



Januari 2024

Sammanställning samråd

Inför framtagande av Remissversion
Strategi för kollektivtrafikens utveckling 2026 – 2029
Trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland

Datum: 2024-01-24

Dokumentnamn: Sammanställning av samråd inför framtagande av
trafikförsörjningsprogram 2026-2029

Diarienummer: IKN 2023-00074

Kontaktperson: Martin Elofsson, Koncernkontoret, avdelning regional
samhällsplanering

Sammanfattning

Under arbetet med att revidera trafikförsörjningsprogram sker samråd med olika intressenter, såsom kommuner (via delregionala kollektivtrafikråd), myndigheter, resenärsgupper, trafikföretag med flera. Syftet med samråden är att få inspel till revideringen av trafikförsörjningsprogrammet genom dialog om bland annat kollektivtrafikens utveckling och framtida utmaningar och möjligheter. I denna sammanställning redovisas inspel som har kommit fram vid samråden.

Arbets- och studieresor

Flertalet parter anser att arbets- och studiependling ska prioriteras och att de prioriterade pendlingsstråken ska utvecklas. Behov av åtgärder för att snabba upp restiderna lyfts särskilt upp.

Samtidigt lyfts vikten av goda resmöjligheter även utanför stråken, för avvikande arbetstider, till besöksmål som ofta även är arbetsplatser, att kunna uträtta ärenden på vägen hem med mera.

De delregionala kollektivtrafikeråden önskar att det i kommande trafikförsörjningsprogram tydliggörs hur gymnasieelevers möjligheter att pendla med kollektivtrafik till skolan ska hanteras.

Övriga resor - fritid, service, inköp mm

Flera parter lyfter upp vikten av goda resmöjligheter även dagtid, kvällar och helger. Framför allt lyfts behov av resmöjligheter för äldre samt barn och unga som är mer beroende av kollektivtrafiken för att kunna få ta del av fritidsaktiviteter, service med mera.

Resor och utbud i glesare geografier

Flera lyfter utmaningen i att få fler att kunna och vilja resa hållbart och med kollektivtrafik på landsbygden. Närtrafiken är bra, men behöver utvecklas samt att den inte täcker de behov som finns. Här behövs nya smarta och attraktiva lösningar och samarbeten utvecklas som komplement till den traditionella kollektivtrafiken. De privata mobilitetsaktörerna lyfter att för att de ska kunna erbjuda sina tjänster utanför de större städerna behöver ekonomiska styrmedel implementeras och utvecklas.

Det finns önskemål om att det i kommande trafikförsörjningsprogram tydligare beskrivs behoven av kollektivtrafik i glesare geografier samt vad man kan förvänta sig för utbud. Exempelvis lyfts grundläggande utbud upp som något positivt, men behöver utvecklas.

I glesare geografier lyfts fokus på barn och ungas möjligheter att resa till/från skolan samt kunna få ta del av fritidsaktiviteter som främst anordnas inne i de större tätorterna. Goda resmöjligheter från glesare geografier är även viktigt för HBTQI-personer, vilkas mötesplatser oftast ligger i de större städerna.

Trygghet, bemötande och kommunikation

Flera parter lyfter vikten av fokus på och dialog med barn och unga för att identifiera deras behov och upplevelser av kollektivtrafiken.

Det görs idag mycket för att försöka anpassa kollektivtrafiken utifrån olika resenärgruppers behov. Dock upplever flera grupper att det behövs mer kunskap och förståelse hos framför allt den personal som bemöter resenärerna om hur de bör agera i olika situationer. Det är framför allt avvikande händelser, som störningar i trafiken, biljettkontroll med mera som skapar en otrygghet hos många.

Personer med psykiska funktionsnedsättningar reser mindre med kollektivtrafiken än andra grupper. Viktigt att kunskapen om deras behov och hur de bör bemötas ökar hos både de som möter resenärerna och de som planerar trafik och infrastruktur.

Olika ekonomiska förutsättningar

Det är främst de samråd som *Beredning för mänskliga rättigheter* ansvarar för som har lyft frågor kopplat till olika ekonomiska förutsättningar. Hur prissättningen av kollektivtrafiken påverkar tillgängligheten för personer med knappa resurser är ett område som behöver belysas mer. För människor som lever i fattigdom är det här ett område som hindrar dem från att få sina mänskliga rättigheter tillgodosedda och kunna ta del av det som samhället har att erbjuda.

Seniorkortet innebär en möjlighet för många äldre att komma ut och ta del av aktiviteter och träffa vänner och bekanta.

Samhällsplanering och fysisk planering

Samverkan kring kollektivtrafik och samhällsplanering anses som viktig. Flera parter lyfter vikten av att kollektivtrafiken tidigt finns på plats vid utbyggnad av nya bostäder och verksamheter för att skapa hållbara resvanor från början. Även de prioriterade stråken lyfts upp och behöver vidareutvecklas med bättre kapacitet, pendelparkeringar, tillgängliga och trygga anslutningsvägar och hållplatser etc.

Hållbara resor

Att kunna kombinera sin kollektivtrafikresa med andra transportslag lyfts som viktigt, som cykel och gång, men även bil till/från exempelvis pendelparkering. Flera parter lyfte att framför allt cykelinfrastrukturen i regionen behöver byggas ut.

Det behöver även utvecklas nya smarta och attraktiva lösningar som kan avlasta, komplettera eller ersätta den traditionella kollektivtrafiken, gärna tillsammans med privata mobilitetsaktörer.

Med en övergång till att allt fler fordon, även mer långväga bussar och mikromobilitetslösningar, ska drivas med el är det viktigt att säkerställa en god elförsörjning i hela regionen.

