



CHALMERS



# Hållbart fritidsresande med kollektivtrafik

Vem bär ansvaret för människans resvanor?

Kandidatuppsats i samhällsbyggnadsteknik ACEX11-23-17

Emilia Evertsson, Clara Frenberg, Michael Kaiser, Anton Pehrsson och Josefina Skoglundh

**INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR OCH SAMHÄLLSBYGGNADSTEKNIK**

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA  
Göteborg, Sverige 2023  
[www.chalmers.se](http://www.chalmers.se)



KANDIDATUPPSATS 2023

## Hållbart fritidsresande med kollektivtrafik

Vem bär ansvaret för människans resvanor?

Emilia Evertsson, Clara Frenberg, Michael Kaiser, Anton Pehrsson  
och Josefina Skoglundh



**CHALMERS**

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik

*Avdelningen för Byggnadsteknologi*

ACEX11-23-17

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

Göteborg, Sverige 2023

Hållbart fritidsresande med kollektivtrafik  
Vem bär ansvaret för människans resvanor?

© Emilia Evertsson, Clara Frenberg, Michael Kaiser, Anton Pehrsson och Josefina Skoglundh, 2023.

Handledare: Bijan Adl-Zarrabi, avdelningen för Byggnadsteknologi  
& Stefan Krafft, Västtrafik  
Examinator: Jorge Gil, department of Urban Design and Planning

Kandidatuppsats 2023  
Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik  
Avdelningen för Byggnadsteknologi  
Chalmers tekniska högskola  
SE-412 96 Göteborg  
Telefon +46 31 772 1000

Framsida: Illustration av en buss av David Almgren

Skrivet i L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X  
Tryckt av Chalmers Reproservice  
Göteborg, Sverige 2023

Hållbart fritidsresande med kollektivtrafik

Vem bär ansvaret för människans resvanor?

Emilia Evertsson, Clara Frendberg, Michael Kaiser, Anton Pehrsson och Josefina Skoglundh

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik

Chalmers tekniska högskola

## Sammanfattning

Vilka transportmedel människor väljer påverkar utvecklingen mot ett hållbart samhälle. Därför krävs det att fler väljer att resa hållbart för att Sverige ska lyckas göra en grön omställning. Dagens kollektiva resmönster präglas till största del av skol- och arbetspendling och det är regionerna som ansvarar för att tillgodose denna typ av resa. Fritidsresor är en oförutsägbara och svår resa att planera, till skillnad från skol- och arbetsresor. Syftet med arbetet var att undersöka vad regionens roll i ett hållbart fritidsresande bör vara för att få människorna att resa hållbart på fritiden med kollektivtrafik.

I arbetet genomfördes en litteraturstudie där tidigare forskning inom området fritidsresor och kollektivtrafik undersökts samt hur man definierar en fritidsresa. En omvärldsbevakning genomfördes i form av intervjustudier med en region, trafikhuvudmän samt ett forsknings- och samverkansprogram. Intervjuerna ligger till grund för en omvärldsbevakning kring arbetet med fritidsresor i kollektivtrafiken i olika regioner. Det genomfördes en fallstudie i form av en enkätundersökning och en kartläggning av kollektivtrafiken. Enkätundersökningens syfte var att utreda vilket färdmedel människor använder vid transport till och från simhallar i Västra Götalandsregionen. Det genomfördes även en kartläggning av möjligheterna att resa med kollektivtrafik till simhallar i Göteborg och Bollebygd.

Resultaten från enkätundersökningen visar att 61 procent av resorna till och från simhallarna i Göteborg genomfördes med hållbara färdmedel, till skillnad från glesbygden där bil är det dominerande färdmedlet. Kartläggningen av kollektivtrafik visar att bilinnehavet är omkring dubbelt så stort i Bollebygd, 45 procent, jämfört med stadsdelen Majorna i Göteborgs kommun, 23 procent. Det framgår även att restiderna med kollektivtrafik till och från simhallar varierar kraftigt i Bollebygd medan de är mer regelbundna i Göteborg. Antalet byten som sker under en resväg i de två olika fallen är antingen inga eller ett. Däremot innebär det en promenad på 11 till 15 minuter i Bollebygd om man önskar att undvika byten.

Slutsatser som fastställts är att fritidsresor är outforskat samt underprioriterat. En anledning till det är ekonomiska förutsättningar. Vidare fastställs att andelen resor med kollektivtrafik till simhallar varierar markant mellan Majorna och Bollebygd samt att färdmedelsval varierar mellan åldersgrupperna i Göteborg. Däremot är bil dominerande i alla åldersgrupperna på glesbygden. Slutsatser från fallstudien visar att kollektivtrafikmöjligheterna från Majorna till de undersökta simhallarna är goda, medan de i Bollebygd inte är det. För att utveckla fritidsresor med kollektivtrafik behövs ekonomiska resurser och att frågan prioriteras. Vidare fastställs att det är regionen, trafikhuvudmannens och individens ansvar att resa hållbart på fritiden.

---

## Abstract

The choice of transportation modes by individuals affects the development towards a sustainable society. Therefore, it is necessary for more people to choose sustainable modes of transportation in order for Sweden to successfully transition to a green economy. Today, collective travel patterns are largely influenced by commuting to school and work, and it is the responsibility of the regions to provide for this type of travel. Leisure travel is an unpredictable and difficult trip to plan, unlike school and work trips. The aim of this study was to investigate what role the region should play in promoting sustainable leisure travel with public transportation.

A literature review was conducted to examine previous research on leisure travel and public transportation, as well as how a leisure trip is defined. An environmental analysis was conducted through interviews with a region, transport authorities, and a research and collaboration program. The interviews form the basis for an environmental analysis of leisure travel in public transportation in different regions. A case study was conducted in the form of a survey and a mapping of public transportation. The purpose of the survey was to investigate which mode of transportation people use when traveling to and from swimming pools in the Västra Götaland region. A mapping of public transportation was also conducted to assess the possibilities of using public transportation to travel to swimming pools in Gothenburg and Bollebygd.

The results of the survey show that 61 percent of trips to and from swimming pools in Gothenburg were made using sustainable modes of transportation, in contrast to rural areas where the car is the dominant mode of transportation. The mapping of public transportation shows that car ownership is about twice as high in Bollebygd, 45 percent, compared to the Majorna district in Gothenburg municipality, 23 percent. It is also evident that travel times with public transportation to and from swimming pools vary greatly in Bollebygd, while they are more regular in Gothenburg. The number of transfers that occur during a route in the two different cases is either none or one. However, it requires an 11 to 15 minute walk in Bollebygd if one wishes to avoid transfers.

The conclusions drawn are that leisure travel is under-researched and under-prioritized, partially due to economic conditions. Furthermore, it is determined that the proportion of trips made by public transportation to swimming pools varies significantly between Majorna and Bollebygd, and that the mode of transportation varies between age groups in Gothenburg. However, the car is dominant in all age groups in rural areas. Conclusions from the case study show that public transportation options from Majorna to the surveyed swimming pools are good, while they are not in Bollebygd. To develop leisure trips with public transport, financial resources are needed and the issue must be prioritized. Furthermore, it is determined that it is the responsibility of the region, the traffic authorities, and the individual to travel sustainably in their free time.

Keywords: fritidsresor, kollektivtrafik, resvanor, tillgänglighet, hållbarhet, hållbara transportmedel.

## Förord

Kandidatarbetet har utförts under våren 2023 på Chalmers tekniska högskola, samhällsbyggnadsteknik civilingenjör. Kandidatarbetet har utförts för institutionen arkitektur och samhällsbyggnadsteknik på Chalmers tekniska högskola.

Vi vill rikta ett stort tack till vår examinator Jorge Gil samt våra handledare Bijan Adl-Zarrabi från Chalmers tekniska högskola och Stefan Krafft från Västtrafik. Samarbetet har varit bra och en bidragande faktor till slutresultatet. Vi vill även tacka för den bidragande information vi erhållit från Dalatrafiken, Hallandstrafiken, Länstrafiken Västerbotten, Skånetrafiken, VL, Värmlandstrafik, Västra Götalandsregionen samt Mistra Sport & Outdoors. Slutligen vill vi tacka avdelningen Fackspråk och kommunikation samt Chalmers bibliotek för ett bra samarbete och den kunskapen ni hjälpt oss med under arbetets gång.

Emilia Evertsson, Clara Frennberg, Michael Kaiser, Anton Pehrsson och Josefina Skoglundh

Göteborg maj 2023



# Innehåll

<b>Figurer</b>	<b>xi</b>
<b>Tabeller</b>	<b>xiii</b>
<b>Akronymer &amp; Ordlista</b>	<b>xvi</b>
<b>1 Inledning</b>	<b>1</b>
1.1 Syfte & mål . . . . .	1
1.2 Metod & genomförande . . . . .	2
1.3 Avgränsningar . . . . .	3
<b>2 Litteraturstudie</b>	<b>5</b>
2.1 Fritidsresor . . . . .	5
2.2 Hållbara resor . . . . .	6
2.2.1 Minskning av bilanvändning . . . . .	6
2.2.2 Mobility management . . . . .	7
2.2.3 Avgiftsfri kollektivtrafik . . . . .	8
2.2.4 Bilpool . . . . .	9
2.2.5 Anropsstryd trafik . . . . .	10
<b>3 Omvärldsbevakning</b>	<b>11</b>
3.1 Ansvarsföljden för kollektivtrafik . . . . .	11
3.2 Västtrafik & Västra Götalandsregionen . . . . .	11
3.3 Trafikhuvudmän . . . . .	13
3.3.1 Dalatrafik . . . . .	13
3.3.2 Hallandstrafiken . . . . .	13
3.3.3 Länstrafiken Västerbotten . . . . .	14
3.3.4 Skånetrafiken . . . . .	15
3.3.5 VL . . . . .	15
3.3.6 Värmlandstrafik . . . . .	16
3.4 Forsknings- och samverkansprogram . . . . .	17
<b>4 Fallstudie Västra Götalandsregionen</b>	<b>19</b>
4.1 Enkätundersökning . . . . .	19
4.1.1 Bollebygds kommun . . . . .	23
4.2 Kartläggning av kollektivtrafiken . . . . .	23
4.2.1 Restid, turtäthet och antal byten till simhallar . . . . .	28
<b>5 Diskussion</b>	<b>31</b>
5.1 Granskning av metod . . . . .	31
5.2 Omvärldsbevakning . . . . .	32
5.3 Fallstudie Västra Götalandsregionen . . . . .	33
5.4 Möjliga åtgärder . . . . .	34

5.4.1 Regionens roll . . . . .	35
<b>6 Slutsatser</b>	<b>37</b>
<b>Litteratur</b>	<b>41</b>
<b>Appendix</b>	<b>I</b>
A Intervjufrågor till VGR	I
B Intervjufrågor till trafikhuvudmän	III
C Intervjufrågor till Mistra Sport & Outdoors	V
D Facebookgrupper i Göteborg	VII
E Facebookgrupper utanför Göteborg	IX
F Transkribering av intervju med VGR	XI
G Anteckningar från intervju med Dalatrafiken	XVII
H Anteckningar från intervju med Hallandstrafiken	XIX
I Anteckningar från intervju med Länstrafiken Västerbotten	XXIII
J Anteckningar från intervju med Skånetrafiken	XXV
K Anteckningar från intervju med VL	XXVII
L Anteckningar från intervju med Värmlandstrafiken	XXIX

# Figurer

2.1	Indelning av vardagliga fritidsresor . . . . .	5
3.1	Ansvarsföljden för kollektivtrafik i Sverige. . . . .	11
4.1	Färdmedelsfördelning vid besök till simhall i Göteborg. . . . .	19
4.2	Färdmedelsfördelning vid besök till simhall på glesbygd . . . . .	20
4.3	Färmedelsfördelning vid besök till simhall i Göteborg uppdelat enligt områdesfördelningen. . . . .	20
4.4	Transportmedel vid besök till simhall uppdelat i åldersgrupper i Göteborg. . . . .	21
4.5	Transportmedel vid besök till simhall uppdelat i åldersgrupper på glesbygden. . . . .	22
4.6	Transportmedel de tillfrågade använde vid deras senaste besök till en simhall i Bollebygd kommun. . . . .	23
4.7	Linjetätheten i förhållande till bilinnehavet i Göteborg. Majorna är markerat med röd ring. Från <i>Remix</i> [Avbild]. (u.å). Hämtad Maj 8, 2023. . . . .	24
4.8	Linjetätheten i förhållande till bilinnehavet i Bollebygd. Från <i>Remix</i> [Avbild]. (u.å). Hämtad Maj 8, 2023. . . . .	25
4.9	Linjetäthet i förhållande till befolkningstäthet. Majorna är markerat med röd ring. Från <i>Remix</i> [Avbild]. (u.å). Hämtad Maj 8, 2023. . . . .	26
4.10	Linjetäthet i förhållande till befolkningstäthet i Bollebygd. Från <i>Remix</i> [Avbild]. (u.å). Hämtad Maj 8, 2023. . . . .	27



# Tabeller

4.1	Yta, antal invånare och bilnehav i Majorna respektive Bollebygd. . . . .	27
4.2	Restid med kollektivtrafik mellan hållplatser i Majorna och simhallar under vardagar och helgdagar. . . . .	28
4.3	Restid med kollektivtrafik mellan hållplatser i Bollebygd och simhall under vardagar och helgdagar. . . . .	29



# Akronymer

VGR Västra Götalandsregionen

## Ordlista

Bilen	Uttrycks i rapporten som ett samlingsnamn för fossildrivna privatfordon
Glesbygd	Definieras som städer eller tätorter med en betydligt mindre befolkningsmängd än staden Göteborg
Google Maps	En kartbild- och satellitfototjänst från Google
Hållbara transportmedel	Transportmedel som buss, bilpool, gång och cykel
Remix	En mjukvara som hanterar planering av kollektivtrafik
Tillgänglighet	Har avgränsats till följande definition: <ul style="list-style-type: none"><li>• Total restid</li><li>• Avstånd från hemmet till hållplats samt hållplats till slutdestination, även kallat <i>first mile last mile</i></li><li>• Kollektivtrafikens utbud med avseende på turtäthet och linjenät</li></ul>
Turtäthet	Tiden mellan avgångar av ett kollektivt transportmedel
Västtrafik To Go	Västtrafiks app för reseplanering



# 1

## Inledning

Fram till år 2045 har Sverige som målsättning att reducera alla nettoutsläpp av växthusgaser till noll (Regeringskansliet, 2017). Målsättningen är i linje med de globala hållbarhetsmålen enligt FN:s stadgar tillika Agenda 2030 som utformats med syftet att främja en hållbar utveckling, både ur ett ekonomiskt, socialt och ekologiskt perspektiv. Målen associerade med kollektivtrafik handlar huvudsakligen om att bekämpa klimatförändringarna, minska ojämlikhet samt generera hållbara städer och samhällen. I VGR:s ”Trafikförsörjningsprogram 2021-2025 - Hållbara resor i Västra Götaland”, beskrivs hur arbetet med hållbara resor utförs, genom olika målsättningar (Västra Götalandsregionen, 2021). En av målsättningar inom trafikförsörjningsprogrammet är att andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel ska utgöra minst 40 procent av alla resor fram till år 2025, samt att kollektivtrafiken ska stå för 33 procent av alla resor som görs med motordrivna fordon.

Människans resvanor är en bidragande faktor till klimatförändringarna. För att minska utsläppen av växthusgaser från resor med ohållbara transportmedel är det av stor vikt att belysa och ta itu med denna problematik. Detta för att driva den hållbara utvecklingen i rätt riktning. Dagens infrastruktur möjliggör en enkelhet för människor att använda sig av bilen. Som resultat av detta föreligger en risk att människor inte bryter sina beteendemönster, utan istället fortsätter att använda sig av bilen. För att ändra dessa beteendemönster krävs därför pålitliga, säkra och hållbara transportlösningar, både för resan till jobbet och skolan men också för resan på fritiden. Idag är det endast två procent av Sveriges fritidsresor som sker med kollektivtrafik, vilket kan anses vara lågt (Trafikanalys, 2018). Inom kategorin fritidsresor tillhör resor till och från idrottsaktiviteter, som exempelvis simning. I Sverige görs det över 30 miljoner årliga besök till simanläggningar runt om i landet (Svensk Simidrott, u.å) och det är därför av stor vikt att dessa resor är hållbara.

### 1.1 Syfte & mål

Syftet med arbetet var att undersöka vad regionens roll i ett hållbart fritidsresande ska vara för att få människor att resa hållbart på fritiden med kollektivtrafik.

För att besvara syftet formulerades mål. Det första målet var att erhålla information kring hur regioner i Sverige arbetar med fritidsresor. Utifrån det formulerades ett andra mål om att undersöka resenärers resevanor, både ur ett storstads- och glesbygdsperspektiv. Utöver detta fästställdes ett tredje mål om att erhålla information kring resetillgängligheten till fritidsaktiviteter.

För att besvara målen formulerades tre frågeställningar:

1. Hur arbetar Västra Götalandsregionen och trafikhuvudmän i Sverige med fritidsresande?
2. Hur reser invånare i Västra Götalandsregionen till simhallar?
3. Hur lätt är det att ta sig till en simhall i Göteborg respektive Bollebygd med kollektivtrafik?

## 1.2 Metod & genomförande

Fyra metoder användes för att besvara syftet. Metoderna var litteraturstudie, kvalitativ undersökning, kvantitativundersökning samt kartläggning. Litteraturstudien genomfördes för att erhålla information och kunskap kopplat till arbetes syfte. I litteraturstudien undersöktes vad som utgör en fritidsresa och hur en sådan definieras, genom att granska begreppets många definitioner. En studie på tidigare forskning inom området fritidsresor med kollektivtrafik utfördes också. Ytterligare ett syfte med litteraturstudien var att erhålla kunskap om hur alternativa och mer hållbara lösningar kan utformas och hur dessa senare kan implementeras hos resenärer för att erhålla den främsta förändringen. Litteraturen som rapporten baseras på inhämtades främst genom internetsökningar i databaser som Chalmers bibliotek tillhandahåller. Sökord som använts var bland annat fritidsresor, mobilitet, hållbarhet och kollektivtrafik.

En kvalitativ undersökning utfördes i form av intervjustudie med trafikhuvudmän i Sverige, med syfte att genomföra en omvärldsbevakning kring arbetet med fritidsresor från andra regioner i Sverige. Intervjuerna genomfördes med en region, sex trafikhuvudmän samt ett forsknings- och samverkansprogram. Informationen från intervjuerna ligger till grund för arbetets omvärldsbevakning. Frågorna till regionen listas i appendix A och frågorna till trafikhuvudmännen listas i appendix B. Slutligen återfinns frågorna till forsknings- och samverkansprogrammet i appendix C.

En kvantitativ undersökning utfördes i form av en enkätundersökning. Detta med anledning att besvara det andra målet om att undersöka resenärers resvanor. Enkätundersökningen genomfördes i form av en digital enkät som skickats ut på Facebook. Enkäten skickades ut till 44 olika tätorters facebookgrupper i VGR och inlägget godkändes för publicering i 16 av dessa. De facebookgrupper som tillfrågades var de med flest medlemmar. I appendix D och i appendix E listas de facebookgrupper som enkäten skickades ut till. Enkätundersökningen bestod av följande frågor:

- Var bor du?
- Hur gammal är du?
- Hur reser du till en simhall?

För att besvara det tredje målet angående att erhålla information kring resetillgängligheten till simhallar, utfördes en kartläggning av möjligheterna att resa kollektivt till simhallar i Göteborg och Bollebygd. Kartläggningen utfördes med hjälp av programjukvarorna Remix, Västtrafik To Go och Google Maps. Remix användes

för att inhämta relevant data från respektive område. Detta innefattar bland annat befolkningstäthet, bilinnehav och linjefrekvenser. Syftet med användningen av Västtrafik To Go var att studera olika resor från en specifik hållplats till en simhall. Det som studerats i Västtrafik To Go är turtäthet, frekvens och restid. Google Maps användes för att kartlägga restiden med bil för att ta sig till en simhall från de utvalda områdena.

### 1.3 Avgränsningar

Det första målet om att utföra en omvärldsbevakning avgränsades till att intervjua en region, sex trafik huvudmän samt ett forsknings- och samverkansprogram. Ytterligare en avgränsning som gjorts var att enbart intervjua en region och trafik huvudmän från Sverige. Regionen som valdes att intervjuas var VGR, anledningen till det var att en av handledarna för uppsatsen arbetade på Västtrafik under våren 2023. Regionen erbjöd även goda förutsättningar för att utföra en fallstudie ur både ett storstads- och glesbygds perspektiv.

Fallstudien, som består av en enkätundersökning och en kartläggningen, avgränsades till att enbart undersöka fritidsresor till och från simhallar. Detta med anledning av fritidsresors bredd. Simhallarnas roll i samhället är viktig eftersom simning tillhör folkhälsan samt är ett kunskapskrav i svenska grundskolan, grundsärskolan, specialskolan och sameskolan i ämnet idrott och hälsa (Skolverket, u.å).

Enkätundersökningen som besvarar det andra målet om att undersöka resenärers resevanor avgränsades till att tillfråga invånare i 16 tätorter i VGR. Detta med anledning av att enkäten enbart godkändes för publicering i dessa städers facebookgrupper. Vidare avgränsades undersökningen till att bara ställa tre korta frågor, med syfte att erhålla en hög svarsfrekvens.

Kartläggningen som besvarar det tredje målet om att undersöka resetillgängligheten till fritidsaktiviteter avgränsades till att undersöka kollektivtrafikmöjligheterna för invånarna i bostadsområdet Majorna i Göteborg ur ett storstadsperspektiv och Bollebygd ur ett glesbygdsperspektiv. Bostadsområdet Majorna valdes utifrån en utförd undersökning, där undersökningen visade på att området är beläget relativt långt bort från en simhall i jämförelse med andra delar av centrala Göteborg. Anledningen till att Bollebygd analyserades vidare ur ett glesbygdsperspektiv var att enkätundersökningens svar visat på att hela 89 procent av resorna till simhall utförts med bil samt att många i kommunen var missnöjda med kollektivtrafiken. Relevanta parametrar vid undersökningen av kollektivtrafikmöjligheterna i respektive område var:

- Restid
- Turtäthet
- Antal byten

Vidare gjordes avgränsningar om att utgå från Västtrafiks uppsatta riktlinjer kopplat till tillgänglighet, som innebär att turtätheten ska vara omkring åtta minuter och att det maximalt får inträffa ett byte. Även riktlinjen om att avståndet från utgångspunkt eller destination till hållplats inte bör överstiga 400 meter i fågelväg

användes som avgränsning (Trafikverket & SKL, 2012). Ytterligare avgränsningar som gjorts i kartläggningen av kollektivtrafikmöjligheterna till simhallar i Göteborg var att endast analysera resor mellan 18.00 till 21.00 på vardagar samt helgresor. Dessa resor avgränsades ytterligare till de resor med högst ett byte per resa, samt resan med den snabbast möjliga rutten. I undersökningen i Bollebygd fanns inte lika stora resemöjligheter och därför analyserades samtliga resor.

