

Till: Västra Götalandsregionen Koncernkontoret

DKR Fyrbodals årliga yttrande över Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland 2017-2020

Västra Götalandsregionen gör årligen en avstämning av arbetet med implementeringen av trafikförsörjningsprogrammet. Kommunerna ges då möjlighet att via de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR) lämna yttranden på arbetet med att utveckla kollektivtrafiken. Fyrbodals kommunalförbund har samordnat framtagandet av ett yttrande för DKR Fyrbodals.

VGR önskar i årlig avstämning 2019 kollektivtrafikerådets svar på följande frågeställningar:

- 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?

Västra Götalandsregionen önskar kollektivtrafikerådets svar senast den 18 juni 2019.

DKR Fyrbodals synpunkter:

DKR Fyrbodals yttrande bygger på inspel ifrån medlemskommunerna, samt synpunkter ifrån kommunernas tjänstepersoner i **Nätverket för infrastruktur och kollektivtrafik**. Yttrandet har färdigställts av Fyrbodals kommunalförbund för beslut vid DKR Fyrbodals 13 juni 2019.

Måluppfyllelse 2018

Måluppfyllelsen visar att det hållbara resandet har en positiv utveckling regionalt. De senaste årens fokus på stadstrafik och utveckling av de starka stråken har gett resultat. I landsbygderna i Västra Götaland sker inte samma utveckling, trots att det finns en stor vilja ifrån många kommuner att utveckla det kollektiva resandet. De olika förutsättningar som råder i Västra Götaland skulle behöva belysas bättre så att analysen kan förfinas genom att bryta ner den i tid, rum och typ för att lättare komma fram till orsaker och lämpliga åtgärder. Flera kommuner upplever också att resandestatistiken inte stämmer med verkligheten – vilket skulle kunna tydliggöras i nedbruten statistik.

En faktor som måste analyseras vidare, och som varit svår att åtgärda, är resenärernas upplevelse av trygghet. Otrygghet kan handla om alltifrån otrygga miljöer, till risken att missa sista anslutande bussen hem. En otrygghetsfaktor som också bör nämnas i programmet är att ständigt förbättra informationen vid trafikstörningar.

DKR Fyrbodal delar uppfattningen om att det är många moment som behöver fungera i kollektivtrafiken och tryggheten ska kunna öka, och att det behövs en mångfald av åtgärder liksom ett samarbete mellan aktörerna.

Åtgärder för högre målpuffyllelse

I Fyrbodal utgör Trestadskommunerna viktiga pendlingsnav med stor betydelse även för andra kommuner. För att förenkla resor mellan trestadskommunerna och orter utanför behövs på kort sikt fortsatt arbete för bättre bytespassning - på längre sikt utbyggd infrastruktur och nya trafikupplägg.

Punktligheten har i de flesta fall minskat under 2018 och vi instämmer i att samverka med kommunerna är viktig för att underlätta framkomligheten vid ombyggnader. Den är viktig för att behålla resenärer. Tyvärr ser vi också att eftersatta järnvägssträckor tappar resenärer och det är illavarslande med minskat resande på Bohusbanan och Älvsborgsbanan.

Antalet cykelresor har återhämtat sig något 2018 men man ser ännu ingen ökande trend. Vi vill inte att kollektivtrafiken ska öka på bekostnad av cykel. Därför är det viktigt att arbetet fortsätter med det övergripande perspektivet på de hållbara färdssätten – och kombinationen cykel och kollektivtrafik. Det är bra att cyklar numera får tas med på många tåg. Cykeln blir då en tydlig del i det ”hela resan”. Men det är också viktigt att kombinerad mobilitet, t ex i form av låncyklar kan få utvecklas på andra ställen än i storstäderna, t ex sommartid i orter med mycket turister. Former och teknik för att mäta cykeltrafik bör också utvecklas för att få ökad kunskap på området.

