



CHALMERS

Hållbart fritidsresande och hur man kan öka andelen kollektivtrafikresor i storstads- och tätortsmiljöer i Västra Götalandsregionen

Linus Olsson
Tobias Svantesson
Olle Säterberg
Oskar Vikström
Tony Yasso

DEPARTMENT OF ARCHITECTURE AND CIVIL ENGINEERING

CHALMERS UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
Gothenburg, Sweden 2023
www.chalmers.se

Abstract

This thesis is about leisure travel in Västra Götaland. The purpose of this thesis is to investigate the travel patterns of citizens in Gothenburg compared to citizens in Kungälv when traveling in their spare time between a football field and a central point of travel in each city.

The aim is to answer the question if there are any possible solutions to get more people to use public transport over cars in leisure travels. To get the information needed a literature study has been performed with data gathered from several different sources such as Göteborgs Stad, Kungälvs kommun, Västtrafik and the application Remix.

Beyond the literature study a survey to get more insight in people's habits has been performed as well as two interviews with people on Västtrafik and Kungälvs kommun who have a large influence on the public transport in the two cities.

The conclusion of this thesis points to the fact that there are no simple and direct solutions that are possible to implement within a short timespan. In order to get more people to use public transport over cars in leisure travel, there is a need for people to change their behavior, rather than that the problem is with public transport. On the other hand there are ways to possibly increase the amount of people choosing public transport such as cheaper tickets and a better cooperation between public transport applications and the increased development of these.

Sammanfattning

Denna rapport handlar om fritidsresande i Västra Götaland. Syftet med rapporten är att undersöka resmönster hos allmänhetens fritidsresor i Göteborg jämfört med Kungälv när de reser mellan en fotbollsplan och en central punkt i båda städerna.

Målet är att besvara frågan om det finns några lösningar för att få fler människor att använda kollektivtrafik för sina fritidsresor än bil. För att få nödvändig information och kunskap har en litteraturstudie gjorts med insamling av data från flera olika källor, däribland Göteborgs stad, Kungälvs kommun, Västtrafik och Remix applikationen.

Utöver litteraturstudien har en enkät gjorts för att öka förståelsen för människors vanor, samt två intervjuer, en med Västtrafik och en från Kungälvs kommun, vilka är två parter med influens över kollektivtrafiken inom Västra Götalandsregionen.

Slutsen som rapporten kommer fram till pekar på det faktum att det inte finns någon enkel och direkt lösning som är möjlig att implementera inom ett kort tidsspann. För att få fler människor att använda kollektivtrafik istället för bil för sina fritidsresor, handlar det om att människor behöver ändra sitt beteende istället för att det är stora problem med kollektivtrafiken. Men det finns förbättringsmöjligheter som skulle kunna öka antalet resenärer, som billigare biljetter och bättre samarbete mellan kollektivtrafikens huvudmän och appar som underlättar för resenärer.

Innehållsförteckning

Abstract

Sammanfattning

Innehållsförteckning

Begreppslista och definitioner

1. Introduktion	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Problembeskrivning	2
1.3 Syfte	2
1.4 Avgränsningar	2
2. Metod	3
2.1 Litteraturstudie	3
2.2 Remix	3
2.3 Enkätundersökning	3
2.4 Intervju	4
3. Litteraturstudie	5
3.1 Enkätundersökning av Västtrafik	5
3.2 Kostnader	6
3.3 Kollektivtrafik och mikro mobilitet i Göteborg	6
3.4 Kollektivtrafik och mikro mobilitet i Kungälv	7
4. Undersökning av valda linjer	10
5. Enkätundersökning	16
6. Intervju	19
7. Analys	21
7.1. Analys av de valda linjerna	21
7.2 Analys av enkätundersökning	22
8. Diskussion	23
9. Slutsats	25
10. Referenser	26
Bilagor	29

Begreppslista och definitioner

Fritidsresande: Definieras som resor som görs för nöjes ändamål och inte för arbete eller andra krav på resande (Fogelholm. R, 2014). Fritidsresor kan till exempel inkludera resor för att besöka vänner och familj, för att delta i sportevenemang eller kulturella evenemang, eller för att besöka turistattraktioner och semester mål.

Kollektivtrafik: Kollektivtrafik är ett system av offentliga transportmedel som är utformade för att förflytta stora mängder människor effektivt och kostnadseffektivt inom ett specifikt område eller region (Transportstyrelsen, 2022). Det kan inkludera olika typer av transportmedel såsom bussar, tåg, spårvagnar och färjor, som opereras av statliga eller privata organisationer och är tillgängliga för allmänheten.