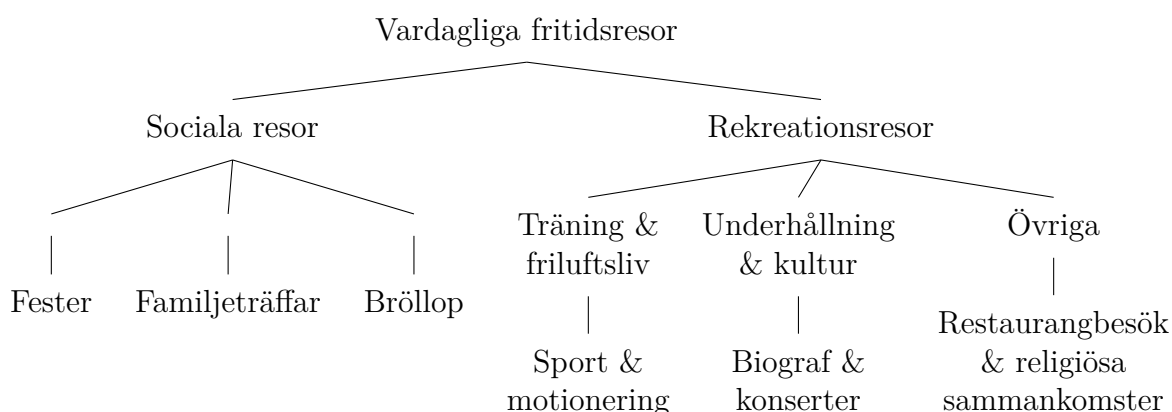
# 2

## Litteraturstudie

Litteraturstudien genomfördes i syfte att inhämta information kring vad som utgör en fritidsresa samt hur dessa resor kan kategoriseras. Vidare var syftet att erhålla information från tidigare forskning om fritidsresor för att kunna identifiera möjliga lösningar och problem. Slutligen eftersöktes litteratur om hållbara resealternativ och hur dessa bäst kan implementeras hos resenärer. Den samlade information från litteraturstudien bidrar till att arbetets syfte uppnås.

### 2.1 Fritidsresor

En fritidsresa har ingen entydig definition utan kan syfta på en mängd olika typer av resor. Vidare kan uttrycket fritidsresor delas in i två kategorier, antingen mer omfattande och längre fritidsresor som kräver övernattningar, eller vardagliga fritidsresor (Nawijn & Peeters, 2013). I publikationen “Characteristics of Everyday Leisure Trips by Car in Sweden - Implications for sustainability measures” nämns att en gemensam nämnare för alla fritidsresor är att resan är kopplad till en aktivitet vars syfte och drivkraft är skapandet av nöje och tillfredsställelse hos individen (Strömblad m. fl., 2022). Vad människor väljer att göra för att tillfredsställa dessa behov är individuellt vilket skapar en stor variation av olika fritidsresor. En annan gemensam nämnare för fritidsresor är att resan kan ses som mindre repetitiv än den vardagliga skol- och arbetspendlingen.



**Figur 2.1:** Indelning av vardagliga fritidsresor

På grund av begreppets mångfald har Strömberg (2022) i samma publikation gjort en indelning av fritidsresandet baserat på dess frekvens och karaktär, se figur 2.1. Indelningen bygger på en kategorisering av vardagliga fritidsresor gentemot övriga ressyften. De vardagliga fritidsresorna delas in i sociala- och rekreationsresor. De

sociala resorna innebär resor till sociala sammanhang som bringar nöje för individen. Detta kan exempelvis innefatta fester, familjeträffar och bröllop. Rekreativresor syftar till resor som görs till aktiviteter som kan medföra återhämtning, nöje samt tillfredsställelse hos individen.

## 2.2 Hållbara resor

Begreppet hållbart resande har inte någon tydlig definition, men kan delas in i två underkategorier (SKL & Trafikverket, 2021)<sup>1</sup>. Med hållbara resor menar man i första hand de resor som utförts med hållbara färdmedel. Detta kan exempelvis vara resor med cykel, gång och kollektivtrafik eller att man avstår från att utföra resan över huvudtaget. Hållbart resande kan även implementeras genom en effektivare bilanvändning, exempelvis via samåkning, bilpooler men också resor som utförs med bränslesnåla fordon eller fordon som drivs på fossilfria bränslen. Fritidsresor utgör en stor andel av bilresorna i Sverige och det är därför av vikt att dessa resor görs med hållbara transportmedel. Delade mobilitetstjänster kan bidra med lösningar till utmaningen när städer formas och publika ytor omfördelas. Ytorna kan istället utformas för mer plats för varje enskild individ än för bilar. Klimatsmart transporteffektivitet handlar inte bara om nya bränslen utan även hur vi väljer att resa i vardagen. För att kollektivtrafiken ska fungera fullt ut behövs det privata aktörer som erbjuder delade mobilitetstjänster, inte minst på landsbygden. Taxi, biluthyrare, elsparkcykelföretag och andra aktörer bidrar till hela resan.

### 2.2.1 Minskning av bilanvändning

I en studie undersöktes det vilka åtgärder som hushåll i Göteborg anser vara genomförbara i syfte att minska bilkörningen (Gärling m.fl., 2000). Studien bestod av en enkätundersökning samt en uppföljande intervjustudie, där en inriktning var att undersöka alternativa åtgärder vid fritidsresor. De åtgärder som presenterades var att minska den latenta reseefterfrågan genom att välja en närmare destination, välja alternativa färdmedel samt åtgärder för att öka effektiviteten i bilanvändningen, genom kedjeresor eller bilpooler.

Studiens två undersökningar visade att de studerade hushållens benägenhet att förändra sina resebeteenden var lågt. Hushållen uppgav att de enbart var villiga att ändra tio procent av sina resor men av de presenterade åtgärderna föredrog hushållen att byta till kollektivtrafik, cykel eller gång. Resultatet påvisade även att de var mer villiga att minska antalet bilresor än att göra bilanvändningen mer effektiv. Vidare uppger Gärling m.fl. (2000), att valet av åtgärder för att minska bilanvändningen påverkas av flera faktorer som begränsningar i frihet, upplevda kostnader och personliga preferenser. De menar även på att ytterligare forskning krävs för att skilja dessa faktorer i olika segment av befolkningens bilförare.

Tidigare har samhället fokuserat på att tillämpa bilburen mobilitet men nu har fokuset skiftats till att istället fokusera på hållbara mobilitetserbjudanden (Schnurr

---

<sup>1</sup>Nu kallas Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) för Sveriges Kommuner och Regioner (SKR).

m. fl., 2021). Detta görs exempelvis genom att tillämpa fler tjänster för kombinerad mobilitet och att inte bygga fler parkeringsplatser. Fastighetsaktörer prioriterar också behov som underlättar vardagen, vilket i sin tur medför ett minskat bilbehov för invånarna i området. Genom detta anses det innebära en minskad tröskel för en omställning till ett liv utan bil. En betydande faktor vid val av transportmedel är tillgången på parkeringsplatser (Boverket, 2022). Det är fastighetsägaren som ansvarar för att behovet av parkeringar, som kommunen bedömt ska erbjudas, tillgodoses. Med detta som bakgrund anses en hållbar stadsutveckling kunna främjas med hjälp av parkeringar som ett styrmedel.

## 2.2.2 Mobility management

Ett EU-projekt vid namn "MAX - MAXimize Mobility Management" utfördes mellan år 2006-2009 och var inom EU:s sjätte ramverksprogram. Projektets syfte var att främja konceptet Mobility management som syftar till att främja hållbar transport genom att påverka bilanvändningen (Baasch m. fl., u.å). För att minska bilanvändning menar konceptet på att resenärers attityder och beteenden måste förändras och det är då mobility management kan implementeras. Det kan exempelvis ske genom att få fler personer att välja transportmedel som cykel, gång eller kollektivtrafik samt att utveckla samåkning med bil i högre utsträckning. Åtgärder inom konceptet klassas som mjuka åtgärder, medan förändringar i den fysiska miljön klassas som hårda åtgärder. Dessa mjuka åtgärder effektiviserar oftast de hårda åtgärderna inom stadstrafiken. Vid implementering av mjuka åtgärder inom mobility management anses dessa kostnader inte kräva stora finansiella investeringar och klassas som en bra kostands/nyttokvot (BCR - Benefit Cost Ratio). Då en kombination av mjuka och hårda åtgärder inom hållbart resande tillämpats, har en minskning av biltrafiken skett med 10 till 30 procent och i några fall över 40 procent. Nedan presenteras sex olika strategier som är viktiga vid kommunikativt arbete inom mobility management mot resenärerna (Energimyndigheten, 2020).

### Strategi 1: Uppmana till beteendeförändring

Strategin innebär att en ökad medvetenhet kring problemet bör implementeras hos människor. Detta ska inte göras genom att väcka negativa känslor bland individer utan genom att aktivt arbeta med ämnet. För att hållbara transportval ska främjas bör ett personligt ansvar kopplat till de globala och nationella målen framföras. Om individer ska vara villiga att göra en förändring bör små åtaganden implementeras först innan drastiska sådana utförs.

### Strategi 2: Sociala normer

Människors inställning till transportmedel påverkas av sociala normer. Idag anses bilen vara normen och är ett transportmedel som är kopplat till hög status. För att uppmuntra andra transportmedel behöver de sociala normerna ändras.

### Strategi 3: Välj avsändare

För att kommunikationen ska vara effektivt är det viktigt att använda sig av en avsändare som målgruppen kan identifiera sig med, detta medför ett ökat förtroende för avsändaren. Något annat som är viktigt är att den specifika avsändaren bör uppfattas som trovärdig men också genuin i målgruppens ögon. Exempelvis kan

detta göras genom att använda sig av förebilder eller kändisar.

### Strategi 4: Budskap

För budskapen som framförs ska få resultat är det viktigt att använda sig av bra argumentation. Detta kan göras genom olika sätt att argumentera, exempelvis genom att göra ämnet lätt att förstå.

### Strategi 5: Vid kommunikation med företag

Företag kan främja hållbart resande genom att nå ut samt att delge nytta kring ämnet. Även att implementera ett tankesätt kring levasätt som: "en sak i taget" eller "steg för steg".

### Strategi 6: Målgruppsanpassning

Att kommunicera information om hållbart resande på rätt sätt är mycket viktigt. Det innebär att man måste anpassa budskapet till den specifika gruppen människor man riktar sig till. Det är viktigt att förstå vilka behov och attityder som målgruppen innehar, samt hur sociala normer, värderingar och kunskap om miljön påverkar deras beteende. Dessutom är det viktigt att ta hänsyn till strukturella faktorer som ålder, kön, inkomst och hur hushållet är utformat för att kommunicera på ett sätt som är lämpligt för varje individ eller grupp.

## 2.2.3 Avgiftsfri kollektivtrafik

Ramboll har sammanställt en rapport angående konceptet om avgiftsfri kollektivtrafik och dess medförande effekter i form av antal resenärer, miljöpåverkan och ekonomi (Ramboll, 2015). Rapporten bygger på en kartläggning av nio städer som har implementerat avgiftsfri kollektivtrafik, där bland annat de svenska städerna Avesta, Kristinehamn och Kiruna var med i undersökningen. Studien drar inga drastiska slutsatser utan förmedlar en översiktlig bild av konceptets möjliga effekter kopplat till de nio städerna. Detta på grund av att hantering av data samt beräkningsmetoder skiljer sig stort mellan städer och länder. Tiderna för implementeringen av konceptet varierar mellan år 1997-2014. Initiativet för avgiftsfri kollektivtrafik har i de flesta av de berörda fallen i Sverige kommit från kommunpolitiker med avsikten att försöka öka andelen kollektiva resor samtidigt som man minskar bilresandet och behovet av parkeringsplatser.

Resultatet av studien visade att samtliga städer ökade antalet resor markant med kollektivtrafik. Störst ökning skedde i områden där resor med kollektivtrafiken sedan tidigare gjorts till fullpris, utan något system för rabatterade biljetter. Det poängteras även att införandet av avgiftsfri kollektivtrafik inte bara medfört att fler bilister och tidigare bussresenärer väljer kollektivtrafiken, utan även fler fotgängare och cyklister som redan reser hållbart. Med hjälp av införandet av avgiftsfri kollektivtrafik övergick befolkningen i flera städer till att resa mer kollektivt, vilket resulterade i minskat antal bilresor och minskade koldioxidutsläpp. Med avgiftsfri kollektivtrafik reducerade exempelvis Avesta kommun sina koldioxidutsläpp med 40 000 kg/år mellan år 2011-2012.

Införandet av avgiftsfri kollektivtrafik ledde till ökade intäktsförluster och större omkostnader för de undersökta städernas kommuner. På grund av ett svårare ekonomiskt läge ledde detta till att exempelvis Kristinehamn år 2002 valde

att återinföra en avgift för sina resor, dock med viss rabatterning. Effekten av återinförandet blev ett bakåttag för resorna med kollektivtrafiken, då antalet resor minskade med 40 procent mellan år 2002-2003. Trots detta såg man en total ökning med 15 procent gentemot tiden innan införandet av den avgiftsfria kollektivtrafiken.

Under samma tidsperiod som Tallinn införde den avgiftsfria kollektivtrafiken gjordes även stora satsningar på att utveckla den befintliga kollektivtrafiken och dess framkomlighet i form av ökat antal bussfiler och bättre turtäthet. Mätningen sträckte sig endast genom de tre första månaderna efter införandet och då ökade antalet resenärer med kollektivtrafiken med 3,5 procent. Genom noggrannare mätning visade det sig att endast 1,2 procent av dessa var direkt kopplade till att resorna blev avgiftsfria. Slutsatsen kopplades till att förbättringarna som gjordes gällande kollektivtrafikens utbud, punktlighet och turtäthet var mer betydande i förändringen att få fler att åka kollektivt. Tilläggningsvis var priset för att resa kollektivt i Tallinn lågt redan innan införandet. Argument om att avgiftsfri kollektivtrafik som ensam lösning i praktiken inte är tillräckligt genomslående understryks av slutsatser i en rapport från K2 år 2020. I rapporten "Avgiftsfri kollektivtrafik för alla" belyses att åtgärden gällande gratis kollektivtrafik, som gjordes i de fem studerade internationella städerna, sällan kommer ensam utan har varit i samband med större infrastruktursatsningar (Alm & Hultén, 2020). Rapporten poängterar även betydelsen kring förutsättningarna för implementerandet i praktiken, då bland annat storlek på stad samt tidigare biljettpriiser spelar en stor roll för resenärers inställning till det nya systemet. Tilläggningsvis understryks även risken för att en avgiftsfri kollektivtrafik lockar över ett stort antal resenärer som redan använder hållbara transportmedel i form av gång och cykel.

I dagsläget har tre av de ursprungliga nio studerade städerna i Rambolls rapport avskaffat den avgiftsfria kollektivtrafiken, vilket till största delen beror på ekonomiska svårigheter i de berörda städerna (Ramboll, 2015). Detta beror främst på utebliven inkomst från resenärer tillsammans med ökade omkostnader för driften av kollektivtrafiken.

### 2.2.4 Bilpool

Implementering av bilpooler är en lösning för att öka det hållbara resandet, exempelvis ersätter en bilpoolsbil ungefär fem privata bilar (Trafikverket, 2013). I en undersökning och intervju med olika företag som jobbar med bilpooler, utförd av Koucky Partners på uppdrag av Trafikverket, har man fastställt styrkor och svagheter med de undersökta bilpoolerna.

Resultatet av undersökningen visar att bilar från bilpooler har en mycket hög miljöprestanda, då 52 procent av bilpoolerna endast använder sig av bilar som uppfyller kraven för miljöbil. Detta innebär ett utsläpp av koldioxid på max 120 gram CO<sub>2</sub> per kilometer. En jämförelse med andelen miljöbilar i den totala bilflottan i Sverige 2011 som var på 38 procent, visar att bilpoolerna har en bättre miljöprestanda (Trafikverket, 2013). För ett mer energieffektivt transportsystem är bilpooler ett bra verktyg för att säkerställa att en större andel miljöbilar används.

Bilpooler är däremot inte ett självklart alternativ för fritidsresenären av olika anledningar. Vid uppstart av bilpoolsföretag krävs mycket ideellt arbete, vilket gör att utvecklingsmöjligheten är svår då det initialt är en finansiell utmaning att starta upp en bilpool. Bristen på samordning av bilpoolsaktörerna är ytterligare ett problem, då detta hade kunnat leda till samarbete, gemensamma kampanjer och ändrade skatteregler. Faktorer som skulle göra bilpoolerna mer attraktiva är exempelvis tillgång till central parkering, samarbete med kollektivtrafik och möjligheter till nationell samordning (Trafikverket, 2013).

### 2.2.5 Anropsstyrd trafik

Anropsstyrd trafik fungerar som en integrerad lösning mellan traditionell linjetrafik och taxiresande (Gorev m. fl., 2020). Anropsstyrd trafik medför en ny dimension av flexibilitet för resenären inom kollektivtrafik. Utformningen av anropsstyrd trafik kan se annorlunda ut beroende på plats, där systemet både kan implementeras i anknäring till förutbestämda rutter eller vara fristående. Målet med åtgärden är att göra kollektivtrafiken mer gynnsam för såväl trafikhuvudmän som för resenärer, främst i glesbefolkade områden (Nobina, u.å). Åtgärden styrs av invånarnas individuella resbehov, vilket betyder att resenärer själva bokar en önskad restid och rutt som sedan paras ihop med ett kollektivt färdmedel. Syftet med åtgärden är att minimera tomgång i kollektivtrafiken samtidigt som trafikhuvudmännen på ett bättre sätt möter invånarnas resbehov så att resor med bil kan undvikas. Traditionell linjetrafik måste anpassas till förutbestämda avgångstider vilket försvårar planeringen av kollektivtrafiken i glesbefolkade områden. Idag erbjuder Sveriges regioner olika former av anropsstyrd trafik, däribland färdtjänst, sjukresa och flextrafik (Svensk Kollektivtrafik, 2022).

Tidigare forskning kring anropsstyrd trafik visar att den bör tillämpas tillsammans med befintliga linjerutter, där det senare kan uppstå möjliga ruttavvikelser (Gorev m. fl., 2020). Den möjliga geografiska spridningen kan innebära en för stor kostnad för kommunen i form av milkostnad och förarkostnad, på grund av ineffektiva rutter.

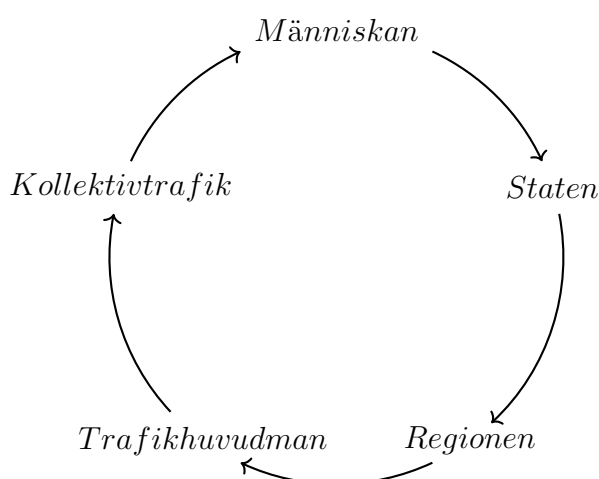
# 3

## Omvärldsbevakning

Intervjuer med en region, sex trafik huvudmän samt ett forskning- och samverkansprogram har utförts med anledningen att besvara målet om att erhålla information om hur regioner och trafik huvudmän i Sverige arbetar med fritidsresor. Regionen har besvarat frågor enligt appendix A, trafik huvudmännen enligt appendix B och forskning- och samverkansprogrammet enligt appendix C.

### 3.1 Ansvarsföljden för kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i en region hanteras av en trafik huvudman (Nationalencyklopedin, u.å-b). En trafik huvudman är en juridisk person i form av antingen ett aktiebolag eller en kommunförening, som har det övergripande ansvaret att säkerställa en god lokal och regional linjetrafik inom regionen (Nationalencyklopedin, u.å-a).



**Figur 3.1:** Ansvarsföljden för kollektivtrafik i Sverige.

Genom folkval väljs politiker in i regionfullmäktige respektive riksdag (Sveriges regering, 2003). Staten, där riksdag, regering och myndigheter ingår, besitter det övergripande ansvaret för att tillgodose landets transportbehov. Ansvaret åläggs sedan på regionerna. I varje region finns en trafik huvudman som arbetar på uppdrag av regionen med att inhandla, upprätthålla samt driva regionens skattesubventionerande kollektivtrafik, se figur 3.1.

### 3.2 Västtrafik & Västra Götalandsregionen

I Västra Götaland är det VGR som är kollektivtrafikmyndighet (Västra Götalandsregionen, 2023). Vidare är det VGR som äger bolaget Västtrafik som

är regionens trafik huvudman. Västtrafik samarbetar med olika aktörer inom kollektivtrafiken där externa transportföretag förser regionen med bussar och spårvagnar. Genom samarbete och samordning strävar Västtrafik efter att erbjuda resenärerna en enkel, tillförlitlig och miljövänlig kollektivtrafik i hela regionen.

