



Joel Böhm, Regionutvecklare
joel.bohm@borasregionen.se
Telefon: 0721-565652

Trafikförsörjningsprogram 2026-2029 Västra Götalands kollektivtrafikstrategi

Boråsregionens synpunkter

Med cirka 280 000 invånare är Boråsregionen en plats som utmärks av entreprenörskap, framåtanda och utveckling. De senaste åren har regionen stärkt sin profil som kreativ och innovativ nod inom design och utveckling. Här kan du studera, arbeta och leva ett gott liv.

Kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för att underlätta vardagen för studenter och arbetande. I delar av Sjuhärad erbjuds enbart ett grundutbud av kollektivtrafik, medan den största tätorten Borås har stadstrafik med ett mer omfattande kollektivtrafiknät. För att främja hållbart resande är kollektivtrafiken avgörande. Viktiga aspekter, både för att behålla nuvarande resenärer och locka nya till kollektivtrafiken, är punktlighet vid avgångar, smidiga och säkra byten samt att tryggheten är god, både på fordon och vid resecentrum och hållplatser.

Nedan följer svar på de frågor som Västra Götalandsregionen ställt i remissen:

Hur ser ni på målstruktur och mål?

Programmets övergripande mål om hållbar och förbättrad tillgänglighet är bra, likaså de tre målområden som tillsammans väger in ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekter av hållbarhet. Det är positivt att de tre målområdena med sina nio mål är mätbara för att underlätta uppföljning om arbetet går åt rätt håll. De prioriterade åtgärderna uppfattas vara väl utvecklade för att bidra i uppfyllandet av målen. Som helhet är målstrukturen tydlig i både form och innehåll; det gör det lätt att ta till sig programmet.

Hur kan er organisation bidra till hållbar och förbättrad tillgänglighet och till att övriga mål i trafikförsörjningsprogrammet nås?

Kommunerna i Boråsregionen kan bidra till hållbar och förbättrad tillgänglighet genom att aktivt arbeta med samhällsplanering för att möjliggöra ett enkelt, attraktivt och tillgängligt resande med kollektivtrafik och andra hållbara alternativ. Detta kan uppnås genom att i tidigt skede ha dialog med Västtrafik kring att samordna bebyggelse- och kollektivtrafikplaneringen samt koncentrera framtida bostads- och verksamhetsutbyggnad till stråk med god kollektivtrafiktillgång. Kommunerna kan även bistå Västtrafik i kontakten med företag och föreningar för att förmedla efterfrågan om nya turer eller förändrat turutbud. För att stärka kommun- och länsöverskridande resande kan representanter från andra kommuner eller organisationer delta i kommunens samverkansmöten med Västtrafik. Vid tidigare tillfällen när sådana bredare möteskonstellationer genomförts har de bidragit positivt till en mer sammanhållen och långsiktigt hållbar kollektivtrafik.

På kommunalt vägnät kan kommunerna utveckla pendelparkeringar vid hållplatser och förbättra cykelbarheten till stråk, där utbudet möter behov på arbets- och studiependling. Utanför kommunalt vägnät krävs deltagande av Trafikverket för att säkra anslutningar för gång och cykel till hållplatser samt tillgången av pendelparkeringar.

Både kommunalförbundet och kommunerna kan stödja initiativ och delta i aktiviteter som går i linje med att förbättra tillgängligheten och stärka ett hållbart resande; exempelvis medverka i kampanjer för ökat hållbart resande, eller delta i pilotprojekt såsom digitalisering av anropsstyrd trafik. Med

tanke på de begränsade resurser som många kommuner har för att främja hållbart resande, är det tacksamt att få stöd från VGR och Västtrafik i mobilitetssatsningar. En viktig aspekt i sammanhanget är dock att alla parter behöver samverka och förmedla samma information. Både kommuner och kommunalförbund vill därför fortsatt framhålla intresset att vara en aktiv samarbetspartner i forskning, innovation och utveckling som bidrar till måluppfyllelse.

Det finns en önskan om att utveckla ett forum, likt det för stadstrafiken, för övriga delar av den delregionala kollektivtrafiken på väg och räls. Förslagsvis samlar forumet tjänstepersoner från flera organisationer med målet att stärka det delregionala resandet utmed viktiga stråk och noder. Genom att inkludera Trafikverket, som ansvarar för det statliga väg- och järnvägsnätet, skapas bättre förutsättningar att uppnå Trafikförsörjningsprogrammets mål om hållbar och förbättrad tillgänglighet. Forumet kan ses som ett komplement till de samverkansmöten kommunerna har med Västtrafik och kommunalförbundet kan agera plattform för ett sådant forum.

Är det någon/några av de prioriterade åtgärderna som ni anser är särskilt angelägna att arbeta med?

Att fortsatt utveckla utbudet **enligt fastställda principer och prioriteringar** är en prioriterad åtgärd som Boråsregionen vill lyfta fram.

