tillgänglighet med gång- och cykelväg etc.	Fyrbodal	Det är positivt att fortsatt samverka kring dessa frågor.
Kommunernas bebyggelseplanering behöver samplaneras med utbyggnad av kollektivtrafiken, viktigt att veta vad som krävs från kommunernas sida	Fyrbodal	Västtrafiks nyligen framarbetade riktlinjer för trafikering tydliggör detta.

gällande antalet bostäder kopplat till utbud av kollektivtrafik		
Inom ”driva på och bidra till hållbara resval” är kommunerna med i den mån tiden medger. Projekt inom hållbart resande kan fungera som en språngbräda för vidare samverkan.	Boråsregionen	VGR ser gärna en diskussion kring hur vidare samverkan kan fungera.
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.	Boråsregionen	Bra att vi får till oss detta. Synpunkten tas vidare till Västtrafik.
En möjlig lösning för resenärer på landsbygden är att skolskjutstrafiken 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.	Boråsregionen	Positivt att Bollebygd vill vara med. VGR/Västtrafik undersöker gärna frågan vidare tillsammans med aktuella kommuner.
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.	Boråsregionen	Att driva på kombinerad mobilitet är en strategisk del av programmet idag men främst i samverkan med andra parter, vilket är en avvägning som gjorts efter dialog med aktörer i branschen om hur vi snabbast kan nå resultat. Vi ser dock att utvecklingen inte kommit så långt som vi hoppats och synpunkten tas med till revideringen av trafikförsörjningsprogrammet.
Det behövs en bättre förståelse för stadsplaneringsprocesserna, de olika huvudmannaskapen för vägar och förutsättningarna för att bygga ett hållbart samhälle på olika platser.	Boråsregionen	Denna fråga kan ingå i ett kommande utbildningspaket om kollektivtrafik.
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	Boråsregionen	I den regionala infrastrukturplanen finns vägledande principer för trimning och effektivisering i det statliga regionala vägnätet. Inom dessa lyfts kortare

kollektivtrafik och andra hållbara alternativ. Dock behöver anslutningsvägar till hållplatser ses över för gång och cykel på det statliga vägnätet, där kommunerna saknar rådighet.		anslutande gång- och cykelvägar till hållplatser och bytespunkter som ett prioriterat område. VGR kommer gärna till nätverken och redogör för möjligheterna
Det regionala ansvaret omfattar även att informera om pågående forskning och utvecklingsarbete, vilket i stort saknas och behöver förbättras.	Boråsregionen	Positivt att mer information efterfrågas. Det finns möjligheter att lyfta dessa frågor på DKR och i tjänstepersonsnätverken.
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.	Boråsregionen	Västtrafik är positiva till samarbete i tidiga skeden av planeringen då denna typ av frågor kan hanteras. Västtrafiks riktlinjer för kollektivtrafik redogör för hur utbudet av kollektivtrafik kan utvecklas i förhållande till bebyggelseutvecklingen.
Det finns ett behov av påverkansprojekt för kollektivtrafiken där kommuner kan bistå med marknadsföring av kommunspecifik information.	Göteborgsregionen	Positivt att det finns intresserade kommuner. Frågan tas vidare till Västtrafik.
För att cykelresor tydligare ska kunna vara en del av det totala hållbara resandet bör tydligare krafttag göras för att säkerställa de fysiska cykelvägarnas säkerhet och genhet.	Göteborgsregionen	Positivt att kommunerna vill utveckla cykelvägnätet. VGR stöttar denna inriktning.
Med anledning av pandemin har resmönster förändrats och fritidsresor med kollektivtrafik har blivit viktigare. Det finns en utmaning då fritidsresorna inte sker lika regelbundet som arbets- och studiependling. Göteborgs Stad lyfter i sitt remissvar till GR att de gärna antar den utmaningen tillsammans med Västtrafik.	Göteborgsregionen	Avvägningen mellan prioritet för arbets- och studiependling, och fritidsresandet är en viktig fråga inför revideringen av trafikförsörjningsprogrammet. Analys av förändrade resmönster behöver ingå. Spridda resmönster är svårare att nå kostnadseffektivitet för och därmed behöver olika behov ställas emot varandra i avvägningen hur vi ska nyttja samhällets resurser på bästa sätt.
Behov av att fortsätta arbetet med pendelparkeringar där frågor om finansiering och genomförande	Göteborgsregionen	Ett viktigt arbete som behöver ske i samverkan mellan kommun, Trafikverket och