Idag finns det brister i kollektivtrafiken i Göteborg (Västra Götalandsregionen, 2018). De som upplever mest problem är befolkning bosatt utanför Göteborgs omnejd eller de som behöver använda sig av tvärförbindelse. Knutpunkter som bland annat Brunnsparken är överbelastade och kan i dagsläget inte ta emot fler fordon. Med anledning till detta har Västtrafik presenterat en utvecklingsplan för kollektivtrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille i "Målbild Koll2035". Målet med detta är att utveckla de nuvarande kollektivtrafikmöjligheterna utan att implementera nya trafikslag. Några av områdena som "Målbild Koll2035" arbetar mot är snabba och tydliga tvärförbindelser, komplettera stornätet med ett snabbnät och utöka kapaciteten för framkomlighet för spårvagns- och stombussnätet.

Västtrafiks utbud av färdmedel består till stora delar av bussförbindelser där tåg binder ihop regionen och kompletteras av båtar, lokala bussar och i Göteborg även spårvagnar (S. Krafft, personlig kommunikation, 5 maj 2023). Kollektivtrafiken i Göteborg består av trafikkoncept som gör olika trafikarbete och erbjuder olika typer av resor. Expressbuss binder ihop stora bytespunkter med förorter och kranskommuner. Spårvagnar och stombussar har hög turtäthet och går från de största stadsdelarna genom centrum för att skapa en god tillgänglighet till de olika stadsdelarna. Områdestrafiken med lokala bussar gör de lokala områdena mer tillgängliga.

En intervju utfördes med två anställda på VGR enligt frågorna i appendix A, intervjun är transkriberad i appendix F. De intervjuade uppgav att huvudfokuset är drift och utveckling av kollektivtrafiken gällande skol- och arbetspendling. Däremot har det identifierats att tillväxten av resor de senaste fem till tio åren har skett inom sektorn fritidsresor och inte skol- och arbetspendling. Vidare uppgav respondenterna att det största hindret med utvecklingen av kollektivtrafik för fritidsresor är fritidsresornas oförutsägbarhet.

Tänkbara lösningar enligt de intervjuade är bland annat att använda sig av en annan typ av kollektivtrafik som är mer anpassad för de behov som finns för fritidsresenärerna. Istället för stora bussar, som trafikerar rutter med hög belastning under skol- och arbetspendlingen, skulle mindre bussar kunna vara mer flexibla i sin ruttplanering. Ytterligare ett alternativ som nämndes var implementeringen av andra typer av färdmedel som i kombination med mindre bussar skulle kunna åtgärda problemet. Ett alternativt färdmedel som nämns är anropsstyrd kollektivtrafik, i form av dynamisk kollektivtrafik. Detta ger resenärerna möjlighet att anpassa sina rutter utefter deras behov.

De intervjuade ansåg att ansvaret för att göra fritidsresor hållbara är delat mellan regionen, trafik huvudmannen och individen. Vidare nämner de att det måste finnas en tydlig målsättning från VGR för att Västtrafik ska ha de förutsättningar som behövs för att göra fritidsresorna hållbara. På frågan gällande hur VGR bör agera för att vidareutveckla fritidsresandet med kollektivtrafiken uppgav respondenterna att tydlighet är viktigt i deras roll som yttersta ansvarig för regionens kollektivtrafik.

Tydligheten är kopplad till att identifiera och belysa trender i rese mönster hos resenärer vilket kan leda till ändringar i trafikförsörjningsprogrammet för regionen.

### 3.3 Trafikhuvudmän

För att erhålla information om hur andra trafik huvudmän utanför VGR arbetar, utfördes intervjuer. Intervjufrågorna till trafik huvudmännen återfinns i appendix B. I samband med intervjuerna presenteras en kort beskrivning om varje region och trafik huvudman.

#### 3.3.1 Dalatrafik

Dalarna är en glesbefolkad region med 9,9 invånare per kvadratkilometer jämfört med det nationella snittet på 25,8 invånare per kvadratkilometer (SCB, 2023). Region Dalarna uppger att de har utmaningar med att öka resandet med kollektivtrafik och de har ett mycket högt bilinnehav i jämförelse med resterande regioner i Sverige. År 2016 var kollektivtrafikens marknadsandel endast 9 procent (Region Dalarna, 2017).

En intervju utfördes med två anställda på Dalatrafiken, intervjuprotokoll återfinns i appendix G. De intervjuade personerna uppgav att deras arbete främst fokuserade på resor till jobb och skola. De uppgav även att arbetet med fritidsresor har minskat på grund av ekonomi. I dagsläget har regionen inte förutsättningarna att investera i kollektivtrafiken och de har fått ekonomiska nedskärningar, enligt de intervjuade. De uppgav även att det har få resenärer som reser kollektivt i regionen och har därför svårt att satsa på fritidsresor. På grund av de ekonomiska nedskärningarna har regionen inte några lösningar att presentera beträffande fritidsresor uppger de intervjuade. Däremot uppgav respondenterna att de ser en efterfrågan av kollektivtrafik från turister i Sälen. Idag erbjuder privata aktörer kollektivtrafik i området men Dalatrafiken funderar på att införa någon form av linje där. Slutligen nämnde de tillfrågade att de vill ha riktning från politiken för att få riktlinjer hur kollektivtrafiken ska utvecklas i framtiden.

#### 3.3.2 Hallandstrafiken

Hallandstrafiken är trafik huvudman i Region Halland (Region Halland, 2019). I Halland är de fyra största orterna belägna längs kustlinjen. Regionen är flerkärnig där kollektivtrafiken längs Västkustbanan medför goda möjligheter till såväl pendling som fritidsresor. I en sammanställning gjord av Hallandstrafiken visar datan att marknadsandelen för kollektivtrafiken i regionen har varierat mellan 12,4 procent och 18,1 procent under åren 2010-2021 (Hallandstrafiken, 2019). Resultatet bygger antalet resor med kollektivtrafik i jämförelse med övriga resor med andra färdmedel i Halland. Datat visar att Hallandstrafikens konkurrenskraft i form av marknadsandelar i Halland ligger under det nationella snittet för kollektivtrafikens marknadsandel.

En intervju utfördes med två anställda vid Hallandstrafiken, intervjuprotokoll

återfinns i appendix H. Regionens huvudfokus är inte resor på fritiden, utan de prioriterar främst pendling till och från jobb och skola, enligt de intervjuade. Detta beror på att regionen och kommunerna vill fokusera på pendlingsresor, då de anser att dessa resor är mer samhällsnyttiga. En annan faktor är att de har ekonomiska begränsningar för ett större fokus på fritidsresande, då de måste väga olika lösningar och fokusområden mot varandra. Vidare beskriver de att städerna i regionen är utspridda, vilket leder till att de har svårt att få en bra frekvens på bussar till en rimlig kostnad. De intervjuade uppgav att vissa åtgärder har genomförts, bland annat har linjestrukturen i Falkenberg omstrukturerats. Detta resulterade i fler resenärer och ökad kundnöjdhet. Ytterligare en åtgärd som implementerats var att utöka linjer och dess turtäthet, exempelvis till populära turistmål på sommaren men också på andra linjer. Vidare uppgav de intervjuade att fritidsresor är med i deras tänk och att de i framtiden ska undersöka avståndet från närmsta hållplats till viktiga besöksmål, som naturområden och badhus, och se om dessa kan förbättras. De anser att det finns enorma möjligheter med fritidsresor och ser därför potential inför framtiden. Exempelvis uppgav de att samarbeten med andra bolag som Visit Halland, kan vara gynnsamt för att utveckla hållbara kollektivtrafikslösningar tillsammans med turistnäringen.

#### 3.3.3 Länstrafiken Västerbotten

Länstrafiken Västerbotten är ett företag som ägs av Region Västerbotten, vilket är regionens kollektivtrafikmyndighet (Länstrafiken Västerbotten, u.å). Resfrekvensen är störst i Västerbottens största städer, Umeå och Skellefteå, som är belägna längs kustlinjen i öst. Av regionens 16 miljoner resor år 2018 genomfördes 10 miljoner av dessa inom Umeås stadstrafik (Region Västerbotten, 2020). Umeås stadstrafik har därför en stor inverkan på hela regionens marknadsandelar för kollektivtrafiken i Västerbotten, vilket uppgavs år 2019 motsvara 17 procent.

En intervju utfördes med en anställd på Länstrafik Västerbotten, intervjuprotokoll återfinns i appendix I. Den intervjuade uppgav att en stor del av resorna med kollektivtrafik i regionen är skolresor. I Umeå och Skellefteå erbjuds det stadstrafik och tätortsnära kollektivtrafik som kan användas för fritidsresor. Vidare uppgav respondenten att små satsningar har utförts, då de bland annat har utökat skolkorten för ungdomar och barn i Skellefteå samt gjort satsningar på ringbilarna<sup>2</sup> i två små tätorter. Den intervjuade uppgav att regionens största fokusområde är skol- och arbetspendling samt att fritidsresor inte prioriteras. Forsatt uppgav den intervjuade att många kommuner använder sig av beställningsresor så man exempelvis kan åka och handla. Regionen har alltid ett fokus på att arbeta med att erbjuda resor till fjällen, detta genom att arbeta med anslutningar kopplat till kollektivtrafik. De får bidrag om det finns bra koppling med södra Sverige, då detta är en förutsättning för att erbjuda god trafik till fjällområdena. Vidare beskrev intervjupersonen att det största fokuset på fritidsresor är i de större kommunerna, anledningen till detta är främst ekonomi. För framtida fritidsresande uppgav den tillfrågade att han tror på

---

<sup>2</sup>Ringbilen är en bil som går ett visst antal turer på vardagarna och har syftet att öka samåkning. Turen som bilen kör passerar bland annat vårdcentral, skolor och andra liknande verksamheter (Storumanns kommun, 2021).

anropsstyrda bussar men att det är svårt på grund av den stora geografin samt att invånarna bor utspritt.

### 3.3.4 Skånetrafiken

I Region Skåne är det Skånetrafiken som är trafikhuvudman. I Verksamhetsplan 2020-2023 uppges det att Region Skåne skiljer sig från andra storstadsregioner, då regionen anses ha flera kärnor med flera större städer (Skånetrafiken, u.å.). Det uppges även att största andelen invånare är bosatta i den västra delen av Skåne, vilket medför att fler invånare är beroende av att kunna resa över ett större geografiskt område. År 2019 utgjorde kollektivtrafiken 32 procent av alla motorburna resor. Andelen bilister utgjorde 40 procent och andelen kollektivtrafikresenärer som reser med kollektivtrafik i första hand utgjorde 14 procent.

En intervju utfördes med en anställd på Skånetrafiken, intervjuprotokoll återfinns i appendix J. Regionens fokus är primärt på resor till skola och jobb, medan fritidsresor är sekundärt. Den intervjuade uppgav att regionen inte har någon speciell strategi kring fritidsresor men ett mål är att sportarenor ska ha hållplatser, dock ansåg den tillfrågade att det är ett viktigt område att arbeta med. Ett problem i regionen är att den är utspridd och det är svårt att uppnå ett system som kan erbjuda alla resenärer god tillgänglighet med kollektivtrafik. Vidare uppgav den intervjuade att fokuset i framtiden kommer vara att utveckla mer regelbundna resor, vilket kommer leda till att fokuset på fritidsresor blir mindre. En vision för framtiden är att erbjuda individuella resor som kan bokas via en app. Den tillfrågade menade dock att detta är en dyr lösning eftersom individuella fordon med förare blir kostsamma men lösningen kan bli mer ekonomisk genom självkörande fordon. Vidare i intervjun nämns en annan lösning om att hållplatser med bättre kopplingar till naturområden bör implementeras för att möjliggöra enklare fritidsresor.

### 3.3.5 VL

Trafikhuvudmannen i Region Västmanland är VL (VL, u.å.). I Region Västmanlands trafikförsörjningsprogram (2021) uppges det att den största kommunen i regionen är Västerås, vilket medför att stora delar av regionens resande är centrerat till den kommunen. Vidare uppges det att andra stora knutpunkter är Hallstahammar, Surahammar, Sala och Köping. Däremot är resorna i dessa städer i stor utsträckning kopplade till Västerås. År 2021 utgjorde kollektivtrafikens marknadsandel 9 procent av alla resor (Svensk Kollektivtrafik, 2021) och fram till år 2030 har Region Västmanland som mål att öka denna andel till 30 procent (Region Västmanland, 2021).

En mailintervju utfördes med en anställd vid VL, intervjuprotokoll återfinns i appendix K. I intervjun uppgav den intervjuade att regionens största fokus just nu ligger på vardagspendling, då skol- och arbetspendling utgör de flesta resorna. Intervjupersonen menade dock på att fritidsresande är ett begrepp som de har börjat att implementera, då de för närvarande har ett samarbete med turistnäringen i regionen. Vidare beskrev den intervjuade att de just nu arbetar med en lösning kring fritidsresande som går ut på att man reser till en hållplats för att sedan vandra

till en annan och menar på att projektet har en stor potential. För att hitta dessa lösningar har de analyserat hur andra regioner arbetat samt samarbetat med olika organisationer inom regionen. I frågan kopplat till hinder i arbetet med fritidsresor beskrev den intervjuade att vanan att använda bilen är det största hindret, då regionen har en stark bilkultur. Vidare uppgav intervjupersonen att VL önskar att fler testade på att resa kollektivt även till fritidsaktiviteter och inte bara till jobbet eller skolan.

#### **3.3.6 Värmlandstrafik**

I region Värmland är det Värmlandstrafik som är trafikhuvudman (Region Värmland, 2020). I Värmland bor majoriteten av befolkningen i Karlstads kommun med omnejd, samt längs regionens större kommunikationsstråk som exempelvis europavägar eller järnvägsbanor. Med anledning av detta anses kollektivtrafiken i dessa områden vara relativt god med täta avgångar i jämförelse med andra delar av Värmland. Under år 2014 utfördes den senaste regionala reseundersökningen för regionen, som visade att cirka 70 procent av resorna i Värmland genomfördes med transportmedlet bil. Kollektivtrafikresor stod för cirka 8 procent av regionens resor.

En intervju genomfördes med en anställd på Värmlandstrafik, intervjuprotokoll återfinns i appendix L. Den intervjuade uppgav att regionen tidigare fokuserat på resor kopplade till pendling till jobb och skola men pilottestade ett nytt trafikförsörjningsprogram i Säffle mellan november 2021 och november 2022. Detta trafikförsörjningsprogram hade mer fokus på fritidsresor och innebar en implementering av enbart dynamiska resor. Intervjupersonen beskrev att detta innebar att inga tidtabeller eller ruttor fanns, utan man kunde boka en resa från en hållplats till en annan och den snabbaste rutten kalkylerades åt en. Vidare uppgavs att om andra också önskade att resa vid samma tid så kalkylerades snabba ruttor som plockade upp flera resenärer som önskade att resa med kollektivtrafiken. Genom denna implementering med dynamisk trafik har fritidsresorna i Säffle ökat med 40% uppgav den intervjuade. Fortsatt i intervjun diskuterades pilotprojektet vidare och den intervjuade uppgav att det varit väldigt uppskattat och att väntetiderna ibland då ökat. Respondenten berättade också att många ungdomar använder sig av färdmedlet för mycket korta sträckor, vilket personen ansåg vara dåligt för folkhälsan. För att utöka färd sättet med dynamisk trafik berättar den intervjuade att det hade varit bra att använda andra fordon än bussar, exempelvis sjukresefordon och skolbussar när det inte används. Med hjälp av dessa fordon kan det bli fler och snabbare resor men också att inte förare och fordon står stilla utan används. Den intervjuade uppgav att de är mycket nöjda med detta projekt och vad pilotprojektet resulterade i. Lösningen med dynamisk trafik har nu implementerats permanent i Säffle och kommer försättas att implementeras i olika delar av region Värmland.

### 3.4 Forsknings- och samverkansprogram

För att fritidsresandet ska bli mer hållbart måste utvecklingen av hållbara transportlösningar alltid vara ett fokusområde. Forsknings- och samverkansprogrammet Mistra Sport & Outdoors jobbar för att genom kunskap kunna skapa lösningar för en ökad hållbarhet inom idrott och friluftsliv. De menar på att genom en samverkan mellan forskning, organisationer, myndigheter och företag kan hållbara transportlösningar uppnås.

En intervju har utförts med Mistra Sport & Outdoors, intervjuprotokoll återfinns i appendix C, i syfte att bidra till omvärldsbevakningen i mål två. Genom att utföra en intervju med ett forsknings- och samverkansprogram erhålls en annan bild av fritidsresor än vad regionen och trafikhuvudmännen bidragit med. Detta gör att en bredare syn erhålls, vilket är nyttigt för en mer nyanserad och transparent omvärldsbevakning. I intervjun framgick det att de hittills utfört tre studier kopplade till hållbara transportlösningar:

1. Hur människor tar sig till och från friluftsområden i Sverige
2. Tillgängligheten till olika idrottsplatser
3. Idrottsklubbers roll i hållbara transporter

Vid tillfället för intervjun hade inte ett färdigtställt resultat publicerats, utan detta förväntades göras efter sommaren år 2023. Respondenten underströk att resultatet från forskningen som kommer att publiceras inte är lösningar, utan dess syfte är att identifiera problem gällande varför individer inte reser mer hållbart. Samma respondent poängterade även att hållbara resor inte enbart är kopplade till kollektivtrafiken, utan även innefattar cykelresor och gång.



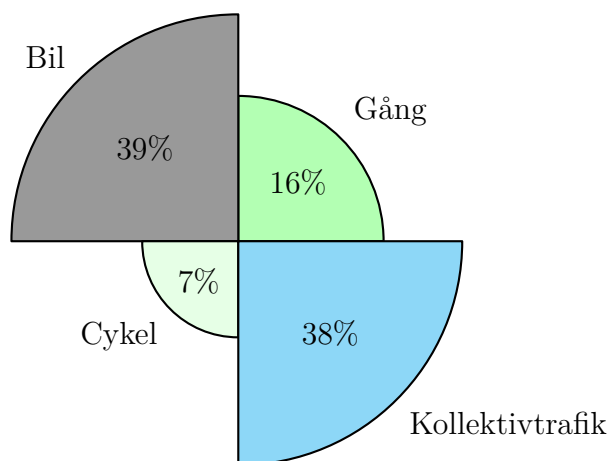
# 4

## Fallstudie Västra Götalandsregionen

Utifrån litteraturstudien och omvärldsbevakningen identifierades att fritidsresor omfattar en stor variation av resor samt att arbetet med dessa resor är bristfälligt. En typ av fritidsresa är resor till idrottsaktiviteter, vilket exempelvis kan vara simning. Idag görs årligen cirka 30 miljoner resor till simhallar i Sverige, vilket gör att dessa resor är relevanta att undersöka. För att utföra undersökningen valdes endast en region med anledning av arbetets tidsomfattning. Regionen som valdes var VGR, då den tillhandahåller både stora och små städer. Detta möjliggör en undersökning både ur ett storstadsperspektiv och glesbygdsperspektiv, vilket resulterar i en undersökning av olika synvinklar på resvanor och kollektivtrafik.

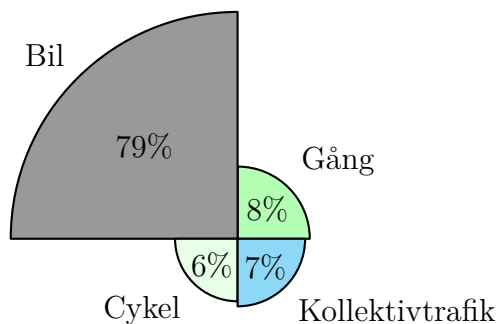
### 4.1 Enkätundersökning

För att erhålla kunskap om resenärers resvanor i VGR utfördes en enkätundersökning i syfte att uppnå mål två. Enkäten skickades ut till 15 facebookgrupper i Göteborg och 16 facebookgrupper i övriga VGR. I Göteborg erhöles 315 svar och i övriga VGR erhöles 417 svar. I denna undersökning benämns övriga VGR som glesbygd.



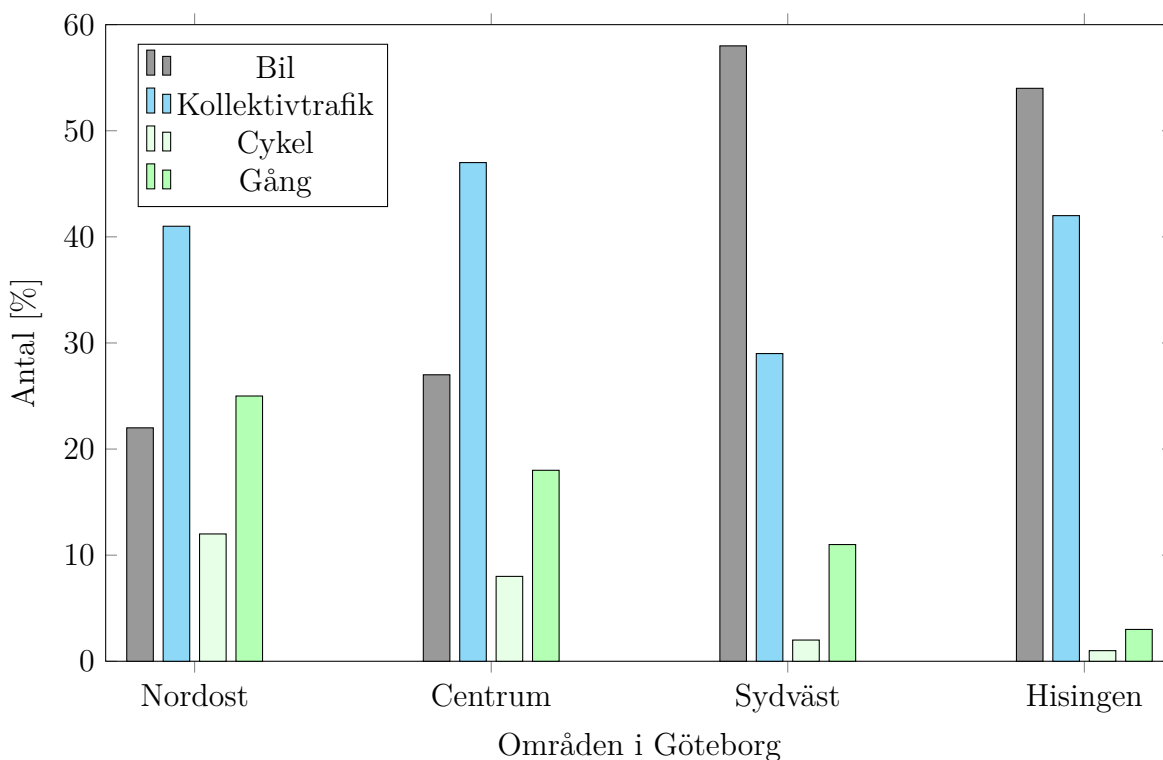
**Figur 4.1:** Färdmedelsfördelning vid besök till simhall i Göteborg.