För det utpekade regionala kollektivtrafiknätet ser Boråsregionen positivt på den utökade trafikeringen. Med förslaget om 16 turer per riktning under vardag och 10 turer per riktning under helg skapas bättre förutsättningar för att arbets- och studiependla med kollektivtrafik utanför de traditionella pendlingsetiderna; då det tillkommer fler tidiga respektive sena turer. Fler avgångar bidrar också till ökade resmöjligheter till kultur- och fritidsaktiviteter och ger barn och ungdomar större självständighet, vilket främjar hållbara resvanor redan i tidig ålder.

Satsningarna inom det utpekade regionala kollektivtrafiknätet sker ofrånkomligen på bekostnad av trafikeringen utanför. För att den utökade trafikeringen i detta nät ska få effekt för boende utanför stråken är det viktigt att säkerställa goda möjligheter att nå en hållplats i stråket.

Att det finns ett grundutbud som bas är positivt, eftersom det gör kollektivtrafik tillgänglig för alla. Samtidigt är det många invånare i Sjuhärad som inte upplever kollektivtrafiken som tillgänglig, då det fortsatt finns stor utvecklingspotential för Närtrafiken. Boråsregionen önskar en mer gradvis skala kopplat till utbudet i olika geografier, jämfört med dagens få intervaller. Skillnaden mellan ett fåtal invånare ger idag betydande påverkan på kollektivtrafikutbudet. Boråsregionen välkomnar därför att utbudet av kollektivtrafik kan utökas även i områden som idag omfattas av grundutbud, om lokala behov och ökad efterfrågan skulle uppstå.

Att säkerställa en trygg och säker väg **till och från hållplats** är en central faktor för att främja ett ökat hållbart resande. Detta kräver dock samverkan och samordning av flera aktörer, vilket är en utmaning. Därför ser förbundet positivt på att frågan fått större uppmärksamhet än tidigare och att VGR och Västtrafik vill stärka samverkan för att förbättra tillgängligheten och attraktiviteten kring hållplatser. Boråsregionen uppmuntrar VGR att koppla detta arbete till infrastruktursatsningar och den regionala transportinfrastrukturplanen.

Goda anslutningsmöjligheter till hållplatser och utveckling av pendelparkeringar för cykel och bil är också en viktig del i att fortsätta utvecklingen av det **kombinerade resandet**. I nuläget är möjligheterna att medföra cykel på tåg i Sjuhärad begränsade, medan det helt saknas på bussar. För

att stärka förutsättningarna till hållbart resande i Boråsregionen vill förbundet se ökade möjligheter att ta med cykeln på både tåg och buss i det kombinerade resandet.

Programmet har en ambition att bidra till alla tre dimensioner av hållbar utveckling samt att tydligare lyfta barnrättsperspektivet. Hur tycker ni att det är omhändertaget?

Målsättningen att minska utsläppen samt att öka elektrifieringen av kollektivtrafiken är välkommen, men det finns behov att balansera upphandlingskraven. Alltför strikta krav på insyn i hela tillverkningskedjan kan göra det svårt att uppfylla dem, vilket riskerar att minska antalet anbud från bussoperatörer. För att lokala företag ska kunna lämna anbud vid upphandling av busstrafik ser förbundet behov av att anpassa kriterierna och formulera väl avvägda krav som inte utesluter mindre företag.

Att kollektivtrafiken är ett hållbart resealternativ är vedertaget och för att stärka detta ytterligare ser Boråsregionen även det kombinerade resandet som en viktig pusselbit. Insatser som förbättrade pendelparkeringsmöjligheter, förbättrad cykel- och gångbarhet till hållplatser och en bättre integrering av cykel och kollektivtrafik är viktiga steg framåt.

Sociala analyser i utvecklingen av kollektivtrafiken är en positiv och viktig åtgärd. Boråsregionen framhåller att trygghet både på och omkring kollektivtrafiken är avgörande för att skapa en mer inkluderande kollektivtrafik. Åtgärder som mer tillgängliga och synliga hållplatser kan öka säkerheten för användarna. Den digitala utvecklingen inom kollektivtrafiken är välkommen, men det är viktigt att säkerställa att alla resenärer kan ta del av lösningarna. Det gäller bland annat äldre som saknar digital vana, personer med ekonomiska begränsningar eller funktionsnedsättningar, där alternativa lösningar borde utvecklas för att möta deras behov och inkludera dem fullt ut.

Barnrättsperspektivet är omhändertaget och utvecklat i programmet. Boråsregionen välkomnar ambitionen att utveckla en systematik och ett arbetssätt för att stärka barns inflytande i kollektivtrafikens utveckling, men efterfrågar mer tydlighet i hur detta ska genomföras.

Boråsregionen uppmuntrar VGR och Västtrafik att ta hjälp av kommunerna i dialog med ungdomarna för kollektivtrafikens utveckling, då barn och unga många gånger har en hög förväntan på en tillgänglig kollektivtrafik som bidrar till en meningsfull fritid. Att kunna nyttja kollektivtrafik för resa till kultur- och fritidsaktiviteter är en viktig faktor för att stärka barns och ungdomars självständighet och delaktighet i samhället, samtidigt som det är en nyckel för att etablera hållbara resvanor i tidig ålder.

