

**Svar på remiss**

Utfärdat 2024-11-15

Diarienummer SBF-2024-01164

**Handläggare**

Kajsa Högenå

Telefon: 031 - 368 26 88

E-post: kajsa.hogena@stadsbyggnad.goteborg.se

## Göteborgs Stads svar på remiss trafikförsörjningsprogram 2026-2029 – Västra Götalands kollektivtrafikstrategi

### Ärendet

Rubricerad remiss är sänd från Västra Götalandsregionen till Göteborgsregionen (GR).

GR har i sin tur begärt in inspel från kommunerna senast 23 december.

Stadsbyggnadsnämnden har fått remissen för direkt besvarande till GR.

Denna bilaga är stadsbyggnadsförvaltningens yttrande över remissen. Synpunkter har inhämtats in från stadsmiljöförvaltningen. Även Göteborg & Co har inkommit med synpunkter.

### Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Göteborgs Stad vill lyfta att svarstiden för remissen var alldeles för kort. Remissen, med förslaget till nytt trafikförsörjningsprogram och tillhörande underlagsmaterial, är mycket omfattande och gedigen, men den korta svarstiden har inte erbjudit möjlighet att till fullo gå igenom materialet eller inhämta synpunkter internt inom staden på ett sätt som hade varit önskvärt.

Det framgår tydligt i programmet att det under programperioden råder ekonomisk återhållsamhet. Göteborgs Stad har en förståelse för de ekonomiska utmaningarna, men som nämns i svaren nedan finns en stor oro kring vad detta innebär för möjligheterna att möta miljö- och klimatmålen för 2030 och möjligheterna att trafikförsörja den växande staden. Programmet är även på en övergripande nivå, vilket innebär att det inte är möjligt att utläsa vad det kommer att innebära för trafikering och planeringen av kollektivtrafiken. Göteborgs Stad vill därför poängtera vikten av en nära och transparent samverkan i planeringen framåt, så att planeringen och utbyggnad av infrastruktur för kollektivtrafik, och möjlighet att trafikera den, taktar. Det finns en god samverkan inom GMP-organisationen och i övrigt, denna bör dock utvecklas ytterligare för att säkerställa att förväntan på varandra är realistisk och att planeringen som sker tar tillvara på tillgängliga resurser på bästa sätt.

Göteborgs Stads synpunkter har sammanställts nedan utifrån de frågor som ställdes i remissbrevet.

### Hur ser ni på målstruktur och mål?

Programmet har en bra och överskådlig målstruktur. Målen har samma inriktning som många av Göteborgs Stads mål, exempelvis vad gäller tillgänglighet, hållbart resande och åtgärder kring kombinerat resande. Även om innehållet bedöms vara genomarbetat och

angeläget, så ser Göteborgs Stad med oro på ambitionsnivån. Det anges att målsättningarna i programmet är ambitiösa, det uppfattas dock inte så utifrån de angivna målnivåerna, se även svar under frågan gällande hållbarhet ur de tre dimensionerna. Vad som avses med ambitiösa behöver förtydligas eller formuleras om.

Ett av målen i programmet föreslås vara *Självfinansieringsgraden ska öka på sikt med kortsiktig ambition att minst bibehålla dagens nivå till 2029*. Det finns en inbyggd målkonflikt mellan detta mål och övriga mål, till exempel mål om att öka tillgänglighet, ökad jämlikhet och att minska miljö- och klimatpåverkan både genom att ta marknadsandelar från bil och att kraftigt minska CO<sub>2</sub>-utsläpp. Denna målkonflikt behöver belysas och hanteras tydligare i programmet.

Många frågor kopplat till kollektivtrafikens utveckling är långsiktiga och sträcker sig över flera programperioder. Det skulle behövas en tydlighet kring vilka dessa långsiktiga målsättningar är samt varför vissa mål har tagits bort och nya har lagts till. Det är svårt att utläsa av remissen om det ska tolkas som att de nya målen är fokus för perioden samt att de mål som har tagits bort är uppnådda eller inte bedömts relevanta längre av andra anledningar.

Som anges i programmet skiljer sig försättningarna kraftigt åt i regionen, till exempel sker två tredjedelar av resor med kollektivtrafiken i stadstrafiken Göteborg-Möln dal-Partille. En bättre förståelse av hur utvecklingen ser ut geografiskt inom regionen skulle öka möjligheterna att kunna identifiera glapp mellan nuläge och önskat läge och i förlängningen möjliggöra högre måluppfyllelse. Som Göteborgs Stad har påpekat tidigare borde det ingå i revideringen att ta fram vilka av mål som skulle ge störst nytta att följa upp i en nedbruten geografisk. Till exempel mål för marknadsandel för de olika stråken och storstadsområden. Detta efterfrågas till exempel i arbeten med åtgärdsvalsstudier för pendlingsstråk och det skulle ge tydligare styrning för att arbeta riktat med åtgärder där glappet mellan nuläge och målnivå är störst. Göteborgs Stad deltar gärna i ett sådant arbete i samverkan med övriga GR-kommuner.