I figur 4.1 redovisas vilket färdmedel som de tillfrågade personerna i Göteborg valde vid deras senaste besök till en simhall. De tillfrågade uppgav bil, kollektivtrafik, gång och cykel som deras primära alternativ vid besök till en simhall i Göteborg. Figuren visar att de dominerande färdmedlen var kollektivtrafik och bil, medan cykel var det färdmedlet som använts minst enligt de tillfrågade.



**Figur 4.2:** Färdmedelsfördelning vid besök till simhall på glesbygd

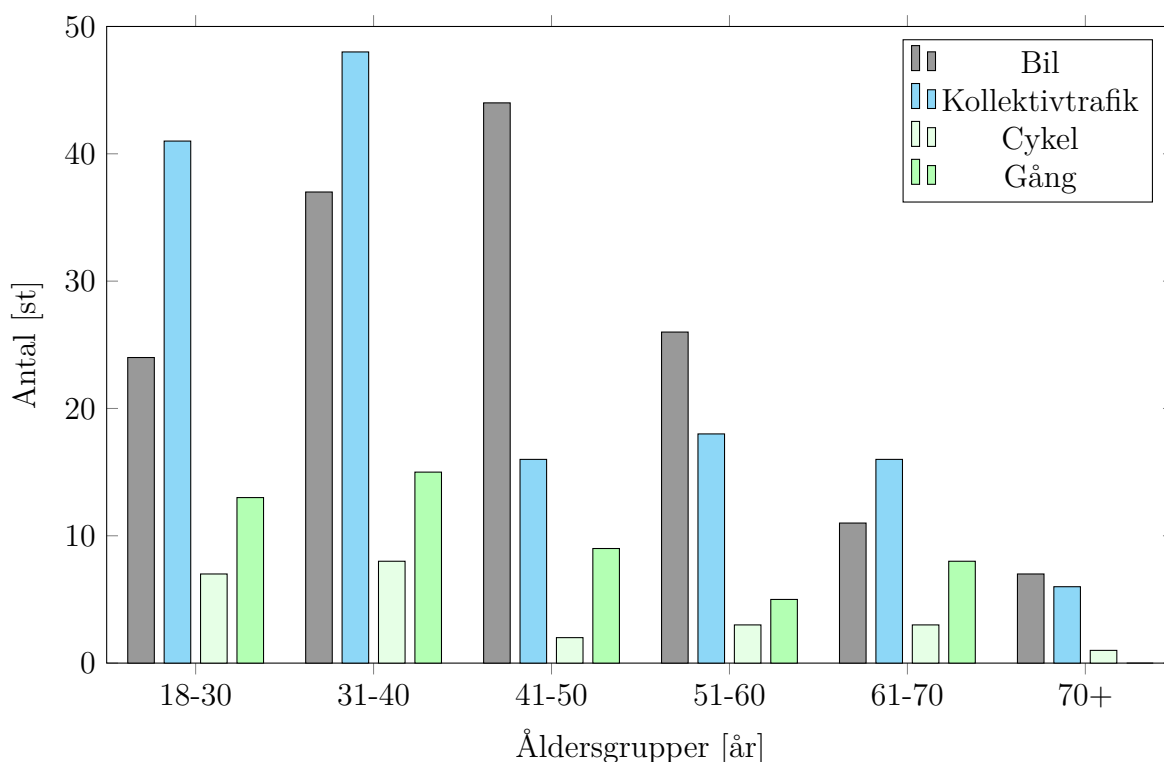
I figur 4.2 redovisas vilket färdmedel de tillfrågade personerna på glesbygden väljer när de ska besöka en simhall. Figuren visar att det dominerande färdmedlet uppgavs vara bil, medan resultaten för cykel, gång och kollektivtrafik var likvärdiga. Vidare identifierades att fördelningen av färdmedel på glesbygden skiljer sig markant från färdmedelsfördelning i Göteborg. Vidare delades Göteborg in i områden enligt Göteborgs stads (u.å) områdesfördelning, vilka är följande: Nordost, Centrum, Sydväst och Hisingen. Detta utfördes för att undersöka om färdmedelsfördelningen skiljer sig åt mellan de olika områdena vid resor till simhallar.



**Figur 4.3:** Färdmedelsfördelning vid besök till simhall i Göteborg uppdelat enligt områdesfördelningen.

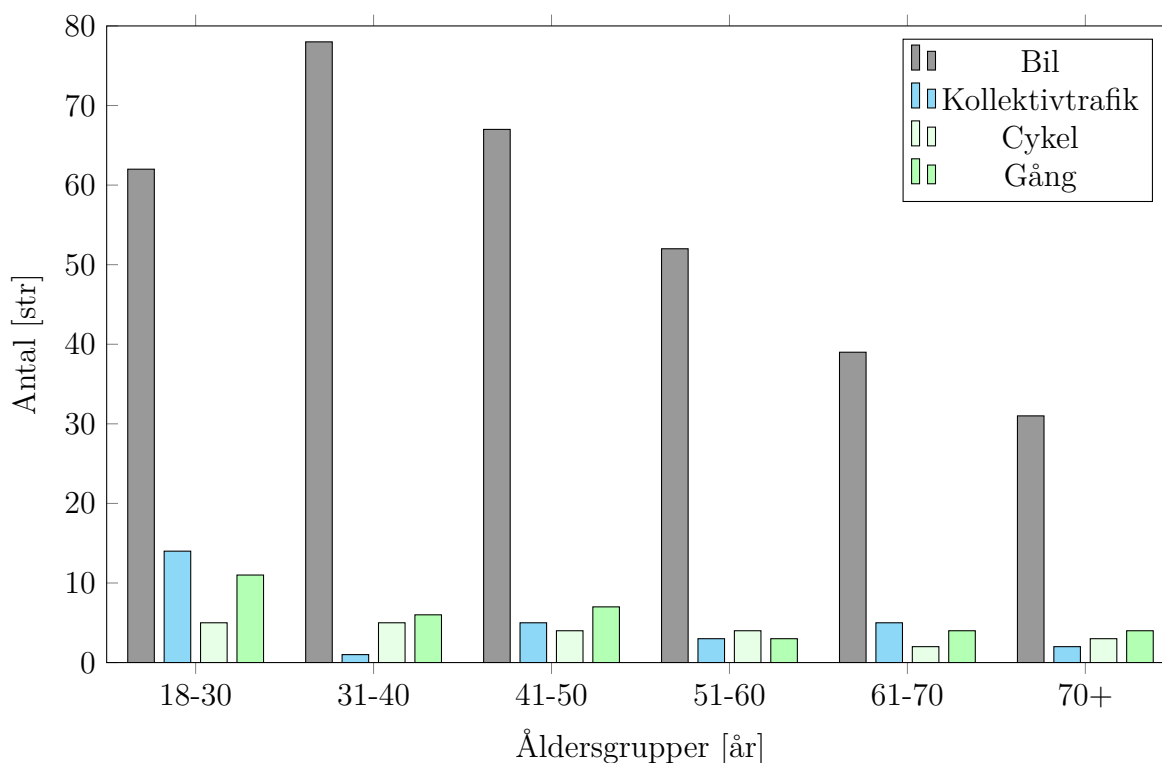
I figur 4.3 redovisas val av transportmedel uppdelat enligt områdesfördelningen. I områdena Nordost och Centrum var det främsta färdmedlet vid transport till

en simhall kollektivtrafik medan det minst använda var cykel, enligt de tillfrågade. Figuren påvisar att i områdena Sydväst och Hisingen var det bil som var det främsta färdmedlet till en simhall medan cykel var det minst använda. Gång varierar mellan områdena men det var flest som gick i området Nordost medan minst gick i området Hisingen. Vidare delades de tillfrågade i enkätundersökningen in i åldersgrupperna; 18-30, 31-40, 41-50, 51-60, 61-70 och 70+. Anledningen till det var att undersöka om färdmedelsval varierade mellan åldersgrupperna



**Figur 4.4:** Transportmedel vid besök till simhall uppdelat i åldersgrupper i Göteborg.

I figur 4.4 redovisas val av transportmedel i Göteborg vid besök till simhall uppdelat enligt åldersgrupperna. Resultatet visar en varierande spridning av transportmedel i alla åldersgrupper. Det dominerande färdmedlet i alla åldersgrupper var bil och kollektivtrafik. I åldersgrupperna 18-30 och 31-40 år var kollektivtrafik mest använt medan cykel var minst använt. Bland de tillfrågade i åldersgrupperna 41-50 och 51-60 år var bil det främsta färdmedlet och cykel var det minst använda. Kollektivtrafik var det mest använda färdmedlet i åldersgruppen 61-70 bland de tillfrågade medan cykel erhöll lägst andel svar. I åldersgruppen 70+ visar resultatet på att bil var mest använda färdmedlet och gång erhöll inga svar.



**Figur 4.5:** Transportmedel vid besök till simhall uppdelat i åldersgrupper på glesbygden.

I figur 4.5 redovisas val av färdmedel till simhallar på glesbygden, uppdelat enligt åldersgrupperna. Det primära färdmedelet vid resor till simhall var bil i alla åldersgrupper. Kollektivtrafik, cykel och gång erhöj likvärdiga resultat mellan åldersgrupperna. Här noteras att resultatet för val av färdmedel uppdelat enligt åldersgrupperna skiljer sig åt mellan Göteborg och glesbygden. Åldersgrupperna 41-50 och 51-60 år har gemensamt, i både Göteborg och på glesbygden, att det dominerande färdmedlet var bil. I åldersgruppen 31-40 år dominerar kollektivtrafik starkt i Göteborg medan bil erhöjls som det fortsatt främsta färdmedlet på glesbygden.

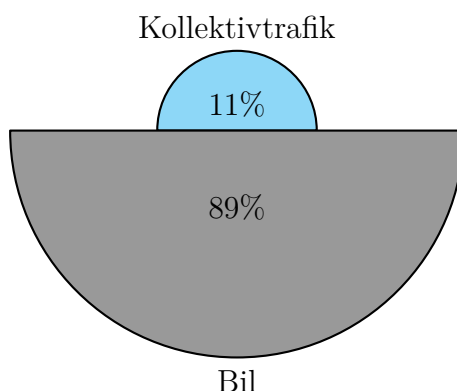
Utifrån omvärldsbevakningen noterades det att flertalet trafikhuvudmän upplever störst problem med kollektivtrafiken på glesbygden. De tillfrågade på glesbygden fick därav besvara ytterligare en fråga om vad som utgör den primära anledningen till val av färdmedel vid besökandet av simhall. Resultatet från de erhållna svaren påvisar att många uppgav att bilen var det enklaste sättet att transportera sig med till en simhall. Ett flertal personer uppgav även att turtätheten var bristfällig, vilket ledde till att resan skulle ta lång tid. Andra anledningar till val av bilen som färdmedel var att de angav att de hade för långt avstånd<sup>3</sup> till närmsta hållplats och att säkerheten var bristfällig. Anledningen till det var att hållplatserna var placerade nära vägar med hög hastighet samt avsaknaden av busskur. En annan faktor till valet av färdmedel var att det blev ekonomiskt sämre att välja kollektivtrafik.

<sup>3</sup>Långt avstånd definieras som ett avstånd över 400m enligt arbetets avgränsningar (Trafikverket & SKL, 2012)

Personerna som valde att färdas med kollektivtrafik uppgav att anledningen till det var avsaknaden av bil eller körkort. Vissa svar som erhöles uppgav att de valde att resa med kollektivtrafik för att gynna klimatet.

### 4.1.1 Bollebygds kommun

Enkätundersökningen påvisade att flertalet invånare från Bollebygds kommun var missnöjda med kollektivtrafiken i området. Det beslutades därför att redovisa enkätundersökningens svar om färdmedelsfördelning från den enskilda kommunen. I Bollebygds kommun erhöles 55 svar.



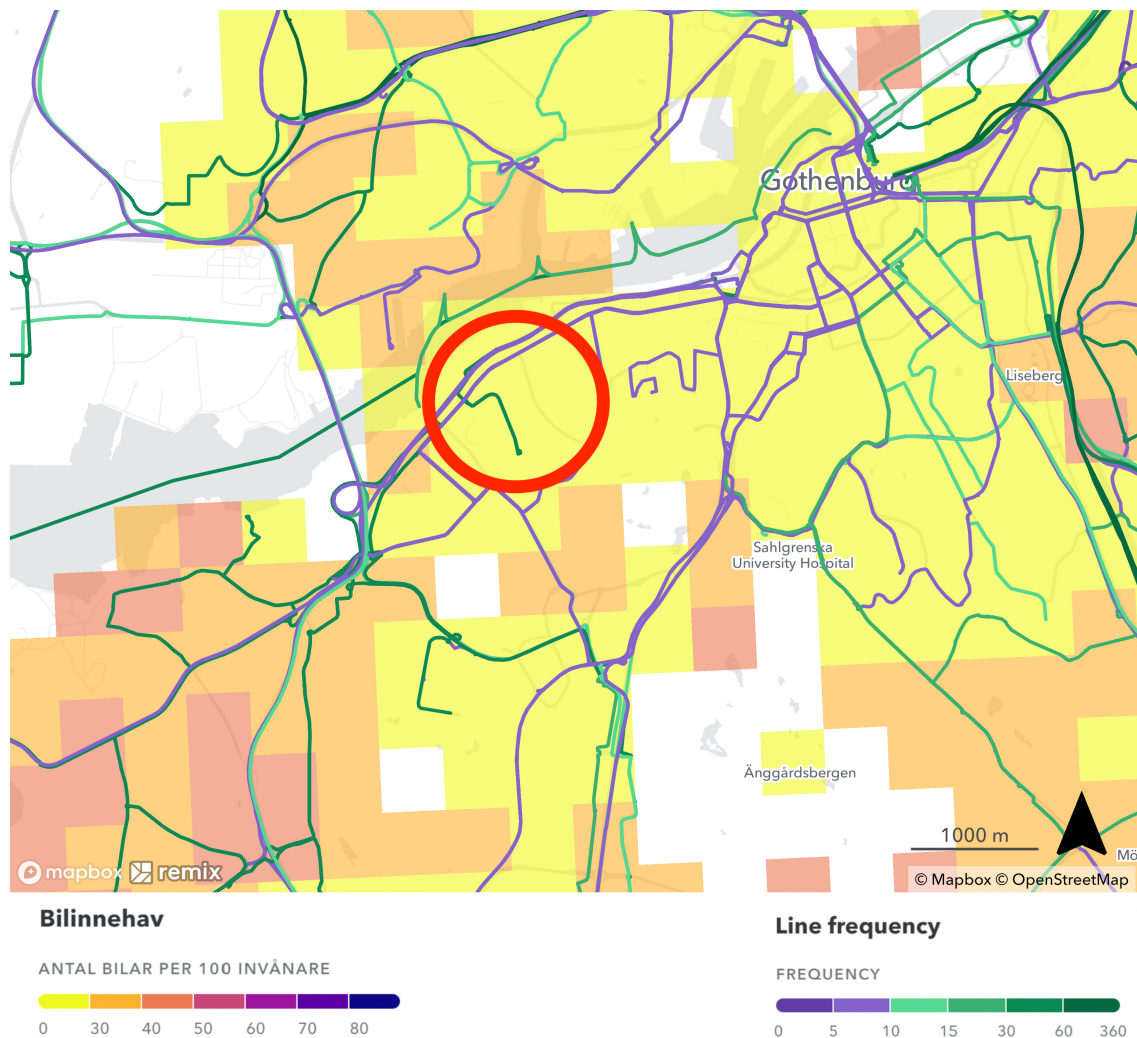
**Figur 4.6:** Transportmedel de tillfrågade använde vid deras senaste besök till en simhall i Bollebygd kommun.

Figur 4.6 påvisar att bilen var det dominerande färd sättet, samt att ingen använde sig av något annat färdmedel än bil eller kollektivtrafik. Dessa siffror visar på att den största andelen resor till simhallar utförts med bil. Därför är det av intresse att kartlägga hur kollektivtrafikmöjligheterna ser ut i Bollebygd för att eventuellt erhålla en förståelse kring färdmedelsfördelningen. För att även erhålla ett storstadspespektiv är det av intresse att kartlägga kollektivtrafikmöjligheterna för resor till simhallar i Göteborg. Med anledning av detta undersöktes bristfälliga områden i centrala Göteborg. Det noterades då att bostadsområdet Majorna är beläget relativt långt från en simhall i jämförelse med andra områden i centrala Göteborg.

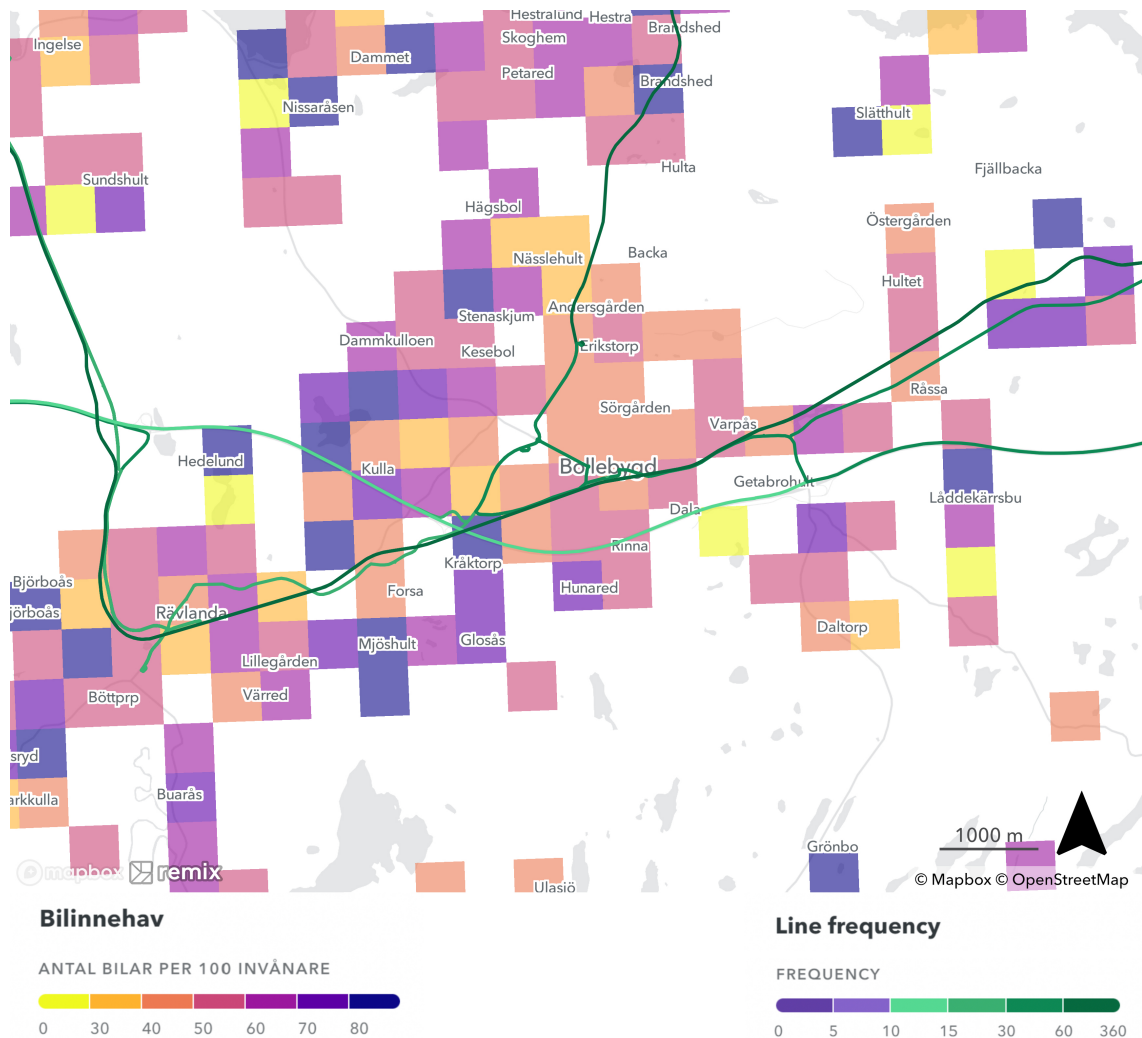
## 4.2 Kartläggning av kollektivtrafiken

I kartläggningen av kollektivtrafiken undersöktes tillgängligheten och förutsättningarna att resa med kollektivtrafik till specifika simhallar i syfte att uppnå mål tre. I kartläggningen undersöktes restid, turtäthet och antal byten både i bostadsområdet Majorna i Göteborg och tätorten Bollebygd.

Utifrån enkätundersökningen erhöles att majoriteten av de tillfrågade i Bollebygd reste med bil till simhallar. Detta gör det intressant att undersöka ifall bilinnehavet skiljer sig mellan de två områdena och om det kan vara en bidragande faktor till människors val av färdmedel. Det är även intressant att undersöka hur bilinnehavet förhåller sig till kollektivtrafikens linjefrekvens.