Samverkan

Samverkan mellan regionerna bedöms som viktig. Utöver att samverka kring den gränsöverskridande trafik och biljettsystem lyfter parterna vikten av att lära sig av varandra och kunna dra nytta av varandras erfarenheter och utvecklingsarbete.

Samverkan kring kollektivtrafik och samhällsplanering anses som viktig, se tidigare stycke. Mobilitetsaktörerna önskar samverkan med fler kommuner kring lösningar för mikromobilitet, men även mellan mobilitetsaktörerna och Västtrafik. Här kan VGR bidra som draghjälp till diskussionerna.

Det råder kompetens- och personalbrist inom kollektivtrafikbranschen och dess attraktivitet behöver öka för att locka fler till branschen - både för förare och tjänstepersoner, tågvärdar, verkstäder, forskare med mera. Här behöver parterna tillsammans verka för att skapa en bransch som är attraktiv att arbeta inom.

Länsöverskridande trafik

Idag samarbetar och finansierar Västra Götalandsregionen tillsammans med angränsande regioner den trafik som går över länsgräns. Till de angränsande regionerna ställdes därför specifikt frågan om vilka länsöverskridande relationer som de anser viktiga utifrån sin region och sina invånares perspektiv. Det är framför allt i de utpekade prioriterade stråken, och framför allt tågstråken, som regionerna ser behov av gränsöverskridande trafik.

De delregionala kollektivtrafikråden lyfter vikten av länsöverskridande trafik, framför allt för arbets- och studieresor.

Övrigt

Flera aktörer lyfter att förutsättningsrapporten var bra för att förstå varför det ser ut som det gör idag och vilka behov som behöver arbetas med framöver.

Innehåll

Sammanfattning	2
Innehåll.....	6
Inledning	7
Läsanvisningar	7
Hur samråd har bedrivits	7
Sammanställning av inspel.....	9
Arbets- och studieresor	9
Övriga resor – fritid, service, inköp mm	10
Resor och utbud i glesare geografier	11
Trygghet, bemötande och kommunikation	12
Olika ekonomiska förutsättningar	14
Samhällsplanering och fysisk planering.....	15
Hållbara resor.....	17
Vad behöver parterna gemensamt samarbeta och kraftsamla kring? ..	19
Länsöverskridande trafik	20
Region Värmland	20
Region Halland.....	21
Region Jönköpings län	21
Region Örebro län	21
Östfold fylkeskommun	22
Övrigt.....	22

Inledning

Västra Götalandsregionen, som är regional kollektivtrafikmyndighet i Västra Götaland, arbetar med en revidering av det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande styrdokumentet för kollektivtrafikens utveckling och pekar ut riktningen för kollektivtrafiken, fastställer mål och utvecklingsområden.

Nuvarande trafikförsörjningsprogram sträcker sig mellan år 2021–2025. Programmet ska enligt beslut revideras en gång per mandatperiod. Under år 2023–2025 arbetas ett förslag till reviderat trafikförsörjningsprogram fram. Det reviderade programmet föreslås gälla för år 2026-2029.

Under arbetet med att revidera trafikförsörjningsprogram sker samråd med olika intressenter, såsom kommuner (via delregionala kollektivtrafikråd), myndigheter, resenärsgupper, trafikföretag med flera. Syftet med samråden är att få inspel till revideringen av trafikförsörjningsprogrammet genom dialog om bland annat kollektivtrafikens utveckling och framtida utmaningar och möjligheter. I denna sammanställning redovisas inspel som har kommit fram vid samråden.

Läsanvisningar

Denna sammanställning innehåller dels en redovisning för hur samråden har bedrivits, dels en ämnesvis indelning av inspel som har kommit in under samråden. Syftet med ämnesvis indelning är att underlätta läsningen och ge möjlighet att få en översikt. I samband med varje synpunkt redovisas vilken aktör som har gjort inspelet.

Inspel från DKR har inkommit skriftligt och redovisas separat i bilaga.

Hur samråd har bedrivits

Inför framtagande av remissversion har det hållits samråd med aktörerna som listas nedan. I de delregionala kollektivtrafikråden (DKR) har dialog skett mellan VGRs politiker och DKRs politiker. Övriga samråd har skett på tjänstepersonsnivå och med representanter för de olika aktörerna.

Samråden har i de flesta fall hållits i mötesform, men också genom skriftliga inspel. Under samråden har Västra Götalandsregionen (VGR) vanligtvis hållit en presentation som beskriver syfte med och kort information om nuvarande trafikförsörjningsprogram samt process och inriktning för revideringen.

Inför samråden fick aktörerna ta del av nuvarande trafikförsörjningsprogram och framtagen [förutsättningsrapport](#). Aktörerna fick även till sig förslag på frågor som VGR önskade svar på. Efter samråden har aktörerna fått ta del av minnesanteckningar och VGRs presentation.

Det har vid denna revidering inte hållits någon bredare medborgardialog. Däremot har dialog skett med barn och unga under våren 2023 för att samla deras erfarenheter. VGR har även för dialog med fyra av de fem samråd som Beredning för mänskliga rättigheter (BMR) ansvarar för, där politiker träffar representanter för organisationer i det civila samhället.

