



Kollektivtrafikplan för staden Borås 2035



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN



BORÅS
STAD



västtrafik

Styrgrupp:**Stadstrafikforum Borås**

Jonas Blomster (Mp), Västra Götalandsregionen
Angela Fast Torstensson (M), Västra Götalandsregionen
Kerstin Hermansson (C), Borås Stad
Annette Persson Carlson (M), Borås Stad
Linnea Johansson Kläth (Mp), Borås Stad
Niklas Arvidsson (KD), Borås Stad
Andreas Exner (SD), Borås Stad
Lars-Inge Andersson (KD), Västtrafik

Arbetsgrupp:

Jan Petersson, Borås Stad
Susanne Arneborg, Borås Stad
Charlotta Tornvall, Borås Stad
Sara Karlsson, Västtrafik
Magnus Hagård, Västtrafik
Anna Kronvall, Västra Götalandsregionen
Maria Lindqvist, Sweco
Moa Sundberg, Sweco

Beslutad:

2024-04-15 av Kommunstyrelsen Borås
2024-05-17 av Västra Götalandsregionens infrastruktur- och
kollektivtrafiknämnd

SAMMANFATTNING

Kollektivtrafikplan för staden Borås 2035 har arbetats fram tillsammans av Borås Stad, Västra Götalandsregionen och Västtrafik.

Syftet med kollektivtrafikplanen är att peka ut riktningen för att stödja hållbar region- och stadsutveckling, möta kommunens befolkningstillväxt och uppnå en ökad marknadsandel för hållbara resor. Med kollektivtrafikplanen skapas en gemensam målbild så att kollektivtrafikens utveckling och stadsutvecklingen går hand i hand och stödjer varandra långsiktigt.

Stadstrafiken i Borås är idag väl anpassad utifrån behoven i Borås tätort. Linjenätet är tydligt och enkelt, med ett fåtal linjer som erbjuder god geografisk tillgänglighet och ett turutbud väl anpassat utifrån dagens resandeunderlag. Det finns därmed mycket som är bra med stadstrafiken, vilket behöver både bevaras och vidareutvecklas i takt med att staden växer och resandet ökar.

Ett yteffektivt transportsystem, där fler väljer att resa med kollektivtrafik, cykel och gång, är inte bara bra för miljö och hälsa. Det lämnar också utrymme för fler bostäder, mer handel och mer stadsliv. Kollektivtrafikplanen har som övergripande mål att andelen hållbara resor som sker med kollektivtrafik, gång och cykel ska öka.

För att uppnå det övergripande målet har tre målområden pekats ut som fokuserar på hur utvecklingen av kollektivtrafiken och staden tillsammans ska bidra till en hållbar resandeutveckling.

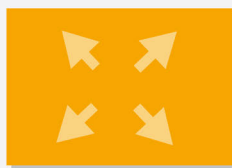
MÅL FÖR STADSTRAFIKOMRÅDET I BORÅS 2024-2035



Andelen hållbara resor som sker med kollektivtrafik, gång och cykel ska öka



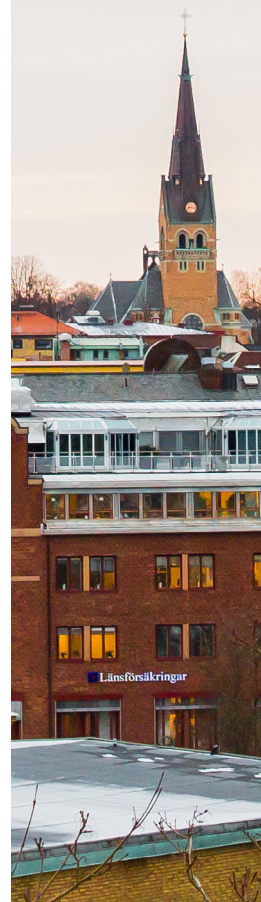
Stadsutveckling
och
kollektivtrafik-
utveckling går
hand i hand



God geografisk
tillgänglighet
till och med
kollektivtrafiken



Hela resan
med kollektivtrafiken
upplevs som
enkel, trygg
och inkluderande



Ökad andel hållbara resor

Kollektivtrafikplanen har som mål att till år 2035 ska drygt hälften av resorna inom Borås tätort ske med kollektivtrafik, gång eller cykel. Det kommer att kräva prioriteringar och ett aktivt arbete med åtgärder som främjar det hållbara resandet.

Utvecklingen av kollektivtrafiken är en viktig del för att öka andelen hållbara resor. Kollektivtrafikresandet ska inte öka på bekostnad av andra hållbara resalternativ som gång och cykel utan det är främst resor som annars skulle ske med bil som behöver flyttas över till kollektivtrafik.



- Andel hållbara resor som sker med kollektivtrafik, gång och cykel ska vara minst 48 procent år 2030 och 52 procent år 2035.
- Av de motoriserade resorna ska andelen som sker med kollektivtrafik öka.

Stadsutveckling och kollektivtrafikutveckling ska gå hand i hand

När stads- och kollektivtrafikutveckling går hand i hand bidrar det till en hållbar och effektiv stadsmiljö som främjar rörlighet, minskar trängsel och utsläpp samt förbättrar livskvaliteten för Borås tätorts invånare.

För att uppnå målet behöver parterna fokusera på att vid kommande förändringar och stadsutveckling säkerställa att förutsättningarna för kollektivtrafiken bibehålls samt att utbyggnad sker i kollektivtrafiknära lägen, exempelvis i de utpekade urbana stråken.



- Goda förutsättningar för kollektivtrafiken bibehålls vid kommande stadsutveckling.
- Utbyggnad sker i kollektivtrafiknära lägen.
- Gång- och cykelnätet utvecklas så att bostäder, arbetsplatser och målpunkter binds samman.

God geografisk tillgänglighet

Med god geografisk tillgänglighet menas att den som befinner sig inom Borås tätort ska ha nära till en hållplats med bra kollektivtrafikutbud. Tillgänglighet till och med kollektivtrafik är viktigt för att knyta samman staden och regionen samt för att skapa tillgänglighet till främst studier och arbete. Det är även viktigt för att människor ska kunna vara delaktiga i samhället i stort.

Idag är den geografiska tillgängligheten till och med kollektivtrafik i Borås tätort god. För att upprätthålla den kommer det vara viktigt att löpande bevaka att framkomligheten inte försämras vid kommande om- och utbyggnader i staden eller om biltrafiken ökar. Bostäder, verksamheter och andra målpunkter i staden behöver lokaliseras nära befintliga hållplatser eller i stråk som har goda förutsättningar att trafikeras med kollektivtrafik.



- I stadstrafikområdet nås en hållplats inom högst 400 meter.
- Minst 10-minuterstrafik erbjuds under dagtid och högtrafik i de urbana stråken.
- Restiden med stadstrafiken ska bevaras eller kortas.

Hela resan med kollektivtrafiken ska upplevas som enkel, trygg och inkluderande

Målet är att hela resan med kollektivtrafiken ska upplevas som enkel, trygg och inkluderande. Kollektivtrafiken ska utformas på ett sätt så att den är inkluderande och välkomnande för alla. Det innebär en kollektivtrafik som är tillgänglig och användbar för alla, oavsett förutsättningar eller individuella behov. Utformning av hållplatser, men även områden kring och anslutningsvägar till och från hållplatser har stor betydelse för att skapa en trygg helhetsupplevelse.



- Andelen invånare i Borås tätort som anser att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken ska öka.
- Andelen invånare i Borås tätort som känner sig trygga vid resa med kollektivtrafiken ska öka.
- Alla prioriterade hållplatser ska vara tillgänglighetsanpassade till år 2035.

Fortsatt arbete - Strategier och Handlingsplan

I kollektivtrafikplanen har ett antal strategier pekats ut som viktiga att prioritera och arbeta med för att kunna nå målen samt erbjuda en god kollektivtrafikutveckling. Med kollektivtrafikplanen som utgångspunkt är nästa steg att ta fram en handlingsplan för att konkretisera genomförandet.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	6
1.1 Processen	8
2. FÖRUTSÄTTNINGAR	9
2.1 Befolknings- och stadsutveckling	9
2.2 Resvanor	13
2.3 Kollektivtrafik	17
3. MÅL	24
3.1 Ökad andel hållbara resor	25
3.2 Stadsutveckling och kollektivtrafik-utveckling ska gå hand i hand	26
3.3 God geografisk tillgänglighet – till och med kollektivtrafik	27
3.4 Hela resan med kollektivtrafiken ska upplevas som enkel, trygg och inkluderande	28
3.5 Målkonflikter	29
4. STRATEGIER FÖR ATT UPPNÅ MÅLEN	30
4.1 Stadsutveckling och kollektivtrafikutveckling ska gå hand i hand	30
4.2 God geografisk tillgänglighet till och med kollektivtrafik	31
4.3 Hela resan med kollektivtrafiken ska upplevas som enkel, trygg och inkluderande	31
5. UPPFÖLJNING AV MÅL	32
6. DEN FORTSATTA PROCESSEN – GENOMFÖRANDE	34
6.1 Handlingsplan är nästa steg	34
6.2 Infrastrukturbehov	34
6.3 Finansiering	34

1. INLEDNING

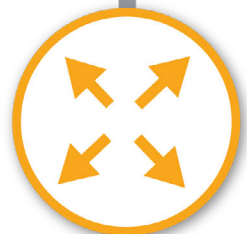
Borås är Västra Götalands andra största stad och en viktig tillväxtmotor i regionen. En positiv regional utveckling förutsätter goda pendlingsmöjligheter. Regionala pendlingsnav och de tyngsta pendlingsstråken är särskilt viktiga för att knyta samman Västra Götaland. Hållbar utveckling kräver ömsesidighet mellan lokalisering av bostäder och verksamheter och utvecklingen av kollektivtrafik och infrastruktur. Det ställer krav på god tillgänglighet och framkomlighet för hållbara resalternativ som kollektivtrafik, gång och cykel så de blir lätta att välja. För att åstadkomma detta behöver kollektivtrafiken bli en integrerad och naturlig del av Borås stadsutveckling.

Borås Stad och Västra Götalandsregionen beslutade 2016 om *Utvecklingsplan 2025 för stadstrafiken i Borås* som en gemensam grund för utvecklingen av stadstrafiken i Borås. Parterna har sedan dess arbetat med genomförandet av utvecklingsplanen. 2022 startade arbetet med att tillsammans ta fram *Kollektivtrafikplan för staden Borås 2035*.

Syftet med kollektivtrafikplanen är att peka ut riktningen för att stödja hållbar region- och stadsutveckling, möta kommunens befolkningstillväxt och uppnå en ökad marknadsandel för hållbara resor. Med kollektivtrafikplanen skapas en gemensam målbild så att kollektivtrafikens utveckling och stadsutvecklingen går hand i hand och stödjer varandra. Parterna ska känna trygghet i att ha en långsiktig gemensam plan som grund.

Kollektivtrafikplanen ska bland annat ge Västtrafik vägledning att planera för stadstrafikens utveckling och ge underlag för fordonsinvesteringar. För kommunen är kollektivtrafikplanen ett instrument för en samhällsplanering som bidrar till ökat hållbart resande och ett underlag för investeringar i infrastruktur som stödjer den önskade utvecklingen. Utvecklingstakten styrs av ekonomiska förutsättningar, bebyggelseutveckling och resandeutveckling. Kollektivtrafikplanens ambitioner ska säkerställas genom att en handlingsplan tas fram, samt genom regelbunden uppföljning i det fortsatta arbetet.

Att utveckla kollektivtrafiken är ett långsiktigt arbete som, med utgångspunkt i hållbar samhällsplanering, kräver såväl stora som mindre investeringar i infrastruktur, fordon, informationsinsatser och påverkansåtgärder. De åtgärder och investeringar som genomförs på kort sikt i en handlingsplan måste därför ligga i linje med de långsiktiga målen. Kollektivtrafikplanen grundas på kommunens och regionens visioner och mål, och det behöver finnas en röd tråd mellan alla de arbeten och styrande dokument som påverkar kollektivtrafikutvecklingen. Även samspelet med övriga hållbara transporter är viktigt.



Kollektivtrafikplanen omfattar Borås stadstrafikområde. Fokus är kollektivtrafikresor som sker inom Borås tätort, men hänsyn tas även till anslutande resor för de som kommer från eller ska till övriga delar av kommunen eller regionen.



Figur 1. Geografisk avgränsning för stadstrafiken i Borås 2024.