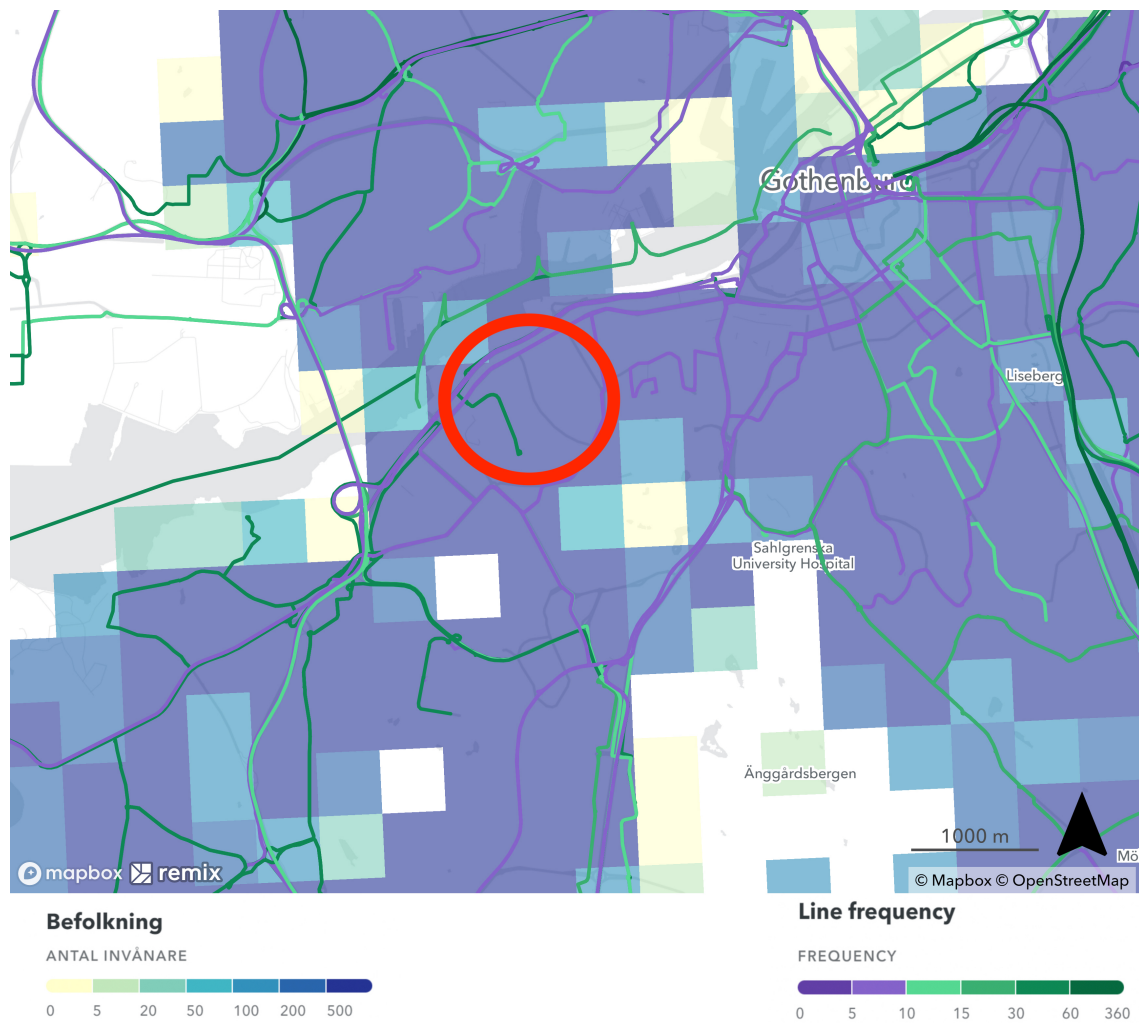
**Figur 4.7:** Linjetätheten i förhållande till bilnehavet i Göteborg. Majorna är markerat med röd ring. Från *Remix* [Avbild]. (u.å). Hämtad Maj 8, 2023.



**Figur 4.8:** Linjetätheten i förhållande till bilinnehavet i Bollebygd. Från *Remix* [Avbild]. (u.å). Hämtad Maj 8, 2023.

Vid kartläggningen där linjefrekvensen mättes mot bilinnehavet visas variationen av bilinnehavet och hur kollektivtrafikmöjligheterna ser ut i dessa områden. Utifrån figur 4.7 identifieras bostadsområdet Majorna i Göteborg som ett område med lågt bilinnehav och utifrån figur 4.8 identifieras Bollebygd som ett område med högt bilinnehav. I Majorna är bilinnehavet mellan 0 och 30 bilar per 100 invånare i jämförelse med Bollebygd där siffrorna är högre. Antal bilar per 100 invånare i Bollebygd är omkring 60 till 80 stycken. Utifrån figurerna kan ett samband fastställas mellan bilinnehav och turtäthet, där områden med lägre turtäthet är bilinnehavet oftast högre hos invånarna.

För att få ytterligare översikt i kartläggningen av Majorna och Bollebygd, kartlades även linjefrekvensen i förhållande till befolkningstätheten. Detta för att få en översiktlig bild över var flest människor är bosatta geografiskt samt hur kollektivtrafikmöjligheterna ser ut i dessa områden. Utifrån tidigare forskning anses detta vara en av de viktigaste faktorerna för resenärers attityd och inställning till kollektivtrafiken (Holmberg, 2013).



**Figur 4.9:** Linjetäthet i förhållande till befolkningstäthet. Majorna är markerat med röd ring. Från *Remix* [Avbild]. (u.å). Hämtad Maj 8, 2023.



**Figur 4.10:** Linjetäthet i förhållande till befolkningstäthet i Bollebygd. Från *Remix* [Avbild]. (u.å). Hämtad Maj 8, 2023.

Vid kartläggningen i figur 4.9 och figur 4.10 redogörs variationen av befolkningsmängden i förhållande till linjefrekvensen i kollektivtrafiken. Majorna, som är rödmarkerat i figur 4.9, identifieras som ett område med hög befolkningstäthet med omkring 200 till 500 invånare per ruta<sup>4</sup>. I Bollebygd är befolkningstätheten lägre och varierar mellan 0 till 200 invånare per ruta. I bostadsområdet Majorna är både befolkningsmängden och linjetätheten hög och i Bollebygd är både befolkningsmängden och turtätheten lägre än i Majorna.

**Tabell 4.1:** Yta, antal invånare och bilnehav i Majorna respektive Bollebygd.

Stad	Yta [ $km^2$ ]	Invånare [st]	Bilnehav [%]
Majorna	1,0	12400	23
Bollebygd	2,6	3540	45

I tabell 4.1 presenteras data angående yta, invånarantal samt bilnehav i Majorna

<sup>4</sup>En ruta i figurerna 4.9 och 4.10 motsvarar 500x500 meter.

och Bollebygd. Datan är hämtad från avbildade skissområden av de båda områdena i Remix vars områdesspridning efterliknats de från Google Maps. Datan visar att bilinnehavet är omkring dubbelt så stort i Bollebygd i jämförelse med Majorna. Vidare visar tabellen att antal invånare i förhållande till yta är större i Majorna än i Bollebygd.

#### 4.2.1 Restid, turtäthet och antal byten till simhallar

En relevant parameter vid undersökningen av kollektivtrafiksmöjligheterna till simhallar i respektive område är restiden. Vid mätning av den totala restiden med kollektivtrafiken mellan hållplats och simhall har tiden till och från närmsta hållplats, gångtiden samt eventuell bytestid tagits hänsyn till. Restiderna är beräknade med hänsyn till snabbast möjliga rutt, det vill säga den linje, avgång och bytestid som ger kortast total restid. Om resan sker utanför dessa intervall, förväntas en längre total restid. Simhallarna som identifierades som relevanta för undersökningen av Majorna i Göteborg var Frölundabadet och Valhallabadet. Den geografiskt närmsta simhallen till tätorten Bollebygd är Sandaredsbadet utanför Borås stad. Vidare har information kring restid, turtäthet och antal byten till dessa simhallar hämtats från reseplaneringsappen Västtrafik To Go, där tiderna är genomsnittliga för respektive dag. Datumen som undersökts, vars information representerar resultatet från kartläggningen av det veckovisa resutbudet, var onsdagen den 1:a mars 2023, torsdagen den 9:e mars 2023, lördagen den 11:e mars 2023 och söndagen den 12:e mars 2023.

**Tabell 4.2:** Restid med kollektivtrafik mellan hållplatser i Majorna och simhallar under vardagar och helgdagar.

Majorna	Gråberget Frölundabadet	Gråberget Valhallabadet	Kaptensgatan Frölundabadet	Kaptensgatan Valhallabadet
<b>Restid</b>				
<b>Vardagar</b>	37 min	34 min	29 min	28 min
<b>Lördagar</b>	38 min	33 min	33 min	27 min
<b>Söndagar</b>	38 min	33 min	34 min	28 min

Tabell 4.2 redovisar total restid mellan utvald hållplats och simhall. Restiden varierar mellan 28 och 38 minuter beroende på hållplats. Mellan vardagar och helgdagar skiljer restiden sig inte åt. De undersökta rutterna varierar i fordon med buss och spårvagn, vilket inte har någon inverkan på restiden. Den totala restiden med bil från de två hållplatserna i Majorna till simhallarna i Göteborg undersöktes. Restiden med bil varierar mellan 10 och 12 minuter beroende på hållplats och vald simhall. Avståndet från hållplatsen Gråberget till simhallarna uppmättes till 6,3 respektive 9 kilometer medan avståndet från hållplatsen Kaptensgatan till samma simhallar uppmättes till 7,7 respektive 7,8 kilometer. De uppmätta avstånden bygger på den snabbaste resrutten med bil enligt Google Maps.

**Tabell 4.3:** Restid med kollektivtrafik mellan hållplatser i Bollebygd och simhall under vardagar och helgdagar.

<b>Bollebygd</b>	<b>Kungsbackavägen Sandaredsbadet</b>	<b>Almedal Sandaredsbadet</b>
<b>Restid</b>		
<b>Vardagar 18.00-21.00</b>	26 min - 1 h 26 min	28 min - 1 h 29 min
<b>Lördagar</b>	31 min - 1 h 26 min	27 min - 1 h 29 min
<b>Söndagar</b>	31 min - 1 h 26 min	27 min - 1 h 29 min

Tabell 4.3 redovisar total restid med kollektivtrafik mellan utvald hållplats och simhall. Datan visar på att restiden varierar mellan 26 och 89 minuter beroende på linje. Turerna innebar liknade restid under vardagar såväl som helgdagar. Rutterna varierar även i fordon, där vissa rutter innebar buss och tåg, andra innebar gång och tåg och vissa innebar gång och förbeställd tur, vilket påverkar restiden. Beroende på tid på dygnet varierar restiden från respektive hållplats i Bollebygd stort. Däremot går turerna tätare under vardagar än på helgdagar. Den totala restiden med bil från de två hållplatserna i Bollebygd till simhallen i Sandared uppmättes via Google Maps till 18 respektive 19 minuter. Sträckan från de båda hållplatserna i Bollebygd till Sandaredsbadet är 15,6 respektive 15,7 kilometer.

Datan kring turtätheten från de berörda hållplatserna i Majorna till de två simhallarna i Göteborg samt hållplatserna i Bollebygd till simhallen i Sandared, är hämtade från Västtrafik To Go. I Göteborg förekommer det under vardagskvällar en turtäthet på cirka 10 till 15 minuter i stadstrafiken, medan det på helgdagar varierar mellan ungefär 10 till 30 minuter, beroende på vilken av de två simhallarna man reser till samt vilken tid på dygnet som resan utförs. På söndagar är det större variation gällande turtätheten, mellan 12 till 40 minuter beroende på tid på dygnet. I Bollebygd är turtätheten mer oregelbunden och opålitlig då avgångstiderna varierar i större utsträckning i jämförelse mot Majorna.

I undersökningen av antal byten hämtades information från reseplaneringsappen Västtrafik To Go. Samtliga avgångar från de två hållplatserna i Majorna till simhallarna innebär ett byte, med undantag för sträckan från Gråberget till Frölundabadet, vars rutt innebär noll byten. Resorna från de båda hållplatserna i Bollebygd till Sandaredsbadet innebär noll eller ett byte. Resorna med noll byten innebär en promenad på 11 till 15 minuter till stationen. Det är därmed inte någon större skillnad mellan resorna i Göteborg och resorna i Bollebygd i antal byten.

Utifrån Västtrafiks uppsatta riktlinjer för tillgänglighet i centrumtrafik, som innebär att turtätheten ska vara omkring åtta minuter och att det maximalt får inträffa ett byte, kan det konstateras att kollektivtrafikmöjligheterna från Majorna till simhallarna är goda. I Bollebygd är restid, turtäthet och antal byten av varierande grad medan de i Majorna är jämnare.



# 5

## Diskussion

Diskussionen består av en granskning av rapportens metoder. Vidare förs en diskussion kring omvärldsbevakningen och fallstudien. Därefter förs en diskussion kring möjliga lösningar som kan tänkas vara applicerbara för att få fler att resa hållbart samt en diskussion om vad regionens roll är i att få fler att resa hållbart med kollektivtrafik på fritiden.

### 5.1 Granskning av metod

I bakgrunden fanns det en begränsad tillgång till litteratur om fritidsresor, vilket har inneburit utmaningar i arbetet. Det finns däremot en del forskning som fortfarande är i ett tidigt stadie, exempelvis Mistra Sport & Outdoors. Begreppet fritidsresor, som är den sortens resor som undersökts i arbetet, är mångtydigt vilket har varit en utmaning i sökandet av relevant fakta kopplat till arbetets typ av definition av en fritidsresa. I omvärldsbevakningen kunde fler regioner och trafik huvudmän ha undersökts, allra helst skulle samtliga regioner och trafik huvudmän i Sverige undersökts men även trafik huvudmän i andra länder. Detta hade resulterat i en mer representativ omvärldsbevakning. En felkälla var även att intervjuerna med trafik huvudmännen inte spelades in, utan endast antecknades. Detta kan ha lett till att anteckningarna skrivits med inslag av sekreterarens egna värderingar och slutsatser. På grund av detta kan sekreterarens bild och den intervjuades budskap skilja sig åt. Med en inspelning hade citat kunnat användas för att stödja eventuella slutsatser.

För att kartläggningen skulle kunna utföras har data hämtats från programmet Remix. Vid tidpunkten då kartläggningen utfördes under våren 2023 var delar av programmets senaste uppdaterade data från slutet av 2021. Detta berörde datan av bilinnehav och befolkningmängder i Göteborgs och Bollebygds kommun som ursprungligen är från Statistiska centralbyrån (SCB). Detta medför en felkälla då datan från programmet kring kollektivtrafikmöjligheterna kan vara mindre relevant och avvika från dagens verklighet. Även inringandet av de geografiska områdesgränserna för Majorna och tätorten Bollebygd gjordes manuellt i Remix och efterliknades områdesgränserna som tillhandahölls från Google Maps. Detta kan ha medfört felmarginaler i statistiken som erhöles från de inringade områdena då de skisserade gränserna kan ha avvikit från verkligheten och på så vis antingen resulterat i ett för stort eller för litet inhägnat område. Områdena efterliknades från Google Maps då dessa gav en tydligare bild över bostadsområdet Majorna och tätorten Bollebygd. Vidare gjordes kartläggningen kring restider, byten och turtäthet med hjälp av Västtrafik To Go vars data hämtades för resor under några specifika dagar och inte under flera dagar utspridda under hela året. Detta kan även ha lett till en begränsning av kartläggningen. Andra mönster möjligtvis uppvisas

om en utförligare undersökning av kollektivtrafikmöjligheterna till simhallar utförts, men detta är tveksamt eftersom rutterna generellt är regelbundna under varje vardag respektive varje helgdag.

I enkätundersökningen användes olika grupper på Facebook för att inhämta data. Det var endast 16 av 44 tätorter som godkände inlägget med enkäten för publicering på glesbygden. På grund av det begränsades antalet potentiell data som kunde samlats in samt att data inte erhöles från alla tätorter i Västra Götaland. Detta kan vara en felkälla i den inhämtade datan. Enkätundersökningarna utfördes under våren 2023 och var publicerad i cirka sju dagar. Svarsfrekvensen, utifrån arbetets tidsbegränsningar, kan däremot anses vara hög eftersom 315 svar i Göteborg samt 417 svar från glesbygd samlades in. Datån från enkätundersökningen delades in åldersgrupper men också en indelningen för områdena i Göteborg. Eftersom datån varierade i mängd mellan både åldrarna i Göteborg och på glesbygden men också mellan områdena gör det datån inte blir lika representativ som om det var lika många svar i alla olika kategorier. I en jämförelse med enkätens potentiella räckvidd blir svarsfrekvensen låg eftersom alla som sett inlägget inte gått in och besvarat den.

## 5.2 Omvärldsbevakning

Omvärldsbevakningen utfördes genom intervjuer av personer från en region, sex trafikhuvudmän samt ett forsknings- och samverkansprogram. Med hjälp av intervjuerna erhöles givande kunskap om hur trafikhuvudmän arbetar med kollektivtrafik och fritidsresor. Ett genomgående tema från intervjuerna med trafikhuvudmännen samt regionen var att fritidsresor inte är ett fokusområde i dagsläget men att en del regioner gärna vill ändra på det. Idag erbjuds inte tillräckligt med ekonomiska medel samt politiska riktlinjer för att regioner ska kunna arbeta mer med fritidsresor inom kollektivtrafiken. Samtliga trafikhuvudmän innehar olika förutsättningar utifrån geografi och befolkningspridning och på grund av detta är det svårt för alla regioner att erbjuda en så bra kollektivtrafik som de i många fall önskar. Det är varken ekologiskt eller ekonomiskt hållbart att erbjuda samma typ av kollektivtrafik i regioner med städer som har hög befolkningstäthet i jämförelse med andra regioner. I dessa regioner måste man tänka om och tänka nytt, precis som många trafikhuvudmän framfört i intervjuerna. Ett bra alternativ hade kunnat vara att implementera anropsstyrd trafik på glesbygden i VGR. Då hade människorna på glesbygden kunnat resa på ett snabbt, smidigt men också hållbart sätt till en simhall i deras närområde. Ett exempel på detta är i Värmland där man kommit långt i utvecklingen av sin anropsstyrda trafik med hjälp av en egenutvecklade reseapp, vilket erhållit goda resultat i region Värmland. Trots detta ger Värmlandstrafiken en sansad helhetsbild av verkligheten där de även poängterar att det inte rör sig om några högre resesiffror i jämförelse med större regioner eller orter.

### 5.3 Fallstudie Västra Götalandsregionen

Utifrån omvärldsbevakningen och problem som identifierades vid intervjuerna utfördes en fallstudie med fokus på resor till och från simhallar i VGR. Eftersom det utförs över 30 miljoner årliga besök till simanläggningar i Sverige, är det av stor vikt att dessa görs med hållbara transportmedel. Resultaten från enkätundersökningen i Göteborg visar på att 61 procent av de tillfrågade reser med hållbara transportmedel till simhallar, där 38 procentenheter av dessa resor utfördes med kollektivtrafik. Dessa siffror anser vi vara relativt goda, då majoriteten av de tillfrågade reser hållbart men att de har en stor förbättringspotential. På glesbygden ser resultatet annorlunda ut, där väljer hela 79 procent av de tillfrågade att använda sig av färdmedlet bil enligt figur 4.2. Dessa siffror kan bero på olika faktorer, exempelvis att det kan finnas en starkt implementerad bilkultur i glesbygden, vilket även styrks av några trafikhuvudmän. Anledningar till att denna kultur är stark kan bero på att kollektivtrafiken inte är lika utbredd i glesbygden men kan även bero på människors bekvämlighet, vana och att avståndet till närmsta hållplats ofta kan vara en längre promenad eller cykeltur iväg.

Enkätundersökningen påvisar att en stor del av de tillfrågade invånarna på glesbygden inte är nöjda med kollektivtrafiken i dagsläget. Respondenterna uppger exempelvis att turtätheten är låg och att de har långt till närmsta hållplats. Detta är en bidragande faktor till att resenärer väljer bort resor med kollektivtrafiken och istället väljer att resa med den lättillgängliga bilen, vilket vi tycker är förstaeligt i många fall. I dagens samhälle vill många vara så effektiva som möjligt, vilket medför att människor troligen inte kommer vilja lägga extra tid på byten och vänttider. Vi utgår från att det finns människor på glesbygden som vill resa kollektivt men blir begränsade av dagens bristfälliga utbud. Vi anser att kollektivtrafikens utbud i första hand måste förbättras för att sedan göra satsningar på att ändra människornas beteendemönster och inställning till kollektivtrafiken.

Utifrån figur 4.4 kan vi se att kollektivtrafik är det dominerande färd sättet i åldersgrupperna 18-30 och 31-40 år i Göteborg. Det sker en drastisk ändring i åldersgruppen 41-50 där kollektivtrafiken har en betydligt lägre andel medan bilen dominerar stort. Detta kan bero på att denna åldersgrupp skulle kunna ha en annorlunda livssituation än vad de yngre åldersgrupperna har som påverkar resevanorna. På glesbygden är bil det dominerande färd sättet för alla åldersgrupper, vilket visar ytterligare på att bilkulturen är stark på glesbygden. Vidare kan vi utifrån figur 4.3 se att andelen resor med hållbara transportmedel blir lägre vid större avstånd från centrala Göteborg. Lägst är siffrorna för sydvästra Göteborg, vilket är ett område som är geografiskt placerat långt bort från centrum. En bidragande faktor till att bil användningen är hög i området kan bero på att kollektivtrafikmöjligheterna är sämre. I figur 4.7 redovisas att linjetätheten är låg, vilket skulle kunna vara ytterligare en anledning till att de tillfrågade invånarna i sydväst väljer att resa med bil istället för med kollektivtrafik till simhallar. En annan bidragande faktor som redovisas i figuren skulle kunna vara att området har ett högt bilinnehav, vilket tillsammans med bristande linjetäthet leder till att färre väljer att resa kollektivt.

Utifrån kartläggningen av stadstrafiken framgick det att restiden med kollektivtrafik

till simhallarna är längre än restiden med bil. Trots detta var det ungefär en lika stor andel av de tillfrågade som reste med kollektivtrafik som med bil. Detta anser vi beror på flera olika faktorer kopplade till bilresande i centrum. Detta kan exempelvis bero på tillgången till parkeringsplatser samt kostnader av parkering och drivmedel. I Bollebygd varierade restiderna längs den berörda sträckan på 15,7 kilometer mellan mer toleranta 27 minuter till mindre toleranta 89 minuter beroende på tid på dygnet. Detta visar på en otillgänglighet som kan leda till minskat intresse för att resa kollektivt på fritiden. Vidare visar resultatet på att tillgängligheten inte kan anses vara god i Bollebygd för en resa till den undersökta simhallen. Invånarna i Bollebygd som ska resa till Sandaredsbadet är enligt resedatan i figur 4.10 särskilt utsatta för bristfällig turtäthet. Detta kan vara en avgörande faktor till att resenärer väljer bort resor med kollektivtrafiken, eftersom det ofta innebär en längre restid. Kartläggningens resultat visar vidare på att tillgängligheten från bostadsområdet Majorna i Göteborg till de undersökta simhallarna är god. De undersökta reserutterna uppfyller de uppsatta riktlinjerna för tillgänglighet från Västtrafik, då turtätheten är omkring åtta minuter och att det maximalt inträffar ett byte. I Göteborg är de undersökta simhallarna placerade nära viktiga knutpunkter som Frölunda Torg och Korsvägen, vilket vi anser vara en bidragande faktor till att många väljer att resa kollektivt. Antal byten på de undersökta rutterna i Bollebygd är likvärdiga med antal byten i Göteborg, vilket kan anses vara bra i en glesbygd.