Följande intressenter har deltagit på samråd:

- Delregionalt kollektivtrafikeråd Boråsregionen 2023-10-20
- Delregionalt kollektivtrafikeråd Fyrbodalsregionen 2023-10-26
- Delregionalt kollektivtrafikeråd Göteborgsregionen 2023-10-26
- Delregionalt kollektivtrafikeråd Skaraborg 2023-12-08
- Länsstyrelsen Västra Götaland 2023-11-22
- Mobilitetsaktörer 2024-01-16
- Regionala Pensionärsrådet 2024-01-16
- Region Jönköpings län 2023-11-24
- Region Halland 2023-11-22
- Region Värmland 2023-11-08
- Region Örebro län 2023-11-21
- Samråd barnrätt 2023-12-05
- Samråd funktionshinder 2023-12-05
- Samråd HBTQI 2023-12-07
- Samråd mänskliga rättigheter 2023-11-30
- Trafikföretagen - Bivab, Connect Bus Sandarna AB, Keolis, Nobina, SJ AB, SJ Götalandståg, Skärgårdsredarna, Styröbolaget, Svenska Taxiförbundet, Tågöretagen, VY Buss AB 2023-12-12
- Trafikverket 2023-12-15
- Turistrådet Västsverige 2024-01-09
- Västsvenska handelskammaren 2023-11-15

- Östfold Fylkeskommun 2024-01-23

Sammanställning av inspel

Nedan redovisas de inspel som har inkommit under samråden i en ämnesvis indelning. Den ämnesvisa indelningen har gjorts med syfte att förenkla läsningen och ge möjlighet till överblick eftersom flertalet inspel har adresserat liknande frågor. Inspelen är ibland redigerade för att öka läsbarheten och ibland direkt hämtade från samrådsmötesanteckningar och inskickade inspel. De olika kategorierna är inte helt skilda från varandra vilket gör att en synpunkt ibland kan passa under fler än en rubrik.

Arbets- och studieresor

Arbets- och studiependling är prioriterat. De obetalda arbetsresorna som hämta/lämna barn, besöka äldre med mera premieras dock inte samtidigt som det är en viktig del av samhällsekonomin och för att det ska gå ihop. Beaktas inte idag. Är framför allt kvinnors resbehov som här inte premieras.

[Länsstyrelsen Västra Götaland]

Viktigt att tillgodose god kollektivtrafik till besöksnäringens arbetstillfällen. Det är inte ovanligt att de som arbetar där är grupper som inte har tillgång till bil, exempelvis unga.

[Turistrådet]

Att hitta rätt kompetens till näringslivet är en stor utmaning. Arbetspendling behöver prioriteras för att kunna skapa stora arbetsmarknadsregioner. Skulle önska mer fokus på snabb och attraktiv arbetspendling i kommande trafikförsörjningsprogram. Viktigt att de stora infrastruktursatsningarna kommer på plats för att korta restiderna och förstora arbetsmarknadsregionerna, både inom Västra Götaland och mot grannregioner som Jönköping och Halland. Det är även viktigt att det fungerar att resa snabbt med kollektivtrafik inom städerna. Det är rätt att prioritera stråk där många reser före glesare geografier där underlaget är mindre och de flesta ändå är beroende av bilen. Utöver utbyggnad av tågtrafiken är även stråket längsmed väg 158 något som Västsvenska Handelskammaren ser behöver satsas på.

[Västsvenska Handelskammaren]

För många rörelsehindrade fungerar det inte att åka kollektivtrafik till och från arbete eller studier då det är för osäkert om man kommer fram.

Rampen fungerar inte alltid, stressiga byten, informationen stämmer inte. Chaufförerna är service minded och har oftast kunskap om hur rampen fungerar men det är inte alltid den fungerar. Det bör finnas en manuell ramp om den automatiska inte fungerar.

[Samråd Funktionshinder]

Västtrafik har varit bra på att hänga med i förändrade resmönster. Viktigt att trafiken följer det faktiska resbehoven och anpassas därefter med utökningar och effektiviseringar.

[Trafikföretagen]

Det är framförallt i de starka långväga stråken som restideskvoten kan påverkas genom snabbare resor och generera ett ökat resande. I storstäderna skulle mycket restid kunna sparas och bättre restidskvoter skapas om bussarna stannade mer sällan.

[Trafikföretagen]

Övriga resor – fritid, service, inköp mm

Barn har rätt till fritid och kultur enligt barnkonventionen. Ungas resor till mer meningsfull fritid är viktigt.

[Samråd Barnrätt]

Demografin förändras där en allt större andel av befolkningen blir äldre. Här finns en stor potential för ökat hållbart resande då det är en grupp som reser mycket, men inte prioriteras. Hur tar man hänsyn till dem när det gäller exempelvis kombinerade resor? Är en rätt "bekväm" grupp varför det måste fungera smidigt, men inte alltid gå så fort. Lyft gärna fram effekten av gratis resor för pensionärer som ett exempel.

[Länsstyrelsen Västra Götaland]

Det finns en utmaning i att för att få fler att sälja/inte köpa bil behöver även fritidsresandet kunna ske med kollektivtrafik. Satsningar bör dock främst ske i stråk där det redan finns ett bra kollektivtrafikresande och därmed även bra turutbud.

[Region Örebro län]

En utmaning är att det blir fler äldre, vilket skapar mer behov av tillgänglighetsanpassningar samt behov av att resa på andra tider.

[Region Halland]

Flexlinjen är ett initiativ som fungerar mycket bra och som skapar ökad tillgänglighet.

[Samråd Mänskliga rättigheter]

Utbud även på kvällar och helger är viktig för fritidsresande där resandet har återkommit.

[Trafikföretagen]

Viktigt att beakta perspektivet besökare i kollektivtrafikplaneringen. Det ska följa logiken kring efterfrågan och rimlighet, det vill säga samma princip som för övrig trafik.