Hållbart resande: Hållbart resande är att åka från punkt A till punkt B med hänsyn till miljön, samhället och ekonomin på ett hållbart sätt (Trafikverket, 2011). Det innebär att man försöker minska de negativa effekterna på miljön genom att välja transportalternativ som orsakar mindre klimatpåverkan, och som även kan bidra till mindre luftföroreningar och buller. Det handlar även om att ta hänsyn till samhällets behov, exempelvis att främja tillgänglighet genom att säkerställa att alla har möjlighet att ta sig dit de behöver på ett enkelt och pålitligt sätt. Ekonomisk hållbarhet handlar om att välja de mest kostnadseffektiva alternativen för resandet och att använda resurser på ett effektivt sätt.

Storstad: En storstad i Sverige är enligt SKR "Kommuner med minst 200 000 invånare varav minst 200 000 invånare i den största tätorten" (Jonsson. A, 2023).

Tätort: En tätort i Sverige är enligt SKR en "Kommun med minst 15 000 men mindre än 40 000 invånare i den största tätorten". (Jonsson. A, 2023).

1. Introduktion

Detta kapitel börjar med att introducera rapportens ämne genom en bakgrund och en problembeskrivning. Efter det kommer syftet att presenteras och kapitlet avslutas med avgränsningar.

1.1 Bakgrund

År 2020 bröt coronapandemin ut vilket tvingade världens befolkning att hålla avstånd till andra. Pandemin ledde till att fler valde att åka egen bil istället för att åka med kollektivtrafiken om man väl behövde resa för att minska smittspridningen. Nu när pandemi restriktionerna har lyfts vill Västra Götalandsregionen öka användandet av kollektivtrafik, gång och cykel och har som mål att 2025 ska resandet med kollektivtrafiken, gång och cykel vara på samma nivå som innan pandemin, alltså 40% högre än idag (Västra Götalandsregionen, 2021). Utöver det mål så vill regionen återta kollektivtrafikens marknadsandel med 33%, vilket betyder att av alla resor med ett motordrivet fordon i Västra Götaland ska 33% komma från kollektivtrafiken.

Västra Götalandsregionen har arbetat fram fler mål för 2025 som ska få fler att välja kollektivtrafiken (Västra Götalandsregionen, 2021). Dessa mål innefattar god geografisk tillgänglighet, enkel, trygg, inkluderande och låg miljöpåverkan. Målen finns till för att göra kollektivtrafiken till ett mer attraktivt alternativ och förhoppningen är att kollektivtrafiken kommer att användas i en större utsträckning.

Göteborg har ett väl utvecklat kollektivtrafiknät och för att öka användandet av kollektivtrafik i hela Västra Götalandsregionen så är det inte bara i centrala Göteborg som det behöver öka, utan i mindre områden runtom Göteborg (Västra Götalandsregionen, 2018). Det är endast i Göteborg som kollektivtrafiken används mer än biltrafiken och om då användandet av kollektivtrafiken ska öka för hela regionen så måste beteendet för de andra områdena ändras. Västtrafik, som ansvarar för kollektivtrafiken i regionen, arbetar också aktivt för att förbättra kollektivtrafiken och göra det mer attraktivt för resenärer att åka med dem (Västtrafik, u, å). De har lanserat nya betalsätt och har en app för att göra det enklare att köpa biljetter och planera resor. De satsar även på fler och modernare fordon för lokaltrafiken och även förhöjd frekvens på vissa buss- och spårvagnslinjer.

Kungälv är en tätort som ligger i Västra Götalandsregionen och har ett eget kollektivtrafiknät som drivs av Västtrafik (Kungälv kommun, 2023 b). Kommunen arbetar aktivt för att förbättra trafiken och lägger fokus på att göra det ännu bättre för de som reser hållbart, alltså med gång eller cykel. Kollektivtrafiken i Kungälv är 30 minuterstrafik, vilket innebär att väntetiden mellan bussarna är 30 minuter.

Fritidsresande är en viktig del av turismindustrin, som har en betydande inverkan på ekonomin, miljön och även frekvensen på trafiken, eftersom det ofta innebär resor med bil, flyg eller andra transportsätt som kan orsaka utsläpp av växthusgaser och andra föroreningar (Tillväxtverket, 2023). Trots detta är det många som väljer att åka med personbil för längre men även kortare resor. Detta är därför en undersökning på om det finns möjlighet att minska mängden biltrafik

för fritidsresande, genom förslag som förbättrar och gör det mer attraktivt att välja kollektivtrafiken.