Göteborg Stad vill lyfta att det är positivt att målen kring att kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar är bredare än målen i förra trafikförsörjningsprogrammet, där fokus upplevdes var på fysisk tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar. Det är även positivt att trafiksäkerhets lyfts tydligare än i tidigare program, något som Göteborgs Stad återkommande har påpekat behovet av.

Det är olyckligt att målnivåer för två av målen inte finns framtagna innan programmet skickades ut på remiss och därför inte går att yttra sig över.

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

Hållbar och förbättrad tillgänglighet är viktiga delar i Göteborgs Stad översiktsplan. En effektiv och attraktiv kollektivtrafik är en grundförutsättning för att detta ska vara möjligt. I planeringen av staden görs hela tiden avvägningar för att hitta helhetslösningar för att kunna bygga en nära, sammanhållen och robust stad. Ett viktigt bidrag är det arbete som sker i samverkansorganisationen GMP för att tillsammans realisera målen i Målbild Koll2035.

Utöver samverkan för god samhällsplanering och framkomlighet ser Göteborgs Stad goda möjligheter att bidra till flera av de prioriterade åtgärder som pekas ut i programmet. Till

exempel utveckling av det kombinerade resandet, vägen till och från hållplats, brottförebyggande arbete och arbetet med sociala analyser som underlag för beslut.

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

Samtliga prioriterade åtgärder är av stor vikt, men nedan lyfts ett antal områden som Göteborg ser som särskilt angelägna för programmet.

Åtgärderna till målområde kring att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka är svaga. Det anges att arbetet endast ska fortsätta planera enligt fastställda principer och prioriteringar. För att nå miljö- och klimatmålen till 2030 behövs kraftfulla åtgärder som ger effekt inom programperioden för att öka kollektivtrafikens marknadsandel och det hållbart resande, och där kollektivtrafiken är en viktig del. Göteborgs Stad önskar att målområdet kompletteras med prioriterad åtgärd om att i samverkan identifiera och genomföra åtgärder för att i närtid öka kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna. Det skulle exempelvis kunna handla om att gemensamt identifiera stråk där körfält med enkla medel kan konverteras till busskörfält samt att samverka kring steg 1- och 2-åtgärder. Åtgärder kopplat till en ökad marknadsandel ses som särskilt angelägna för programperioden utifrån att de är brådskande.

*Samverka för god samhällsplanering och kollektivtrafikens framkomlighet* samt fortsatt arbete med *Målbild Koll2035* är två prioriterade åtgärder som är nära sammankopplade och som Göteborg Stads ser som särskilt angelägna att arbeta med under programperioden. Detta då den stadsplanering som sker nu sätter ramarna för framtidens resande och det är av yttersta vikt att denna planering skapar förutsättningar för ett hållbart resande.

Att utveckla och systematisera arbetet med sociala analyser i fler processer i kollektivtrafiken, även beslutsskeden, ses också som särskilt angeläget för programperioden. Detta utifrån att sociala analyser är ett område som är underutvecklat i många processer, även hos Göteborg Stad. I de processer som berör kommunen och dess invånare deltar Göteborgs Stad gärna, både i utvecklingsarbetet och i analyserna.

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

Västra Götalandsregionens klimatmål är att minska koldioxidutsläppen inom regionen med 80 procent till 2030 jämfört med år 1990. I länsstyrelsens senaste miljömålsuppföljning, Miljömålsbedömning 2023, visade att utsläppen hittills minskat med 17,6 procent och det konstateras att omställningstakten behöver öka kraftigt för att målen ska kunna nås. Den näst största utsläppskällan av koldioxid är transporter och en viktig åtgärd för att minska klimatpåverkan från transporter, framför allt på så kort tid som till målåret 2030, är att minska biltrafiken och öka resandet med gång, cykel och kollektivtrafik. En kollektivtrafik som är attraktiv, med bra utbud och god kvalitet är därför en förutsättning för att kunna minska klimatpåverkan från transporter i Västra Götaland. I trafikförsörjningsprogrammet föreslås inte några nya större satsningar, utan tillgängligheten ska i stora delar utvecklas genom resurseffektiva lösningar och inom de budgetramar som regionfullmäktige beslutar. I hållbarhetsbedömningen av trafikförsörjningsprogrammets remissversion bedöms programmet ha ”möjlighet till positiv påverkan” avseende minskad klimatpåverkan, men det anges inte hur potentialen

står sig i förhållande till vad som krävs för att nå regionens klimatmål. Det är därför mycket svårt att se att inriktningen i trafikförsörjningsprogrammet kommer leda till den kraftigt ökade omställningstakt som miljömålsuppföljningen beskriver är nödvändig för att nå regionens klimatmål. Programmets ambition för att bidra till en hållbar utveckling ur det ekologiska perspektivet bedöms därför som för låg.