Enligt Västtrafiks riktlinjer för planering av kollektivtrafik är stadstrafik linjer som:

- knyter ihop platser och områden i de större städerna som räknas som pendlingsnav: Borås, Göteborg/Mölndal/Partille, Skövde, Trollhättan/Vänern och Uddevalla
- erbjuder pålitlig trafik som kopplar samma viktiga lokala målpunkter
- utgör det lokala kollektivtrafiknätet och är strukturerande för bebyggelse och ortsutveckling
- innefattar direktresor till platser dit många vill resa under specifika tider på dygnet, till exempel större arbetsplatsområden.

Stadstrafiken omfattar inte områden med få boende eller där regional trafik finns.

Kollektivtrafikplanen omfattar inte den fysiska utformningen av stråk, bytespunkter, fordon eller linjedragningar. Ett omfattande arbete med att utveckla linjenätet och fysiska åtgärder för att skapa bättre framkomlighet har gjorts i *Utvecklingsplan 2025 för stadstrafiken i Borås*. Eventuella ytterligare behov kommer att arbetas vidare med i kommande handlingsplan.

Följande styrdokument bedöms ha särskild stor påverkan på kollektivtrafikutvecklingen inom Borås stadstrafikområde:

Västra Götalandsregionen

- Vision "Det goda livet"
- Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland (RUS)
- Trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland
- Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor
- Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland

Västtrafik

- Riktlinjer för planering av kollektivtrafik

Borås stad

- Visionen om framtidens Borås
- Översiktsplan för Borås
- Utbyggnadsstrategi 2018-2035
- Trafikprogram

1.1 PROCESSEN

Arbetet med att uppdatera kollektivtrafikplanen för Borås startade hösten 2022 som ett samarbetsprojekt med tjänstepersoner från Borås Stad, Västra Götalandsregionen och Västtrafik. Stadstrafikforum Borås har utgjort politisk styrgrupp. Dialog och förankring har även förts med Borås Stads politiskt tillsatta Kollektivtrafikråd. Bland annat genomfördes ett separat dialogmöte kring kollektivtrafik och det sociala perspektivet. Som en del i arbetet beställdes en utökad resvaneundersökning för Borås tätort i samband med den stora resvaneundersökning som Västra Götalandsregionen genomförde hösten 2022 och våren 2023.

Kollektivtrafikplanen har varit på remiss hos Borås Stads Samhällsbyggnadsnämnd och Tekniska nämnd samt beredning via Borås Stads kollektivtrafikråd. Planen är beslutad av kommunstyrelsen, Västra Götalandsregionens Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnd.



2. FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 BEFOLKNINGS- OCH STADSUTVECKLING

I följande kapitel beskrivs utvecklingen i Borås tätort, både historiskt och planerad, som ligger till grund för föreslagna mål i kollektivtrafikplanen.

2.1.1 Befolkningsutveckling

Befolkningen inom kommunen har under 2000-talet fram till 2019 ökat mycket, strax över 1 000 personer/år, främst beroende på inflyttning av många nyanlända. De senare åren har ökningen avtagit till strax under 400 personer/år (2021, 2022).

Befolkningsprognosen fram till år 2035 är osäker och beror i stor utsträckning på situationen i vår omvärld och eventuellt födelseöverskott inom kommunen. Vid årsskiftet 2022/2023 fanns 114 445 invånare i kommunen. Fram till 2035 är en uppskattning att kommunen har cirka 124 000 invånare (+8 procent).

2.1.2 Bebyggelseutveckling

För att infrastrukturen i Borås ska fungera behöver den samordnas med det nya som tillkommer i form av bostäder, arbetsplatser och andra funktioner. Förtätning och blandning i redan byggda områden samt kraftsamling av bebyggelse där infrastrukturen redan är stark är viktigt för att dra nytta av gjorda investeringar. En god tillgänglighet förutsätter att infrastruktur, kollektivtrafik och bebyggelse planeras hand i hand.

Borås Stad ska verka för en bostadsmarknad som är öppen och tillgänglig för olika gruppers behov, och den ska erbjuda något för alla – barnfamiljen, studenten, ensamhushållet, pensionären och samboparet. För att tillgodose dessa behov och skapa en långsiktig bostadsförsörjning i Borås behöver bostadsproduktionen gå i takt med befolkningsutvecklingen och skapa ett varierat utbud av boendeformer i goda lägen. En blandning av upplåtelseformer stärker förutsättningarna för att människor med olika socioekonomisk bakgrund ska kunna bo i samma område. Det gynnar mångfald och integration, som i sin tur stärker social sammanhållning.

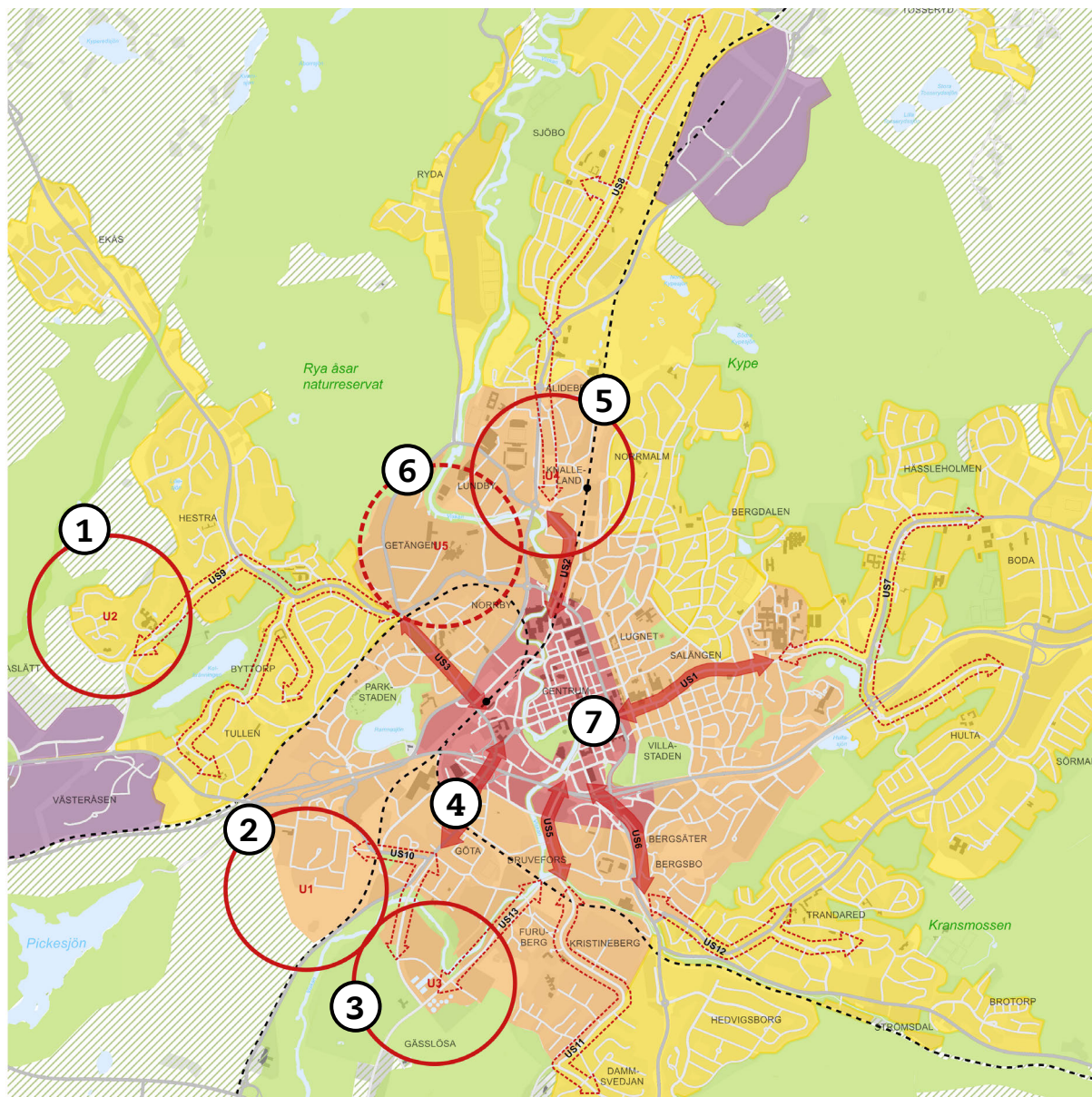
Bostadsutveckling genom förtätning skapar underlag för service, kollektivtrafik och för att sociala möten kan ske. Fler bostäder av olika slag behövs, framför allt fler lägenheter och mindre bostäder som gör det möjligt för äldre att flytta inom staden. Det är positivt om bostäder, arbetsplatser och service kan dra nytta av varandra. Genom att utgå från det befintliga och bygga med hänsyn till omgivningen kan bostadsområden kompletteras på ett bra sätt.

I den täta staden finns behov av flera funktioner på en begränsad yta. Exempelvis bör bostadshus inrymma fler funktioner som butiker, restauranger, service eller verksamheter. Ett yteffektivt markutnyttjande ska alltid eftersträvas. Därtill behövs nya innovativa lösningar som stärker en långsiktigt hållbar livsmiljö.



Den framtida tätorten Borås planeras att vara tätare och innehålla blandade miljöer där avstånden blir kortare mellan start- och målpunkter. Detta skapar goda förutsättningar för att fler ska vilja genomföra sina ärenden till fots eller med cykel. En ytterligare effekt av den tätare tätorten är att allt fler når kollektivtrafikållplatser inom rimliga gångavstånd. Gång- och cykelkopplingar mellan hem och arbete samt hållplatser ska vara trygga, gena och säkra.





Figur 2. Utpekade utvecklingsområden i Borås tätort. Röda pilar markera de centrala urbana stråken. Hämtad från Borås Stads Översiktsplan (Stadsledningskansliet, 2018).

- 1 Hestra**
Planering för utveckling av området pågår och byggnation för nya bostäder har börjat genomföras på delar av området.
- 2 Regementet**
Regementet har under senare år utvecklats etappvis som en ny stadsdel för framförallt bostäder. Planläggning för återstående etapper pågår.
- 3 Gässlösa**
På Gässlösa finns idag tekniska anläggningar och industri som på sikt kan omvandlas till blandstad. Området bedöms kunna planeras och genomföras under den närmaste tioårsperioden.
- 4 Urbana stråk**
I de urbana stråken ska ny bebyggelse särskilt främjas. Stråken ska binda samman centrala staden med övriga stadsdelar och möjliggöra en koncentrerad stadsutveckling och hållbara resor. Genom omvandling av vägar till stadsgator med tät bebyggelse och blandade funktioner kan innerstadskvaliteter spridas. Utbyggnadsstrategin fokuserar på de centrala urbana stråken, (röda pilar) som ligger närmast stadskärnan.
- 5 Knalleland**
Knalleland är idag ett handelsområde där ett förtätningsarbete pågår med fokus på omvandling till blandstad. Området bedöms rymma många nya bostäder och stadsdelen kan bli en del av centrala staden.
- 6 Getängen**
På Getängen finns idag olika typer av verksamheter och aktiva tekniska anläggningar med skyddsavstånd som hindrar annan användning i området. Området kan på längre sikt omvandlas till blandad stadsbebyggelse, i takt med att de tekniska anläggningarna avvecklas.
- 7 Stadskärnan**
I stadskärnan pågår ett flertal förtätningsprojekt, som ger mer liv till stadskärnan. Det finns goda möjligheter att förtäta de centrala delarna av Borås och skapa en mer livskraftig stadskärna med fler boende och stort utbud av urbana kvaliteter.

2.1.3 Järnvägens påverkan

En ny järnväg mellan Göteborg och Borås innebär att restiderna kommer att kortas och städerna växa samman till en gemensam arbetsmarknadsregion. Även den omfattande studiependlingen kommer att underlättas med snabba tågförbindelser. En ny järnväg innebär också att tåget blir det naturliga valet i stället för buss eller personbil för att förflytta sig mellan Västra Götalands två största städer.

Med en större arbetsmarknadsregion förväntas in- och utpendlingen till och från Borås att öka. Det kommer ge ett större resandeunderlag för stadstrafiken, men troligen inte ändra resandemönstren. Ett linjenät som möter upp mot dagens resbehov bedöms därmed fungera bra även i framtiden, men kan behöva högre kapacitet för att kunna hantera ett ökat resande.

