



Kollektivtrafikplan Skövde år 2025 – med utblick mot 2035

Sammanställning av remissvar

– med kommentarer och hantering av synpunkter

2018-09-20

INNEHÅLL

INLEDNING	1
1 SAMMANFATTNING AV REMISSVAREN	2
Viktigaste synpunkterna	4
2 REMISSPROCESSEN OCH INKOMNA SVAR	4
Remissförfarande	4
Inkomna remissvar och vidare hantering	4
3 SAMMANSTÄLLNING AV GENOMFÖRDA FÖRÄNDRINGAR	7
Förslagshandlingen – en vidareutveckling av remissversionen	7

INLEDNING

Detta är en sammanställning av inkomna remissvar och hur synpunkterna har hanterats och påverkat innehållet i Förslagshandlingen daterad 2017-09-08.

Vi tackar för värdefulla synpunkter som har lett till bland annat förtydliganden och fördjupningar inom vissa frågor. Den antagna planen som nu föreligger är mer utvecklad och sammanhållen för utvecklingen av kollektivtrafiken i Skövde kommun.

Inkomna remissvar med kommentarer till hur vi har hanterat det redovisas på följande sidor.

Stort tack för hjälpen!

Line de Verdier
Projektledare
Västra Götalandsregionen

SAMMANFATTNING AV REMISSVAREN

Förslagshandlingen skickades på remiss till ett begränsat antal aktörer vilket beror på att parterna vid flera tillfällen har kommunicerat pågående arbete och hämtat in synpunkter via dialogrundor.

Förslagshandlingen gick till Skövde kommun, Trafikverket, Västtrafik och Trafikföretaget Nobina för synpunkter. Utöver detta har synpunkter inkommit från Vänsterpartiet via ledamöter i Västra Götalandsregionens Kollektivtrafiknämnd.

Inkomna synpunkter har varit relevanta antingen för själva kollektivtrafikplanen eller för det fortsatta arbetet med att planera, utforma och genomföra åtgärder i det fortsatta arbetet med ett genomförande av planen.

Att kollektivtrafiken både ur ett lokalt och regionalt perspektiv, är viktig och att en fortsatt utveckling av kollektivtrafik behöver tydligare samordnas med den kommunala planeringen framkommer. Det är i själva genomförandet att parterna tillsammans med Trafikverket skall konkretisera och åtgärder både planeras och genomföras. Att parterna signalerar viljan och beredskapen att göra detta framkommer.

Remissvaren har varit positiva över lag. Arbetet med beslutsversionen av kollektivtrafikplanen har därför handlat om att komplettera, konkretisera och göra ytterligare utredningar och beräkningar när det gäller resandemål och kostnader för kollektivtrafiken.

VIKTIGASTE SYNPUNKTERNA

Resandeutvecklingen

När det gäller resandemålet har flertalet svarat och ställt frågor om planen har satt ett för lågt mål. Förslagshandlingens mål för kollektivtrafikresandet innebär en 15% marknadsandel år 2035 vilket anses vara för defensivt men möjligen realistiskt.

Även synpunkter när det gäller kostnader och åtgärder har inkommit vilket gör att mer analyser och fördjupningar kommer att genomföras

Målkonflikter

Den viktigaste målkonflikten som lyfts fram är den mellan stadsmiljö och stadsutveckling kontra framkomligheten både för den regionala såväl som den lokala kollektivtrafiken.

I befintlig miljö är utrymmet för nya anläggningar ofta begränsat, och i många fall går kollektivtrafiklinjerna på det funktionellt prioriterade vägnätet där Trafikverkets målsättning är att tillgängligheten ska vara god för alla transportslag varför konflikter måste hanteras. Planens intentioner är att visa till vad som krävs för att uppnå de politiska målsättningar för ett mer hållbart resande i enlighet med Trafikförsörjningsprogrammet vilket kommer att kräva omprioriteringar inom befintligt väg- och gatunät.