### 5.4 Möjliga åtgärder

Utifrån omvärldsbevakningen var det många glesbefolkade regioner som hade svårigheter med kollektivtrafiken, både med skol- och arbetspendling men framförallt med fritidsresorna. En region som dock kommit långt i arbetet med hållbra fritidsresor var Värmland, som har många glesbefolkade områden. Att arbeta på detta sätt ser vi vara en möjlig lösning även för Västra Götalands glesbygd, där utmaningarna skiljer sig åt jämfört med de i Göteborg. I glesbygden kan Västtrafik ta inspiration från Värmlandstrafiken och deras anropsstyrda trafik, genom att utveckla sina nuvarande flexlinjer så att alla resenärer kan ta del av den samt att den ska fungera på ett likande sätt som Värmlands dynamiska trafik. Inom anropsstyrd trafik finns en stor potential kopplat till en mer individanpassad reseupplevelse där man på ett smidigare sätt kan ta sig till önskad destination. Från både litteraturstudien samt intervjustudierna med trafikhuvudmännen sägs att den anropsstyrda trafiken har större genomslag i regioner med större befolkningsspridning. En likande lösning av detta anser vi skulle kunna vara en god lösning för glesbygden i VGR.

Det krävs även att mer forskning kring ämnet görs samt att forskningsprogram så som Mistra Sport & Outdoors får mer uppmärksamhet. För att få en bättre översikt över dagsläget och vilka åtgärder som kan anses vara lämpliga för att driva utvecklingen kring hållbart resande framåt. Dessa forskningsgrupper skulle kunna vara en viktig del för ny utveckling av teknik kopplat till ämnet.

För att fortsätta generera ett ökat intresse samt få fler involverade i kollektivt resande bör VGR se över möjligheterna till en avgiftsfri kollektivtrafik inom mindre tidsintervall. Den tidigare forskningen kring ämnet visade på att stora

framsteg gjorts för ett ökat antal resande inom kollektivtrafiken i främst mindre städer och tätorter. Problemen med lösningen är att det skapar intäktsförluster för trafikhuvudmän som blir mer beroende av skatteintäker från regionen. Detta är en stor bidragande faktor till att alternativet med avgiftfri kollektivtrafik är svårimplementerat på en större skala och under en längre tidsperiod. Ett annat problem med den avgiftsfria kollektivtrafiken är att den utöver att träffa den primära målgruppen, bilisterna, även kan locka över ett stort antal människor som sedan tidigare reser på ett hållbart sätt, exempelvis cyklister och fotgängare.

Ytterligare en åtgärd för att underlätta fritidsresor med kollektivtrafik är förbättring av cykelmöjligheter för *first mile last mile* i både storstad och glesbygd. I många fall har människor långt till sina hållplatser vilket gör det svårt att resa kollektivt. Därför skulle cykellösningar kunna implementeras så att människor kan cykla till hållplatsen men i många fall även använda cykel som primärt färdmedel. I Göteborg samt andra städer erbjuds det idag bra kollektivtrafikmöjligheter till många platser men trots det väljer många att resa med bil. Genom att minska antalet parkeringsplatser i samband med destinationer önskar man att fler väljer att resa kollektivt istället för med bil. Detta gör det svårare för bilister att använda bilen och ger istället mer plats för cykelställ eller parkeringsplatser reserverade för bilpool-bilar. Genom dessa åtgärder försvårar det resandet med bil och möjliggör att resenärer byter till hållbara transportmedel.

Slutligen behöver människor börja leva ett liv utan en bil, vilket många anser vara svårt. I dessa fall kan bilpooler vara en möjlig lösning. Genom att implementera fler bilpooler behöver inte människorna äga egna bilar, utan fler kan istället dela. Invånare i samma område skulle kunna dela på ett antal bilar för att minska bilantalet men också för att maximera dess användande. Idag reser många med kollektivtrafik till jobb och skola men vill använda sig av en bil till resor på fritiden. Detta leder till att många bilar står stilla under dagarna. Genom att implementera fler bilpooler blir människors behov av att äga en egen bil inte lika stort.

### 5.4.1 Regionens roll

Är det då regionens ansvar att tillgodose hållbart fritidsresande i regionen? Vi anser att regionens roll är att fortsätta arbeta aktivt med hållbara resor och att en hållbar kollektivtrafik måste vara i ständigt fokus. Studien utförd av T. A. Gärling och Johansson (2000) visade på att hushållen i Göteborg var mest benägna att byta ut resorna med bil på fritiden till resor med kollektivtrafik, gång eller cykel, vilket gör det extra viktigt för regionerna att satsa på dessa hållbara färd sätt. Fritidsresor bör därför bli ett större fokusområde vid utveckling av ny kollektivtrafik för samtliga regioner. I Västra Götaland bör därför VGR lyfta frågorna kring hållbart fritidsresande för att det ska få ett större genomslag i såväl stora som små städer. Det är VGR:s roll att se till att det finns bra förutsättningar att resa hållbart i hela regionen ifall man strävar efter en hållbar kollektivtrafik. För fortsatt utveckling av redan befintlig infrastruktur och nya tekniska lösningar behövs finansiella medel och där spelar VGR en stor roll. Detta då regionen bland annat har möjlighet att styra distributionen av ekonomiska medel i form av budgetutformning och prioritering av arbetsområden.

Vi anser även att VGR ska vara förebilder genom att implementera och uppmuntra till hållbara transportlösningar. Men alla satsningar inom kategorin fritidsresor behöver inte vara hårda åtgärder som är dyra, utan behöver också göras i en kombination med mjuka åtgärder. Detta kan göras genom kampanjer för att ändra beteendemönster hos människor i valet av hållbara transporter gentemot fossildriven bil. För att skapa en förståelse kring hur mycket miljön påverkas av fossildrivna fordon i jämförelse med hållbara transporter är det viktigt att vara transparenta och marknadsföra det. Detta kan bli en drivande faktor till att välja hållbara transportmedel även om det är lite obekvämare än att resa med bil. Konceptet Mobility management behöver därför förstås arbetas med, inte bara kopplat till kollektivtrafiken utan i hela stadsplaneringen för regionen. Genom att exempelvis minska parkeringsplatserna för bilar och istället öka cykelparkeringarna, kan livet med bil bli svårare i vissa fall än vad livet med hållbara transportmedel är. VGR skulle exempelvis kunna använda sig av strategierna som Energimyndigheten presenterat om hur implementering av mobility management kan göras.

Vidare måste regionen arbeta aktivt med att ge rätt förutsättningar och verktyg för att Sveriges miljömål ska uppnås. För att få folk att resa mer hållbart behöver regionen fokusera på detta både i stadsplaneringen och kring människors beteenden. För att en stor förändring ska ske behöver detta implementeras både i våra storstäder men också på glesbygden. Olika områden kräver specifika lösningar utifrån bland annat platsens geografi och befolkningens mängd. Samma lösningar kan inte implementeras i en storstad som i en glesbygd, då det inte är realistiskt eller ekonomiskt hållbart. Anpassningarna som ska implementeras bör utföras med olika hållbara transportmedel som passar sig för platsen. Vi anser att det är regionens roll att implementera och uppmuntra dessa.

## 6

# Slutsatser

En slutstas är att fritidsresor med kollektivtrafik är ett outforskat område. Då enbart två procent av fritidsresorna görs med kollektivtrafik, kan man konstatera att mer forskning behövs för att öka antalet resenärer som reser med kollektivtrafik på fritiden.

En annan slutsats är att fritidsresor är ett underprioriterat område. Omvärldsbevakningen visade däremot på att vissa regioner har implementerat åtgärder med positiva resultat. Ytterligare en slutsats är att den största utmaningen kring arbetet med fritidsresor hos trafikhuvudmännen är ekonomin och dess oförutsägbarhet.

Man kan fastställa att andelen resor med kollektivtrafik till simhallar varierar markant mellan Majorna och Bollebygd. Vidare kan man fastställa att färdmedelsval skiljer sig mellan åldrarna i Göteborg, medan bilen var det dominerande färdmedlet i alla åldersgrupper på glesbygden. En annan slutsats är att förutsättningarna att resa kollektivt till simhallar från Majorna kan anses vara goda. Detta eftersom kollektivtrafikutbudet är brett och tillgängligt i de centrala delarna av Göteborg. Vidare kan man konstatera att detsamma inte gäller i Bollebygd, där förutsättningarna är bristfälliga med avseende på restid och turtäthet.

Vidare är en slutsats att mer resurser ska läggas på utveckling av hållbara resor på fritiden inom regionen, med anledning av Sveriges miljömål. Ytterligare en slutsats är att fler kommun- och regionpolitiker ska prioritera frågan kring hållbara fritidsresor eftersom VGR på senare år identifierat en tydlig ökning av dessa resor. Vidare kan man fastställa att det inte enbart är regionens ansvar att få fler resenärer att resa hållbart på fritiden, utan det krävs att alla individer tar ansvar inom frågan. Även om regionen presenterar kompletta lösningar för hållbara transportmedel spelar detta ingen roll om människorna inte är villiga att ändra sina levnadsmönster och ta del av lösningarna. Därav ser vi att regionen måste erbjuda tillgängliga och hållbara transportmöjligheter för att resenärer ska resa hållbart på fritiden med kollektivtrafik. Slutligen kan man fastställa att det är regionens, trafikhuvudmannens och individens ansvar att fler ska resa hållbart på fritiden.



# Litteratur

- Alm, J., & Hultén, J. (2020). *Avgiftsfri kollektivtrafik för alla En forskningsöversikt med fokus på orsaker och konsekvenser*. K2. [https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field\\_\\_uppladdad\\_\\_rapport/k2\\_working\\_paper\\_2020\\_2.pdf](https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field__uppladdad__rapport/k2_working_paper_2020_2.pdf)
- Baasch, S., Bossaert, E., Ljungberg, C., Papadimitriou, S., Papaioannou, P., Posch, K.-H., Rye, T., & Welsch, J. (u.å). Mobility Management, en definition Definition av Mobility Management och kategorisering av Mobility Management-åtgärder, godkända av MAXkonsortiet och EPOMM. [https://epomm.eu/sites/default/files/files/MMDefinition\\_SE.pdf](https://epomm.eu/sites/default/files/files/MMDefinition_SE.pdf)
- Boverket. (2022). Parkering i PBL-processen [Accessed: 2023-04-14]. [https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/parkering\\_hallbarhet/pbl/process/](https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/parkering_hallbarhet/pbl/process/)
- Energimyndigheten. (2020). *En verktygslåda i Mobility management*. Energimyndigheten. <https://www.energimyndigheten.se/499251/globalassets/klimat--miljo/loreg/verktygslada-i-mobility-management-fran-borlange-kommun.pdf>
- Gorev, A., Popova, O., & Solodkij, A. (2020). Demand-responsive transit systems in areas with low transport demand of “smart city”. *Transportation Research Procedia*, 50, 160–166.
- Gärling, T., Gärling, A., & Johansson, A. (2000). Household choices of car-use reduction measures. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 34(5), 309–320.
- Göteborgs Stad. (u.å). Stadsområden och mellanområden [Accessed = 2023-04-24]. <https://goteborg.se/wps/portal/start/kommun-och-politik/om-goteborg/stadsomraden-och-mellanomraden>
- Hallandstrafiken. (2019). *Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024–2025*. Hallandstrafiken. [https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/static.wm3.se/sites/821/media/883797\\_Kollektivtrafikplan\\_2023.pdf?1659946995](https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/static.wm3.se/sites/821/media/883797_Kollektivtrafikplan_2023.pdf?1659946995)
- Holmberg, B. (2013). *Ökad andel kollektivtrafik - hur? En kunskapssammanställning*. Institutionen för Teknik och Samhälle LTH. [https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field\\_\\_uppladdad\\_\\_rapport/okad\\_andel\\_kollektivtrafik.pdf](https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field__uppladdad__rapport/okad_andel_kollektivtrafik.pdf)
- Länstrafiken Västerbotten. (u.å). Organisation och Ekonomi [Accessed = 2023-04-14]. <https://www.tabussen.nu/om-oss-och-webbplatsen/organisation-ekonomi/>
- Nationalencyklopedin. (u.å-a). Kollektivtrafik [Accessed = 2023-04-14]. <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/kollektivtrafik>
- Nationalencyklopedin. (u.å-b). Trafikhuvudman [Accessed = 2023-04-14]. <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/trafikhuvudman>
- Nawijn, J., & Peeters, P. (2013). Rose tinted memories as a cause of unsustainable leisure travel. I *Handbook of sustainable travel* (s. 185–197). Springer.

- Nobina. (u.å). Anropsstyrd trafik och On demand-lösningar [Accessed = 2023-04-24]. <https://www.nobina.se/vara-losningar/busslosningar/anropsstyrt-och-ondemand/>
- Ramboll. (2015). *Litteraturstudie avgiftsfri kollektivtrafik*. Ramboll Sverige AB. [https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2011-2015/2015/ramboll\\_litteraturstudie-avgiftsfri-kollektivtrafik.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2011-2015/2015/ramboll_litteraturstudie-avgiftsfri-kollektivtrafik.pdf)
- Regeringskansliet. (2017). Det klimatpolitiska ramverket [Accessed = 2023-04-24]. <https://www.regeringen.se/artiklar/2017/06/det-klimatpolitiska-ramverket/>
- Region Dalarna. (2017). *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Dalarnas län 2018 – 2020*. Region Västerbotten. <https://www.regiondalarna.se/contentassets/c8cf0dc398bf4ee298ce2f3e4c8fa144/regionalt-trafikforsorjningsprogram-for-dalarnas-lan-2018-2020.pdf>
- Region Halland. (2019). *Hallands geografi och resbehov Ett underlag till regionalt trafikförsörjningsprogram*. Region Halland. [https://www.regionhalland.se/app/uploads/2019/06/Underlagsrapport-Hallands-geografi-och-resbehov\\_.pdf](https://www.regionhalland.se/app/uploads/2019/06/Underlagsrapport-Hallands-geografi-och-resbehov_.pdf)
- Region Värmland. (2020). *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040 och Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022-2026*. Region Värmland. <https://regionvarmland.se/download/18.1a8c237f17a8346c8a323b0e/1625701582424/Remissutg%C3%A5va%20-%20M%C3%A5lbild%20f%C3%B6r%20kollektivtrafiken%20i%20V%C3%A4rmland%202040%20och%20Regionalt%20trafikf%C3%B6rs%C3%B6rjningsprogram%20V%C3%A4rmland%202022-2026.pdf>
- Region Västerbotten. (2020). *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2020 – 2025*. Region Västerbotten. [https://www.regionvasterbotten.se/VLL/Filer/Regionalt%20trafikf%C3%B6rs%C3%B6rjningsprogram%20f%C3%B6r%20V%C3%A4sterbottens%20l%C3%A4n%202020%20-%202025\\_webb.pdf](https://www.regionvasterbotten.se/VLL/Filer/Regionalt%20trafikf%C3%B6rs%C3%B6rjningsprogram%20f%C3%B6r%20V%C3%A4sterbottens%20l%C3%A4n%202020%20-%202025_webb.pdf)
- Region Västmanland. (2021). *Västmanlands Regionala trafikförsörjningsprogram*. Region Västmanland. [https://regionvastmanland.se/globalassets/regionvastmanland.se/om-regionen/organisation/kollektivtrafikforvaltningen/trafikforsorjningsprogram-vastmanland\\_remissversion\\_2021\\_02-18\\_dnr\\_ktm200084.pdf](https://regionvastmanland.se/globalassets/regionvastmanland.se/om-regionen/organisation/kollektivtrafikforvaltningen/trafikforsorjningsprogram-vastmanland_remissversion_2021_02-18_dnr_ktm200084.pdf)
- SCB. (2023). Befolkningstäthet i Sverige [Accessed = 2023-04-24]. <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/befolkningstathet-i-sverige/>
- Schnurr, M., Duell, M., Faxér, A., Stenberg, S., & Västerdal, M. (2021). Branschöverskridande systemdesign: Hållbar mobilitet för fastigheter och kvarter.
- SKL & Trafikverket. (2021). Hållbart resande i praktiken Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus [Accessed: 2023-04-14]. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1396139/FULLTEXT01.pdf>
- Skolverket. (u.å). Simning i skolan [Accessed = 2023-04-14]. <https://www.skolverket.se/regler-och-ansvar/ansvar-i-skolfragor/simning-i-skolan>

- Skånetrafiken. (u.å). Verksamhetsplan 2020-2023 [Accessed = 2023-04-14]. [https://www.skandetrafiken.se/contentassets/e6017058e05f4b78afb279f6aa6fb941/skandetrafiken\\_vp\\_210x270mm\\_2020\\_juni\\_liten.pdf](https://www.skandetrafiken.se/contentassets/e6017058e05f4b78afb279f6aa6fb941/skandetrafiken_vp_210x270mm_2020_juni_liten.pdf)
- Storumanns kommun. (2021). Ringbilen [Accessed = 2023-05-03]. <https://www.storuman.se/kommun/trafik--infrastruktur/resor-transporter1/ringbilen/>
- Strömblad, E., Winslott Hiselius, L., Smidfelt Rosqvist, L., & Svensson, H. (2022). Characteristics of Everyday Leisure Trips by Car in Sweden—Implications for Sustainability Measures. *Promet-Traffic&Transportation*, 34(4), 657–672.
- Svensk Kollektivtrafik. (2021). *Kollektivtrafikbarometern Årsrapport 2021*. Svensk Kollektivtrafik. <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/kollektivtrafikbarometern-arsrapport-2021.pdf>
- Svensk Kollektivtrafik. (2022). *ANBARO Årsrapport 2022 Barometer för anropsstyrd kollektivtrafik*. Svensk Kollektivtrafik. <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/anbaro-arsrapport-2022.pdf>
- Svensk Simidrott. (u.å). Detta är Svensk simidrott [Accessed = 2023-04-24]. <https://svensksimidrott.se/om-oss>
- Sveriges regering. (2003). *Kollektivtrafiken efter huvudmannareformen 1978*. Sveriges regering.
- Trafikanalys. (2018, 24. september). *Resvanor i Sverige 2021* (Version 2019 (16.0)). <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/2021/resvanor-i-sverige-2021.xlsx>
- Trafikverket. (2013). Vägen framåt för svenska bilpooler [Accessed = 2023-04-14]. [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10564/RelatedFiles/2013\\_062\\_Vagen\\_framat\\_for\\_svenska\\_bilpooler.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10564/RelatedFiles/2013_062_Vagen_framat_for_svenska_bilpooler.pdf)
- Trafikverket & SKL. (2012). *Kol-TRAST Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik*. Trafikverket. [https://bransch.trafikverket.se/contentassets/4455944109084c3a9271d17f2b4c43fe/kol\\_trast.pdf](https://bransch.trafikverket.se/contentassets/4455944109084c3a9271d17f2b4c43fe/kol_trast.pdf)
- VL. (u.å). Vårt uppdrag [Accessed = 2023-04-24]. <https://www.vl.se/innehall/vart-uppdrag/>
- Västra Götalandsregionen. (2018). Målbild Koll2035 Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille. <https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/SOFIA/KTN6620-2120840548-108/SURROGATE/Koll2035%20April%202018%20rev1-3.pdf>
- Västra Götalandsregionen. (2021). *Trafikförsörjningsprogrammet 2021-2025 Hållbara resor i Västra Götaland*. VGR. <https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/SOFIA/KTN6620-2120840548-20/SURROGATE/H%c3%a5llbara%20resor%20i%20V%c3%a4stra%20G%c3%b6taland%20beslutad%2018%20maj.pdf>
- Västra Götalandsregionen. (2023). Så styrs kollektivtrafiken i Västra Götaland [Accessed = 2023-04-14]. <https://www.vgregion.se/kollektivtrafik/sa-styrs-kollektivtrafiken/>



# A

## Intervjufrågor till VGR

Bilagan listar de frågor som ställts till Västra Götalandsregionen i en intervju den 14 februari 2023.

- Hur ser strukturen av kollektivtrafiken ut i Göteborg? Vilka är trafikhuvudmän o.s.v.?
- Vilket inflytande har ni över kollektivtrafiken? Hur kan ni påverka den?
- Är fritidsresande ett fokusområde i ert arbete med utveckling av kollektivtrafiken?
- Hur tänker ni på fritidsresandet inför framtiden?
- Vilka problem upplever ni kring utvecklingen av fritidsresor med kollektivtrafik?
  
- Vad tycker ni att er roll bör vara för att vidareutveckla fritidsresandet via kollektivtrafiken?
- Vem tycker ni bär det yttersta ansvaret kring hållbara resor - region, trafikhuvudman eller individ?
- Har ni några lösningar kopplat till ökat fritidsresande via kollektivtrafiken - närtid/framtid?



# B

## Intervjufrågor till trafikhuvudmän

Bilagan listar de frågor som ställts till de intervjuade trafikhuvudmännen.

- Hur ser er regions resande ut?
- Kan ni identifiera någon målgrupp som reser hos er mest frekvent?
- Vad kostar det att resa i er region? Engångsbiljett, periodbiljett etc.
- Är fritidsresande ett begrepp ni har implementerat i ert arbete?
- Hur arbetar ni med fritidsresande?
- Hur stort är fokuset på fritidsresor kontra pendling/jobb/skola?
- Är fritidsresande ett fokusområden i ert arbete med utveckling av kollektivtrafiken?
- Vilka problem upplever ni med fritidsresande i er region?
- Hur tänker ni på fritidsresande för framtiden?
- Har ni hittat lösningar för behandlingen av fritidsresor?
- Hur gick ni tillväga för att hitta lösningar?
- Om åtgärder gjorts, har ni märkt någon skillnad?
- Om det är ett problem, varför har inte åtgärder gjorts?
- Några tankar på lösningar inom kort sikt?
- Ekonomiska hinder?



# C

## Intervjufrågor till Mistra Sport & Outdoors

Bilagan listar de frågor som ställts till Mistra Sport & Outdoors.