I glesare geografier, där trafikutbudet är begränsat, blir barn och unga ofta beroende av vuxnas skjuts. Förbundet ser gärna en mer flexibel anropsstyrd trafik som kan möta behoven från barn och unga i lands- och glesbygd. I flera kommuner framhålls föreningar som villiga att samverka för att stärka förutsättningarna för barn och ungas resande i glesa geografier.

I programmet finns två tabeller som översiktligt redogör ansvar och roller för några berörda aktörer för genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet. Är rätt aktörer med/saknas någon aktör? Är tabellerna tillräckligt tydliga?

Tabellerna 3 och 4, som redovisar ansvarsfördelning och roller i genomförandet för att nå programmets mål, är välstrukturerade och klagörande. Det är dock viktigt att behålla en viss flexibilitet i ansvarsfördelningen och rollbeskrivningarna då detta säkerställer att programmet kan anpassas till nya utmaningar och behov som kan uppstå under genomförandet.

Upplever ni att innehållet i den strategiska inriktningen är omhändertaget i remissversionen av trafikförsörjningsprogrammet?

Boråsregionen bedömer att den strategiska inriktningen har en högre ambition jämfört med det som presenteras i programmet, vilket förklaras av ekonomisk återhållsamhet. För att öka det hållbara resandet över tid krävs en kraftig satsning på alternativa och nya lösningar för kollektivtrafik

Förslaget på Trafikförsörjningsprogram har på ett tydligt sätt kopplat an till den regionala utvecklingsstrategins långsiktiga prioritering "knyta samman Västra Götaland". För att skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafikens bidrag till regional utveckling och tillväxt måste dock större hänsyn tas till företagens behov av kollektivtrafik. Det är en utmaning att få spridd företagsetablering i regionen utan tillgänglig kollektivtrafik. Förbundet ser även behov av starkare koppling till regional transportinfrastrukturplan för att möjliggöra investeringar som förbättrar kollektivtrafikens framkomlighet och stärker tillgängligheten till, från och vid hållplatser.

I den strategiska inriktningen lyfts kompetensförsörjning inom kollektivtrafikbranschen som en viktig del av att "värna och utveckla kollektivtrafikens attraktivitet och kvalitet". I förslaget till trafikförsörjningsprogram får detta dock mycket begränsat utrymme. Den nuvarande kompetens- och personalbristen riskerar att försvåra programmets genomförande och det är angeläget att klargöra hur denna utmaning ska hanteras och vilka aktörer som bär ansvar. VGR har en central roll i att stötta kompetensförsörjningen inom kollektivtrafiken, men även Boråsregionen kan bidra, exempelvis genom att arbeta för utbildningsinsatser av förare.

Boråsregionen välkomnar att förslaget till det kommande programmet ger större uppmärksamhet åt gymnasieelevers tillgänglighet.

Något som bör förtydligas/saknas/Övriga synpunkter?

Länsöverskridande resor

För många ytterkommuner i Sjuhärad är arbetsmarknad och utbildning i gränsregionerna av stor betydelse. Programmet behöver därför stärka länken till kollektivtrafiken i angränsande regioner och säkerställa att länsgränser inte begränsar möjligheterna till hållbart resande. Vidare bör funktioner för att hitta information, visa tidtabeller och köpa biljetter integreras mellan olika kollektivtrafikhuvudmän. Programmet framhäver vikten av att omprioritera kollektivtrafikens utveckling från administrativ till funktionell geografi för att bättre anpassas efter invånarnas resbehov. Detta riskerar att gå förlorat om inte orter som Jönköping, Värnamo, Varberg, Gislaved och Falkenberg beaktas som del i det utpekade regionala kollektivtrafiknätet.

Kollektivtrafikstråket Borås – Vårgårda

Boråsregionen ser en fortsatt brist i att relationen Vårgårda och Borås inte är inkluderad i det utpekade regionala kollektivtrafiknätet. Samtliga andra kommunhuvudorter inom Boråsregionen kopplas samman med den centrala kärnan i Borås i detta nät.

Självfinansieringsgraden

Förbundet ser positivt på att VGR under programperioden ser över principerna och utreder konsekvenserna av förändringar i självfinansieringsgraden. En viktig aspekt är hur det påverkar utbud och taxor i olika geografier, då med extra fokus på kollektivtrafik utanför starka kollektivtrafiksstråk och noder.



Kollektivtrafiknoder Göteborg – Borås

I programmet omnämns dubbelspårig järnväg Göteborg – Borås som högst prioriterad åtgärd. Att kollektivtrafiknoderna Borås resecentrum och Landvetter flygplats inkluderas i programmet som viktiga utvecklingsområden är angeläget för hela Boråsregionen.

Utökat uppdrag skoltrafik

Med skoltrafiken finns potential att förbättra tillgängligheten. Förbundet ser ett behov av att arbeta för att möjliggöra öppnandet av skoltrafiken för andra resenärer till och från glesare geografier. Nuvarande regler utgör ett hinder och frågan måste belysas och hanteras på högre nivå.