Ett av målen vid anpassning till den nya järnvägen är att skapa ett samlat och tillgängligt resecentrum. Borås som regionalt pendlingsnav kräver ett resecentrum som är enkelt att nå och effektivt att byta färdstätt vid. Platsen och utformningen gör hållbara resor till det självklara valet och stöttar en transporteffektiv stad. Resecentrum som en del i staden ska ha flera entrépunkter och kunna nås från flera stråk.



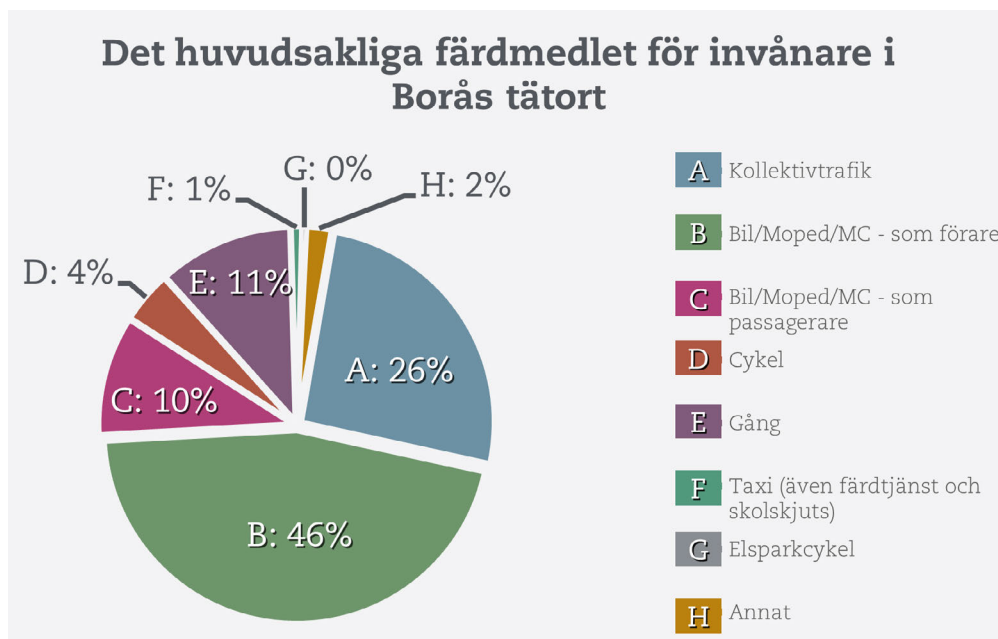
2.2 RESVANOR

Det vanligaste färdmedlet för Borås tätorts invånare är idag bil. Vägnetet i staden har en förhållandevis god framkomlighet, med undantag för de mer centrala delarna under högtrafikperioder på morgon och eftermiddag. De större centrala gatorna utför kraftiga barriärer som förstärks eftersom det förekommer mycket tung trafik emellanåt. Effekterna blir också problem med sämre luft- och bullermiljö. Om dagens resvanor kvarstår förväntas biltrafiken öka proportionellt mot tillväxten vilket bedöms innebära en successivt ökad trängselproblematik.

Borås tätort har relativt låg cykelandel och studier från Västra Götalandsregionen visar att det finns stor potential för fler invånare att cykla till arbete och studier. En grundläggande förutsättning för att fler ska vilja cykla är att det finns en cykelinfrastruktur som uppfyller cyklisternas behov. Det behövs ett hela-resanperspektiv. Det innebär bland annat att det ska vara lätt att cykla från sin bostad, att kunna cykla på ett cykelvägnät som upplevs smidigt, framkomligt, säkert och tryggt samt att det finns möjlighet att parkera i nära anslutning till målpunkten. God utveckling av elcyklar gör att potentialen ökar. Borås Stad ska inrikta sig på att möta cyklisternas behov genom att skapa en väl utformad cykelinfrastruktur med ett cykelnät och cykelparkering som ges tillräckligt utrymme. Fyra fokusområden finns för att främja cykelarbetet - god cykelinfrastruktur inklusive parkering, drift- och underhåll, kommunikation och mobility management samt stöd och tjänster.

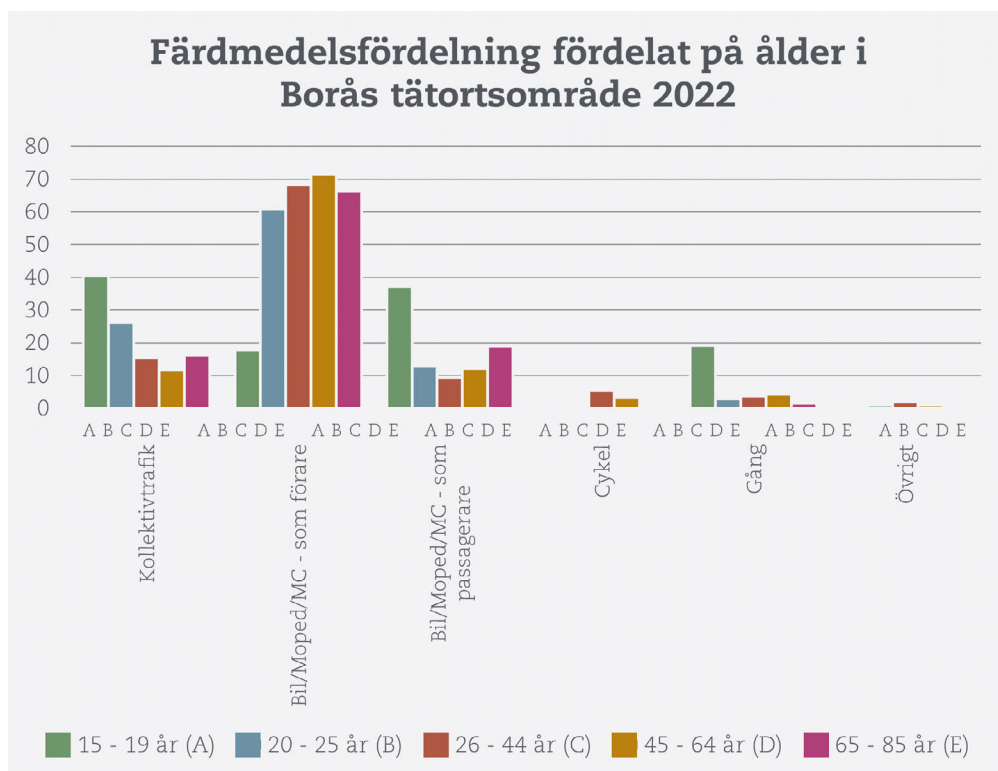


Som en del i arbetet med den nya kollektivtrafikplanen har Västra Götalandsregionen tillsammans med Borås Stad beställt en utökad resvaneundersökning för Borås tätort i samband med den stora resvaneundersökning som Västra Götalandsregionen genomförde hösten 2022 och våren 2023.



Invånarna i Borås tätort genomför i snitt två resor under en dag, oavsett inkomst, kön eller ålder. Det vanligaste färdmedlet är bil, följt av kollektivtrafik. Det är även vanligare att gå än att cykla.

Figur 3. Det huvudsakliga färdmedlet för invånare i Borås tätort (Källa: Västra Götalandsregionens resvaneundersökning 2022/2023)



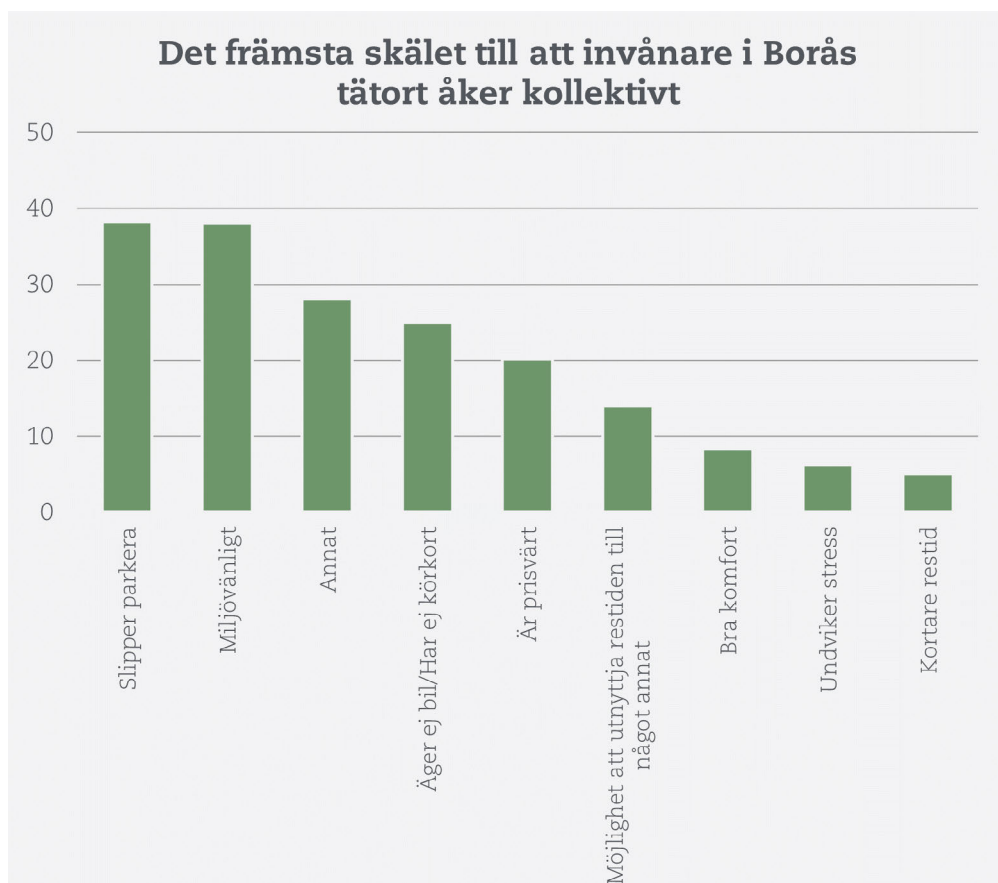
Seniorer reser med bil som förare, som passagerare eller med kollektivtrafik.

Unga 15-19 år reser främst med kollektivtrafiken. Därefter reser de främst med bil/moped/MC som passagerare.

Gruppen 20-64 år väljer främst att resa med egen bil/moped/MC.

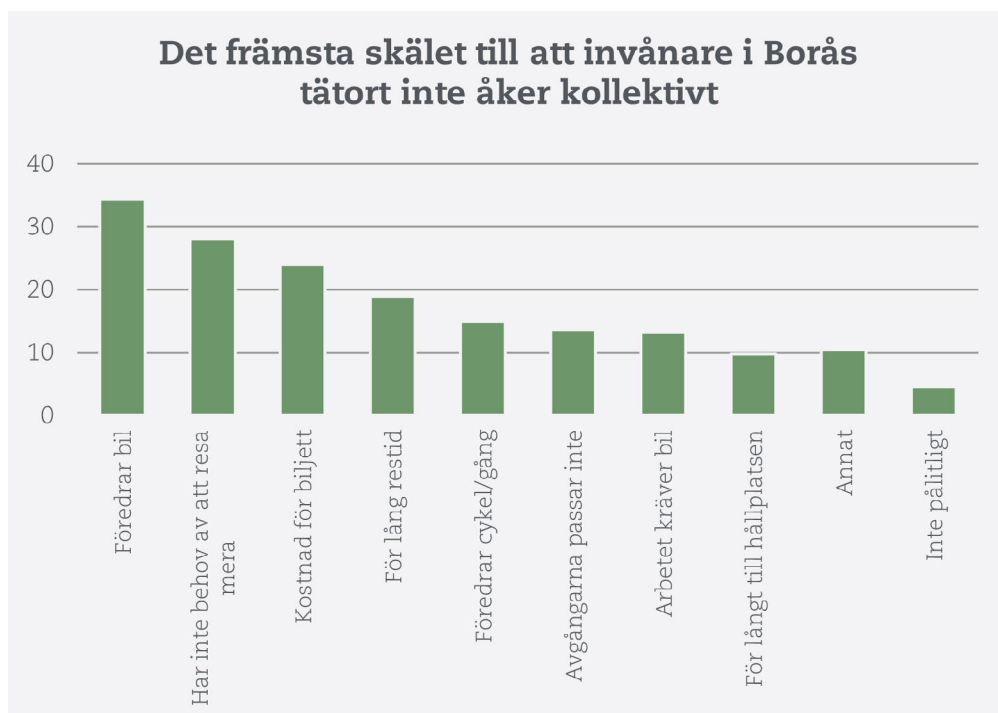
Generellt är det anmärkningsvärt få som väljer cykeln.