Det är idag enkelt att ta sig till Västsverige (flyg, tåg, färja m.m.), men behöver även vara enkelt och med rimliga restider att ta sig till olika besöksmål inom regionen. Vissa besöksorter och besöksmål är väldigt populära och dit skulle kollektivtrafiken behöva utvecklas. Exempelvis är kollektivtrafiken till Tjörn och framförallt Orust bristfällig.

[Turistrådet]

Resor och utbud i glesare geografier

Barn utanför storstäder, på landsbygden och i utsatta områden känner sig som mest exkluderade. Det går få bussar på landsbygden. Missar man en buss får man vänta väldigt länge på nästa buss.

[Samråd Barnrätt]

Länsstyrelsen lyfte vikten av att föra dialog med barn och unga som bor utanför de mer tätbebyggda områdena. Viktigt att sätta barn och ungas vanor tidigt.

[Länsstyrelsen Västra Götaland]

När busslinjer avvecklas på landsbygden flyttar folk till stan. Viktigt att hbtqi-personer kan bo både i stad och på landsbygd. Det finns inte så många communities för hbtqi-personer, vilket gör gruppen mer beroende av att resa långa sträckor.

[Samråd HBTQI]

Det finns en stor utmaning i att få fler att vilja resa hållbart/med kollektivtrafik på landsbygden. Här behövs nya smarta lösningar och samarbeten för att få fler att inte välja den egna bilen. Viktigt att driva fokusgrupper även med de som inte reser frekvent med kollektivtrafiken idag för att förstå varför de inte väljer att resa med kollektivtrafiken.

[Trafikföretagen]

Bra att det finns Närtrafik i de områden där det inte finns så mycket annan kollektivtrafik. Däremot skulle Närtrafik bli bättre om det fanns tätare intervaller att resa inom, samt mindre tid för väntan.

[Regionala Pensionärsrådet]

Turistrådet ser inte Närtrafik som en lösning för turister. Det är svårt för turister att förstå hur kommungränser fungerar och kundservice skulle behöva förbättras. Det är rimligen lättare för invånare i Västra Götaland, som regelbundet nyttjar Närtrafik och lär sig tjänsten.

[Turistrådet]

Mobilitetsaktörerna ser svårigheter i att kunna erbjuda sina produkter och tjänster i mindre tätorter och geografier med lägre efterfrågan och befolkningsunderlag då det inte bär sig företagsekonomiskt. Här krävs en utveckling av olika styrmedel. För att mobilitetsaktörerna ska kunna erbjuda sina tjänster utanför de större städerna skulle exempelvis offentlig subventionering av tjänster i dessa områden kunna vara en lösning. Även lägre markupplåtelseavgift för exempelvis elsparkcyklar samt lägre trängselskatt vid bildelning lyftes som förslag.

[Mobilitetsaktörer]

Trygghet, bemötande och kommunikation

Hur hbtqi-personer bemöts i och kring kollektivtrafiken är en viktig fråga. Det handlar inte bara om förare utan även om kontrollanter. Folk som bryter mot normer blir ofta utpekade och illa behandlade. Det kan uppstå problem för hbtqi-personer vid biljettkontroller, exempelvis om man inte offentligt vill säga vilket juridiskt kön man har.

Tips är att inte bara trycka på att Västtrafiks upphandlade operatörer ska ha rätt utbildning och kompetens vad gäller hbtqi-frågor, utan även tjänstepersoner på VGR och Västtrafik. Viktigt att föregå med gott exempel.

[Samråd HBTQI]

Det upplevs som att många unga har en otrygg känsla kring kollektivtrafiken. I Skåne har man pratat om "viktiga vuxna" i och kring kollektivtrafiken. Viktigt att ha med det perspektivet i alla led.

[Samråd Barnrätt]

Bra om ännu mer dialog förs med barn. Tips är att låta barn samla in synpunkter, som i Härryda kommun där de samlade in 800 svar. Det hade inte varit lika effektivt om vuxna hade försökt samla in synpunkter.

[Samråd Barnrätt]

Bra med ökat fokus på barn och unga. Bra med utlandsfödda som minoritetsgrupp i förutsättningsrapporten, men det är den enda minoritetsgruppen som nämns.

[Samråd HBTQI]

Upplever att det ibland känns otryggt att resa med kollektivtrafiken, att det inte finns tid att sätta sig ned innan bussen/spårvagnen kör iväg. Ibland går det också för snabbt när dörrar stängs och öppnas. Bra dock med anpassning av fordonen med ramp osv. Det behöver finnas tydliga utrop när bussen anländer till hållplatsen. Det fungerar bra med spårvagn, men inte med buss.

[Regionala Pensionärsrådet]

Personer med psykiska funktionsnedsättningar reser mindre med kollektivtrafiken än andra. Det handlar om otrygghet, särskilt vid bytespunkterna, om det finns belysning, ljus, pressbyrå med mera. Det är tillgänglighet ur ett kognitivt perspektiv.

Det behöver finnas mer skriftlig information för personer med hörselnedsättningar. När trafiken flyter som den ska fungerar det med att läsa i appen, men om föraren informerar om exempelvis att spårvagnen kör en annan väg nås inte alla resenärer av det audiella budskapet

För synskadade är det ofta inte själva resan som är problematisk utan när det händer något oförutsett kring resan, till exempel att en ledsagare inte dyker upp.

[Samråd Funktionshinder]

Trygghet och säkerhet är ett viktigt perspektiv att ha med sig i planeringen av kollektivtrafiken. Exempelvis gällande trygghet och belysning vid hållplatser, samt under själva resan. Det måste vara tydligt hur en kan få hjälp och vem som ansvarar för att gripa in vid exempelvis ofredanden på spårvagn.