1.2 Problembeskrivning

Då det är många bilar på vägarna bidrar det till en ökad miljöpåverkan genom mer trafik som skapar buller och utsläpp (WWF, u, å). Utsläppen i Sverige från vägtrafik står för en tredjedel av alla utsläpp av koldioxid (Naturskyddsföreningen, 2023) där bilresor står för 61% (Europaparlamentet, 2023). Problemet är hur privatpersoner ska välja att åka kollektivt vid fritidsresor för att minska antalet vägtrafikresor och därmed minska utsläppen av koldioxid. För att få fler att välja kollektivtrafiken i kombination med cykel och gång för sitt fritidsresande behöver flera faktorer undersökas såsom tillgängligheten av kollektivtrafik, turtätheten, bekvämligheten, komfort och biljettpriiser. För att övervinna dessa utmaningar behöver studier genomföras för att se vad som påverkar människors val av transportmedel mest.

1.3 Syfte

Syftet är att undersöka hur fritidsresandet i Västra Götalandsregionen ser ut, komma med förslag på lösningar och förbättringsmöjligheter som bidrar till att öka användandet av kollektivtrafik i kombination med gång- och cykel för fritidsresor.

1.4 Avgränsningar

Denna studie kommer fokusera på kollektivtrafik, gång och cykel för fritidsresande. Detta betyder alla resor förutom resor till, från och mellan skola och arbete. Studien kommer enbart att fokusera på resor inom Göteborg och Kungälv till idrottsplatser och jämföra dessa med varandra. Den tidsperiod av dygnet som kommer att analyseras är endast mellan 17:00 och 20:00. Specifikt kommer resor till Heden från Nordstan och från Centralstationen till Guldheden Södra i Göteborg jämföras med resor från Kungälvs resecentrum till två närliggande idrottsplatser, Kongevi idrottsplats och Ytterns idrottsplats. Där kommer möjligheterna att resa till och från dessa idrottsplatser studeras. De två städerna som undersöks ger olika perspektiv på kollektivtrafiken även om de båda tillhör Västra Götalandsregionen. Kungälv ger en representativ bild för fler mindre tätorter runt om Göteborg som representerar en storstad. Detta hjälper till att jämföra kollektivtrafiken som används för fritidsresande mellan en storstad och en mindre stad.

Vidare kommer möjligheten undersökas att komma med nya förslag och inte enbart expandera det befintliga kollektivtrafiknätverket. Här kommer även budget och tidsfaktorn med i åtanke då en alltför dyr lösning eller en lösning som tar mer än tio år inte är relevant för att en snabb lösning på problemet begärs.

2. Metod

Detta kapitel beskriver hur studien kommer att utföras. Först beskrivs litteraturstudien följt av en förklaring av mjukvaran Remix och avslutas med enkätundersökning och intervjuer.

2.1 Litteraturstudie

För att få en bild över nuläget så kommer en litteraturstudie att genomföras. Där kommer litteratur från olika artiklar och publiceringar samt data från Västtrafik och andra huvudmän inom kollektivtrafik och hållbart resande studeras. Under hela processen sammanställs information som bidrar till en god förstudie som är relevant till syftet och hjälper till att besvara aktuell frågeställning.

Efter att området för studien har bestämts och hållplatser och kollektivtrafiklinjer har specificerats så fås data från Västtrafik som då innehåller statistik (Se bilaga A-G) om de hållplatser och kollektivtrafiklinjer. Den statistiken används för att skapa bild över nuläget och för att jämföra olika hållplatser och se hur mycket de används.

Det ämne som denna studie fokuserar på har begränsats med litteratur och det finns inte mycket forskning kring människors beteende när det kommer till fritidsresor. Detta betyder att det finns en kunskapslucka inom detta område och därför behöver ytterligare undersökningar göras.

2.2 Remix

Remix är en mjukvara som över 500 städer runt om i världen använder för att planera deras kollektivtrafik (Remix, 2023). Syftet med programmet är att analysera kollektivtrafiken. Det görs via data med resestatistik som är inlagd i programmet för de valda linjerna och hållplatserna. Även kartor som visar busslinjer tas fram med hjälp av remix.