Utvecklingsområden som kräver extra fokus perioden 2021-2024

Inför kommande Trafikförsörjningsprogram 2021-2024 behöver de stråk som förbinder kommunernas centralorter, och som idag inte är prioriterade, stärkas ytterligare. Vidare behöver arbetet med att koppla till trafikförsörjningsplanens ambitioner med VGR:s och Trafikverkets infrastrukturplanering förbättras. Möjligheten att arbetspendla med kollektivtrafik måste generellt förbättras i Fyrbodalsområdet. Företagen och andra arbetsgivare uttrycker behov av att locka arbetskraft och alla har inte möjlighet att ta egen bil. Möjligheten att åka kollektivt till jobbet är en viktig del i att kunna få tag i rätt kompetens.

DKR Fyrbodal vill också inför kommande period peka på följande områden:

Tågtrafik

Direkttågförbindelser mellan Fyrbodals två största orter, Uddevalla och Trollhättan, finns idag endast med en dubbelriktad relation vardagar. När det gäller tågtrafik så är det i ett Fyrbodalsperspektiv också viktigt att förbindelserna med våra grannregioner fungerar – både med utbud och biljettsamverkan. Av järnvägarna är det annars Bohusbanan som behöver stora infrastrukturinvesteringar framöver för att komma i nivå med andra pendlingsstråk i regionen. Dubbelspårsutbyggnad till Stenungsund behöver följas av en fortsättning med dubbelspår även till Uddevalla. Norra Bohusbanan behöver också förbättringar med högre hastigheter för att kunna utgöra ett hållbart pendlingsalternativ i framtiden. Liksom att öka tillgängligheten till Bohuskommunerna.

Längst Norge-Vänerbanan är det generellt behov av kompletterande tåg norr om Öxnered för att befintliga och kommande orter med tågstopp ska kunna utgöra ett fullgott pendlingsalternativ till bilen. Det är viktigt att den regionala tågtrafiken får fortsätta att utvecklas i enlighet med framtagna målbild.

Utveckla mobiliteten på landsbygderna

Det är bra att arbetet med att utveckla mobilitet på landsbygder prioriteras av Västra Götalandsregionen. "Grundutbudet" enligt Landsbygdsutredningen ifrån 2014 behöver utökas och kompletteras utifrån resenärers behov och en framtid med ny zonstruktur. På landsbygderna i Västra Götaland kan en rimlig vision vara att ett hushåll ska kunna klara sig med en privatbil. Detta kräver då att det finns andra tjänster och möjligheter, och att dessa tillgängliggörs och fungerar i en social kontext - och i symbios med kollektivtrafiken. Kollektivtrafik och reseplanerare utgör dock viktiga pelare för en framtida hållbar mobilitet där andra tjänster ska kunna komplettera resbehoven. Ett steg behöver vara att det går att se Närtrafikmöjligheterna i reseplaneraren. Den hållbara mobiliteten behöver alltifrån tekniska plattformar där tjänsterna ska synliggöras – till olika mobilitetslösningar och fysiska mobilitetshubbar. För landsbygdernas del så behövs en sammanhållen inriktning för att pröva och utveckla olika typer av kombinerad mobilitet. Men det behöver också ske i samverkan med lokalsamhället och kommunen. "Handlarrundan i Hedekas" är ett exempel där skolbussen används vissa dagar för att skjutsa äldre till handlaren. Detta resulterar i säkrad service på orten genom ökad omsättning i livsmedelsbutiken, ökad välmående hos äldre genom social samvaro i samband med att de får möjlighet att ta sig till butiken själva, samt minskade kostnader för hemtjänst, färdtjänstresor m m. Västra Götalandsregionen behöver vara sammanhållande i att ta fram strategier kring hållbar mobilitet utifrån alla

hållbarhetsaspekter. För att få bättre underlag i detta arbete bör länsomfattande resvaneundersökningar göras regelbundet.