Viktigt att inte missa tillgänglighetsfrågor för personer med psykisk ohälsa. Människor med NPF-diagnoser (neuropsykiatrisk funktionsnedsättning) hamnar ofta mellan stolarna vad gäller kommun och region. Svårt för den här målgruppen om vart en kan vända sig, vem som ansvarar.

Rasism och rasprofilering är ytterligare ett område att belysa. Personer blir utifrån hudfärg utpekade som individer som inte skulle betala för sig.

Inkluderande kommunikation är viktigt, utifrån språk, att kommunikation sker på ett sätt så att alla känner sig välkomna och att kollektivtrafiken är för mig. Begrepp som exempelvis "överklagan" (av bot för att man inte betalat) upplevs som skrämmande och som för stort att ta sig an. Det här skulle kunna kommuniceras på ett annat sätt, där personen också får information om hur det här går till. Om en inte heller har tillgång till digital

teknik, så kan det digitala utanförskapet göra att en exempelvis inte heller kan överklaga.

Att resecentrum stängs kvällstid upplevs som ett stort problem. Det är viktigt att fortsatt kunna ha ett personligt bemötande, inte enbart digitalt. Det är bland annat därför viktigt att resebutiker får vara kvar.
[Samråd Mänskliga rättigheter]

Bytesresor skapar osäkerhet och otrygghet hos resenärerna.
[Trafikföretagen]

Olika ekonomiska förutsättningar

Boten/ tilläggsavgiften man får vid biljettkontroll borde vara inkomstbaserad. Viktigt att ställa sig frågan varför folk inte betalar för sig och vem det slår emot. Västtrafik gör kampanj för att resenärer ska betala för sig – viktigt här att det blir budskap som inte är kränkande mot de personer som har det tufft ekonomiskt.
[Samråd HBTQI]

En brist är att ungdomar kan komma till vissa fritidsaktiviteter, men inte hem därifrån då skolkortet har slutat att gälla. Ibland fungerar det bra för unga att ta sig till fritidsaktiviteter, men för yngre barn som behöver ha med sig en förälder kan det bli svårt för familjer med en tuff ekonomisk situation. Många ungdomar vill inte alltid inkludera sina föräldrar i resandet. Ytterligare ett viktigt perspektiv.
[Samråd Barnrätt]

Den ekonomiska tillgängligheten till kollektivtrafiken är ett område som behöver belysas mer. För människor som lever i fattigdom är det här ett område som hindrar dem från att få sina mänskliga rättigheter tillgodosedda. Till exempel kan det här få som följd att en inte kommer på möte med vård eller socialtjänst för att en inte har råd. Samrådets organisationer lyfter vidare att en annan konsekvens av att inte ha råd att betala för kollektivtrafik blir att människor åker utan att betala. Om man då får en bot kan det leda till att man får betalningsanmärkning hos kronofogden, vilket kan leda till att individen det berör får svårigheter för resten av livet.
[Samråd Mänskliga rättigheter]

Seniorkortet innebär en möjlighet för många äldre att komma ut och ta del av aktiviteter och träffa vänner och bekanta. Att åka med kollektivtrafiken kan vara en social aktivitet i sig. Positivt att seniorkort finns.
[Regionala Pensionärsrådet]

Samhällsplanering och fysisk planering

Region Värmland ser att det finns stora fördelar med att arbeta nära kommunerna med deras samhällsplanering för att öka det hållbara resandet.

[Region Värmland]

Den gröna omställningen blir bara grön om samhället runtomkring utvecklas hållbart. Kollektivtrafiken behöver finnas tidigt på plats vid ny- och utbyggnad.

Det behövs tydligare samverkan och processer kring samplanering av kollektivtrafiken och den fysiska planeringen. Även förtydligande kring vilka roller och ansvar olika parter har. Ge gärna exempel på hur man arbetar med kollektivtrafik och stadsutveckling hand i hand, i ÖP-processen med mera.

Tydliggör i programmet att det behöver arbetas vidare med att utveckla samarbetet kring den fysiska planeringen och vad som är de viktigaste insikterna för att lyckas med det.

Viktigt att även få med tillgänglighet till och kring hållplatser för till exempel barn. Önskvärt om det gick att få med något kring de arkitekturpolitiska målen som beskriver främst processen, inte hur det ska lösas.

Kommunerna är ofta osäkra i hur de ska hantera kollektivtrafik då de inte har rådighet över den. De vill ha tydlighet och mer stöd. Viktigt med en trygghet i att kollektivtrafiken kommer vara kvar över tid för att kommunerna ska våga investera.

[Länsstyrelsen Västra Götaland]

I stadsutvecklingsprocessen är det viktigt att dialog förs med de planerande enheterna inom kommunerna för att skapa bra möjligheter för att kunna resa kollektivt. Det är svårt att skapa attraktiva stadsmiljöer med många bilar, varför inflödet av bilar behöver minskas till till exempel Göteborg. När bilen är elektrifierad minskar utsläppen, men problem med trängsel och plats i stadsrummet kvarstår.

Västsvenska Handelskammaren ser en trend att företag framför allt vill etablera sig i de centrala lägena av Göteborg dit det är enkelt att ta sig kollektivtrafiken, medan det blir mindre attraktivt att etablera sig i mindre centrala lägen. Industrietableringar som behöver mycket mark är en utmaning i de alltmer tätbebyggda stadsområdena. Tror att trenden kommer bli att större industrietableringar framöver kommer ske mer i landsbygdskommuner med bra spårförbindelser och god energiförsörjning.

