

REMISSVAR:

Trafikförsörjningsprogram 2026-2029 – Västra Götalands kollektivtrafikstrategi

Introduktion

Hela remissdokumentet inklusive bilagor/underlag är på 90 sidor. Språket är på god svenska och förhållandevis väl strukturerad text.

Det framställs klar och tydligt att kollektivtrafikens utveckling är starkt önskvärd på lång sikt. En sådan utveckling har stor samhällsnytta och leder till att förverkliga ”det goda livet”. Det poängteras att utveckling skall ske i samverkan och samordning med kommuner och andra aktörer.

Visionen är bland annat att verka för en attraktiv kollektivtrafik genom ökad tillgänglighet, jämlika förutsättningar, resurseffektiva lösningar, minskad miljöpåverkan och färre antal trafikskadade.

Genomgående konflikter

Vi har dock funnit att programmets framställning har några brister som vi inledningsvis önskar förtydliga.

1. Genomläsning av de ingående dokumenten blir tung och svårt att sortera eftersom det är **mycket upprepning och en opedagogisk framställning** där läsaren får problem med att bena ut vad som egentligen blir plan och konsekvens av programmets genomförande.

2. **De konkreta målen är få** och framstår som tillfälligt utvalda. Dessutom kan det uppstå problem med utvärdering av måluppfyllelsegraden. Hur beräknar man t.ex. att CO2-utsläppen har minskat med 89% från år 2006 när minskningen var 71% år 2023?

3. **Målen tycks vara satta till år 2029.** Men planer som upprättas skall ha en giltighetstid av 5-15 år. Vilka är målen efter 2029? När ska planen revideras?

4. Läsaren får svårt att tolka **vad som egentligen är förslag till prioriteringar**. Här är några exempel:

a) Vi vet att forskarna har räknat fram att **en investerad krona i kollektivtrafik ger 1:75 kr i samhällsnytta**. Lika fullt konstaterar programmet gång på gång att regionens ekonomi är återhållsam och att budgetramen är pausad fram till år 2029. Varför pausa när det är mycket lönsamt att satsa på utveckling och omställning?

b) **I behovsanalysen anges att 13% av befolkningen bor på landsbygden och 75% arbetar i kommunhuvudorter.** I huvudorterna finns tillgång till arbetstillfällen, utbildning, samhällsservice, föreningsliv, kultur m.m. Det förefaller alltså som att planen tar mest hänsyn till de som bor på landsbygden men behöver pendla in till studier och arbete i huvudorter.

Har man då glömt bort att en stor del av landsbygdens befolkning också har andra behov som t.ex. att besök släkt, vänner, apotek, tandvård, bibliotek eller sjukvård? Dessutom undrar vi varför inte transportbehoven till dem som bor i huvudort och behöver pendla till de industrier, vård- och omsorgs-arbetsplatser, släkt och vänner m.m. som finns på landsbygden?

Frågan är om de egentliga resebehoven till och från landsbygden har studerats för dåligt?

c) Vid **prioritering av grundutbudet för kollektivtrafik har begränsningar** gjorts: Bara en huvudort per kommun har beaktats. Ex. för många resenärer är orter som Gällstad, Dalsjöfors eller Ullared mål för regelbundna besök. I planen har resebehoven på tvärs av de utpekade kollektivtrafikstråken prioriterats ned. Resebehov på tvärs av regiongräns har prioriterats bort helt när det är färre än 150 pendlare på sträckan. Ex. Dalstorp-Jönköping, Tranemo-Gislaved eller Svenljunga-Falkenberg. Har konsekvenserna ur ett jämlikhetsperspektiv analyserats? Varför prioriterar planen annorlunda i gränstrakter än i centrum?

d) I planen **diskuteras behov som utgångspunkt för fastsättning av grundutbud.** Är detta verkligen utifrån behov eller är det efterfrågan som har fått styra. Den tysta andelen av befolkningen kanske inte är tillfrågad?

e) I planen poängteras vikten av **tillgänglig kollektivtrafik för att minska antalet trafikolyckor.** Samtidigt uppmärksammas att inte heller bussen är trygg och säker. Både fallolyckor och sexuella trakasserier i bussar är förekommande. En otrygg kollektivtrafik måste motarbetas samtidigt som trafikolyckor motarbetas.

f) **I avsnittet om ”klimatsmart och robust” kollektivtrafik blandas argumenten** med behovet av att få en bättre balans mellan kostnader och intäkter. En ökad självfinansieringsgrad lyfts fram som ett av tre viktiga mål i avsnittet. I detta avsnitt behandlas klimatsmart kollektivtrafik endast med några få rader om att minska utsläppen av CO2 genom att ”fortsätta omställningen till eldrift”. I samma avsnitt ägnas en hel sida åt vikten av att prioritera intäktssäkring och självfinansiering. De många goda argumenten för klimatsmart och grön omställning saknas helt.