- Hur långt har ni kommit i er forskning kring hållbara transporter?
- Vilka frågor ställer ni till människor i intervjuerna?
- Har ni tips till oss i vårt arbete om hållbar kollektivtrafik?
- Har ni kommit fram till varför människor inte åker kollektivt i den utsträckning som önskas?
- Finns det några lösningar till att människor ska resa mer kollektivt till dessa platser?



# D

## Facebookgrupper i Göteborg

Bilagan redovisar vilka facebookgrupper för olika områden i Göteborg som enkäten skickades ut till, samt hur många medlemmar som gruppen hade den 24 april 2023. Enkäten var publicerad från den den 21 februari 2023 till den 27 februari 2023.

”Alla vi som älskar i Biskopsgården” - ca 1500 medlemmar.

”Gemenskapen i Gamlestan” - ca 1500 medlemmar.

”Guldhedstornet” - ca 160 medlemmar.

”GÖTEBORG” - ca 10 300 medlemmar.

”Händer i Lindome med omnejd” - ca 7900 medlemmar.

”Härryda- Mölnlycke & Landvetter vad händer”. - ca 3600 medlemmar.

”Nya Hovås” - ca 2500 medlemmar.

”Partille- Stora Partillegruppen. Efterlysningar, upphittat, event m.m.” - ca 5000 medlemmar.

”TILLSAMMANS I TUVE” - ca 3600 medlemmar.

”Vad händer på Hisingen?” - ca 25 400 medlemmar.

”Vad händer i Linné?” - ca 6400 medlemmar.

”Vad händer i Lundby (Hisingen)” - ca 4900 medlemmar.

”VAD HÄNDER I OLSKROKEN, HÄRLANDA OCH RGRYTE?” - ca 60 medlemmar.

”Vi i Örgryte Torp” - ca 1200 medlemmar.

”Vi som bor i Johanneberg, Landala och Vasastan” - ca 660 medlemmar.



# E

## Facebookgrupper utanför Göteborg

Bilagan redovisar vilka städer med tillhörande facebookgrupper som enkätundersökningen skickades ut i samt hur många medlemmar gruppen hade 24 april 2023. Enkäten var publicerad från den 23 februari 2023 till den 3 mars 2023.

Ale: "Du vet att du är från Ale" - ca 8000 medlemmar

Bollebygd: "Bollebygd forum" - ca 7000 medlemmar

Borås: "Borås" - ca 18 000 medlemmar

Floda: "Floda nu och då" - ca 7600 medlemmar

Gråbo: "Gråbo, en plats att växa på!" - ca 7100 medlemmar

Herrljunga: "Anslagstavla Herrljunga" - ca 3700 medlemmar

Hjo: "HJO" - ca 11 000 medlemmar

Lerum: "Vi som bor i Lerums Kommun" - ca 9300 medlemmar

Lysekil: "Lysekil: Aktuella händelser" - ca 5300 medlemmar

Lödöse: "Vad som händer i Lödöse" - ca 3300 medlemmar

Mariestad: "Happenings i Mariestad" - ca 4900 medlemmar

Mellerud: "Mellerud - Våldens Mittpunkt" - ca 3300 medlemmar

Munkedal: "Munkedal Med Omnejd. Aktuella Händelser" - ca 4000 medlemmar

Onsala: "Onsala Anslagstavla" - ca 4800 medlemmar

Stenungsund: "Vad Händer I Stenungsund?" - ca 6600 medlemmar

Strömstad: "Anslagstavlan Strömstad" - ca 5600 medlemmar

Trollhättan: "Vad Händer i Trollhättan" - ca 13 600 medlemmar

Vårgårda: "Anslagstavla Vårgårda" - ca 5600 medlemmar



# F

## Transkribering av intervju med VGR

Bilagan är en transkription av en intervju med VGR.

Intervjuare 1: Vi skriver ett kandidatarbete i samarbete med Västtrafik där vi ska titta på fritidsresor i kollektivtrafiken. Vi har fått reda på att mycket fokus i dagsläget ligger på arbets- och skolpendling men att det nu även har börjat komma upp mycket mer kring fritidsresorna och fokuset kring det. Därför vill vi jättegärna ha ett perspektiv från er i regionen också, eftersom vi har uppfattat det som att ni tillsammans med Västtrafik utvecklar hur saker och ting ska gå till. Ni hade väl fått våra frågor också, så då kan vi börja med den första helt enkelt: Hur ser eran struktur ut i kollektivtrafiken? Vilka är länstrafikansvariga och vilka är trafikhuvudmän och så vidare?

Respondent 1: Jag vet inte hur mycket bakgrund ni har men det är ju så här att Västra Götalandsregionen är så kallad regional kollektivtrafikmyndighet. VGR är även de som också äger Västtrafik och det är vi som tar fram ett trafikförsörjningsprogram som ska beskriva den långsiktiga och strategiska utvecklingen av kollektivtrafiken i länet. Västtrafik jobbar på uppdrag som fås från Västra Götalandsregionen via en politisk nämnd som heter infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden. Västtrafik utvecklar trafik för att uppnå de mål och strategier som finns i trafikförsörjningsprogrammet, så det är VGR som styr det strategiska och sen är det Västtrafik som utför genom att handla upp trafik, planera exakta linjer och så vidare. Det strategiska, långsiktiga sköter VGR i nära samarbete med Västtrafik och sen är det Västtrafik som ansvarar för att utföra det uppdrag man har från infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden samt jobba med och utveckla trafik, kollektivtrafik och andra tjänster runt omkring som då främjar och uppnår de mål som finns i trafikförsörjningsprogrammet. Det är själva uppdelningen, kan man säga. Så ser det ut i alla län men det är lite olika om man har ett enskilt bolag som Västtrafik eller om själva kollektivtrafiken fungerar som en förvaltning inom respektive region. Men hos oss är det så att vi har ett bolag och det är Västtrafik som utför trafiken och så är det vi som strategiskt övergripande planerar och drar upp strategierna.

Intervjuare 2: Hur ser samarbetet ut mellan er och Västtrafik? Har ni mycket kontakt?

Respondent 1: Det är ett nära samarbete med Västtrafik. Dels så är Västtrafik med i framtagandet av exempelvis trafikförsörjningsprogram. Västtrafik är med i de här olika strategierna som vi har. Trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande dokumentet som är på en ganska strategisk övergripande nivå och så finns det målbilder samt strategier som är lite mer konkreta för hur vi ser utvecklingen. Exempelvis för tågtrafiken i målbild "tåg", och hur vi vill utveckla kollektivtrafiken

i de större städerna och noderna- I Västra Götaland exempelvis finns det en målbild för Göteborg, Mölndal och Partille om hur man ska tänka och utveckla kollektivtrafiken där. I de här arbetas det både med trafikförsörjningsprogram och målbild/strategi och Västtrafik är med i framtagandet, men det är Västra Götalandsregionen som styr och det Västra Götalandsregionens politik som beslutar om trafikförsörjningsprogram och om strategier. Västtrafik är med väldigt nära i arbetsgrupper och i framtagandet. Det sker samarbete på tjänstepersonnivå men även på ledningsnivå där vi träffar Västtrafik varje månad och diskuterar aktuella frågor och hur vi ska ta oss an olika utmaningar och problem framåt. Det är ganska nära samarbete, men det är ändå skilt så att det långsiktiga strategiska är Västra Götalandsregionen och det är vår politik som tar dem besluten. Sedan har Västtrafik också en politisk styrelse som är som deras politiker som tar beslut för de frågorna som är av mer operativ karaktär, som är lite mer nära vad gäller upphandlingar av trafik och hur de ska utveckla systemet. Västtrafik tar ju varje år fram en trafikplan om hur man vill utveckla och förändra trafiken och det är Västtrafiks styrelse som tar beslut om den. Det lägger inte våra politiker sig i då, utan då är det Västtrafiks ansvar att utveckla trafiken. Vad är skillnaden med vad vi jobbar med? Man kan säga att sådana frågor som är mer av strategisk karaktär, på lite längre sikt, kanske 5-10 års sikt sköter Västra Götalandsregionen. De som är lite mer nära, detaljerat, det sköter Västtrafik.

Intervjuare 2: Så det är ni som är som det stora taket och så jobbar de under er?

Respondent 1: Ja man så kan man, så kan man säga. Sen gör Västtrafik en del andra grejer som, som man kan tänka är väldigt strategiska och långsiktiga. Det är Västtrafik som arbetar fram och tar fram underlag när man ska köpa in exempelvis nya fordon och så där. Men det är Västra Götalandsregionen som bestämmer att man får köpa in fordon då. Så det är svårt att säga att det är som en tydlig linje men det finns en tanke med uppdelningen av frågor.

Intervjuare 1: Så i en fråga om hur stort inflytande ni skulle ha att påverka kollektivtrafiken, då är det att ni har störst inflytande kring långsiktiga och stora förändringar?

Respondent 1: Ja, det är det ju. Det är Västra Götalandsregionen som sätter upp vilka mål vi skapar i kollektivtrafiken. I vårt trafikförsörjningsprogram har vi sagt att det är arbets- och studiependling som är prioriterat och blir därav också prioriterat för Västtrafik. Västtrafik har en stor frihetsgrad att utveckla trafik, kollektivtrafik och tjänster som går i linje med målen. Vi detaljstyr inte Västtrafik, men det finns vissa prioriteringar som görs i trafikförsörjningsprogrammet och de följer Västtrafik, för det är deras uppdrag att också genomföra trafikförsörjningsprogrammet. Men vi på Västra Götalandsregionen har inget inflytande på exakt hur en linje dras, hur många turer det går där eller vilka hållplatser som finns. Det är Västtrafiks uppdrag att utveckla och bestämma kring det.

Respondent 2: Ett tillägg där också, vi utför en del utredningar och diverse projekt löpande genom åren också. Där har vi ibland samarbeten också tillsammans med Västtrafik. Att de är delaktiga i våra projekt och tvärtom då också, såklart. Och sen så deltar vi i olika typer av nätverk, till exempel olika typer av kollektivtrafiknätverk

där vi har mycket omvärldsspaning och erfarenhetsutbyte. Detta sker inte bara med Västtrafik såklart, men det finns ju ett samarbete där också.

Intervjuare 2: Vi arbetar som sagt med fritidsresor i vårt arbete. Hur stort är fokuset på det från ert håll?

Respondent 2: Huvudfokuset som vi har just nu är på arbets- och studiependling. Men vi har lyft frågan kring fritidsresande mer och mer den senaste tiden, dels på grund av pandemin. Det är en fråga som vi kommer behöva diskutera mer nu framöver. Vi sitter just nu, Martin och jag bland annat, med revideringen utav trafikförsörjningsprogrammet som blir som en uppdatering där vi ser över det nuvarande programmet och dess mål, dess prioriteringar. Det är en fråga som vi kommer behöva diskutera och se över hur vi ska förhålla oss till det framöver.

Intervjuare 2: Är då planen att man ska börja arbeta med detta mer i framtiden? Ska det även komma in som ett mål?

Respondent 1: Det är väl någonting som har kommit från båda håll. Vi har identifierat att tillväxten av resor i samhället inte är arbets- och studiependling, utan nya resor är framför allt fritidsresor. Det är som det Adrian var inne på, att det blev också ganska tydligt under pandemin att det fanns ett större behov av att göra fritidsresor än att göra arbets- och studiependling. Det var någonting som blev tydligt. Det här har vi egentligen sett de senaste 5–10 åren, vi har vetat att tillväxten är inom fritidsresor. Man kanske även måste se på hur man kan arbeta med de resorna för att de ska bli hållbara då. Det är inte hållbart i längden att de bara utförs av privatbil, även om bil inte alltid behöver vara ohållbart heller. Det kanske däremot behövs ta ett större grepp kring fritidsresor. I det senaste uppdraget som Västtrafik har för 2023/2024 som man fick av den politiska nämnden, så står det också att Västtrafik ska jobba för att tydliggöra möjligheterna kring hur man kan använda kollektivtrafiken så som det ser ut idag, för att nå exempelvis natur och besöksmål. Det är en liten förskjutning men vi ser också att man behöver jobba med kollektivtrafik till andra ärenden än bara arbets- och studiependling, men det är fortfarande dessa resor som är prioriterat. Vi får se vad som händer i trafikförsörjningsprogrammet och i kommande grejer. Nu är det en sådan tid där vi diskuterar just sådana saker. Vad är det som är prioriterat för oss? Vad beror det ena på? Vad innebär det andra?

Intervjuare 2: Så det kanske kommer bli ett större fokus på det i framtiden då?

Respondent 1: Det kan bli så, eller så blir det inte så. Det vet man inte med politik men det har ju också gjorts ett arbete under pandemin på nationell nivå, via ett forsknings- och utvecklingscenter inom kollektivtrafik som heter K2, i Lund. Då har man under pandemin haft ett arbete som kallades Rådslaget där man har tittat på både utmaningar för kollektivtrafiken och möjligheter i samband med pandemin. Hur ska man liksom jobba och utveckla? Ja, kollektivtrafik kommer man prata mer om. Hittills har det pratats om kollektiv mobilitet och det handlar väldigt mycket om hur man kan öka tillgängligheten i samhället utan att vara beroende av en egen bil. Och i det sammanhanget har man också pratat väldigt mycket om att man måste kunna göra de flesta resor med just kollektiv mobilitet istället för egen bil och

då ingår fritidsresor där. Det finns alltså även från det hållet ett större fokus just på fritidsresor.

Intervjuare 1: Vi har pratat med olika trafikhuvudmän och det känns som att just ni tillsammans med Västtrafik har kommit långt i arbetet med hållbara fritidsresor i jämförelse. Ni ser möjligheterna och har strukturerat upp planer kring detta men finns det några problem med hur ni ska ta tag i detta problemet framöver? Vad är problemen med att utveckla dessa fritidsresor?

Respondent 2: Jag tänker att just nu så ligger ett stort fokus på arbets- och studiependling. Det är väldigt tydligt, i och med att vi har starka stråk där mycket kollektivtrafik kör, att arbets- och studiependlingen kan gå i starka stråk där Västtrafik kan transportera mycket folk. Detta är kostnadseffektivt också, vilket såklart är en faktor. Fritidsresandet är ju mer utspritt med flera olika målpunkter, olika behov, olika tider på dygnet och under veckan. Detta innebär att det finns utmaningar i att bättre kunna fånga behovet kring det och förstå resenärernas behov kring fritidsresandet, som inte är lika tydligt som arbets- och studiebehovet.

Intervjuare 1: Så främst är utmaningen att resorna är så pass utspridda och oregelbundna?

Respondent 2: Ja, det skulle jag säga i min bild. Du får gärna komplettera Martin.

Respondent 1: Jag håller med. Det är enklare att arbeta med arbets- och studiependling när många från relativt samma punkt ska resa till en annan punkt. Det är svårare med fritidsresor när man ska åka på andra tider. Det är inte riktigt förutsägbart var man ska, man kanske ändrar sig och det kan hända många saker. Det är mer otydligt och då kanske man måste ha en annat slags kollektivtrafik.

Intervjuare 2: Ja, man kan ju inte hitta de här starka stråken på samma sätt som för arbets- och studiependlingen.

Respondent 1: Det är lite mer liksom flexibelt än vad vi har det. Alltså tåg är ett alternativ som transporterar jättemånga men det är inte så flexibelt. Tåget går på den räls som finns det går inte bara åka ut åt sidan. Våra starka stråk, som busstråk, är inte jätteflexibla heller. Det kanske hade kunnat vara mer flexibla om de inte var lika stora. Det är ju inte lika många som ska åka till samma plats på fritiden och då kanske man måste hitta ett annat system helt enkelt och det kanske inte alltid behöver vara kollektivtrafik med stora bussar. Det kanske istället kan vara lite annorlunda, som en kombination med andra färdslag exempelvis. Där har vi börjat tänka och där har Västtrafik kommit en bit också i de tankarna. På så sätt kanske vi är lite före andra regioner men det finns mycket att jobba med.

Intervjuare 1: Har ni några speciella sådana lösningar? Vi har sett i andra regioner att de har bokningsbara turer som går specifika rutten och att man gärna vill se ett samarbete med andra typer av fordonsverksamheter.

Respondent 1: Delvis så finns det en trafik som man kan ringa och beställa som är lite mer anpassad till dig själv. Det är framförallt utvecklat på landsbygd och det är ju egentligen syftet i att det inte är så många som åker och då kan man inte ha en buss. Det är inte riktigt tänkt som fritidsresande egentligen, utan det är mer tänkt som serviceresor och för att tillgodose någon slags minsta behov av

kollektivtrafik för att kunna åka och handla och så vidare. Det handlar inte om serviceresor. Västtrafik har för bara någon vecka sen tror jag, fått utvecklingsmedel från infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden, just för att jobba med lite annan ny form av kollektivtrafik, dynamisk kollektivtrafik. Det är ett sätt att prova och testa andra varianter av kollektivtrafik som är lite mer anpassade till var invånarna vill åka och det behöver inte vara så bestämt hur linjen går och så där utan att det anpassas mer efter efterfrågan. Det är ett sätt att börja titta på hur man också kan utveckla en trafik som kanske kan motsvara fritidsresandets behov mer.

Intervjuare 1: Just det här med att fritidsresor är oregelbundna, för vi har inriktat oss specifikt på fritidsresor till och från simhallar. Vi tittar både utifrån ett storstadsperspektiv med utgångspunkt från Göteborg och utifrån ett glesbygdsperspektiv i andra delar av regionen. Då kommer lösningarna antagligen se olika på olika platser, som ni var inne på men vem bär det yttersta ansvaret? Är det regionen, trafikhuvudmannen eller individen att göra de här resorna hållbara?

Respondent 1: Det är väl ett delat ansvar mellan de flesta. Om Västtrafik ska ha möjligheter att arbeta med att utveckla sådana här saker, då måste det finnas en tydlig målsättning från Västra Götalandsregionen som säger att vi vill att Västtrafik ska utveckla och främja sådana här resor. Annars kan man ju bara göra det utöver att man först säkerställer arbets- och studiependling, vilket är lite så det är idag. Att man får göra det lite på marginalen och att man inte kan lägga jättemycket tid, resurser och pengar på det. Då får vi skjuta på då och säga att "Nu ska ni göra det, det är viktigt. Vi vill att ni ska prioritera det.". Det är ett ansvar från den regionala sidan. Sedan att Västtrafik också gör det, så som de redan har påbörjat idag inom den ramen som vi har för trafikförsörjningsprogrammet. Sedan är det väl alltid ett individuellt ansvar i hur man vill att utvecklingen ska vara men det är svårt att säga att det bara ska vara individens ansvar om det inte finns några alternativ. Det måste finnas någonting att välja mellan då och om en del av de alternativen bygger på att det offentliga ska möjliggöra det, så måste vi ju göra det också. Däremot är det politiska beslut som bestämmer vad vi ska prioritera. Det är inte vi som enskilda personer som gör det mer än ni att vi röstar var fjärde år.

Respondent 2: Jag tänkte på just samhällsplaneringsperspektivet och att det finns olika typer av fritidsresande också, mer långväga och lite mer kortväga. Jag tänker att där är det också viktigt när man planerar ny bebyggelse, till exempel att kollektivtrafikplaneringen och bostadsbyggandet sker i samklang. Även att man också tittar på just de kortare resorna och hur man kan gå eller cykla till sitt fritidsresande och den samhällsplaneringen och infrastrukturen som krävs för det. Kanske går det att kombinera resandet med cykel och kollektivtrafik, till exempel. Det finns många olika delar att titta på och många olika parter som har ett ansvar i den frågan också.

Respondent 1: Så är det, och om man kan gå och cykla så är det bäst tycker jag, så kan man åka kollektivt när man behöver.

Intervjuare 1: Så, om ni tänker lite kring den nära framtiden, vad tänker ni att eran roll bör vara i Västra Götalandsregionen för att kunna vidareutveckla fritidsresandet med kollektivtrafiken?

Respondent 2: Jag tänker att, som du var inne på där, Martin, vi har ju gett Västtrafik lite mer tydlighet i det här årliga uppdraget för 2023/2024, men att vår roll också handlar om att kanske just skapa den tydligheten om det är någonting som vi ska jobba med, mer fokuserat, framöver. Jag ser att att vi har en viktig roll i revideringen utav trafikförsörjningsprogrammet att faktiskt beakta och lyfta den här frågan för att vi ser de här trenderna, att fritidsresandet ökar mer än det övriga resandet. Detta behöver lyftas och diskuteras vidare kring hur vi ska förhålla oss till det så att det blir tydligt för Västtrafik hur de och vi tillsammans kan utveckla det på bästa möjliga sätt. Vi tänker också hur viktigt det är med just omvärldsbevakning och titta på hur andra tittar på problemet och angriper frågan.

Intervjuare 1: Ja vi pratade med Stockholmsregionen om hur de ser på detta och de har, vad vi har uppfattat det som, en helt annan situation med deras trafiknät och så vidare. De verkar vara ungefär i samma stadie som er med utvecklingen av fritidsresor. Vi har även hört av de olika trafikhuvudmännen att de är nyfikna på vad ni ska ta fram med detta arbete.

Respondent 1: Stockholm har såklart en helt annan struktur och en helt annan geografi. Vi har ju en ganska stor geografi, Västra Götaland, och där är därmed en lite större utmaning att kunna erbjuda god tillgängligt just för fritidsresor här. Det är svårare här faktiskt men inte omöjligt. Det är någonting vi får jobba vidare och nu när vi håller då på att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram får vi se hur mycket vi kan lyfta det här med fritidsresor. Det är något vi fortfarande klarar av, detta med arbets- och studiependling, för det är också viktigt. Det handlar inte om att säga att nu ska vi inte göra det här längre, utan det handlar om hur man hittar någon bra kombination och kan erbjuda resor för flera ärenden än bara arbets- och studiependling.

Intervjuare 1: Då tror jag våra frågor var besvarade, tack.

Intervjuare 2: Ja tack så jättemycket.

# G

## Anteckningar från intervju med Dalatrafiken

Bilagan redovisar intervjun med de två intervjuade från Dalatrafiken.

Hur ser er regions resande ut?

- Finns statistik att hämta på hemsidan.
- Regionen vet ej fördelningen av olika typer av resor som görs.
- Regionen har noterat utifrån statistik att det är två tillfällen på dagen med antalet resenärer. Dessa två tillfällen är förmiddagen och eftermiddagen, under kvällen avtar antalet resenärer.
- Idag har regionen zonindelningen som består av 70 zoner.