[Västsvenska Handelskammaren]

De prioriterade stråken i nuvarande trafikprogram ser bra ut och stämmer överens med hur Trafikverket tänker kring stråk. Det hade varit önskvärt om de var samma som i Regional plan, vilket det är till stor del, men inte helt. Det skulle underlätta om VGR tydliggjorde om det är järnväg eller buss som satsas på i respektive stråk. I de utpekade stråken föreslås att det ska finnas en genomgående standard, exempelvis vad gäller hållplatser, cykelparkeringar med mera.

Viktigt att få med trafiksäkerhetsperspektivet mer. I samband med att man ska ta sig till eller från hållplatsen. Farligt för oskyddade trafikanter. Kan vara en viktig anledning till att vissa inte reser med kollektivtrafiken.

Otydligt vem som har ansvar för pendelparkeringsfrågan. Det har sedan tidigare tagits fram en strategi, vad hände med den? Detsamma gäller samåkningsparkering, hur bör den frågan hanteras? Skulle önskat en enklare hantering av hur man kan söka statlig medfinansiering för pendelparkeringar. Ibland är det statlig fråga, ibland en kommunal fråga. Tydliggör vem som har ansvar för de olika delarna kring kollektivtrafiken och transportsystemet, exempelvis genom att knyta an till den röda tråden i figur ”Från trafikförsörjningsprogram till trafik”.

Viktigt att ta hänsyn till den fysiska tillgängligheten även för barn.
[Trafikverket]

Det har blivit tydligare att vi behöver arbeta mer med trygghet och säkerhet, på och till/från hållplatser. Det måste vara enkelt att resa hela resan och byten måste upplevas som enkla och trygga.
[Trafikföretagen]

Trafikföretagen saknar att man vill föregå samhällsutveckling genom att använda kollektivtrafiken som en språngbräda för att utveckla samhället, etablera kollektivtrafiken tidigt för att främja hållbart resande från start när utbyggnad sker. Kollektivtrafiken är en förutsättning för andra samhällstjänster, näringsliv etc. Viktigt med långsiktiga stråk som kommuner och Västtrafik/VGR kommit överens om ska gälla över tid framgår i till exempel målbilderna.
[Trafikföretagen]

Kapacitet på järnvägsspåren behöver byggas ut. Allt fler vill resa med tåg, men det finns inte kapacitet att köra fler tåg på flera av våra järnvägar. Det beror på gamla spår som behöver rustas upp. Om mer kapacitet skapas finns det god potential för ett ökat resande.
[Trafikföretagen]

Avstånden mellan hållplatser kan vara en utmaning. Det försvårar när hållplatser dras in.

[Regionala Pensionärsrådet]

Hållbara resor

Länsstyrelsen lyfte upp att i begreppet hållbara resor behöver även det sociala perspektivet beaktas, inte bara klimat som det har varit mycket fokus på hittills. I tätare bebyggelse behöver även trängsel och framkomlighet, för exempelvis blåljus-trafik, beaktas för att skapa ett hållbart och attraktivt samhälle.

[Länsstyrelsen Västra Götaland]

Att öka det hållbara resandet innebär mer än att bara utveckla kollektivtrafiken. För att få med politikerna på detta är det viktigt att tjänstepersonerna lägger fram vilka olika konkreta scenarion som politikerna kan diskutera och ta ställning kring. Viktigt för att öka politikernas kunskap och förståelse. Även viktigt att tydliggöra vad som kan kosta mer, men även vad som kan bidra till effektivisering.

[Region Örebro län]

Fundera igenom begreppet rumslig närhet, kopplat till bilden om hållbar tillgänglighet. Räcker det att det är nära? Viktigt att även den fysiska tillgängligheten fungerar. Med vilka medel i figuren kan tolkas som ekonomi. Bra om det tydliggörs att det inte är det. Men ekonomi är också en intressant aspekt som skulle kunna ingå i bilden. Trafikverket funderar också igenom begreppet tillgänglighet. Vad menas, för vem osv? Viktigt begrepp att fundera vidare kring.

[Trafikverket]

Unga har nya förväntningar och ändrar snabbt sina krav. De unga lever digitalt och då måste våra system hänga med, till exempel köpa till extra minuter till sin biljett. Vårt erbjudande behöver vara prisvärt, modernt och intressant. Attraktiva produkter som man kan växla mellan för att skapa en bra och lätt hela resan.

[Trafikföretagen]

Bra att styra mot/ mäta andel hållbart resande och inte antal kollektivtrafikesor. Det är lättare att förena cykel än kollektivtrafik med turistperspektivet. Viktigt med kombinationsresor, exempelvis att kunna ta med sig cykeln på tåget. Det kan dock viktigt att det finns tillräcklig kapacitet för att ta emot alla de som kommer med sina cyklar.

[Turistrådet]

Behovet av mer och bättre cykelinfrastruktur behöver tydliggöras. Då kommunerna behöver vara med och finansiera utbyggnad av cykelinfrastrukturen blir det ofta nedprioriterat. Det skulle behövas bättre alternativ till medfinansiering för cykelåtgärder, vilket bör lyftas i programmet. Om VGR ska ha som mål om att öka det hållbara resandet och satsa på exempelvis cykel behöver även Regional plan göra motsvarande prioriteringar så att det hänger ihop.
[Länsstyrelsen Västra Götaland]

Kombinationen mellan cykel och kollektivtrafik är en viktig del i planeringen. Viktigt att titta på potentialen. Även viktigt att trycka på den anslutande delen av resan vad gäller cykelvägar och cykelparkeringar.
[Trafikverket]

Länsstyrelsen ifrågasätter om begränsad miljöpåverkan verkligen är en planetär gräns. Begreppen behöver här förtydligas samt att det är samma begrepp som används.
[Länsstyrelsen Västra Götaland]