Figur 4. Färdmedelsfördelning fördelat på ålder i Borås tätortsområde 2022 (Källa: Västra Götalandsregionens resvaneundersökning 2022/2023)



De främsta anledningarna till att invånare i Borås tätort väljer att resa med kollektivtrafiken är för att de slipper parkera bilen, att det är miljövänligt samt att de inte äger bil eller har körkort.

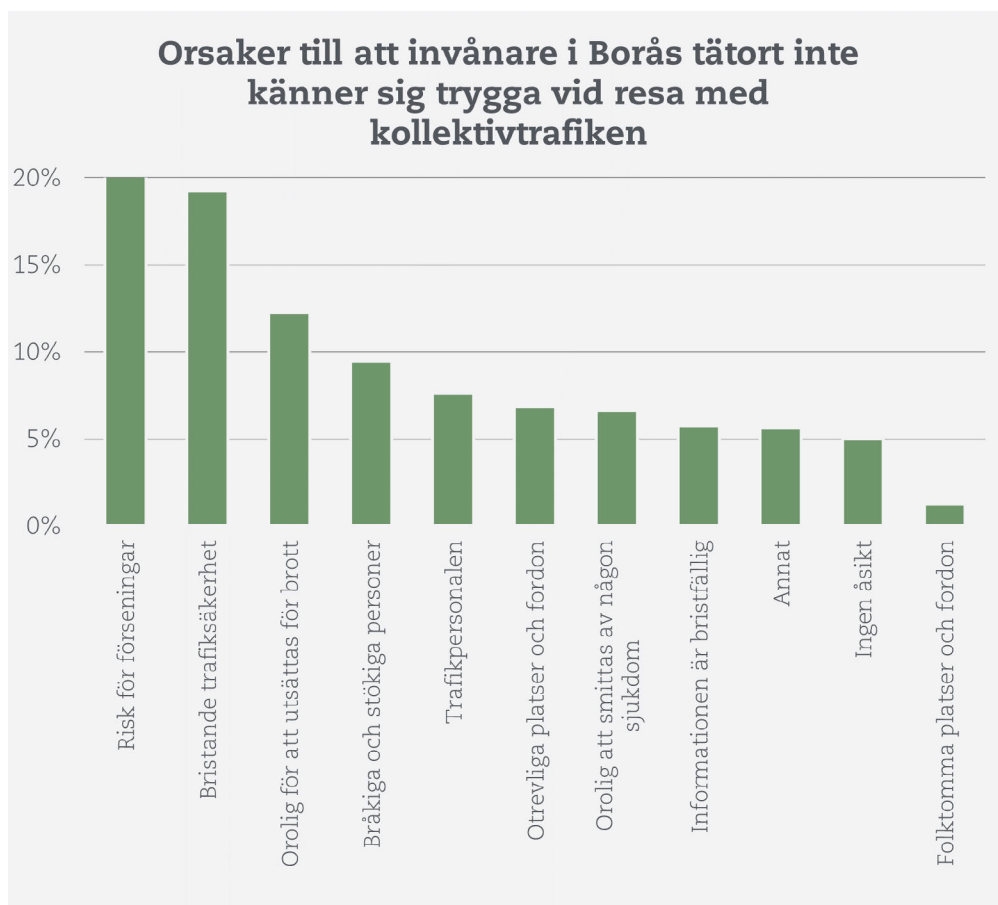
Figur 5. Det främsta skälet till att invånare i Borås tätort åker kollektivt (Källa: Västra Götalandsregionens resvaneundersökning 2022/2023)



Den främsta anledningen till att invånare i Borås tätort **inte** reser med kollektivtrafiken är att de föredrar att resa med bil.

Andra vanliga anledningar är att de inte har behov av att resa mera, kostnaden för kollektivtrafikbiljett samt att restiden är för lång med kollektivtrafik.

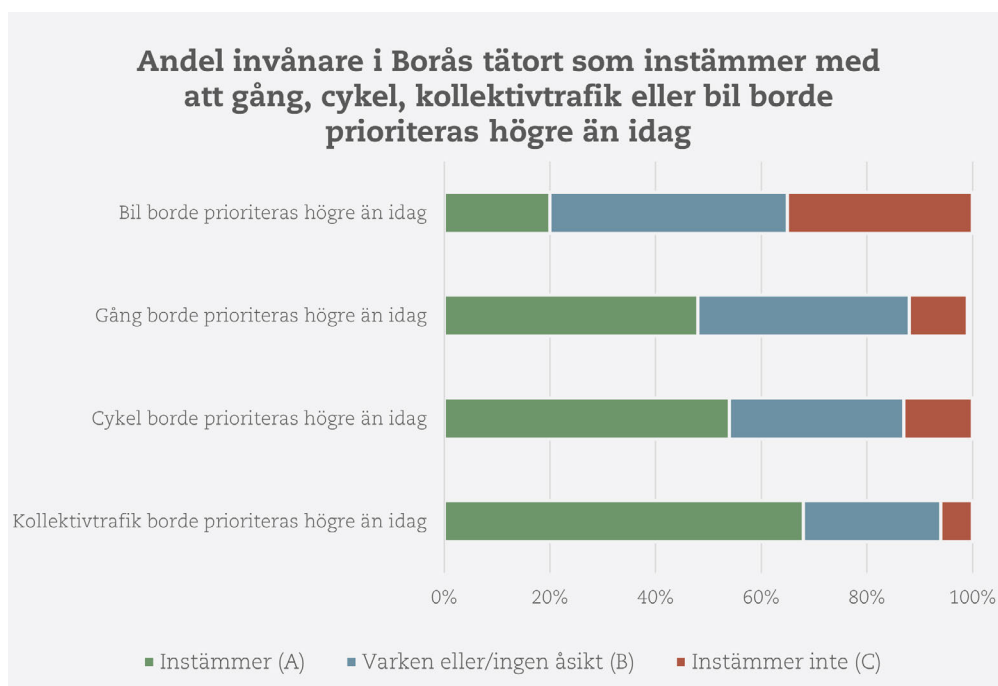
Figur 6. Det främsta skälet till att invånare i Borås tätort inte åker kollektivt (Källa: Västra Götalandsregionens resvaneundersökning 2022/2023)



En majoritet av invånarna i Borås tätort (62 procent) känner sig trygga när de reser med kollektivtrafik. En mindre andel (24 procent) anser att trafikmiljön generellt sett känns säker när de reser med kollektivtrafiken.

När invånarna i Borås tätort som kände sig mindre trygga tillfrågades om orsakerna, var de tre mest angivna orsakerna risk för förseningar (20 procent), bristande trafiksäkerhet (19 procent) och oro för att bli utsatta för brott (12 procent).

Figur 7. Orsaker till att invånare i Borås tätort inte känner sig trygga vid resa med kollektivtrafiken. (Källa: Västra Götalandsregionens resvaneundersökning 2022/2023)

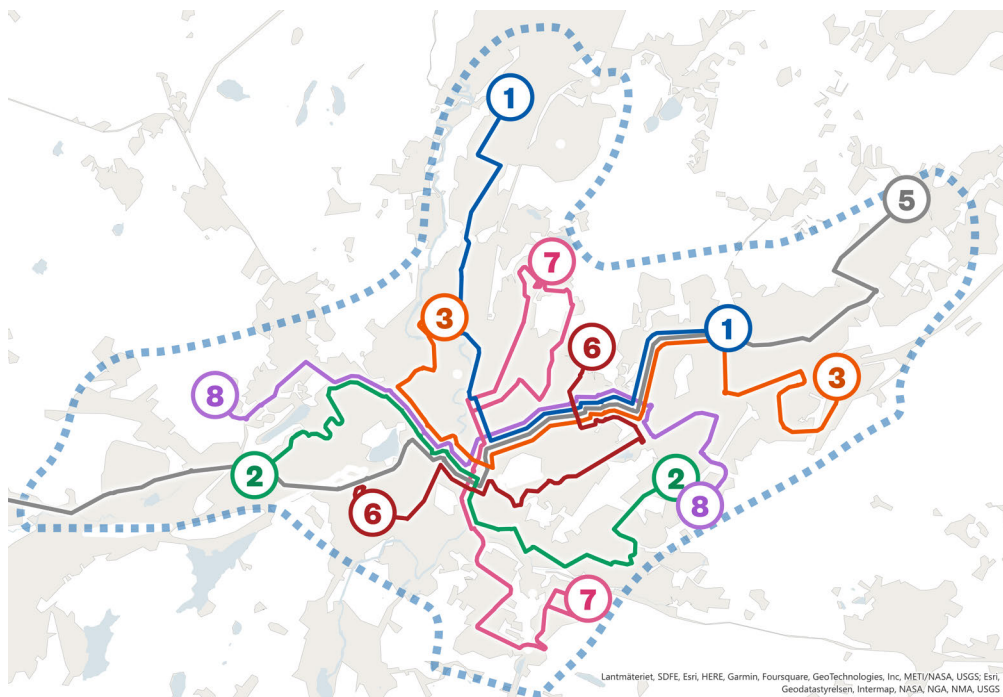


31 procent av invånarna i Borås tätort instämmer att cykeln bör prioriteras högre än vad som görs idag, medan 36 procent anser att kollektivtrafiken bör prioriteras högre. När det gäller gångtrafik instämde 30 procent med att det bör prioriteras högre, medan endast 11 procent anser att bilen bör prioriteras högre än idag.

Figur 8. Andel invånare i Borås tätort som instämmer med att gång, cykel, kollektivtrafik eller bil borde prioriteras högre än idag. (Källa: Västra Götalandsregionens resvaneundersökning 2022/2023)

2.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Stadstrafikens syfte är att binda samman och erbjuda hållbara resmöjligheter inom tätortsområdet, främst för arbets- och skolresor. Kollektivtrafiken erbjuder även resmöjligheter för service- och fritidsresande till målpunkter och under tider när det finns ett tillräckligt stort resandeunderlag. Stadstrafiken i Borås består idag av sju busslinjer.

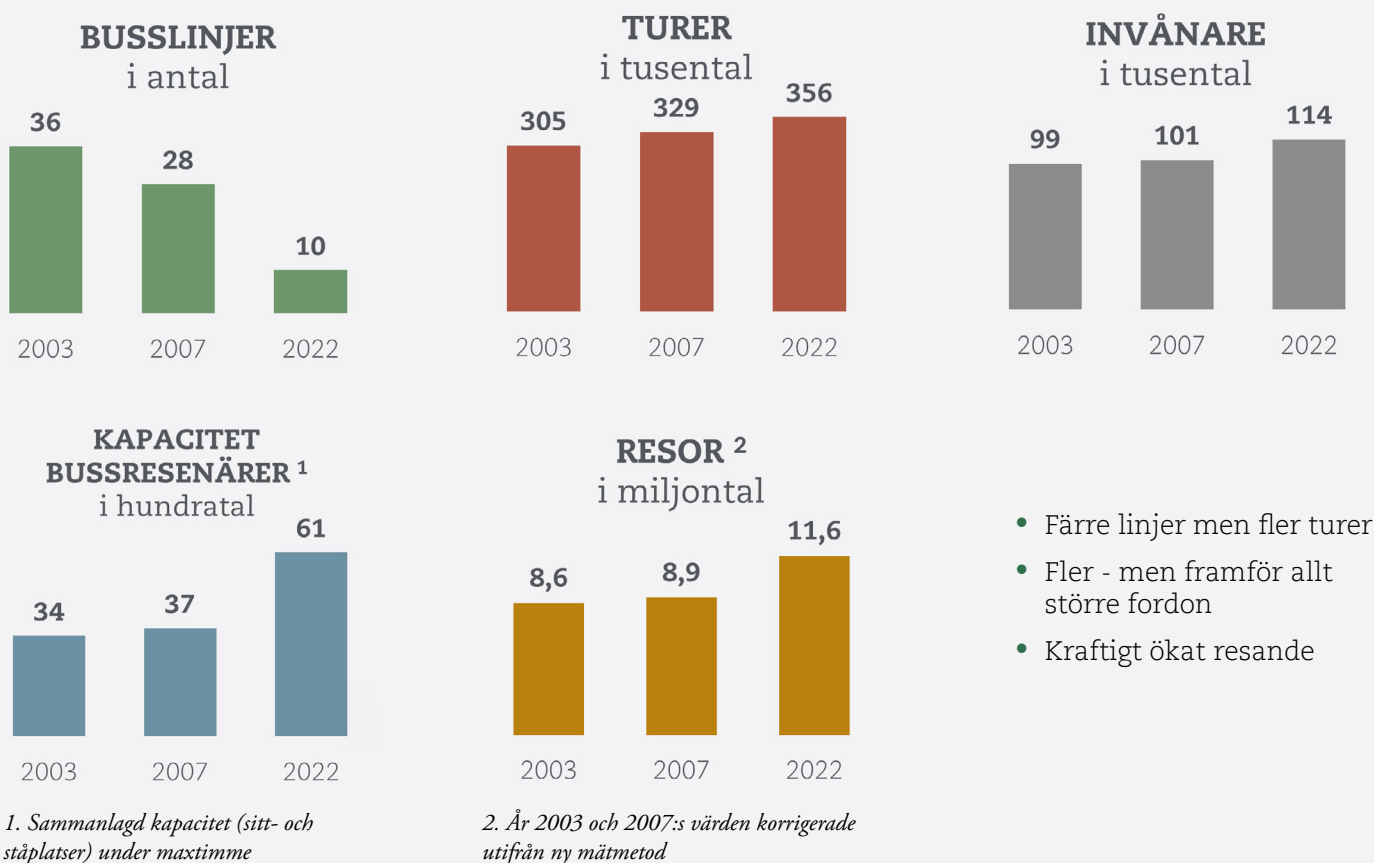


Figur 9. Karta över Borås stadstrafiklinjer 2023 - linje 1-3, 5-8.