Kan ni identifiera någon målgrupp som reser hos er mest frekvent?

- Kan ej identifiera detta.

Vad kostar det att resa i er region?

- Finns på hemsidan

Är fritidsresande ett begrepp ni har implementerat i ert arbete?

- Nej, vi jobbar främst med arbets- och skolpendlingen.

Hur arbetar ni med fritidsresande?

- I dagsläget jobbar vi inte med fritidsresor och fokuset på det blir bara mindre och mindre.
- Tidigare ansvarade varje kommun för att bekosta sin egen kollektivtrafik. På grund av detta kunde kommunerna bestämma själva hur mycket kollektivtrafik de ville erbjuda. Men en förändring har gjorts och vi ansvarar istället nu för kollektivtrafiken i hela regionen samt att regionen finansierar den. På grund av detta har inte kommunerna samma makt över kollektivtrafik.

Hur stort är fokuset på fritidsresor kontra pendling/jobbskola eller andra reseformer?

- Idag har vi störst fokus på arbets- och skolpendling. Fokuset på fritidsresor blir också mindre med tiden.

Är fritidsresande ett fokusområde i ert arbete med utveckling av kollektivtrafiken?

- Nej, det sänks.

Vilka problem upplever ni med utvecklingen av möjligheter för fritidsresor?

- Det största problemet är pengar och att det inte är många som åker i dagsläget.

Hur tänker ni på fritidsresande för framtiden?

- Dalarna är en liten region med många mindre städer som är väldigt utspridda. Fokuset med att arbeta med fritidsresor kommer att minska i framtiden då de inte har ekonomin för att kunna tillfredsställa både arbets- och skolpendling samt fritidsresor. I dag har vi mest fokus på skolpendling, då det är krav på

det. Det framtida fokuset kommer att fokusera mer på arbets- och skolpendling så att den ska fungera väl.

Har ni hittat lösningar för behandlingen av fritidsresor?

- Inte direkt på grund av att vi har nedskärningar just nu.

Hur gick ni tillväga för att hitta lösningar?

- -

Om åtgärder gjorts, har ni märkt någon skillnad?

- Finns en rapport på en ny zonindelingsstrategi som de vill implementera
- I vissa städer finns stadsflex, i små finns det vissa förutsättningar.

Om det är ett problem, varför har inte åtgärderna gjorts?

- Ser att det finns efterfrågan för trafik till Sälen, turisttrafik. Finns från Mora där folk åker ifrån, men inget i sälen till backarna. Vi funderar på om vi kanske ska ha något där.

Några tankar på lösningar inom kort sikt?

- Inte lätt på kort sikt. Det är svårt att såpass bra kollektivtrafik att folk vill åka med den. Just nu dras linjer in som inte är attraktiva. Dom vill ha riktning från politiken att fixa kollektivtrafiken.

Upplever ni att ekonomi är ett hinder för eventuella lösningar som ni erbjuder?

- Ekonomin är det främsta hindret i arbetet med fritidsresor, då det inte är så många som reser kollektivt inom regionen.

# H

## Anteckningar från intervju med Hallandstrafiken

Bilagan redovisar intervjun med de två intervjuade från Hallandstrafiken.

Hur ser er regions resande ut?

- 16 procent reser med kollektivtrafiken. I vår region är tågtrafiken en viktig kärna och västkustbanan går genom den. Efter pandemin minskade resandet med cirka 15 procent. Från regionen är det många som pendlar norrut.
- Regionen består av många små städer, vilket leder till att det är svårt att få bra frekvens på kollektivtrafiken.

Kan ni identifiera någon målgrupp som reser hos er mest frekvent?

- Skoltrafiken utgör stor del av resandet pga att de erbjuds gratisbiljetter.
- De ser inte ålder på personen som köper biljetten i regionen.
- Stor grupp som reser är 30-44, men ganska jämt.

Vad kostar det att resa i er region? Engångsbiljett, periodbiljett etc.

- Det beror på var man ska åka.
- Olika zoner kostar olika mycket, den 29 mars byts zonstrukturen i regionen.
- Enkelbiljett: 25 kr i appen, 29 kr annars.
- Periodbiljett: 653 kr.

Är fritidsresande ett begrepp ni har implementerat i ert arbete?

- Har inte begreppet fritidsresor, faller under begreppet övrigt vardagsresande
- Vi i regionen planerar efter att behovet ska styra.

Hur arbetar ni med fritidsresande?

- Har inte råd att inte ta hänsyn till all typ av pendling.
- Uppdraget till samhället är att studie/arbetspendling ska fungera bra.
- Fritidsresor är med i vårt tänk vid planering av kollektivtrafik. Ständiga dialoger med kommunen för att gynna fritidsresor till tex badhus, osv.
- Diskussionen i Varberg att lägga till en linje som trafikanterna når badhuset med. Dock hade den sträckan blivit lång med många stopp och då hade arbets- och skolpendlingen blivit påverkad negativt.

Hur stort är fokuset på fritidsresor kontra pendling/jobb/skola?

- Vi fokuserar mest på pendling till jobb och skola då regionen/kommunerna vill fokusera på detta främst då de ska vara samhällsnyttigt.
- Under sommaren sätter vi in extra linjer och avgångar då befolkningen nästan dubbleras i Halmstad på grund av folk som har fritidsboenden där. Detta är en form av fritidsresande, men det avgränsas under en viss period.

Är fritidsresande ett fokusområde i ert arbete med utveckling av kollektivtrafiken?

- Nej

Vilka problem upplever ni med fritidsresande i er region?

- Inte Hallandstrafiken som bestämmer, dialog med kommuner för hur saker ska flyta på. Kommuner tänker inom kommunen medan Hallandstrafiken tänker inom regionen.
- Begränsad budget.
- Var gör det mest nytta
- Många som kör bil, vilket för det svårt att få folk att åka kollektivt tex för att handla.
- Eftersom städerna är utspridda är det ur geografiskt perspektiv svårt att få bra frekvens på bussar och pussla ihop trafiken.

Hur tänker ni på fritidsresande för framtiden?

- Enorma möjligheter med fritidsresor. Andra bolag (Visit halland) som fokuserar på fritidsresor.
- Många resor sker genom Halland utan att man vet om det, mellan exempelvis Göteborg och Malmö.
- Vi tycker det är intressant och vill gärna utöka resan i Halland. Infrastrukturen och utöka tågspåren kan vara bra för framtiden. Tittar på träffsäkerheten, hur nära ligger stationer vid exempelvis campingar och grönområden. Detta är något vi arbetar med just nu.

Har ni hittat lösningar för behandlingen av fritidsresor?

- Erbjuder extra turer under sommaren till exempelvis till stranden. Halmstad fördubblas i antal invånare under sommaren, vilket tyder på att mer kollektivtrafik behövs.

Hur gick ni tillväga för att hitta lösningar?

- Kommer fokusera på att bygga ut infrastrukturen för framförallt tågresandet. Kolla på avståndet mellan olika besöksmål och hållplatser och se om det finns möjlighet att utveckla så att hållplatserna hamnar närmre

Om åtgärder gjorts, har ni märkt någon skillnad?

- En del ändringar i linjestrukturen har gjorts, exempelvis i Falkenberg. Då detta gjordes märktes det skillnad av fler resenärer och bättre kundnöjdhet.
- Idag har vi en fast mängd bussar och tåg och det går inte att lägga till fler bussar och tåg. Det tar i dagsläget flera år att köpa in nytt.

Om det är ett problem, varför har inte åtgärder gjorts?

- -

Några tankar på lösningar inom kort sikt?

- Effektiviserar med det vi har. Vi kan inte bara köpa in nytt.

Ekonomiska hinder?

- Idag finns det mycket ekonomiska hinder då det idag är störst fokus på skola och jobb för att få det vardagliga att rulla i regionen. Man måste idag väga olika lösningar och fokusområden mot varandra. Exempelvis om vi ska lägga pengar på att ha fler bussar ut till Tylösand eller om vi ska få fler att få den vardagliga trafiken att fungera i en mindre. Eller om vi vill erbjuda personalen till Biltema att kunna åka kollektivt till jobbet.

- Min uppfattning är att vi ligger efter Västtrafik i att bygga upp pendlingen vilket för att vi inte kan fokusera på fritidsresor idag.



# I

## Anteckningar från intervju med Länstrafiken Västerbotten

Bilagan redovisar intervjun med de (två) intervjuade från Länstrafiken Västerbotten. Målgrupp? Vilka är det som reser i er region?

- Linjelagda skolskjutsar, 80-90 procent skolresor. Oftast blir det billigare när de upphandlar trafiken. Kommunöverskridande trafik sker oftast i syfte av pendling för elever i gymnasiet.
- Umeå och Skellefteå har stadstrafik och tätortsnära kollektivtrafik som kan användas vid fritidsresor.
- Mest fokus är på skol - och arbetspendling.

Vad kostar det att resa i regionen?

- Stadstrafik har en zontaxa annars använder sig vi av kilometertaxa. Kostnaden avtar ju längre man reser.

Är fritidsresande ett begrepp ni har implementerat i ert arbete?

- Inte särskilt implementerat med vi har gjort små satsningar i vissa kommuner, bland annat ringbilarna i Storuman och de utökade skolkorten. Mest arbets- och skolpendling. Ej stort fokus på fritidsresor som begrepp heller.

Hur arbetar ni med fritidsresande?

- Skellefteå har sedan förra året utökat giltigheten på skolkorten så att man kan åka även på eftermiddagen/kvällen och helgen för fritidsresor.
- Idag finns det bra utbyggd kollektivtrafik i Umeå.
- Många kommuner har beställresor så man kan exempelvis kan åka och handla.
- Anropsstyrd och linjetrafik till vissa öar erbjuds.
- Ganska glesa resor
- Jobbar alltid med att det ska finnas resor till fjällen. Detta genom att jobba med anslutningar. Vi får bidrag om det finns bra kopplingar med kopplingar från södra Sverige. Detta en förutsättning för att ha bra trafik dit

Hur stort är fokuset på fritidsresor kontra pendling/jobb/skola eller andra reseformer?

- Ganska bilburen region idag.
- Ringbilar, man kan boka om man ringer ett dygn i förväg, en taxibil kommer, för att ta sig till fritidsgårdar. Prövat i större kommuner.

Är fritidsresande ett fokusområde i ert arbete med utveckling av kollektivtrafiken?

- Man arbetar mest med fritidsresor i de större kommunerna exempelvis Umeå och Skellefteå. Regionen består av många små kommuner så fokuset ligger främst på att förbättra arbets- och skolpendling.

Vilka problem upplever ni med utvecklingen av möjligheter för fritidsresor?

## I. Anteckningar från intervju med Länstrafiken Västerbotten

---

- Främst ekonomisk. 30-40 procent prisökning för att erbjuda kollektivtrafiken i regionen.
- Minskning i kollektivtrafiken pga Covid-19.

Hur tänker ni på fritidsresande för framtiden?

- Anropsstyrda bussar kan vara en bra sak att implementera. Detta är dock svårt pga stor geograf i regionen. Folk bor så utspritt så det är svårt med linjetrafik

Har ni hittat lösningar för behandlingen av fritidsresor?

- Alla har det ganska tufft just nu ekonomiskt så fokus på arbetsresor.

Hur gick ni tillväga för att hitta lösningar?

- -

Om åtgärder gjorts, har ni märkt någon skillnad?

- -

Om det är ett problem, varför har inte åtgärder gjorts?

- -

Några tankar på lösningar inom kort sikt?

- -

Upplever ni att ekonomi är ett hinder för eventuella lösningar som ni erbjuder?

- -

# J

## Anteckningar från intervju med Skånetrafiken

Bilagan redovisar intervjun med den intervjuade från Skånetrafiken.

Hur ser er regions resande ut?

- 9 procent tåg, 11 procent buss, 53 procent bil, 16 procent cykel, det är siffror från 2018.
- Historiskt är linjenät i kollektivtrafiken byggda på starka strömmar och huvudleder, med toppar på morgonen och eftermiddagen till jobbpendling.
- Resandet i regionen beror mycket på var man är. Malmö mer som Västtrafik, mindre städer mer som Hallandstrafiken.

Kan ni identifiera någon målgrupp som reser hos er mest frekvent?

- Jag tar reda på detta och hör av mig.

Vad kostar det att resa i er region?

- Precis höjt priserna, ni kan se priserna i appen och på hemsidan.
- 3 zoner, stadszon, mellanlång, lång.
- 24h-biljett/ periodbiljett.

Är fritidsresande ett begrepp ni har implementerat i ert arbete?

- Vi tycker det är viktigt med fritidsresor men har i dagsläget ingen utvecklad strategi.

Hur arbetar ni med fritidsresande?

- Vi arbetar exempelvis genom att arenor i regionen har en hållplats vid sig. Vi har även data hur frekvensen av resande är för olika tider på dygnet.
- Just nu har vi inget måldokument som säger hur vi ska jobba med fritidsresor, men vi tycker det är en viktig punkt.

Hur stort är fokuset på fritidsresor kontra pendling/jobb/skola?

- Inte så stort.

Är fritidsresande ett fokusområde i ert arbete med utveckling av kollektivtrafiken?

- Klurigt då resorna är utspridda på mer tider och inte lika lätta att identifiera.

Vilka problem upplever ni med fritidsresande i er region?

- På grund av att det är en spridd region är det svårt att få in ett system som kan transportera de resande överallt där de behöver vara. Då man är specialiserad idag behöver man ta sig längre.
- Vår region planerar att börja arbeta med mer masstransporter och skippa individuella resor. Vi kommer fokusera mer på regelbundna resor vilket kommer leda till att fokuset blir mindre på fritidsresor.

Hur tänker ni på fritidsresande för framtiden?

- Vi har en vision om att erbjuda fler individuella lösningar, där resenärerna bokar en resa via en app. Tanken är att ett antal fordon åker runt och tar sig dit man vill resa. Dock är detta en dyr lösning då det sitter en förare i varje bil och i vissa fall kan bli stående. Men skulle man kunna implementera självkörande bilar kan det bli mer ekonomiskt.

Har ni hittat lösningar för behandlingen av fritidsresor?

- Exempelvis börja koppla på ledningar till en hållplats för att erbjuda bättre kopplingar. Men också att erbjuda fler fritidsresor till naturområden.
- Regionen erbjuder någon vid namn Naturbussen. Det är en linje i regionen som får ett antal lediga fordon på kvällen. Då använder regionen sig av dessa fordon på annan linje på kvällen. Detta ger låg marginalkostnad
- Regionen har även haft ett satsningar projekt Vandra med Koll. Projektet erbjuder en hemsida som optimerar en vandringsleder med linjenät och hållplatser.

Hur gick ni tillväga för att hitta lösningar?

- NOVA forskningsråd bland annat.

Om åtgärder gjorts, har ni märkt någon skillnad?

- Vi såg att Naturbussen och Vandra med koll blev populärt.

Om det är ett problem, varför har inte åtgärder gjorts?

- Ett problem är den offentliga förvaltningen samt konkurrens och vilka som kommer att gynnas. Det är inte kollektivtrafikens ansvar att se till att dessa fritidsresor blir hållbara. Västtrafik är idag i framkant gällande kombinerade resor, vilket innebär att man kan få hela resan i appen. Idag vill politiken i Skånetrafiken inte bry sig mer om ämnet, men de vet inte hur de ska göra det. Grundskolebarn får skolkort av kommunen, ungdomar kan köpa ungdomskort som gäller i hela Skåne.

Några tankar på lösningar inom kort sikt?

- Nej.
- Kanske kombinera paket.
- Boka paket (färja-buss till byn-tillbaka).
- Om 10 år kommer de flesta bussar gå på el, åtminstone i stan, men kommer även på regionbusslinjer.
- Lösningar med first mile/last mile, bättre anslutningslösningar.
- Kanske några självkörande fordon.
- Krävs restriktioner för biltrafiken.
- En bredare syn på kollektiv mobilitet, mer cykel.

Ekonomiska hinder?

- -

# K

## Anteckningar från intervju med VL

Bilagan redovisar intervjun med den intervjuade från VL den 14 mars 2023.

Hur ser er regions resande ut?

- I Västmanland görs det ca 32 602 resor per dag. Ca 85 procent av dessa sker i vår största kommun, Västerås.

Kan ni identifiera någon målgrupp som reser hos er mest frekvent?

- -

Vad kostar det att resa i er region?

- Priserna nedan är vuxenbiljetter:
- Enkelbiljett kommun (för resor inom en kommun) Västerås 30 kr, övriga kommuner 27 kr
- Enkelbiljett län 57 kr (för alla resor mellan olika kommuner)
- 24-timmarsbiljett kommun 60 kr Västerås, övriga kommuner 54 kr
- 24-timmarsbiljett län 114 kr
- 30-dagarsbiljett kommun (för resor inom en kommun) 655 kr samma i alla kommuner
- 30-dagarsbiljett län 1140 kr
- 10-resorsbiljett kommun 260 kr Västerås, övriga kommuner 215 kr
- 10-resorsbiljett län 455 kr

Är fritidsresande ett begrepp ni har implementerat i ert arbete?

- Ja, det är allt resande som du inte gör till och från jobb/skola.

Hur stort är fokuset på fritidsresor kontra pendling/jobbskola?

- Vårt största fokus ligger på vardagspendling eftersom de flesta resor sker till och från jobb/skola

Hur arbetar ni med fritidsresande?

- Vi jobbar för närvarande tillsammans med Region Västmanlands turismnäring för att få fler resenärer att välja kollektivtrafiken på sin fritid.

Är fritidsresande ett fokusområde i ert arbete med utveckling av kollektivtrafiken?

- Ja, även om störst kraft läggs på vardagspendling.

Vilka problem upplever ni med fritidsresande i er region?

- Vi skulle vilja att fler testade på kollektivtrafiken till fritidsaktiviteter, många är vana med bil.

Hur tänker ni på fritidsresande för framtiden?

- Vi tror att det finns en stor potential. Just nu tittar vi på Bruksleden och möjligheten att åka till en hållplats och vandra till en annan. Att kunna få naturupplevelser i vårt län utan att använda bilen.

Om åtgärder gjorts, har ni märkt någon skillnad?

- Vi är i uppstarten och har inte kunnat utvärdera våra satsningar ännu

Hur gick ni tillväga för att hitta lösningar?

- Vi har tittat på hur andra län har arbetat och samarbetat mycket med övriga verksamheter och företag i Västmanland.

Några tankar på lösningar inom kort sikt?

- -

Ekonomiska hinder?

- -

# L

## Anteckningar från intervju med Värmlandstrafiken

Bilagan redovisar intervjun med de intervjuade från Värmlandstrafiken.

Hur ser er regions resande ut?

- November 2021, nytt trafikförsörjningsprogram med mer fokus på fritidsresande
- Tidigare bara skol - och arbetspendling
- Skol- och arbetspendling står för 90 procent av alla resor
- Karlstad största staden, mycket mindre än göteborg

Kan ni identifiera någon målgrupp som reser hos er mest frekvent?

- -

Vad kostar det att resa i er region?

- 24 kr enkelresa

Är fritidsresande ett begrepp ni har implementerat i ert arbete?

- -

Hur arbetar ni med fritidsresande?

- Utveckla ett dynamiskt fritidsresande. Ingen tidtabell och inga rutter. Anpassar sig utefter när folk vill resa. Man kontaktar bussen och så kommer bussen till hållplatsen om man vill och så försöker rutten anpassa sig utefter vilka hållplatser som man vill att den ska besöka, exempelvis om de är andra som också vill resa samma tid till närliggande hållplatser. Man behöver inte förhandsboka jättelångt i förväg. Väntetiden är cirka 7 minuter. Detta har ökat andelen fritidsresor med 40 procent

Hur stort är fokuset på fritidsresor kontra pendling/jobb/skola?

- Inte lika stort. Har samverkan med Visit Värmland - arbeta med var man kan ta bussen till fritidsdestinationer idag. Detta genom att anpassa material på resebyråer (även återköpare av våra biljetter)

Är fritidsresande ett fokusområden i ert arbete med utveckling av kollektivtrafiken?

- -

Är fritidsresande ett begrepp ni har implementerat i ert arbete?

- Under senare tiden har fokuset på fritidsresor ökat men arbets- och skolpendling är fortfarande störst. Fritidsresande har varit med i trafikförsörjningsprogrammet i Region Värmland sedan 2021

Vilka problem upplever ni med fritidsresande i er region?

- Bekvämlighet. Bilen står utanför dörren - lättare att ta den på egna villkor. Det finns en stark bilkultur i Värmland

Hur tänker ni på fritidsresande för framtiden?

- Dynamisk trafik. Inte bara buss. Sjukrese-fordon, när de inte används, kan utnyttjas som kollektivtrafikfordon. Detta finns hittills i Säffle. Vision att sprida till resten av Värmland. Nytt i Sverige men finns ute i världen

Har ni hittat lösningar för behandlingen av fritidsresor?

- Dynamiska trafiken (man bokar en specifik rutt med ett specifikt mål)

Hur gick ni tillväga för att hitta lösningar?

- Den dynamiska trafiken finns i andra länder och Värmlandstrafiken är först i Sverige med det. Tog inspiration från övriga världen och tidigare forskning
- Med en app kan man boka var man hoppar på och av så kommer en liten buss (16 pers) i Säffle. Detta har varit väldigt uppskattat men nystartat. Går ej efter specifik rutt. Dynamiska trafikkonceptet

Om åtgärder gjorts, har ni märkt någon skillnad?

- Ökat 40 procent jämfört med den gamla lösningen med en vanlig busslinje
- 50 resenärer till 600 resenärer i veckan, då blir det mer lönsamt
- Men vi har många som ska resa så det kan bli lite väntetider

Om det är ett problem, varför har inte åtgärder gjorts?

- Folk tar nu istället bussen

Några tankar på lösningar inom kort sikt?

- Skaffa dynamisk trafik över hela Värmland

Ekonomiska hinder?

- Det är svårt att det ska bli lönsamt med dynamisk trafik

**INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR OCH SAMHÄLLSBYGGNADSTEKNIK**  
**CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA**

Göteborg, Sverige

[www.chalmers.se](http://www.chalmers.se)



**CHALMERS**