Finansieringsmöjligheter för att genomföra planen

I kapitel 8 Genomförande saknas kommunal finansiering under finansieringsmöjligheter. Även om Skövde kommun tillsammans med övriga parter kan söka stadsmiljöavtal eller statlig medfinans ur den regionala planen så behöver kommunen gå in med 50 % av kostnaden vilket behöver synliggöras.

Längre tidshorisont

Ett remissvar pekar på att planens tidshorisont behöver sättas till år 2040. För planering av statlig infrastruktur gäller prognosår 2040 mot bakgrund av att beslut och åtgärder ska vara långsiktigt försvarbara.

Det är värt att notera att planen kan revideras i samband med att stadens utveckling och trafikförsörjningsprogrammet revideras. Den utveckling och struktur som planen långsiktigt avser medger att kapacitet och framkomlighet behöver säkras för att uppnå ett mer hållbart resande.

REMISSPROCESSEN OCH INKOMNA SVAR

REMISSFÖRFARANDE

Remissutgåvan skickas ut den 17 september 2017 till Skövde kommun, Västtrafik och Nobina. I februari 2018 skickas planen på remiss till Trafikverket.

Utöver de inkomna remissvaren från parterna och Trafikverket lämnades ett remissvar från ledamöter i regionens politiska kollektivtrafiknämnd.

INKOMNA REMISSVAR OCH VIDARE HANTERING

Nedan återfinns de inkomna remissvaren, de viktigaste synpunkterna samt vidare hantering.

Skövde kommun

Skövde kommun har tagit ställning till planen och lämnade inga synpunkter vid kommunstyrelsens möte 2017-II-27.

Västtrafik

Västtrafiks styrelse har haft uppe planen som ett informationsärende hösten 2017, men kommer att ta upp den igen vid nästa styrelsemöte i slutet av juni. Det lämnas dock önskemål om en större överblick och tankar kring regional utveckling samt att kostnader och finansiering behöver lyftas vidare. Styrelsen önskar att kollektivtrafikplanen ska hänga ihop med övriga stadstrafikplaner (Uddevalla, Borås mm) och särskilt då kring ekonomi och finansiering.

Hantering

Ytterligare utredningar och analyser kring ekonomi och finansiering har tagits fram för att bättre motsvara förväntningar och ge förutsättningar inför genomförandet.

Vi har också sett över skrivningar och lyft in mer underlag kring in- och utpendling från Skövde.

Nobina

Kollektivtrafikplanen har förankrats i Nobina hösten 2017.

Kollektivtrafikplanens mål om en 2% resandeökning per år diskuterades vid mötet. Nobinas medskick är att målet är mer defensiv än det som kommunicerats till Nobina genom Västtrafik i anbudsunderlag. Om detta är den resandeökning som är förväntad och att det finns en enad bild kring den, så är det en försämring emot de förutsättningar Nobina gick in i vårt kontrakt mot, vilket på något sätt måste hanteras.

I övrigt var det mindre synpunkter, såsom att Nobina kör på gasfordon i Skövde stadstrafik, men redan nu på HVO i övriga Skaraborg. Texten som berör detta behöver därför ändras (sidan 25).

Hantering

Nobinas synpunkter omhändertas i ytterligare utredningar och analyser där resandemålet ses över.

Ledamöter V i Kollektivtrafiknämnden

Egon Frid (V), ledamot i Kollektivtrafiknämnden och Gertrud Ingelman (V), ersättare i Kollektivtrafiknämnden har lämnat in ett yttrande till planen.

”Det finns en inneboende motsättning i Kollektivtrafikplan Skövde.

Kollektivtrafiken och biltrafiken i Skövde är i konflikt med varandra. Den ökade befolkningen i Skövde och har lett till att biltrafiken har ökat så mycket att kollektivtrafiken har framkomlighets- och tillgänglighetsproblem i både stadstrafiken och regiontrafiken. Det är en del brister i utbyggnaden av kollektivtrafiken i Skövde som vi nu ser konsekvenserna av. Vi tycker att det är synd att fortsätta med samma inläsnings effekter av kollektivtrafiken i Skövde in i framtiden.

I Skövde kollektivtrafikplan 2025, med utblick 2035 - lägesrapport, redogörs för problemet med den ökade biltrafiken och hur det inverkar på kollektivtrafiken på bland annat sidan 24 och sidan 26.