2.3.1 Resandeutveckling

Mellan år 2010 – 2019 ökade kollektivtrafikresandet i Borås stadstrafik med 64 procent, jämfört med +53 procent för Västtrafik som helhet. Det motsvarar en ökning på totalt 4,5 miljoner delresor under nio år, vilket är en ökning som inte sker obemärkt. Utbudet har utökats stegvis på flera linjer, men för att inte orsaka trängseln vid hållplatser och gator där det går många bussar har det också gjorts investeringar i större fordon.

Efter pandemin görs färre delresor med stadstrafiken i Borås, cirka 22 procent färre resor jämfört med innan pandemin. Förändrade resvanor efter pandemin, förändrad bytesstruktur i centrum, tillfällig omläggning av linje 1 i centrum är några av de orsaker som bedöms påverka resandeutvecklingen. Den stora minskningen bedöms utgöras av att befintliga resenärer gör färre pendlingsresor och färre byten, snarare än att resenärer nu helt väljer bort stadstrafiken. Ytterligare analyser behöver göras i arbetet med kommande handlingsplan.



Figur 10. Nyckeltal för utvecklingen av Borås stadstrafik mellan åren 2003, 2007 och 2022

2.3.2 Restider och framkomlighet

Sedan Utvecklingsplan 2025 för stadstrafiken i Borås togs fram har Borås Stad och Västtrafik arbetat tillsammans med att förbättra framkomligheten och restiden för busstrafiken. Som exempel på åtgärder som genomförts kan nämnas

- Knalleland – signalprioritering för kollektivtrafiken samt nytt busskörfält
- Göteborgsvägen samt Södra Älsvborgs sjukhus – nya busskörfält
- Södra torget - ombyggd hållplats för genare trafikering och färre gångpassager
- Ombyggnad av hållplatser för att kunna hantera ledbussar

Det finns idag flertalet platser inom Borås där framkomligheten för busstrafiken behöver förbättras. I kommande handlingsplan behöver därför framkomlighet och förslag på åtgärder studeras vidare. Det är även viktigt att löpande bevaka att framkomligheten inte försämras vid kommande om- och utbyggnader i staden eller om biltrafiken ökar.

2.3.3 Geografisk tillgänglighet

Med god geografisk tillgänglighet avses att personer som befinner sig inom Borås tätortsområde har enkel åtkomst till en hållplats med bra kollektivtrafikutbud. Tillgång till kollektivtrafik är avgörande för att sammanbinda staden samt att underlätta tillgängligheten till arbeten och studier.

Turutbud

Enligt Västtrafiks riktlinjer för planering av kollektivtrafik rekommenderas att stadstrafiklinjerna i Borås erbjuder ett grundutbud med minst halvtimmestrafik hela trafikdygnet, vilket omfattar klockan 05:00-00:59 vardagar samt klockan 06:00-00:00 på helger.

Grundutbudet uppfylls idag för samtliga stadstrafiklinjer förutom linje 3 och linje 6, som har kortare öppettider, klockan 06:00-20:00. Det beror på att resandeunderlaget och befolkningstätheten inte är lika hög i de yttre ändarna av de linjerna.

På flera linjer erbjuds idag ett högre utbud än grundutbud till följd av stort resande. Utbudet anpassas över tid utifrån resandeunderlaget. Utbudet kan därmed utökas om kollektivtrafikresandet ökar när utbyggnad av bostäder och verksamheter sker.

De senaste åren har kapacitetsutökning i Borås stadstrafik främst skett genom införande av ledbussar som tar fler passagerare per tur. För linjer som idag trafikeras med ledbuss kommer framtida resandeökningar behöva omhändertas genom utökad utbud.

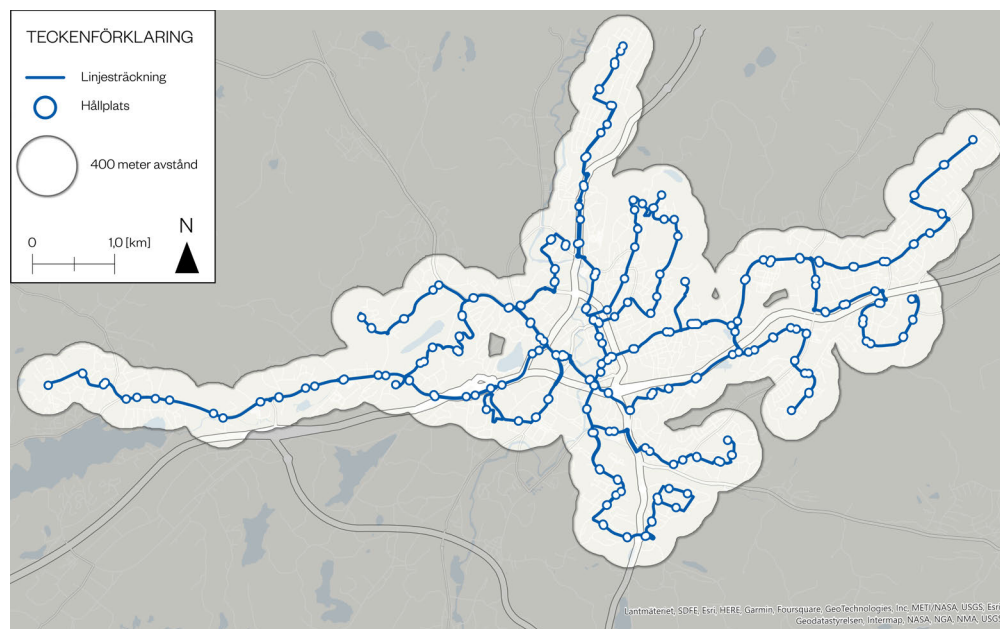
Under högtrafik, när många reser till och från skola och arbete, bedöms utbudet vara väl anpassat utifrån dagens resandeunderlag, varför det inte är motiverat att utöka utbudet ytterligare om inte resandet ökar. Däremot bedöms det finnas en potential för ökad andel fritidsresande med kollektivtrafik på framför allt kvällar och helger om utbudet utökas något.

Västtrafik räknar 10-minuterstrafik eller tätare som ”tidtabellslöst”. Det vill säga att utbudet är så tätt att kund kan gå till hållplatsen utan att på förhand ta redan på när bussen går. Utmed några sträckor ger flera linjer tillsammans ett utbud som når upp till 10-minuterstrafik eller tätare. Under högtrafik har 57 500 boende och 36 700 arbetande i Borås tätort tillgång till så kallad tidtabellslös trafik. Det motsvarar cirka 78 procent av de boende och 87 procent av de arbetande inom stadstrafikområdet.



Närhet till hållplats med grundutbud

Inom en tätort bedöms 5 minuters gångväg, vilket motsvarar cirka 500 meter, vara ett mått på acceptabelt gångavstånd (Källa: KolTRAST, Trafikverket och SKR). Det motsvarar cirka 400 meter fågelvägen.



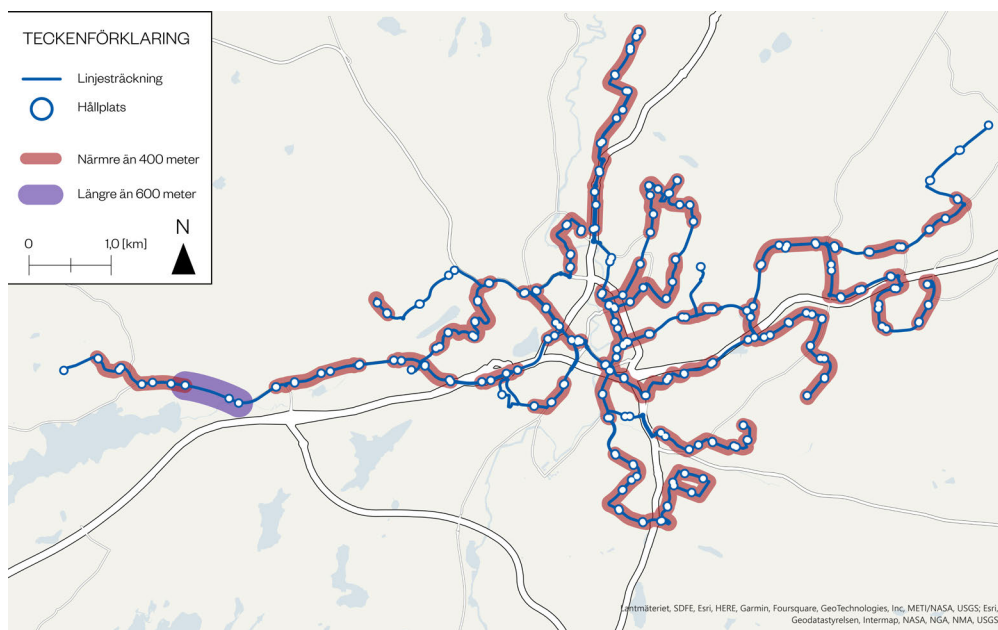
Figur 11. Områden som nås inom 400 meter från hållplats med ett utbud som minst motsvarar grundutbud.

97 procent av befolkningen inom Borås tätort har idag kortare än 400 meter till en hållplats som trafikeras med en stadstrafiklinje och med ett utbud som minst motsvarar grundutbudet. Större delen av centrala Borås nås inom 200 meter från hållplats. Den geografiska tillgängligheten inom Borås tätort bedöms därmed som god redan idag. Det är dock viktigt att den bibehålls och att staden fortsatt planerar för utbyggnad i lägen som går att nå inom 400 meter från kollektivtrafiken. Förbättringar av den geografiska tillgängligheten bör främst ske genom utökad utbud där resandeunderlaget ökar, inte genom fler och tätare hållplatsstopp.

Hållplatsavstånd och antal hållplatser

Enligt Västtrafiks riktlinjer för trafikering bör avståndet mellan hållplatser för stadstrafiken vara 400-600 meter. Inom Borås stadstrafikområde är det endast mellan hållplatserna Lyckebovägen och Lundalidet på Göteborgsvägen som avståndet är längre än 600 meter (750 m), vilket beror på att det inte finns boende eller verksamheter för en hållplats däremellan.

Däremot ligger merparten av stadstrafikens hållplatser inom 400 meters avstånd till en annan hållplats, se karta nedan. Utredning av hållplatsavstånden kan göras om det är aktuellt med andra åtgärder på en delsträcka eller vid översyn av en hel linjestreckning. Detta är viktigt att säkerställa att det under planeringsprocessen tas hänsyn till resenärernas behov och bekvämlighet.



Figur 12. Avstånd mellan hållplatser inom Borås stadstrafik.

2.3.4 Tillgänglighet i ett socialt perspektiv

Delaktighet, jämställdhet, jämlikhet och tillgänglighet är fyra områden som behöver prioriteras för att ett samhälle ska betraktas som socialt hållbart. Kollektivtrafiken spelar en särskild roll inom dessa områden och är en integrerad del av en socialt hållbar och jämlik samhällsstruktur.

Fyra faktorer som kan påverka individens möjlighet att använda kollektivtrafiken är inkomstnivå, sysselsättningsgrad, utbildningsnivå och bilnehav.