2.3 Enkätundersökning

I samband med litteraturstudien så har en enkät skapats för att se hur folk tänker kring användandet av kollektivtrafik kontra bil för sitt fritidsresande. Den enkät som används för datainsamling på en större skala är en digital google forms-enkät. Frågorna ämnar inte att behandla specifika resvanor från resenärer, utan vissa generella beteendemönster bland befolkningen och skapa en bild av situationen idag. De olika frågorna är kopplade till varandra vilket gör det enkelt att följa svaren och det går då att få en bättre bild över situationen.

Undersökningen var anonym, vilket gjorde att respondenterna inte behövde uppge sina namn eller andra personuppgifter. Detta för att göra respondenterna mer bekväma med att svara ärligt utan att oroa sig för eventuella konsekvenser. Det har dock uppstått en del hinder under den kvantitativa undersökningen då den blev påverkad av ett antal faktorer som ledde till partiskhet, förutfattade meningar och dåligt utformade frågor. Till exempel har det uppstått ett problem med åldersvariationen på grund av enkätens digitala struktur.

2.4 Intervju

För att få en djupare förståelse på hur olika aktörer tänker kring att öka användandet av kollektivtrafiken så ska en kvalitativ undersökning genomföras. För att genomföra en kvalitativ intervjustudie är det vanligt att använda en övergripande intervjuguide. Denna guide fungerar som en mall för intervjuaren, som hjälper denne att ställa relevanta frågor som kan besvara forskningsfrågan på ett djupgående sätt. Genom att använda en intervjuguide säkerställer man att intervjuerna är strukturerade och att alla respondenterna besvarar samma frågor. Detta underlättar sedan analysen av data och gör det möjligt att jämföra respondenternas svar på ett mer systematiskt sätt.

3. Litteraturstudie

I detta kapitel kommer den litteraturstudie som är relevant för denna studien presenteras. Först kommer en enkätundersökning som är gjord av Västtrafik som behandlar hela Västra Götalandsregionens beteendemönster följt av kostnader för bil och kollektivtrafik. Sedan kommer Göteborgs resvanor och beteendemönster presenteras följt av Kungälv's resvanor och beteendemönster.

3.1 Enkätundersökning av Västtrafik

Västtrafik utför årligen undersökningar för att se hur deras resenärer tänker om de resor som de själva och andra utför (Västtrafik, 2022). Denna undersökning görs i form av en enkät och de som svarar är 16 år och äldre samt att 4181 personer har svarat på enkäten. I enkäten presenteras de olika områdena i Västra Götalandsregionen var för sig där Kungälv innefattas inom gruppen "annan stad med över 20 000 invånare" men den gruppen kommer härnäst refereras till som Kungälv. 22% av alla som svarat kommer från Göteborgs innerstad och endast 4% kommer från Kungälv.

De flesta som har svarat reser med egen bil följt av gång- och kollektivtrafik (Västtrafik, 2022). Det är vanligast inom Göteborgs stad att åka kollektivt där 42% åker fem eller fler dagar med kollektivtrafiken till skillnad från Kungälv där endast 7% åker kollektivt fem dagar eller fler. Antalet som väljer att resa med bil är därför fler i Kungälv med 43% vilket är betydligt fler än antalet i Göteborg där det är 16% som väljer att resa med bil. När det kommer till gång som transportmedel så är det betydligt jämnare mellan de två städerna då Göteborg och Kungälv har 25% och 19% respektive. Det är även jämnare mellan städerna vid valet av cykel där det är 9% i Göteborg och 12% i Kungälv.

Det finns flera anledningar som får folks resande att se ut som den gör idag men det vanligaste är av ekonomiska skäl som flera väljer att ta bilen men många tycker också att restid är viktigare än priserna (Västtrafik, 2022). Vid frågan om vad som kan förändras för att de skulle välja att åka mer kollektivt så tycker de flesta, 23%, att kollektivtrafiken borde vara mer tillgänglig men det finns även många, 11%, som skulle välja kollektivtrafiken om drivmedelspriset skulle öka.

Överlag är de flesta, 71%, nöjda med hur deras resande ser ut i dagsläget men 59% vill cykla mer och 51% vill gå mer (Västtrafik, 2022). 26% tror att de kommer använda kollektivtrafiken för sitt fritidsresande mer i framtiden än vad de gör i dagsläget och 39% tror att samhället kommer resa mer kollektivt för sitt fritidsresande än idag.