Har författarna missat helt att grön omställning är en nödvändighet för att säkra en hållbar ekonomi? Har man glömt att nämna biogas eller vätgas som tänkbara framtidsalternativ?

Äldreperspektivet

I planarbetet har det **gjorts en genomgående prioritering av barn och ungas samt gymnasieelevers behov**. Det gjordes bl.a. en djupgående analys av barnens bästa redan år 2022.

Detta särskilda fokus är väl motiverat och väl gjort, men det får inte föra till att man försummar att beakta resebehov till andra samhällsgrupper, t.ex. ensamstående föräldrar, kvinnor, funktionshindrade, arbetslediga, äldre eller andra med svag ekonomi. Är det till exempel viktigare att bussen stannar vid Gymnasieskolan än vid Vårdcentralen eller kan rutten läggas så att den stannar vid bägge platserna? Glöm inte jämställdhets- och jämlikhets-perspektiven!

År 2020 var 25,5 % av Sveriges befolkning 60 år eller äldre. Enligt SCB beräknas denna siffra öka till över 30 % ungefär år 2030. I Trafikförsörjningsprogrammet uppges att 13 % av befolkningen bor på småorter eller landsbygd. Här är andelen äldre högst och avflyttningen av barn och ungdomar går raskt.

Vi kan därför konkludera med att den växande äldre delen av befolkningen inte kan försummas i trafikplanen. **Äldres behov borde ha prioriterats i planen på samma sätt som gruppen barn och unga.**

I seniorföreningarna pågår satsningar på förbättrade kunskaper i bruk av digitala medel, smarttelefoner samt Västtrafiks Seniorskort. Vi bedömer att det finns ett växande intresse men också speciella svårigheter som behöver överbyggas med goda åtgärder.

Här följer några förslag till insatser som bygger på information och erfarenhet från våra medlemmar:

A. Resebehov: Äldre har behov av resor till sjukvård, tandläkare, apotek, optiker, frisör, bibliotek och specialbutiker samt att träffa en vän eller ta en fika. Resorna sker främst på korta avstånd och helst mellan kl 10.00-15.00. Många äldre orkar inte vara hemifrån mer än halva dagen. Resebehovet är betydligt mindre på kvällar eller helger.

Några få resor sker på längre sträckor till specialiserad vård eller kultur/nöjen/idrott. Den pågående bristen på läkemedel för också till att apotek måste uppsökas på andra sidan regiongränsen när speciell medicin ibland är tillgänglig.

På små orter och ren landsbygd är turtätheten mycket låg med buss endast morgon och eftermiddag. De flesta äldre har ännu inte lärt sig att använda Närtrafiken.

A. Åtgärder: Försök med turer mellan kl 10.00-13.00!

Gör reklam för Seniorskortet, ToGo-appen och Närtrafiken.

Ordna ett utbildningsprogram i samarbete med lokala intresseföreningar.

Genomför ett försök med skolungdomar som trafikvärdar som samtidigt hjälper till med praktisk upplärning om användning av kort, digitala verktyg och kundtjänst.

B. Trygghet: Det finns en oro inför bruk av kollektivtrafik speciellt i storstäderna. Fallrisken är speciellt stor på spårvagnarna i Göteborg. Vad händer om jag missar bussbytet? Eller tåget? Hur vet jag att det finns tillgång till en ren och trevlig toalett? Vad händer om jag glömmer något på bussen? Kan jag få det tillbaka? Vad händer om jag har bagage med mig? Får det plats i bussen? Kan jag ta med rullatorn? Vad händer om jag trillar och slår mig? Kan jag få en sittplats om det är trångt på bussen? Kan jag gå av bussen vid Landvetters flygplats? Kan någon hjälpa mig att gå från bussen och till tågen på Göteborg C?