Inkomstnivån har till exempel en inverkan på möjligheten att **äga en bil**, ta körkort eller ha råd att betala för en biljett. **Sysselsättningsgraden** påverkar individens val av transportmedel och det är fördelaktigt om kollektivtrafiken inte bara är tillgänglig under rusningstid utan även under dagtid, kvällar och helger för att gynna fler grupper än dagarbetande och studerande. Människor med högre **utbildning** tenderar att vara mer positivt inställda till hållbart resande, medan de med lägre utbildning oftare är beroende av kollektivtrafiken. Utbildningsnivån påverkar sysselsättningsgraden och därigenom inkomstnivåerna samt indirekt bilnehavet och inställningen till kollektivtrafiken. Det är viktigt att komma ihåg att bara för att det finns bil i ett hushåll betyder det inte automatiskt att alla använder eller har tillgång till en bil. Tillgången till bil och körkort påverkas av ens socioekonomiska status, vilket i sin tur påverkar vilket färdmedel man väljer att använda.

Kollektivtrafik som är tillgänglig för alla innebär att transportsystemet och dess tjänster och faciliteter är utformat på ett sätt där människor kan använda dem, oavsett förmågor, behov eller begränsningar. En kollektivtrafik tillgänglig för alla innebär både fysisk tillgänglighet, kommunikativ tillgänglighet, ekonomisk tillgänglighet samt respekt och inkludering. Det finns framför allt tre huvudsakliga målgrupper som behöver prioriteras för att säkerställa att kollektivtrafiken är tillgänglig för alla vilka är seniorer, personer med funktionsnedsättning samt barn och ungdomar. För seniorers tillgänglighet till stadstrafiken är närheten till hållplatser avgörande, särskilt med tanke på att äldre personer inte längre kör bil i samma utsträckning och blir mer beroende av kollektivtrafiken.

Till nästan alla större målpunkter i staden finns god kollektivtrafik med nuvarande utbud och linjenät med korta gångavstånd till närmaste hållplats. Det finns även kollektivtrafik under de tider som är relevanta för respektive målpunkt. Det finns dock vissa undantag där äldre och personer med funktionsnedsättning kan uppleva att det är för långt att gå till närmaste hållplats. Dessutom finns det linjer som har lägre turutbud på kvällar och helger, vilket kan begränsa möjligheterna för barn och ungdomar att ta sig till och från exempelvis olika idrottsarenor runt om i Borås tätort.

Hässleholmen, Sjöbo, Norrby och Hulta är socioekonomiskt utsatta områden och har stadstrafikens tätaste turintervall och längsta öppettider. Tillgängligheten till hållplatser är acceptabel i Norrby och Hulta, men borte delen av Norrby har över 400 meters avstånd till hållplats för alla linjer. Detta beror på att området är utformat på ett sätt som inte gör det möjligt att erbjuda bättre tillgänglighet med dagens linjer.

För att öka möjligheten för personer med funktionsnedsättning att resa kollektivt finns nio kriterier som måste uppfyllas enligt Västra Götalandsregionen för att en hållplats ska vara tillgänglighetsanpassad. Kraven gäller för hållplatser med fler än 100 påstigande per dag, men kommunen kan även peka ut andra hållplatser med färre påstigande om hållplatsen anses ligga nära en viktig målpunkt där anpassning är viktigt, exempelvis vårdcentral, dagligverksamhet med mera. Inom Borås kommun finns år 2023 totalt 72 hållplatser som ska vara tillgänglighetsanpassade. För de flesta har Borås Stad väghållaransvar. 54 av hållplatserna är fullt tillgänglighetsanpassade. Av de återstående 16 hållplatserna återstår markätgärder på ungefär hälften (väghållarens ansvar) och andra hälften saknar någon form av utrustning (Västtrafiks ansvar).

När det gäller barn och ungdomar är närheten till hållplatser av stor betydelse, särskilt med ett utbud på kvällar och helger. Även barn som inte kan resa ensamma kan gynnas hälsomässigt av att vuxna väljer att resa hållbart, och att man går eller cyklar tillsammans till exempelvis förskolan. Med en hållplats i närheten av förskolan ökar möjligheterna för att de vuxna sedan fortsätter sin resa med kollektivtrafik efter lämning av barn. Nästan samtliga av de 47 förskolorna inom Borås tätort ligger inom 400 meters avstånd från en hållplats. För grundskoleelever fokuseras det på att ha ett bra gång- och cykelnät. Det är kommunens ansvar att tillgodose grundskoleelevernas transportbehov till och från skolan. De elever i Borås tätort som är berättigade till skolskjuts får i första hand skolkort till den allmänna kollektivtrafiken.



Slutsatser från dialogmöte med Borås Stads Kollektivtrafikråd

I april 2023 genomfördes ett dialogmöte med Borås Stads Kollektivtrafikråd, med fokus på barn, ungdomar, seniorer och personer med funktionsnedsättningsbehov kopplat till kollektivtrafiken.

Det konstateras att seniorer utgör ett stort åldersspann och det råder brist på en mer ingående förståelse för deras behov av kollektivtrafik och vilka deras viktiga målpunkter är. Utformningen av platser är särskilt viktig, framför allt vid hållplatser och anslutningsvägar. Digitaliseringen erbjuder möjligheter, samtidigt som den kan utgöra en stor utmaning för de som inte använder den digitala tekniken.

Det finns också en brist på kunskap om hur barn och ungdomar reser till och från skolan, liksom till fritidsaktiviteter. Aktiviteterna varierar och barn och ungdomar använder sig inte bara av kollektivtrafiken, utan de går, cyklar och åker elsparkcykel. Deras behov skiljer sig åt och de har olika möjligheter att resa, vilket även gör det viktigt att veta vilka aktiviteter barn och ungdomar avstår från på grund av kostnader eller svårigheter att ta sig till aktiviteten.

I det fortsatta arbetet med exempelvis handlingsplan behöver mer kunskap hämtas in gällande identifierade kunskapsbrister om ungas och seniorers resbehov.

Slutsatser från undersökning Ungas resvanor

Under våren 2023 genomfördes *Ungas resvanor i vardagen – hur och varför?* som är en studie av Boråselevers resvanor. Studien genomfördes i samband med revideringen av Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram.

Studien baserades på fokusgruppsintervjuer och en enkätundersökning av Boråselevers resvanor. I studien deltog elever i årskurs 5 och 8 på Särilaskolan och Björkhöjdsskolan. Eleverna framförde flera viktiga observationer. En av dessa var att de skulle vara mer benägna att gå och cykla oftare om de hade kortare avstånd till skolan och sina fritidsaktiviteter. Tyvärr äger inte många elever en cykel och vissa av dem kan inte cykla. Dessutom är de osäkra på om de skulle välja cykeln i stället för att använda de frekventa bussförbindelserna som dessutom är gratis så länge de kan resa på skolkort.

Några elever påpekade också begränsningen med att skolkortet bara är giltigt fram till klockan 19. Vissa elever väljer bort kvällsaktiviteter som de behöver ta bussen till på grund av den kostnad resan medför. Samtidigt uppger många att bussen ger dem möjlighet att umgås och vara sociala tillsammans.

Elevernas upplevelser av bussresor påverkas starkt av bemötandet från busschaufförerna. Många elever upplever att chaufförerna verkar sura, inte ler eller hälsar, samt att de kan vara diskriminerande mot vissa resenärer, särskilt resenärer med utländsk bakgrund. Samtidigt ansåg eleverna att många chaufförer är trevliga och vänliga, vilket visar att både attityden och beteendet hos chaufförerna är en viktig del av reseupplevelsen.

En annan viktig faktor som unga resenärer lyfte fram var upplevelsen av trygghet på bussen. Flera elever delade med sig av strategier de använder för att känna sig trygga, till exempel att vara uppmärksamma på vilka typer av personer som finns ombord. Särskilt de yngre eleverna undviker bussen om någon verkar obehaglig och undviker att åka buss när det är mörkt eller på kvällen.

3. MÅL

I Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram och Borås Stads styrande dokument lyfts målsättning om och vikten av att arbeta för en ökad andel hållbara resor.

Ett yteffektivt transportsystem, där fler väljer att resa med kollektivtrafik, cykel och gång i stället för att resa ensamma i bil, är inte bara bra för miljö och hälsa. Det lämnar också utrymme för fler bostäder, mer handel och mer stadsliv.

Kollektivtrafikplan för staden Borås har ett övergripande mål om att öka andelen hållbara resor. För att uppnå det övergripande målet har tre målområden pekats ut – Stadsutveckling och kollektivtrafikutveckling ska gå hand i hand, God geografisk tillgänglighet till och med kollektivtrafiken och Hela resan med kollektivtrafik ska upplevas som enkel, trygg och inkluderande. Målområdena fokuserar på hur utvecklingen av kollektivtrafiken och staden tillsammans ska bidra till en hållbar resandeutveckling i tätorten Borås. Det är dessa områden som Borås Stad, Västtrafik och Västra Götalandsregionen har enats om att prioritera för att nå målet om fler hållbara resor.

Som komplement till målen finns även ett antal indikatorer för att följa utvecklingen inom respektive område.

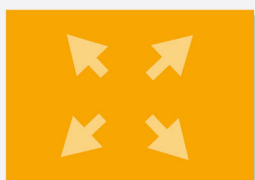
MÅL FÖR STADSTRAFIKOMRÅDET I BORÅS 2024-2035



Andelen hållbara resor som sker med kollektivtrafik, gång och cykel ska öka



Stadsutveckling
och
kollektivtrafik-
utveckling går
hand i hand



God geografisk
tillgänglighet
till och med
kollektivtrafiken

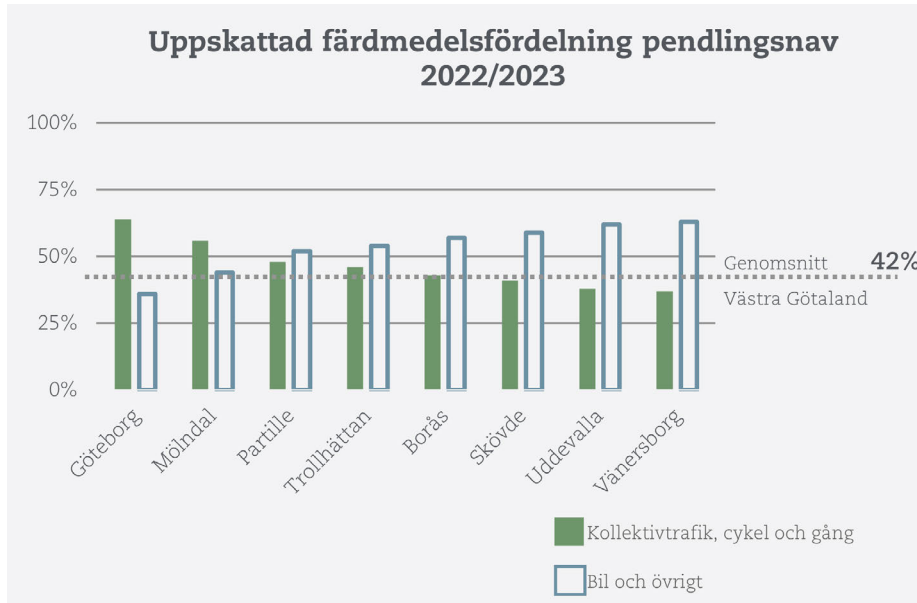


Hela resan
med kollektivtrafiken
upplevs som
enkel, trygg
och inkluderande

Figur 13. Mål för stadstrafiken i Borås 2024-2035

3.1 ÖKAD ANDEL HÅLLBARA RESOR

Idag sker cirka 43 procent av resorna i Borås tätort med gång, cykel eller kollektivtrafik. Borås stadstrafikområde ligger därmed på genomsnittet i Västra Götaland när det gäller andel hållbara resor. En stor omställning har redan skett, men det finns goda förutsättningar och potential för ytterligare ökad andel hållbara resor.



Figur 14. Uppskattad färdmedelsfördelning pendlingsnav 2022/2023
(Källa: Västra Götalandsregionens resvaneundersökning 2022/2023)

Kollektivtrafikplanen har som mål att till år 2035 ska 52 procent av resorna inom Borås tätort ske med kollektivtrafik, gång och cykel. Denna ambitionsnivå bedöms utifrån identifierade förutsättningar och potential vara möjlig att uppnå. Dock kommer det kräva prioritering och ett aktivt arbete som främjar det hållbara resandet.