Besöksnäringens betydelse

Besöksnäringen får en allt större betydelse i Fyrbodalsområdet och sommarturismen är påtaglig i många av kommunerna. Men besöksnäringen utvecklas även under andra tider på året och ses som en framtidsbransch. För att kunna svara upp mot efterfrågan på en hållbar besöksnäring behövs ökade möjligheter inom kollektivtrafiken för att besökare och personal ska ta sig till våra besöksmål på ett hållbart sätt.

Hållbara drivmedel för framtidens kollektivtrafik

Under 2018 yttrade sig DKR Fyrbodal över **Miljö- och Klimatstrategin**, och pekade på vikten av att övergången till el- och biogasanvändning i kollektivtrafiken ska ske i samverkan med berörda kommuner och med hänsyn till den infrastruktur som finns, samt vilka förändringar som är möjliga och i vilken takt dessa kan genomföras. Det är viktigt att orter med tillgång till biogasförsörjning kan få avsättning även för kollektivtrafiken, och att kommande trafikavtal utformas så att detta möjliggörs.

Förbättringsförslag gällande kollektivtrafikeråden och övriga samverkansformer

Efter 2018 års val så har DKR Fyrbodal fått många nya ledamöter. Det har blivit ett omtag/nystart i många kommuner och första DKR-mötet i februari ägnades åt information om DKR:s roll, och diskussion kring förväntningar inom kollektivtrafikområdet. Det är bra att VGR under hösten 2019 bjuder in till en samverkansdag där både politiker och tjänstemän deltar. Bra är också att VGR fortsätter den utveckling med regelbunden information till kommunerna och regelbundna DKR Planeringsmöten med kommunalförbunden.

Framtidens kollektivtrafik behöver dock en ännu bredare samverkan, utöver kommuner och regionen. Under 2018 har DKR Fyrbodal yttrat sig över remisser om **Miljö- och Klimatstrategin** samt **Strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor** (utifrån de sju diskrimineringsgrunderna). Dessa yttranden visar tydligt på att framtidens kollektivtrafik behöver en bredare samverkan med olika aktörer utanför "trafiksektorn", om ambitionerna ska uppfyllas.

Miljö- och klimatstrategin har huvudspåret att fortsätta fasa in förnybara drivmedel i kollektivtrafikens fordonsflotta, men samverkan behöver fördjupas med kommuner och de lokala biogasklustren i regionen.

När det gäller samverkan kring att människor med olika funktionshinder, och/eller människor utifrån olika diskrimineringsgrunder, ska kunna använda kollektivtrafiken – så behöver samverkan ske både med andra myndigheter, men också fördjupat med kommunernas olika verksamheter som möter människorna som **Strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor** avser. **Myndigheten för delaktighet** föreslås i **SOU 2019:23** Styrkraft i funktionshinderpolitiken, att följa upp densamma och återrapportera i till regeringen i ett brett tvärsektoriellt samhällsperspektiv. **Trafikverket** är en av sex myndigheter som föreslås ha ett särskilt samordnande ansvar med fokusområdet ”transporter” för att dessa grupper. Eftersom olika former av kollektivtrafik (alltifrån färdtjänst till linjelagd allmän kollektivtrafik) utgör en väsentlig del av dessa människors resor, så behöver samverkan bli bredare och kollektivtrafikeråden behöver göras delaktiga.

DKR Fyrbodal menar att Västra Götalandsregionen och kommunerna behöver förbereda oss inför att framtidens samverkansformer blir mer tvärsektoriella kring kollektivtrafik.

Övriga inspel:

Vi konstaterar att dokumentets innehåll och läsbarhet utvecklas varje år till det bättre med faktarutor, tabeller och diagram. Två detaljer bör justeras inför framtida redovisning: Beskrivningen av vad diagrammen på sidorna 23 och 29 visar är ofullständig. Trollhättan/Vänersborg hade ett högre resande än Eskilstuna 2018 enligt tabellen på sidan 13, varför texten ovanför bör justeras.

13 juni 2019
För DKR Fyrbodal

Martin Carling
Ordförande