Det finns flera hinder för framtida resande och när det kommer till cyklande så är det största hindret brist på cykelbanor och att de inte får ta med cykeln på kollektivtrafiken. Det är även många som är rädda för att deras cykelparkering inte är säkert. De hinder som finns för kollektivtrafiken är som tidigare nämnt att det är för dyrt, det är många som tycker att det är för långa restider och för få hållplatser dit eller från där de vill resa.

För att kunna bo utanför staden anser 8 av 10 att det är nödvändigt att äga en bil och endast hälften anser att de har bra förutsättningar för att resa hållbart (Västtrafik, 2022). De flesta tycker att samhället ska investera mer i kollektivtrafiken för att göra det till ett mer attraktivt val

av transportmedel. 65% tycker att arbetsgivare bör subventionera periodbiljett för kollektivtrafiken till sina anställda och på detta sätt skulle de resa mer med kollektivtrafiken. Nästan hälften vill ha en app där man kan betala, planera och boka andra färdmedel för att göra deras resa enklare. 51% vill ha färre bilar i städerna och 54% vill inte minska antalet parkeringsplatser i städerna. Majoriteten tycker att det behövs fler cykelbanor och flera anser att cykelbanor behöver högre prioritet vid stadsplanering och även ge mer utrymme för gångtrafiken.

3.2 Kostnader

Kostnaderna för bil och kollektivtrafik varierar stort i hur lång sträckan är som ska färdas, vad för bil som används och vart resan sker.

Med kollektivtrafiken inom Västtrafiks områden så beror kostnaderna på hur många zoner som korsas (Västtrafik To Go, 2023). Västtrafiks områden är uppdelade i 3 zoner A,B och C där kostnaden för 1 zon är 35kr för en vuxen över 20 år och 26 kr för en ungdom mellan 7-19 år. Vid resande över flera zoner krävs biljett för de zoner som korsas och där läggs priserna ihop. Alltså kostar resande för en vuxen genom alla 3 zoner 105 kr. Dessa biljetter gäller i 90 minuter per köpt zonbiljett. För de kontinuerligt resande erbjuds även flera olika periodbiljetter 30 dagar, 90 och 365 dagar för vuxna över 20 år samt dygnsbiljetter och fritidsbiljetter för ungdomar och studenter. Priserna på dessa styrs av hur många zoner som ska korsas och blir billigare desto längre period som köps. En periodbiljett inom zon A i 30 dagar för en vuxen över 20 år kostar 815 kr medan en ungdom kostar samma biljett 610 kr.

Kostnader för resande med bil beror till största del på vilken sorts bil som används och kan variera stort. I genomsnitt antas en bil kosta mellan 20-35 kr/mil att köra med värdeminskning, slitage, försäkring och bensinkostnader i åtanke (Svensk Motor, 2023). Utöver kostnaden för att köra bil tillkommer även parkeringskostnader och inköp av en bil.

3.3 Kollektivtrafik och mikro mobilitet i Göteborg

Göteborg är Sveriges näst största storstad efter Stockholm och är beläget i sydvästra Sverige och har närmare 600 000 invånare och växer ständigt med en förväntad befolkningmängd på närmare 700 000 år 2035 (Göteborgs Stad, 2023). Staden är den tydligt största i Västra Götaland och även västra Sverige och är navet för kollektivtrafiken inom regionen med tåg mot Skåne, Stockholm, Blekinge, Värmland m.m. utgående från Centralstationen i Göteborg, men även en stor flygplats och hamn för längre resor utanför Sverige.

Kollektivtrafiken i Göteborg består av bussar, tåg, båtar och spårvagnar där bussar är den dominerande formen av kollektivtrafik i staden (Göteborg Stad, 2023). Stora delar av de buss-,spårvagns- och tåglinjer som finns i staden utgår eller passerar någon av Göteborg Centralstations hållplatser Centralstationen, Nordstan, Nils Ericsons terminal och Åkareplatsen medans Västtrafiks båtar i staden utgår från Stenpiren och Saltholmen (Remix Explore, 2023). Andra hållplatser med många turer är framförallt Brunnsparcken och Hjalmar brantingsplatsen som har flest turer dagligen i Göteborg, men även Vågmästarplatsen, Järntorget, Svingeln, Korsvägen och Marklandsgatan beräknas ha många dagliga turer.

Resor med kollektivtrafik i Göteborg utgjorde 2021 närmare 34% av alla motoriserade resor som utgjordes under året vilket var en minskning från 2019 då kollektivtrafiken utgjorde 41% av alla motoriserade resor (Göteborgs Stad, 2021). Denna minskning beror till stor del till utvecklingen av Corona pandemin som gjorde att fler valde att åka själva eller stanna hemma för att undvika att bli smittade.