Idag utgör kollektivtrafikresandet 32 procent av invånarna i Borås tätorts motoriserade resor. Utvecklingen av kollektivtrafiken är en viktig del för att öka andelen hållbara resor. Kollektivtrafikresandet ska inte öka på bekostnad av andra hållbara resalternativ som gång och cykel utan det är främst resor som annars skulle ske med bil som behöver flyttas över till kollektivtrafik.

Med en ökande befolkning ökar också antalet resor. För att uppnå målet om ökad andel kollektivtrafikresor behöver därför kollektivtrafikresandet öka och ha en brantare utvecklingskurva än befolkningsutvecklingen.



- Andel hållbara resor som sker med kollektivtrafik, gång och cykel ska vara minst 48 procent år 2030 och 52 procent år 2035.
- Av de motoriserade resorna ska andelen som sker med kollektivtrafik öka.

3.2 STADSUTVECKLING OCH KOLLEKTIVTRAFIK- UTVECKLING SKA GÅ HAND I HAND

Med en planering som främjar en tätare och blandad bebyggelse skapas förutsättningar för att kollektivtrafiken ska bli mer effektiv. Genom att ha fler människor boende och arbetande inom gångavstånd från kollektivtrafiknätet ges fler människor möjlighet att resa med kollektivtrafik. För att öka användningen av kollektivtrafiken och minska bilresorna är det viktigt att skapa miljöer som främjar gång- och cykeltrafik. Det innebär bland annat att bygga gång- och cykelbanor, cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder och förbättra trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

När stads- och kollektivtrafikutveckling går hand i hand bidrar det till en hållbar och effektiv stadsmiljö som främjar rörlighet, minskar trängsel och utsläpp och förbättrar livskvaliteten för Borås tätorts invånare. Kollektivtrafiken behöver därför långsiktiga planeringsförutsättningar.

För att uppnå målet *Stadsutveckling och kollektivtrafikutveckling ska gå hand i hand* behöver parterna fokusera på att vid kommande förändringar och stadsutveckling säkerställa att förutsättningarna för kollektivtrafiken bibehålls samt att utbyggnad sker i kollektivtrafiknära lägen, exempelvis i de utpekade urbana stråken.



- Goda förutsättningar för kollektivtrafiken bibehålls vid kommande stadsutveckling.
- Utbyggnad sker i kollektivtrafiknära lägen.
- Gång- och cykelnätet utvecklas så att bostäder, arbetsplatser och målpunkter binds samman.

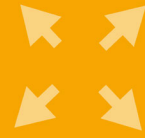
3.3 GOD GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET – TILL OCH MED KOLLEKTIVTRAFIK

Med god geografisk tillgänglighet menas att den som befinner sig inom Borås stadstrafikområde ska ha nära till en hållplats med bra kollektivtrafikutbud. Tillgänglighet till och med kollektivtrafik är viktigt för att knyta samman staden och regionen samt för att skapa tillgänglighet till främst studier och arbete. Det är även viktigt för att människor ska kunna vara delaktiga i samhället i stort.

Stadstrafiken ska erbjuda snabba, enkla och pålitliga resor med god turtäthet under större delen av trafikdygnets timmar mellan viktiga målpunkter och därmed skapa goda förutsättningar för ett enklare vardagsliv. Behovet av bil och den tillgängliga ytan för biltrafik kan då minskas. Det är viktigt att kollektivtrafiken hanterar en allt större andel av arbetspendlingen, men också övriga vardagsresor till fritidsaktiviteter, shopping, besök, turism, nöje och rekreation. Det innebär att bostäder, verksamheter och andra målpunkter i staden behöver lokaliseras nära befintliga hållplatser eller i stråk som har goda förutsättningar att trafikeras med kollektivtrafik.

Idag är den geografiska tillgängligheten till och med kollektivtrafik i Borås tätort god. För att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och effektiv behöver framför allt restiderna kortas. Inom Borås tätort bedöms det inte vara möjligt att framföra bussarna fortare än idag på grund av den täta trafiken. Dock går det att eftersträva att bussarna står still mindre del av restiden. Det kan exempelvis uppnås genom god framkomlighet, att bussen stannar vid färre hållplatser, smidigare in- och utkörning vid hållplats med mera. På så sätt kortas både den faktiska och upplevda restiden för resenärerna. Om bussarna står still mindre innebär det också att det går åt färre fordon för att bedriva samma trafik. De resurser som då frigörs kan i stället användas för att köra fler turer och mer trafik till samma kostnad.

För att upprätthålla en god geografisk tillgänglighet till och med kollektivtrafik inom Borås tätort kommer det vara viktigt att löpande bevaka så att framkomligheten inte försämras vid kommande om- och utbyggnader i staden eller om biltrafiken ökar.



- I stadstrafikområdet nås en hållplats inom högst 400 meter.
- Minst 10-minuterstrafik erbjuds under dagtid och högtrafik i de urbana stråken.
- Restiden med stadstrafiken ska bevaras eller kortas.

3.4 HELA RESAN MED KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA UPPLEVAS SOM ENKEL, TRYGG OCH INKLUDERANDE

Målet är att hela resan med kollektivtrafiken ska upplevas som enkel, trygg och inkluderande. Upplevelsen innefattar inte enbart själva kollektivtrafikresan utan även möjligheten att få information inför resan, att köpa biljett, ta sig till och från hållplatsen, vänta och byta vid hållplats samt att efter kollektivtrafikresan ansluta till slutmålet.

Viktiga faktorer för att kollektivtrafikresan ska upplevas som enkel och trygg är att det ska vara ”lätt att göra rätt”, att man känner igen sig och att förändringar upplevs som långsiktiga lösningar. Det skapar en trygghet för resenären när hen ska resa, men även för den som exempelvis vill bosätta sig eller etablera en verksamhet med god tillgänglighet till kollektivtrafiken och vill känna sig trygg med att det kommer att erbjudas även i framtiden.

Den upplevda tryggheten är individuell och påverkas av ett flertal faktorer. Det kan exempelvis vara vilken tid på dygnet det är, hur en plats är utformad och underhållen, belysning och sikt, social miljö med mera. Även utformning av områden kring och anslutningsvägar till och från hållplatsen har stor betydelse för att skapa en trygg helhetsupplevelse.

För att kollektivtrafiken ska upplevas som enkel är det viktigt med en lättbegriplig linjenätsstruktur som är stabil över tid. Det ska vara lätt att hitta och ta sig till rätt anslutande linjer vid byten, vilket förutsätter en tydlig skyltning och utformning av fordon, bytespunkter och hållplatser i stadstrafiken. Enkelhet omfattar också tydlig information innan och under resan.

Borås stadstrafiks linjenät är tydligt och enkelt, med ett fåtal linjer som erbjuder god geografisk tillgänglighet och som trafikerar med gena linjesträckningar som är enkla och logiska att förstå. Det är därmed viktigt att framöver fokusera på att det bibehålls när kollektivtrafiken fortsätter att utvecklas.

För att öka enkelheten och tydligheten för resenärerna med stadstrafiken är det främst åtgärder för bättre utformning och utrustning av hållplatser som bör vidtas. Även utformningen av området kring och anslutningsvägarna till och från hållplatser kan och bör i flera fall ses över för att bidra till att resenärerna känner sig mer trygga.

I Västra Götalandsregionens *Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor* är det övergripande målet att kollektivtrafiken ska utformas så att den är inkluderande och att resenärerna känner sig välkomna. Strategin syftar till att få en kollektivtrafik på jämlika villkor utan diskriminering, vilket är att skapa en kollektivtrafik som är tillgänglig och användbar för alla, oavsett förutsättningar och individuella behov.

Det innebär att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och användbar oavsett eventuell funktionsnedsättning, kön, ålder, ekonomiska hinder, religion, sexuell läggning, könöverskridande identitet och könsuttryck eller etnisk tillhörighet.



- Andelen invånare i Borås tätort som anser att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken ska öka.
- Andelen invånare i Borås tätort som känner sig trygga vid resa med kollektivtrafiken ska öka.
- Alla prioriterade hållplatser* ska vara tillgänglighetsanpassade till år 2035.

** Listan över prioriterade hållplatser kan komma att utökas med fler viktiga målpunkter*

3.5 MÅLKONFLIKTER

För att uppnå målen i kollektivtrafikplanen kommer vissa avvägningar att behöva göras då målen i viss utsträckning står i konflikt med varandra. Till exempel finns en målkonflikt mellan att hålla nere restiden samtidigt som kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och inte ha för långt mellan hållplatserna. Behoven och incitamenten att välja kollektivtrafiken skiljer sig också mellan olika grupper, där barn och äldre har större behov av närhet till hållplatsen medan arbets- och studiependlare ofta prioriterar en kort restid.

Det finns också målkonflikter i stadsmiljön, där en ökad andel kollektivtrafik bidrar till minskad biltrafik samtidigt som kollektivtrafikens fordon kan skapa barriärer för gående och cyklister. Det kan också uppstå mer tillfälliga målkonflikter mellan till exempel utveckling av kollektivtrafiken och målet om enkelhet, eftersom förändringar ofta medför en period av större osäkerhet hos resenärerna även om förändringen på sikt är positiv.



4. STRATEGIER FÖR ATT UPPNÅ MÅLEN

Stadstrafiken i Borås är idag väl anpassad utifrån behoven i Borås tätort. Linjenätet är tydligt och enkelt, med ett fåtal linjer som erbjuder god geografisk tillgänglighet och som trafikerar med gena linjesträckningar som är enkla och logiska att förstå. Det erbjuds ett bra grundutbud på alla linjer och turutbudet är väl anpassat utifrån dagens resandeunderlag. Samtliga linjer har samma högtrafikintervall med tydlig passning för byten.

Det finns därmed mycket som är bra med stadstrafiken, vilket behöver både bevaras och vidareutvecklas i takt med att staden växer och resandet ökar. Inga större brister har identifierats på systemnivå, även om det finns behov av fortsatt utveckling av trafiken och infrastrukturåtgärder.

Det som framför allt behöver arbetas med för att uppnå en högre andel hållbart resande är att resandeökning inte bara sker med kollektivtrafik utan även med gång och cykel.

För stadstrafiken i Borås pekas följande strategier ut som viktiga att prioritera och arbeta med för att kunna nå målen.

4.1 STADSUTVECKLING OCH KOLLEKTIVTRAFIKUTVECKLING SKA GÅ HAND I HAND

- **Förtätning** av bebyggelse och verksamheter ska ske i kollektivtrafiknära lägen (inom 400 m från hållplats), prioritera de urbana stråken.
- **Bibehåll och vidareutveckla god samverkan mellan parterna** för att säkerställa att samhällsplanering, infrastrukturplanering och kollektivtrafikens utveckling går hand i hand.
- **Prioritering av kollektivtrafik, cykel och gång** framför andra färdmedel.
- **Parkeringsstal och prissättning** av parkeringsplatser bör bidra till att öka det hållbara resandet.
- **Samverkan** med större arbetsplatser, till exempel med *Gröna resplaner** för gemensam kraftsamling kring åtgärder för ökat hållbart resande.

* En Grön resplan är en handlingsplan för att öka andelen hållbara och effektiva resor för en arbetsplats. Exempelvis genom att skapa förutsättningar för att fler ska kunna gå, cykla eller åka med kollektivtrafik i tjänsten samt till och från arbetsplatsen.