Elförsörjningen är viktig att säkra på sikt, i hela regionen. Inom kort kommer även mer långväga busslinjer att köras med el och trafikföretagen ser en risk med elbrist. Vätgas är på gång som drivmedel och viktigt att VGR även följer den utvecklingen. Det finns en utmaning med att regelverk för införande av elektrifiering och på sikt vätgas inte hänger med. Det är viktigt att vi får med oss kontrollmyndigheterna för att kunna driva den förändring som vi ser och vill.
[Trafikföretagen]

Mikromobilitet bör ses som ett komplement till den traditionella kollektivtrafiken och mobilitetsaktörerna som partners för att nå de mål som kollektivtrafikmyndigheterna har. Deras tjänster kan exempelvis avlasta kollektivtrafiken så att den inte behöver byggas ut. VGR har mycket statistik som mikromobilitetsföretagen gärna vill ta del av. Likaså besitter de statistik som VGR kan få ta del av via deras branschorganisationer. Tillgång till bra laddinfrastruktur för att ladda exempelvis elsparkcyklar är en av de avgörande frågorna för att kunna tillhandahålla delade mobilitetslösningar.
[Mobilitetsaktörer]

Vad behöver parterna gemensamt samarbeta och kraftsamla kring?

Angränsade regioner använder VGRs Trafikförsörjningsprogram som referens när de vill få inspiration och inspel till sitt arbete eller ska hantera trafik i gränslandet mellan regionerna.

För mindre regioner är det viktigt att de större regionerna som har mer personal och ekonomiska resurser går i bräsch för detta utvecklingsarbete och att de mindre regionerna kan följa efter.

[Region Värmland, Region Jönköpings län och Region Örebro Halland]

Region Värmland ser gärna ett utbyte av erfarenheter kring utveckling av hållbart resande. Även dynamisk kollektivtrafik i gränslandet mellan regionerna och cykel på tåg lyftes upp. Region Värmland ser även gärna att regionerna stämmer av med varandra när man arbetar med liknande processer, till exempel vid revidering av trafikförsörjningsprogram, för att lära av varandra.

[Region Värmland]

Samverkan mellan regionerna är viktig. Det behöver bättre förtydligas att det finns ett omland kring VGR. I VGR:s program omnämns inte Halland. I Hallands trafikförsörjningsprogram omnämns VGR flertalet gånger. Bra att fundera kring hur det ska se ut i kommande program.

[Region Halland]

Behov av att fortsatt utveckla biljettsamverkan då det ofta blir dyrt att resa över länsgräns. Jönköping är intresserade av att följa hur VGR arbetar med vidgat uppdrag kring hållbart resande och ser det som ett gott exempel.

[Region Jönköpings län]

Det råder kompetens- och personalbrist och branschens attraktivitet behöver öka för kommande arbetstagare - både för förare och tjänstepersoner, tågvärdar, verkstäder, forskare med mera. Viktigt att vi tillsammans arbetar för och skapar en bransch som är attraktiv att arbeta inom samt prata gott om och lyfter den tillsammans.

Vi behöver även arbeta med det praktiska som är kopplat till personalens vardag och arbetsmiljö. Som infrastruktur med god framkomlighet, depåer, elkapacitet etc. Regelverk, planering med delade pass med mera gör att det inte är attraktivt att arbeta inom branschen.

[Trafikföretagen]

VGR vänder sig idag mycket till akademin för att ta reda på utvecklingen framåt, en akademi som för trafikföretagen känns långt från verkligheten. Utvecklingsarbetet behöver därmed bli mer entreprenörsdrivet. Bjud gärna

in trafikföretagen så att de kan dela med sig av det som de ser då de har svårt att kraftsamla sig tillsammans kring utveckling, men kan göra det tillsammans om någon annan tar lead för samordningen.

[Trafikföretagen]

Det är bra att VGR och Västtrafik är drivande vad gäller kollektivtrafikens utveckling. Trafikverket är gärna med och driver utvecklingsprojekt, om resurser finns.

[Trafikverket]

Det hade varit bra att förtydliga Turistrådet som aktör i trafikförsörjningsprogrammet, och hur vi tillsammans kan samverka. Det är tydligt att när besöksnäringen lyftes i trafikförsörjningsprogrammet, blev det en bättre samverkan med Västtrafik. Flera initiativ som skapats och initierats av Västtrafik sedan dess. Turistrådet och avdelningen för regional samhällsplanering på VGR har en fortsatt dialog om projektet om cykel på buss som infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden gett.

Hur kan man jobba mer med att hitta samarbeten med evenemang, underlätta biljetthanteringen och få evenemangsbesökare att göra hållbara val? Att integrera biljetten i evenemangen skulle kunna vara ett sätt. Ofta vet man om större evenemang lång tid i förväg och borde kunna anpassa kollektivtrafiken därefter.

[Turistrådet]

Mobilitetsaktörerna önskar samverkan med fler kommuner kring bra lösningar för mikromobilitet, men även mellan mobilitetsaktörerna och Västtrafik. Här kan VGR bidra som draghjälp till diskussionerna.

[Mobilitetsaktörer]

Länsöverskridande trafik

Idag samarbetar och finansierar Västra Götalandsregionen tillsammans med angränsande regioner den trafik som går över länsgräns. Till de angränsande regionerna ställdes därför specifikt frågan om vilka länsöverskridande relationer som de anser viktiga utifrån sin region och sina invånares perspektiv.

Region Värmland

- Region Värmland anser att **Norge/Vänerbanan** är viktigast. Nuvarande trafikavtal går ut 2028. Båda regionerna har ambition om att utöka trafiken, men dialog pågår tillsammans med Västtrafik om i vilken takt och omfattning.