Göteborgs Stad har satt upp ett specifikt mål för hållbara resor som syftar till att öka andelen hållbara resor till 2035 (Göteborgs Stad, 2021).

Målet är specificerat enligt följande:

- 29% av resorna utförs med bil.
- 36% av resorna utförs med kollektivtrafik.
- 12% av resorna utförs med cykel.
- 23% av resorna utförs till fots.

Där två effektmål som ingår i de stora målet har utformats enligt följande:

Effektmål 1: “År 2035 utförs minst 35% av alla resor till fots eller med cykel”.

Effektmål 2: “Av de motoriserade resorna görs minst 55% med kollektivtrafik”.

Effektmål 1 visar det stora intresse av mikromobilitet i form av gång- och cykeltrafik som finns i Göteborg. Dessa resor utgör både de från hemmet till kollektivtrafik men även hela resan från hem till destination. Göteborgs Stad lanserade under 2020 ännu ett sätt att utveckla resandet via fot och cykel genom delad mikro mobilitet i form av ett nytt utvecklat Styr & Ställ vilket ger resenären möjligheten att hyra en cykel på en plats och lämna den på en annan. Detta har genererat 366 000 resor under 2021.

Utöver Styr & Ställ cyklarna kom även elsparkcykeln till staden 2021 vilket speciellt under sommarhalvåret ökade mängden resor via mikromobilitet (Göteborgs Stad, 2021). Dessa resor är oftast korta och används till stor del i centrala Göteborg för korta fritidsresor.

3.4 Kollektivtrafik och mikro mobilitet i Kungälv

Kungälv är en stad i Kungälv kommun som tillhör Västra Götalandsregionen (Västra Götalandsregionen, 2023). I Kungälv kommun bor det cirka 48 271, varav 30 167 i Kungälv centralort. Resterande boende kopplas samman med centralorten via serviceorter, som det finns fyra av. De fyra är Kode, Marstrand, Kärna och Diseröd (Kungälv kommun, 2023 c).

Kollektivtrafiken i Kungälv är baserad och utgår från deras resecentrum, “Kungälv Resecentrum” som ligger i centralorten. Det är en plats som beskrivs som “..navet för både regionens och kommunens kollektivtrafik.”(Kungälv kommun, 2023 b).

Kungälv arbetar mot ett hållbart resande och har en strategi som är beskriven i deras trafikplan (Kungälv kommun, 2017). Strategin för att deras mål “hållbart resande” som de definieras som transporter och resande som är effektiva och bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling som hälsa och miljö, vilket innebär att resande bör göras med färdssätten: cykel, gång eller kollektivtrafik, alternativt undvika resan helt. Trafikplanen tydliggör också att det i viss mån finns resor som använder sig av fossila bränslen som kan inkluderas i hållbart resande, men exemplifierar det som samåkning eller bilpool.

Kungälvs trafikplan (Kungälvs kommun, 2017) har uppdelat sin plan i strategiska och resultatmål. De strategiska målen har tagits fram av Kungälvs kommun och samverkar med både nationella och regionala inriktningar, se listan nedan.

- Öka andelen hållbara resor.
- Ny bebyggelse ska stödja en väl utbyggd och attraktiv kollektivtrafik genom att i första hand utvecklas i huvud- och sekundärstråk samt i serviceorter.
- Öka trygghet, säkerhet och tillgänglighet i trafikmiljöer.
- Öka samnyttjande av trafikslag
- Minskad miljö- och klimatpåverkan.

Med de strategiska målen kan det vara svårt att extrahera konkreta data för att se om målen har uppnåtts, därför används resultatmålen för att kunna arbeta med mätbar data mot de strategiska målen. Se listan nedan för resultatmålen.

- Öka andelen gångresor till 15%, i kommunen som genomsnitt.
- Öka andelen cykelresor till minst 10%, i kommunen som genomsnitt.
- Öka andelen kollektivtrafikresenärer till minst 40%, i kommunen som genomsnitt.
- Minska ensambilsåkandet i kommunen som genomsnitt.