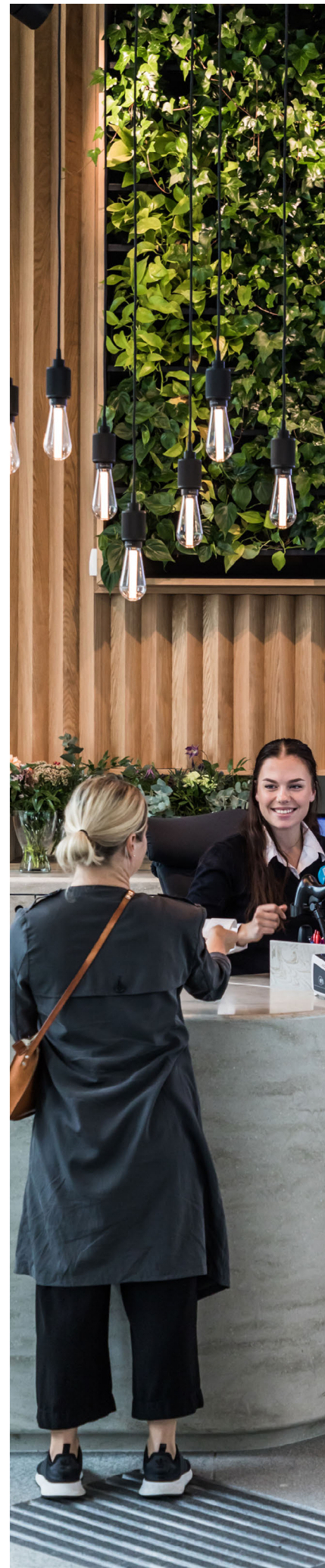
4.2 GOD GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET TILL OCH MED KOLLEKTIVTRAFIK

- **De starka kollektivtrafikstråken** inom Borås stadstrafikområde ska präglas av långsiktig utveckling där hög kapacitet och god framkomlighet prioriteras.
- **I de utpekade urbana stråken ska minst 10-minuterstrafik erbjudas** under högtrafik och dagtid.
- I stadstrafikområdet **ska en hållplats nås inom 400 meter**, där det erbjuds ett utbud minst enligt Västtrafiks riktlinjer för trafikering.
- **Restiden med stadstrafiken ska bevaras eller kortas.**
- **Översyn av hållplatser** som ligger tätare än 400 meter från varandra för snabbare resa ska genomföras. – *Vid översyn behöver lokala förutsättningar och konsekvenser för olika resenärsgupper analyseras och beaktas.*
- Samtliga stadstrafiklinjer ska **ansluta vid eller i närheten av Resecentrum.**
- Utred om ett av **Västtrafiks mer kapacitetsstarka* trafikkoncept** kan bidra till ökat resande i stråket Sjöbo-Centrum-Hässleholmen.

4.3 HELA RESAN MED KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA UPPLEVAS SOM ENKEL, TRYGG OCH INKLUDERANDE

- **Bibehållande/vidareutveckling** av enkelt, tydligt och strukturerande linjenät och tidtabeller.
- **Utformning av områden kring hållplats och anslutande vägar** för ökad trygghet och fysisk tillgänglighet.
- **Utformning och utrustning av hållplatser** som stärker enkelhet och tydlighet. Framtagande av koncept för Borås stadstrafiks hållplatser.
- **Utformning av de största bytespunkterna** ska präglas av enkelhet och trygghet för smidiga byten.
- **Tillgänglighetsanpassning av hållplatser** utifrån i första hand trafikförsörjningsprogrammets lista med prioriterade hållplatser.
- **Påverkansinsatser och marknadsföring** för att förändra värderingar och beteenden i riktning mot ett ökat hållbart resande.

* Västtrafik arbetar med olika trafikkoncept. Stomlinjer i städer är det trafikkoncept som erbjuder resor för mycket stora flöden av resenärer och har högst kapacitet. Konceptet ska vara strukturerande och erbjuda pålitliga resmöjligheter över tid, vilket ger kommunen goda möjligheter att planera ny bebyggelse längs dessa linjer.



5. UPPFÖLJNING AV MÅL

Målen i kollektivtrafikplanen följs upp via Kollektivtrafikbarometern och andra relevanta mätningar och analysresultat som tas fram av Borås Stad och Västtrafik. Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. Metoden har funnits sedan 2001 och syftet är att löpande följa kollektivtrafikutvecklingen i Sverige. Målgruppen för undersökningen är svenska allmänheten mellan 15 och 85 år, både de som reser med kollektivtrafiken och de som inte gör det. Metoden används av Västra Götalandsregionen för att följa flera av målen i trafikförsörjningsprogrammet. Men som alla metoder har den sina begränsningar. En begränsning är att Kollektivtrafikbarometern inte särskiljer resor specifikt med stadstrafiken utan resultatet baseras på var respondenterna bor och visar resandemönster för invånarna i Borås tätort. Vart 5:e år planeras en större uppföljning av resandet i Borås tätort. Utöver Kollektivtrafikbarometern, sammanställs andra relevanta mätningar och analysresultat som gjorts för Borås tätort för att tillsammans skapa en bild av hur resandet i stadstrafikområdet utvecklas.

En indikator är en variabel som ger information om hur kollektivtrafikplanen genomförs och för att följa utvecklingen i förhållande till målen.

För kollektivtrafikplanen ska de mål och indikatorer som beskrivs på nästa sida följas upp. Uppföljning sker enligt frekvenserna nedan. Rapportering till Stadstrafikforum sker varje år i en årsrapport. Tätare uppföljning för rapportering kan göras vid behov.

Tabell 1. Mål och indikationer för Kollektivtrafikplan Borås.

	MÅL	METOD	FREKVENNS	ANSVARIG
Andel hållbara resor	Minst 48 procent år 2030 och 52 procent år 2035	Kollektivtrafikbarometern, utökad resvaneundersökning	Vart 5:e år	Västra Götalandsregionen
Andel kollektivtrafikresor	Av de motoriserade resorna ska andelen som sker med kollektivtrafik öka	Kollektivtrafikbarometern, utökad resvaneundersökning	Vart 5:e år	Västra Götalandsregionen
Goda förutsättningar för kollektivtrafiken	Goda förutsättningar för kollektivtrafiken bibehålls vid kommande stadsutveckling	Kvantitativ analys	Årligen	Västtrafik och Borås Stad
Utbyggnad	Utbyggnad sker i kollektivtrafiknära lägen	Kvantitativ analys	Årligen	Borås Stad
Utveckling av gång- och cykelnätet	Gång- och cykelnätet utvecklas så att bostäder, arbetsplatser och målpunkter binds samman	Kvantitativ analys	Årligen	Borås Stad
Tillgänglighet till och med kollektivtrafiken	I stadstrafikområdet nås en hållplats inom 400 meter, där det erbjuds ett turutbud enligt minst Västtrafiks riktlinjer för trafikering	Analys av tidtabeller i kombination med yttäckning	Årligen	Västtrafik
Turutbud urbana stråk	Minst 10-minuterstrafik erbjuds under dagtid och högrafik i de urbana stråken	Analys av tidtabeller	Årligen	Västtrafik
Restid	Restiden med stadstrafiken ska bevaras eller kortas	Analys av tidtabeller	Årligen	Västtrafik
Enkelt	Andelen invånare i Borås tätort som anser att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken ska öka	Kollektivtrafikbarometern, utökad resvaneundersökning	Vart 5:e år	Västra Götalandsregionen
		Västtrafiks ombordmätningar	Årligen	Västtrafik
Tryggt	Andelen invånare i Borås tätort som känner sig trygga vid resa med kollektivtrafiken ska öka	Kollektivtrafikbarometern, utökad resvaneundersökning	Vart 5:e år	Västra Götalandsregionen
		Västtrafiks ombordmätningar	Årligen	Västtrafik
Tillgänglighetsanpassade hållplatser	Alla prioriterade hållplatser ska vara tillgänglighetsanpassade till år 2035	Uppföljning av genomförda åtgärder	Årligen	Borås Stad och Västtrafik

6. DEN FORTSATTA PROCESSEN – GENOMFÖRANDE

Efter att de tre organisationerna har antagit kollektivtrafikplanen tar genomförandet vid. Parternas planeringsprocesser är inte statiska och går inte alltid i samma takt. En rad interna och externa faktorer kommer att påverka planens genomförande. Finansiering och konjunktursvängningar såväl som teknikutveckling, samhällstrender och oförutsedda händelser är faktorer som kan komma att påverka genomförandet av planen.

Aktualisering av dokumentet kan behöva göras vid större samhällsförändringar.

6.1 HANDLINGSPLAN ÄR NÄSTA STEG

Med kollektivtrafikplanen som utgångspunkt är nästa steg att ta fram en handlingsplan för att konkretisera genomförandet. Västtrafik och Borås Stad är tillsammans ansvariga för arbetet och innehållet i handlingsplanen arbetas fram gemensamt. Handlingsplanen ska lyftas för aktualisering till kommunen och Västtrafik en gång per mandatperiod.

6.2 INFRASTRUKTURBEHOV

I arbetet med handlingsplanen föreslås att en gemensam lista tas fram med förslag till åtgärder på såväl kort som på lång sikt, där kostnader och ansvar för åtgärderna tydliggörs.

6.3 FINANSIERING

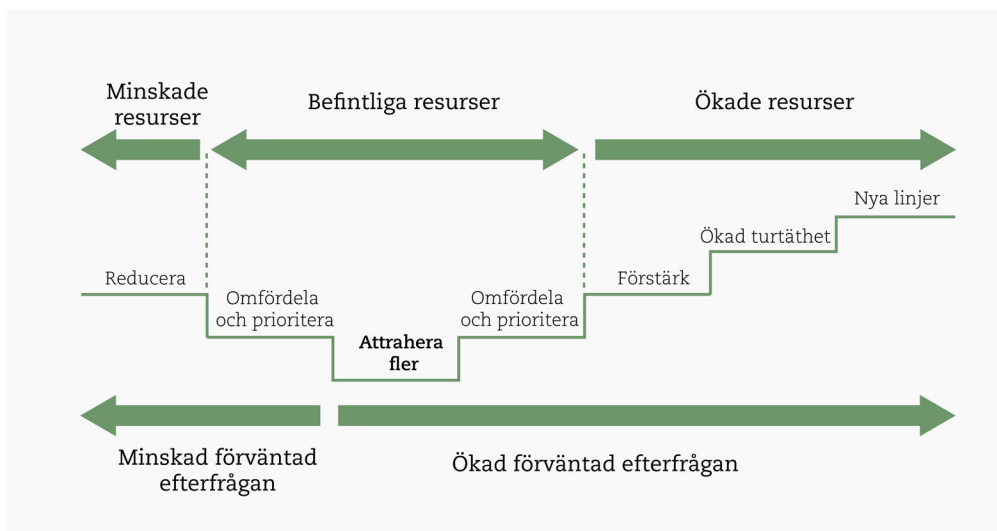
Kostnader vid genomförandet av kollektivtrafikplanen hanteras inom respektive organisations ordinarie beslutsprocesser.

Effektivt användande av samhällets resurser är vägledande vid planering och utveckling av kollektivtrafiken och dess infrastruktur. Finansieringen av genomförandet av kollektivtrafikplanen utgår från parternas ansvarsområden.

6.3.1 Finansiering av kollektivtrafik

Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland anger den strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling. Den övergripande ramen för utveckling av kollektivtrafiken beslutas i regionfullmäktiges budget.

Vid förändrade ekonomiska resurser behöver trafikutbudet anpassas och ses över för att uppnå högsta möjliga måluppfyllnad. Överväganden ska göras utifrån nedanstående utvecklingstrappa och planeringsprinciper så att åtgärder som leder till uppsatta mål kan uppnås på ett kostnadseffektivt sätt.



Figur 15. Utvecklingsstappa och planeringsprinciper för trafik vid förändrade förutsättningar (Källa: Trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland 2021-2025)

6.3.2 Finansiering av infrastruktur

Kommunens investeringsbudget och exploateringsytor: Kommunen upprättar varje år en flerårsplan för den kommande treårsperioden som innefattar en budget för det första av de tre kommande åren.

Kommunens investerings- och exploateringsmedel antas kunna vara underlag för ett genomförande av kollektivtrafikplanen då kommunal grundfinansiering krävs för att söka såväl statliga som regionala medel. Även exploateringsytor kan användas som finansieringsverktyg, genom att markvärdesnyttor, som kan kopplas till en viss kollektivtrafikinvestering, realiserar och används för att betala eller delbetala en investering.

Regional plan för transportinfrastruktur: Den regionala infrastrukturplanen revideras normalt sett vart fjärde år. Nu gällande infrastrukturplan omfattar perioden 2022-2033. Det finns möjligheter att söka medfinansiering till smärre kollektivtrafikåtgärder som bytespunkter, gång- och cykelbanor, pendelparkeringar, framkomlighetsåtgärder med mera. Större kollektivtrafikåtgärder med en total kostnad på över 50 miljoner kronor ska namnges i planen och beslutas i samband med att planen antas av regionfullmäktige.

Andra finansieringsmöjligheter: Det kan finnas andra möjligheter att söka medfinansiering till infrastrukturinvesteringar, exempelvis genom stadsstöd eller EU-finansiering. Dessa möjligheter bör ses över löpande då de kan förändras med åren.

6.3.3 Övrig finansiering

Forsknings- och utvecklingsmedel: I genomförandefasen kan parterna söka forsknings-, utvecklings- och innovationsbidrag. Det finns idag många möjligheter till finansiering via såväl regionala som nationella och internationella program för forskning och innovation. Samarbetsprojekt med industrin kan också vara aktuella under genomförandet.