Problemet handlar hållbarhetsmål, trafikstrategi, framkomlighet, restider, långsiktig utveckling i tydliga stråk, separata körfält och samordning av trafikslag.

Det blir motsägelsefullt med fjärde stycket sid. 26 under rubriken ”Långsiktig utveckling i tydliga stråk”:

”Att ett stråk pekats ut behöver inte betyda att det ska finnas separata körfält överallt, om framkomligheten ändå är god. Här behövs samordning för en fortsatt utbyggnad om biltrafiken ökar.” Titta på formuleringen...

Meningen står i kostsamt till vad som uttrycks i andra delar av förslaget utifrån hållbarhetsmål och trafikstrategi.

Vi menar att Skövde kollektivtrafik 2025, med utblick 2035 – lägesrapport, bör tydligt och konkret poängtera att det behövs en samordning inom trafikstrategin så att kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras.

Stycket på sidan 24, ”Kvalitetsmålen för stadens struktur är:

- Kollektivtrafiken ska bidra till att skapa en tydlig struktur för framtidens Skövde tätort.*
- Busstrafiken ska ha prioriterad framkomlighet i de prioriterade kollektivtrafikstråken i de centrala delarna av Skövde tätort.*
- Det hållbara resandet ska öka genom att stads- och kollektivtrafikutveckling ska ske samordnat.”*

Här är det viktigt att poängtera att dessa kvalitetsmål inte bara rör tätorten utan även som till exempel infartsvägarna till Skövde tätort och centrum då vi ser redan nu köer från Våmb inmot centrum där regionbusstrafiken står i köerna och hindras i sin framkomlighet av bilköerna. Detta motiverar inte resenärerna att välja bort bilen. Vi bör planera och bygga kollektivtrafiken och kollektivtrafikstråk som gynnar bussen och motiverar resande att gå över till bussen och kollektiva resor.

Då Skövde Resecentrum är en stor bytespunkt för både lokaltrafiken och regiontrafiken, med buss, till Västra Stambanan och tågtrafiken så är det extra viktigt att beakta framkomligheten för busstrafiken i Skövde.”

Hantering

Ledamöter i kollektivtrafiknämnden har och kommer att få ytterligare möjligheter att lämna synpunkter på planens innehåll. Synpunkterna är dock viktiga och visar på den komplexitet vi ser i dagens samhälle, strukturen kring bilen som det viktigaste transportslaget och vad som behöver göras för att nå politiskt uppsatta mål om att de hållbara transportmedlen skall öka.

Skövde kommun har tillsammans med Trafikverket och Västtrafik genomfört en åtgärdsvalsstudie för noden Skövde där åtgärder både på kommunalt och statligt vägnät föreslås och kommer in i den ordinarie planeringen. Synpunkten omhändertas och vi hänvisar till en särskild fördjupning kring kostnader som tas fram. Skövde kommun är av den uppfattningen att trafikstrategin därför inte längre är aktuell som planeringsverktyg.

Denna kollektivtrafikplan behandlar stadstrafiken och dess beröring med den regionala trafiken. För åtgärder på det statliga vägnätet kommer vi i det fortsatta arbetet tillsammans med Trafikverket genomföra åtgärder i enlighet med den process vi har med finansiering via regionala planen för infrastruktur.

Trafikverket

Trafikverket har tagit del av förslagshandlingen gällande ny Kollektivtrafikplan för Skövde kommun och är tacksamma för möjligheten att lämna synpunkter i detta skede.

Skövde är en expansiv kommun som växer och förtätas. Trafikverket rekommenderar därför kommunen att ta ett helhetsgrepp vad gäller trafikfrågor. Den föreslagna Kollektivtrafikplanen vilken är resultatet av ett gemensamt arbete mellan Västra Götalandsregionen, Västtrafik och kommunen är ett bra delunderlag för kommunens framtida planering av trafik såväl övergripande som sammanhållet. För att främja ett hållbart resande och bättre utnyttja befintlig infrastruktur, såväl kommunal som statlig, ser Trafikverket positivt på intentionerna och målsättningarna i Kollektivtrafikplanen.