tydligare adresseras och bistår gärna i det arbetet.		Västtrafik. Frågan lyfts till Västtrafik.
Likt arbete med pendelparkeringar bör ett arbete göras för hur cykel och kollektivtrafik, på strategisk nivå, kan utvecklas där ansvarsfördelning även adresseras.	Göteborgsregionen	Ett arbete med att integrera cykel och kollektivtrafik pågår. VGR/Västtrafik återkommer i frågan.
Göteborgsregionen bidrar gärna till fortsatt arbete för att stärka samhällsplanering och kollektivtrafik utifrån ett flertal olika perspektiv.	Göteborgsregionen	Positivt.

Övriga synpunkter/kommentarer

Synpunkt	DKR	Hantering/kommentar
Samverkan efterfrågas generellt kring kollektivtrafikens utveckling: stråk, glesare geografier, god geografisk tillgänglighet, intermodala resor mm.	Skaraborg	Frågor som är av principiell och strategisk karaktär hänvisas till revidering av trafikförsörjningsprogrammet. Frågor av mer praktisk natur, ex. utveckling av resenärsservice i noder, pendelparkeringar etc bör hanteras löpande i dialog med Västtrafik.
Kommande TFP behöver omfattas av ett ställningstagande kring hur Landvetter flygplats kan utvecklas till en attraktiv framtida knutpunkt för kollektivtrafik	Boråsregionen	Landvetter flygplats är en utpekad målpunkt i befintligt program. Hur trafikering ska utvecklas i knutpunkter ingår i den ordinarie utvecklingen genom Västtrafik. Huruvida strategiska knutpunkter generellt ska lyftas tydligare är en fråga för revideringen av programmet.
Statistik, resvaneundersökningar, nedbrytbara till kommunal nivå	Boråsregionen, Skaraborg	VGR/Västtrafik genomför under 2022-2023 en utökad resvaneundersökning som ska kunna brytas ned på kommunal nivå.
Samverkan kring gymnasieelevers behov av resor till skolan	Skaraborg	Samverkansarenan för ökad mobilitet och tillgänglighet med fokus på glesa geografier har påbörjat ett arbete i frågan
Kommunerna vill ha en ökad insyn och vara delaktiga när region, TRV, Västtrafik och trafikbolag tar beslut	Boråsregionen	Ambitionen är att inkludera och informera kommunerna i den grad det är praktiskt genomförbart. Samtidigt har

som påverkar kommunen eller dess invånare och företag.		respektive part sina olika roller och mandat i frågorna.
Kombinerad mobilitet bör även utredas utifrån kollektivtrafik på vatten där nya förbindelser bör utredas.	Göteborgsregionen	VGR för gärna dialog kring förslag på projekt.
Utvärdering av nya zonsystemet behöver ta hänsyn till funktionella relationer.	Göteborgsregionen	Medskick till Västtrafik som ansvarar för utvärderingen.

Synpunkter kring nyttan av uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet

Synpunkt	DKR	Hantering/kommentar
Rapporten viktig som ett underlag för politiker och tjänstepersoner att få en uppföljning på hur verksamheten utvecklas.	Fyrbodol, Skaraborg, Göteborgsregionen Boråsregionen	Roligt att den används
Önskvärt med en kortfattad populärutgåva av uppföljningsrapporten	Fyrbodol	Arbetet med uppföljningsrapporten är ett tidskrävande arbete. I samband med att rapporten presenteras för nämnd och DKR tas en powerpoint fram. Den skulle kunna anpassas till att fungera som kortfattad rapport.
Användbarheten för såväl Boråsregionen som den enskilda kommunen blir begränsad då rapporten överlag rör sig på en regional nivå. Det är rimligt att inte skicka ut uppföljningen varje år på remiss utan att det görs mer sällan.	Boråsregionen	Årlig avstämning inklusive måluppfyllelse ska årligen stämmas av med DKR enligt samverkansformerna. Det är upp till varje DKR om de vill svara eller ej. Nästa gång samverkansformerna utvärderas är det bra om vi gemensamt också gör avvägningen om vi ska glesa ut uppföljningen
Göteborgsregionen uppskattar att målnivåer nu tydligare finns nedbrutna per kommunalförbund. Det innebär att de delregionala skillnaderna tydliggörs och analyseras utifrån mer korrekta förutsättningar. För ytterligare användningsmöjligheter av uppföljningsrapporten vore eventuella särskilda delregionala utmaningar eller förutsättningar	Göteborgsregionen	Förutsättningarna i Västra Götaland med ser olika ut utifrån olika typer av geografiska, befolkningsmässiga mm faktorer. Dessa följer dock inte delregionala gränser. Hur vi bättre kan bryta ned data på ett relevant sätt är ett fortsatt utvecklingsarbete. Synpunkten tas med till revideringen av trafikförsörjningsprogrammet

uppskattat. Fördjupade kommunala nedbrytningar kan med fördel hanteras inom de ordinarie dialogprocesser kommuner har med Västtrafik.		
---	--	--

Synpunkter kring den nya strukturen i uppföljningsrapporten

Synpunkt	DKR	Hantering/kommentar
Det är en bra förändring som gör rapportens innehåll lättare att läsa och ta till sig på ett sammanfattande vis.	Fyrbodalsregionen, Göteborgsregionen, Skaraborg	Kul att höra
Boråsregionen har en rad synpunkter kring metoder för uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet, exempelvis restidskvot, resandestatistik med mera.	Boråsregionen	Synpunkterna hanteras i samband med revidering av trafikförsörjningsprogrammet.
Uppföljningsrapporten kan med fördel inkludera två ytterligare stycken: <ul style="list-style-type: none">• ”övrigt” för att exempelvis kunna inkludera arbete som påbörjats eller beslutats om inför det kommande verksamhetsåret, exempelvis flexibla skolstarter.• ”lärdomar och framåtblick” med särskild koppling till avsnittet om strategier och fokusområden. Exempelvis tips och medskick till kommuner.	Göteborgsregionen	Punkten ”övrigt” är delvis omhändertagen i dagens uppföljningsrapport. Punkten ”lärdomar och framåtblick” anser vi inte hör hemma i en uppföljningsrapport, utan hanteras bättre i kollektivtrafiknätverken.
Uppföljning av målet om andel invånare med högst 60 min restid med kollektivtrafik till närmaste pendlingsnav behöver tydliggöras. Måttet omfattar inte de fall resenären behöver byta färdmedel för att nå sitt mål. Det redovisas heller inte om utbudet gäller under högtrafik utan enbart antalet resmöjligheter per vardag. Dessutom ingår enbart nav inom VGR.	Boråsregionen, Göteborgsregionen	Vi håller med om att beskrivningen av uppföljningen är otydlig. Måttet innefattar samtliga resmöjligheter mellan kl 07-19 inklusive byten. Avvägning mellan rimlig arbetsinsats och vad som faktiskt ger en indikation på måluppfyllelsen har gjorts. Samtliga indikatorer är beslutade i trafikförsörjningsprogrammet. I samband med revidering av trafikförsörjningsprogrammet

		är det aktuellt att se över mål och indikatorer.
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.	Boråsregionen	Tillgängligheten på vägen till och från hållplats är avgörande för att vissa grupper ska kunna använda kollektivtrafiken. Det är ett ansvar för väghållaren och är därför inte målsatt i programmet.
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	Boråsregionen	Detta hanteras inom ramen för upphandling och är ett ständigt förbättringsarbete.