Kollektivtrafiken i Kungälvs centralort är begränsad och upptar tillsammans med skollinjetrafiken i området 5% av alla kollektivtrafikresor enligt planen för konkurrenskraftig kollektivtrafik (Kungälvs kommun, 2019). Enligt styrdokumentets beskrivning av lokala kollektivtrafiken är den minsta turtätheten i Kungälvs centralort 5-minuterstrafik under högtrafik och 60-minuterstrafik under övrig tid. Det finns linjer som trafikerar Kungälv resecentrum till områden med mer resande, däribland Fontins motionscentral, busslinje 3, som har 5-minuterstrafik under högtrafik och mellan 15 och 60-minuterstrafik under övrig tid. Det står att kommunens uppfattning av nuläget är att lokalbusstrafiken är den busstrafiken i området som har störst potential att utvecklas för att öka kollektivtrafiken i kommunens konkurrenskraftighet och vara mer attraktiv.

Det huvudsakliga hållbara transportsättet för att koppla ihop delar av Kungälvs kommun med centralorten är regionbussar som utgör 72% av resorna med kollektivtrafik (Kungälvs kommun, 2019). En väsentlig del av resorna görs också med tåg inom kommunen, 23%, vilket syftar på Bohusbanan. Lokal kollektivtrafik utgör endast 5% av kollektivtrafik resorna i kommunen.

Inom kungälvs kommun är kollektivtrafiken strukturerad genom att serviceorterna har buss eller tåg linjer som möjliggör för hållbar transport från boende till arbete och fritidsaktiviteter. Tre av serviceorterna: Kärna, Diseröd och Marstrand har busslinjer som leder mot centralorten Kungälv.

Diseröd har busslinjen 422 som trafikerar sträckan mellan Lilla Edet-Diseröd-Kungälv (Västtrafik, 2023 b). Det är en regionbuss som har 13 turer per dag med väntetid 1 timme mellan turer. Första turen går 5:40 från Diseröd och sista turen 22:15. Rutten är även trafikerad på helger, men endast med 4 turer per dag. De är mellan 9:40 och 18:50.

Den tredje serviceorten som kopplas samman med Kungälv huvudsakligen med en regionbuss-linje är Marstrand (Västtrafik, 2023 c). Den linjen heter Marstrand express och går mellan Marstrand-Ytterby-Göteborg. Linjen har 30 avgångar per dag på vardagar mellan 05:04 och 23:35. På helger går den 18 gången, mellan 01:35 och 23:35.

Den fjärde serviceorten som finns i Kungälvs kommun heter Kode. Kode har är inte begränsad till en regionbuss för kollektivtrafik till centralorten (Västtrafik, 2023 a). Det finnas flera regionbussar och även tåglinjer som kan tillhandahålla ett hållbart resande mellan Kode och Kungälv med möjligheter att ta sig vidare till Göteborg utan byten. Det är huvudsakligen 4 linjer som går att använda sig av för att transportera sig mellan Kode och Kungälv centralort. De är SNU, 306, 319 och västtågen. Sammanlagt på en vardag blir det 97 turer på en vardag mellan tiderna 05:10 och 00:28. På helger går det 54 turer varav 3 stycken på natten mellan 00:28 och 03:28.

För de som behöver ta sig med bil från landsbygden till serviceorterna eller till centralorten finns det avgiftsfria pendelparkeringar. En i Kärna, en i Diseröd, tre i Kode och två i centralorten Ytterby/Kungälv. Det finns även ytterligare en pendelparkering belägen vid ett färjeläge i Kommunen. Marstrand har ingen pendelparkering i anslutning till busslinjen. (Kungälvs kommun, 2023 d). En faktor som påverkar resandet med kollektivtrafiken i Kungälv för både pendlare och fritidsresande är att det heller inte finns någon utpekad pendelparkering vid Resecentrum som kommunen anser är navet för kollektivtrafiken i Kungälv (Kungälvs kommun, 2019).

För att transportera sig med cykel i Kungälv krävs medtag av egen cykel då det inte erbjuds hyrlösningar för cykelpendling eller cykelturism. Kungälvs centralort är väl anpassat för cyklar med cykelbanor som underlättar för transport med cykel genom staden. Det finns även två pumpstationer i centrala Kungälv som underlättar för cyklister (Kungälvs kommun, 2018). Det finns också cykelvägar som kopplar ihop serviceorterna med centralorten i kommunen. I nuläget är Diseröd och Kärna och det finns planerade cykelbanor till Marstrand och Kode. En svårighet som kan konstateras med en överblick över Kungälvs cykelbanor i dagsläget visar att det blir stora avstånd för pendlare som anländer till Kungälvs resecentrum med buss och sedan ska cykla till någon destination i Kungälv, största anledningen är att staden har en stor spridning och inte ännu är förtätad till lika stor utsträckning som andra större städer.