Trafikverket instämmer i de synpunkter som lämnats på planen med avseende på planens tidshorizont. För planering av statlig infrastruktur gäller prognosår 2040 mot bakgrund av att beslut och åtgärder ska vara långsiktigt försvarbara.

Vidare önskar Trafikverket delta i det fortsatta arbetet med att konkretisera den förändring av trafikeringsstruktur som planen lyfter. Det är framförallt lokalisering av bytespunkter och pendel- eller infartsparkeringar som kan påverka statlig infrastruktur. I befintlig miljö är utrymmet för nya anläggningar ofta begränsat, och i många fall går kollektivtrafiklinjerna på det funktionellt prioriterade vägnätet där Trafikverkets målsättning är att tillgängligheten ska vara god för alla transportslag varför konflikter måste hanteras.

För investeringar i statlig infrastruktur är Trafikverket beroende av beslut i nationell och regional plan och därför är det viktigt att Kollektivtrafikplanen kopplas till regional och statlig planering. För att investeringar ska vara försvarbara är det dessutom av vikt att trafikeringsplanen anpassas och förändras i takt med att utbyggnader görs.

Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet.

Hantering

Trafikverkets synpunkter tas emot. Planens målår på 2025 kommer att kvarstå i enlighet med beslutat projektdirektiv, då intentionerna är att bli konkret inom nuvarande avtalsupphandling för kollektivtrafiken. I samband med att översiktsplanen aktualitetsprövas och trafikförsörjningsprogrammet revideras kan revidering av planen ske. Parterna ser också fram emot ett fortsatt samarbete och genomförande av planen tillsammans med Trafikverket.

SAMMANSTÄLLNING AV GENOMFÖRDA FÖRÄNDRINGAR

FÖRSLAGSHANDLINGEN – EN VIDARE-UTVECKLING AV REMISSVERSIONEN

Behandlingen av synpunkterna på remissversionen och de extra analyser och fördjupningar som dessa initierade, har resulterat i följande förtydliganden och kompletteringar:

Justerat resandemål

Resandemålet har justerats till 3% resande per år istället för tidigare mål om 2%. Detta för att ha ett mål som kan driva på utvecklingen av kollektivtrafiken och ett mål som är större än nuvarande ökning. Det justerade målet stämmer bättre överens med de affärsplanemål som Nobina och Västtrafik har i sin gemensamma affär.

Detta har beskrivits i separat PM tillsammans med hur fördubblingsmål enligt trafikförsörjningsprogrammet och det tidigare satta resandemålet förhåller till kollektivtrafikmarknadsandelar och befintligt resande.

Regional pendling

Förtydligande har gjorts kring inpendlingen med nya bilder till vilka områden inpendlingen sker.

Struktur och utveckling samt effekt-konsekvensbedömning

Förtydligande kring vad som avses med stråk och att säkerställa framkomligheten för kollektivtrafiken på bekostnad av biltrafiken har gjorts i planen. Samt förtydliganden om att kollektivtrafiken behöver prioriteras högre än biltrafiken i utpekade stråk för att göra resan snabbare och mer pålitlig än idag.

Genomförande

Genomförandet av planen har förtydligats. Parterna behöver tillsammans med Trafikverket planera för ett genomförande av planen. I samband med att översiktsplaner ska aktualitetsprövas och trafikförsörjningsprogrammet revideras kan det även bli aktuellt att revidera kollektivtrafikplanen.

Kostnader

Kostnader för att nå resandemålet har beräknats och beskrivits i ett PM tillsammans med en jämförelse av en framtid där resandeökningen sker med bil jämfört med planens ambitioner att kollektivtrafiken ska ha en allt större marknadsandel. Vidare beskrivs flera av de föreslagna infrastrukturåtgärderna i ÅVS tillgänglighet Skövde samt övriga framtida behov som behöver ytterligare diskussioner och utredningar.

Finansiering

I texten har ett tillägg gjorts angående Skövdes investeringsbudget som ytterligare en finansieringsmöjlighet av genomförandet.