B. Åtgärder: Se förslag till utbildningsprogram och praktisk upplärning under A.! Undersök om 5 minuters tid för bussbyte är för kort t.ex. på Borås Resecentrum. Kvalitetssäkra hygien och service på toalettanläggningarna. Förbättra informationen om "hittegods". Se över möjligheterna till att reservera plats för person, bagage och rullator samt att gå ombord via den bakre dörren. Se över tillgången på första förband i fordonen. Erbjud ledsagning i komplicerade trafikmiljöer som Borås resecentrum, Landvetter och Göteborg C.

C. Gränstrafik: Bland de boende i bygder nära gränsen till grann-regioner finns det intresse av att resa till släkt, vänner, service eller nöjen m.m.

C. Åtgärder: Ta initiativ till en gemensam informationstjänst om hur egen Närtrafik kan kombineras med lokaltrafik i grann-regionerna. Inför eventuellt en gemensam och bemannad telefonlinje där hjälp och tips kan erhållas för hur en resa över gränsen kan läggas upp. Prioritera arbetet med att få till tågstopp i Länghem och Grimsås! Återuppta verksamheten med "taxi till tåg".

D. Buss/tågbyten utanför huvudorten: Många buss- eller tågbyten sker på små orter eller landsbygden. Här är ofta miljön mindre gästvänlig för äldre. Vänthallarna är stängda, t.ex. i Tranemo, Limmared, Gällstad, Ulricehamn och Lockryd. De tekniska informationstavlorna är ofta ur funktion eller saknas helt. Skyddet vid regn, kyla eller stark vind är bristfälligt. Kiosk eller servering saknas.

D. Åtgärder: Uppgradera de lokala bytesplatserna till en speciell term, t.ex. en väntnod eller ett väntskydd. Teckna avtal med lokala företagare om att hålla öppen sittplats och toalett under de tider när väntande bussresenärer finns. Se över skyddet så att det garanterar ett minimum av väderskydd och trygghet. Ordna speciell snöröjning så att nödvändigt areal är väl röjt när resenärer väntas. Snöröjningen bör också göras så att biltrafikanter ska kunna gå säkert från bil till buss eller tåg. Förbättra separationen mellan snabb biltrafik och väntplatsen. Förbättra samarbetet med kommunerna.

E. Dialog och delaktighet: Som tidigare kommenterats menar vi att äldregruppens behov inte har beaktats tillräckligt. Man skulle kunna påstå att det handlar om allvarlig diskriminering eller Ålderism. Det är uppenbart att dialog och förankring i äldregruppen har negligerats.

På senare år kan vi se ett ökat intresse från äldre för att resa kollektivt. Det är endast de enskilda äldrepersonerna som kan ge en god bild av vilka hinder som gör att kollektivresandet inte brukas oftare. Om dialog och förankring hade varit bättre hade också intresset från äldregruppen ökat i raskare takt.

E. Åtgärder: Använd ungdomar och frågeenkäter/djupintervjuer för att samla in värdefull information om behov, möjligheter och hinder för ökat kollektivresande. Studera resemonster och testa kompletteringar för att bättre förstå hur behov kan tillgodoses. Erbjud intresseföreningarna att ta emot informatörer på möten och aktiviteter för att få till stånd bättre dialog och informationsutbyte. OBS Vid det enda utannonserade informationsmötet i Limmared var det tre av senior-föreningarna som var upptagna med andra arrangemang! Inbjudan bör gå ut i god tid!

F. Innovation och utveckling: Med bättre dialog med äldre och kunskap om deras behov, möjligheter och hinder kan också nya idéer utvecklas som gör det enklare och mera populärt att resa kollektivt.

F. Åtgärder: Utveckla Närtrafiktjänsten så att den blir enklare att förstå och använda. Producera enkla instruktionsfilmer för hur man använder Närtrafik, Seniorkort, ToGo-appen m.m. Utveckla de digitala tjänsterna så att de på ett enkelt sätt ger svar på de frågor som resenärerna har. Exempel hur mycket ska en senior betala för en resa inom t.ex. 3 zoner. På ToGo-appen får man svaret 111 kr. Rätt svar är 74 kr! Utveckla gärna informationskartor så att man kan finna fram till service, möteslokaler eller sevärdheter på kort avstånd från avstigningsplatsen.