Den sociala dimensionen bedöms vara omhändertagen på ett mycket bättre sätt än i tidigare program. Positivt med mål att arbeta med systematiska sociala analyser som underlag för beslut. Även positivt med den kontinuerliga hållbarhetsbedömning som genomfördes under framtagandet av programmet och där resultat har kunnat arbetas in i programmet. Till exempel syns framkomna knäckfrågor tydligt i resultatet. Det upplevs dock var stort fokus på barn/unga och personer med funktionsnedsättningar och saknas hur kollektivtrafiken kan stärka andra grupper, till exempel ur ett segregationsperspektiv. Något som även lyfts i barnkonsekvensanalysen. Göteborgs Stad vill dock poängtera att det är positivt att barnens rätt belyses tydligt och att gymnasieungdomars resor lyfts särskilt i programmet.

För den ekonomiska dimensionen upplevs fokus vara på hållbar finansiering för kollektivtrafiken. Att utmaningarna och möjliga åtgärder för detta belyses är positivt. Saknas gör dock resonemang kring den ekonomiska dimensionen för resenären. Göteborgs stad ser ett behov av att tydligare belysa socioekonomisk utsatta grupper, dels de som saknar alternativ och är beroende av kollektivtrafiken, dels de grupper som inte har råd med kollektivtrafiken. Det kopplar till exempel till målet om prisvärt att resa med kollektivtrafik och fler åtgärder under målområdet *Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar*.

**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 är lättöverskådliga och tydligt med för vilka aktörer programmet är styrande. Göteborg Stad vill dock påpeka att tabellerna har fokus på busstrafik, ansvarsfördelning kopplat till spår- och båttrafik saknas nästan helt. Även ansvaret för cykelparkering vid hållplats bör förtydligas. Tabellerna bör kompletteras, alternativt att hänvisning sker till berörda avtal.

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

Innehållet bedöms till stor del vara omhändertaget, men att ambitionsnivån i trafikförsörjningsprogrammet upplevs lägre än i den strategiska inriktningen. Till exempel står det i strategisk inriktning ”Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) syftar till att göra Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Kollektivtrafiken är ett medel och möjliggörare i omställningsarbetet”.

**Är det något som bör förtydligas/saknas?**

Under avsnittet *Principer och prioriteringar för kollektivtrafikens utbud* saknas både resonemang och riktlinjer för verksamhetsområden. I Göteborg finns det till exempel logistikcenter med över 1000 arbetsplatser där utbudet kraftigt understiger de 10 dubbelturer som anges för en tätort med mer än 1000 invånare. Det är av yttersta vikt att fler kan resa hållbart till den här typen av område. Göteborgs Stad ser därför ett behov av

att principer för verksamhetsområden tas fram under programperioden, samt att det sker kartläggning och utveckling av trafikförsörjningen av stora verksamhetsområden, exempelvis på Hisingen där stora satsningar pågår.

Det står under prioriterad åtgärd *Samverka för god samhällsplanering och kollektivtrafikens framkomlighet* om vad kommuner kan göra för att skapa förutsättningar för kollektivtrafiken, men Göteborg Stad vill åter igen lyften vikten av att kollektivtrafiken är på plats och är attraktiv så goda vanor kan etableras från start. Det kan tolkas som att det skulle gå emot målet om resurseffektivitet. Hur parterna kan samverka i denna fråga bör därför belysas tydligare i trafikförsörjningsprogrammet. Detta avsnitt bör även lyfta vikten av samverkan kring trafik under byggtid, i till exempel KomFram.

Göteborg & Co bedömer att förslaget till nytt trafikförsörjningsprogram på ett bättre sätt än nuvarande omfattar turism- och besöksnärlingsfrågor och belyser vikten av tillgång till fritids- och kulturaktiviteter. Dock saknas kollektivtrafikens koppling till de många och omfattande evenemang som hålls i regionens kärna. Exempel på åtgärder är att utveckla innovativa affärsmodeller för att möta en ökad efterfrågan kring fri kollektivtrafik vid exempelvis kongresser och evenemang och möjligheter att anpassa utbud.