- **Säffle - Åmål** är en intressant relation där Region Värmland idag köper till trafik.
- **Kristinehamn - Gullspång** är en intressant relation om den förlängs mot Mariestad i och med etablering av batterifabrik. Gullspång i sig ingen större målpunkt. Går få turer i detta stråk då det inte har haft potential tidigare, men det kan komma att ändras nu.
- **Bengtsfors - Årjäng** är inte en prioriterad linje för Värmland och finansieras idag främst av VGR. Troligtvis skolelever som bor i norra delen av Bengtsfors kommun som går i skola i Årjäng.

Region Halland

- **Pendlingsrelationen till Göteborg** är oerhört viktig för Region Halland och där behöver programmen synkas. Särskilt viktig är **Västkustbanan**. Viktigt med utbyggnad till fyrspar Göteborg – Kungsbacka. Det krävs robusthet och kapacitet i stråket. Detta är högt prioriterat för Region Halland, som även driver detta som en påverkansfråga i nationell transportinfrastrukturplan.
- **Väg 158** är viktig. Region Halland önskar förtydligande kring konceptet Metrobuss, specifikt kopplat till väg 158.
- Även **E6** är viktig, även om det inte på vägen trafikeras någon kollektivtrafik. Det är mycket trafik överlag på E6, med bland annat mycket godstransporter. Detta bidrar till att det krävs mer kapacitet på Västkustbanan.
- **Viskadalsbanan**
- **Kopplingen Älvsered till Svenljunga**
[Region Halland]

Region Jönköpings län

- **Jönköping-Habo-Mullsjö-Skövde**, tyngsta pendlingsstråket. Men relativt lite från/till Skövde, skulle kunna vara större.
- **Jönköping-Ulricehamn-Borås**, relativt svag pendling och litet utbyte. Behov av direktresor, borde ej behöva byta i Ulricehamn.
- **Värnamo-Borås**, positivt att på sikt utveckla sträckan med regionaltåg

Region Örebro län

För Region Örebro län är de viktigaste kopplingarna med Västra Götaland **Tågtrafiken på Kinnekullebanan och Västra stambanan**. Det är ett förvånansvärt litet pendlingsutbyte över länsgränsen mellan Västra

Götaland och Örebro. VGR har ett större intresse av bra kommunikationer över länsgränsen än vad Region Örebro har.

Östfold fylkeskommun

Östfolds främsta kopplingar till Västra Götaland är via Dalsland (järnväg) och Bohuslän (väg). Nordby shoppingcenter i Strömstads kommun är en viktig målpunkt för Östfold.

Övrigt

Samhällsnyttan är drivkraften för branschen. Viktigt att trafikförsörjningsprogrammet lyfter det och att kollektivtrafiken är en del av välfärden och samhällets uppdrag. Ger yrkesstolthet.

[Trafikföretagen]

Vid en kris behöver kollektivtrafiken fungera för att exempelvis kunna användas vid utrymning av städer. Därmed viktigt att den inte endast drivs med el om det exempelvis skulle bli strömavbrott och bussarna inte går att ladda.

Utökning av civilförsvaret kan också bidra till nya investeringar i infrastruktur. Hur kan man samnyttja dessa satsningar till den dagliga trafiken?

[Länsstyrelsen Västra Götaland]

Trafikförsörjningsprogrammet sägs vara långsiktigt, men en mandatperiod är inte så långsiktigt.

[HBTQI]

Viktigt att inte bara prata om ”alla”, då missas viktiga grupper och deras perspektiv.

[HBTQI]

Hur ska VGR arbeta med att utjämna ojämlikheter kring kollektivtrafiken? Viktigt perspektiv.

[Barnrätt]

Ett generellt medskick är att det är viktigt att identifiera de största gapen mellan olika alternativ. Kan även vara att stämma av mot de hållbarhetsmål som har satts upp.

Det kommer att bli konflikter mellan hållbarhetsmålen samt att man inte kan arbeta med allt. VGR behöver då visa vilka val som har gjorts, varför samt konsekvenser.

[Länsstyrelsen Västra Götaland]

Flera aktörer lyfter att förutsättningsrapporten var bra för att förstå varför det ser ut som det gör idag och vilka behov som behöver arbetas med framöver. Rapporten utgör därmed ett bra underlag för dialog i ett tidigt skede. Bra med belysning av de sociala perspektiven och exempel på hur tillgängligheten ser ut även om den endast är teoretisk och inte tar hänsyn till exempel barriärer och bristande infrastruktur.

[Länsstyrelsen Västra Götaland, Region Jönköpings län, Region Örebro län, Östfold fylkeskommun m.fl.]

Ett tips är att som Region Örebro län inte trycka upp själva rapporten, men göra en kortversion som endast är ett dubbelsidigt blad som innehåller målen, sammanfattning av strategier med mera.

[Region Örebro län]

Bra och konkreta nedbrutna mål i dagens program. Det kan dock förtydligas hur olika mål ska prioriteras mot varandra.

[Trafikverket]

Avsnitt om alternativ finansiering bör utvecklas.

[Västsvenska Handelskammaren]

Bra att det finns en röd tråd och samordning i alla leden kring vad man vill åstadkomma. Skapar trygghet i processen. Bra att man har involverat och tagit med trafikföretagen i arbetet med kollektivtrafikplaner.

[Trafikföretagen]

Bra att olika grupper har blivit inbjudna till samråd. I framtiden kanske det är möjligt att ha liknande på delregional nivå för att ge utrymme för mer lokala frågor. Västtrafik och kollektivtrafiken bör ha resenärerna/invånare i fokus.

[Regionala Pensionärsrådet]