Det är positivt att det pekas ut åtgärder kring väg till och från hållplats samt kombinationsresande. Det skulle dock kunna utvecklas ytterligare, till exempel ett förtydligande kring vilka roller VGR och Västtrafik avser ta i frågorna. Delad mikromobilitet i form av låncyklar och elsparkcyklar fyller redan idag en viktig funktion i att avlasta kollektivtrafiken i centrala Göteborg samt skapa tillgänglighet där det finns sämre tillgång till kollektivtrafik. Att inte behöva äga ett fordon ger stora möjligheter att kombinera hållbara transportmedel och delningstjänster kan i kombination med kollektivtrafiken skapa ett attraktivt erbjudande som kan ta marknadsandelar från den privatägda bilen och öka andelen hållbara resor. Önskvärda åtgärder kopplat till delad mobilitet är till exempel utredning av roller och ansvar samt samverkan med andra mobilitetsaktörer. Området har stark koppling till den prioriterade åtgärden "forskning och innovation".

De boende i södra skärgården är beroende av kollektivtrafiken med båt. I programmet berörs endast denna trafik i skrivelserna "kollektivtrafiken med båt i skärgård- och kustlandskapet är en avgörande faktor för möjligheten att bo och verka på öar utan fast landförbindelse" samt att "platspecifika förutsättningar behöver fortsatt prägla utbudet i båttrafiken och avgöras i fall till fall". Kollektivtrafik med båt behöver hanteras tydligare i programmet och det behövs en ökad förståelse för vikten av byten mellan olika trafikslag.

I beskrivningen av Målbild Koll2035 för Göteborg, Mölndal och Partille bör även kapacitetsförstärkningen av spårvägen nämnas. Anpassningen av spårvägsanläggningen och inköp av 45-meter långa spårvagnar är den åtgärd som skapar i särklass störst kapacitetsökning i kollektivtrafiksystemet.

### **Övriga synpunkter**

Nedan är några medskick och förslag till åtgärder som Göteborgs Stad bedömer som viktiga för att nå uppsatta mål.

En åtgärd för en mer hållbar finansiering skulle kunna vara att ökad kunskap, samordning och kompetens kring EU-finansiering. Till exempel genom att undersöka hur de länder som återkommande beviljas medel hanterar ansökningar. Det kan finnas avsevärda medel att söka, men ansökningsprocesserna är ofta så omfattande att det inte kan hanteras på rimligt sätt av enskilda projekt. EU-finansiering skulle även kunna vara en möjlig finansieringsform för vissa av infrastrukturinvesteringar som pekas ut i Målbild Koll2035 och som i dagsläget saknar finansiering. Göteborgs Stad deltar gärna i utvecklingsarbete kopplat till EU-finansiering och lyfter att gemensamma resurser inom GR och tillsammans med VGR bör undersökas.

Göteborgs Stad har tidigare lyft behovet av en strategi för regionbusstrafiken för att möta det växande pendlingsbehovet till regionkärnan. Syftet är dels att möjliggöra en minskning av bilpendlingen från kranskommuner, dels att synliggöra vilka ytanspråk denna busstrafik har. Det anges i programmet att en ny reviderad målbild för tåg ska tas fram under programperioden. Det vore lämpligt att frågan om regionbusstrafik hanteras inom ramen för, eller parallellt med, den revideringen.

För att bättre kunna omhänderta barnrättsperspektivet bör kunskapsnivån om barns faktiska resande höjas. I nuläget saknas möjlighet för Västtrafik att följa upp användningen av skolkort, fritidskort och sommarlovskort på samma sätt som redan är möjligt för seniorkort. Systemutveckling för att föra statistik för användningen av skolkort samt fritidskort bör vara en åtgärd under programperioden. Med ett tydligt underlag kring hur barn och ungdomar reser skulle till exempel kommuner i större uträkning identifiera sträckor där skolbarn gör korta resor med kollektivtrafik och där potential finns att genom beteendepåverkande åtgärder uppmuntra till aktiv mobilitet genom gång och cykling.

Positivt att det lyfts att för att nå en ökad tillgänglighet krävs även förbättrade system och utvecklad och tydlig resenärsinformation. Idag är den allra största delen av Västtrafiks resenärsinformation endast tillgänglig på svenska. Detta är exkluderande och förhindrar resenärer som inte kan svenska att skaffa sig information och att förstå exempelvis tidtabellförändringar eller trafik hänvisningar.

En viktig faktor för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv och utgöra ett alternativ till bilen, är att det går att lita på att den kommer fram i tid. Bristen på fordon och förare har haft en tydlig påverkan på kollektivtrafiken de senaste åren, genomförda turer bör därför ingå som en indikator i uppföljningen av programmet.

Göteborgs Stad vill poängtera vikten av att berörda parter, i tidigt skede, involveras i arbetet med revideringen av målbilden för tåg.