4. Undersökning av valda linjer

I Göteborg har två linjer undersökts för att tydligare kunna komma med relevanta lösningsförslag för ökat användande av lokaltrafik, gång och cykel för fritidsresande. Nordstan till Heden och Centralstationen till Mossen för att nå Guldheden södra. Både Nordstan och Centralstationen är delar av centrala Göteborg och har därför mycket passerande lokaltrafik och även mycket påstigande resenärer. Hållplatserna Heden och Mossen är valda som avstigning hållplatser på grund av att båda områdena har fotbollsplaner och andra fritidsaktiviteter i närheten som då används för frekvent fritidsresande. Utöver att fritidsaktiviteter pågår vid Mossen och Heden, är de valda för att de liknar fritidsområden i Kungälv och man kan därför enkelt jämföra och analysera resorna med varandra (Remix, 2023). För att undersöka resenärer till och från dessa hållplatser betraktas turer som går 17.00 - 20.00 alla vardagar under januari och mars månad under 2023, för att få relevant nuläges data.

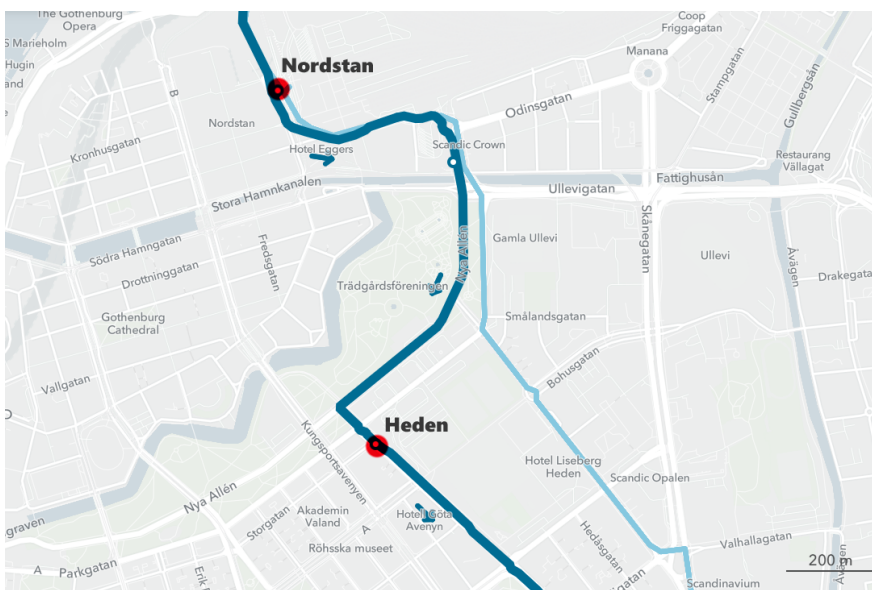
Nordstan till Heden idrottsplats

Heden är Göteborgs största fotbollsält där under sommarhalvåret massor av fotbollsmatcher spelas, ungdomar hänger samt att två av världens största turneringar i fotboll och handboll spelas varje år i form av Gothia cup som årligen har runt 1700 deltagande lag (Gothia Cup, 2023) och Partille cup som har runt 1400 deltagande lag per år (Partille Cup, 2023). Heden ligger väldigt centralt i Göteborgs stadskärna med 550 meter till Korsvägen, 150 m till Avenyn och c.a 1 km till Göteborg Centralstation (Remix, 2023).

För att åka bil mellan Nordstan och Heden är det cirka 1,7 km bilväg vilket tar ungefär 5 minuter (Google maps A, 2023). Vid Heden finns ett flertal olika parkeringsmöjligheter med en snittkostnad på 17kr/h (Parkering Göteborg, 2023).

För att åka kollektivt till och från Heden från och till Nordstan går busslinje X4, se figur 1, från Nordstan till hållplatsen Heden 313 gånger varje vardag med flest avgångar mellan 06.00-09.00 och mellan 15.00-18.00 där bussen går ungefär var 5:e minut. Vid Heden går i snitt dagligen 50 personer av mellan 17.00 och 20.00 på vardagar (Bilaga D). Utöver denna linje går även 11 andra linjer från olika områden i Göteborg till hållplatsen Heden med i snitt 1653 turer varje vardag (Remix, 2023).

Andra sätt att ta sig till Fotbollsplanen heden med kollektivtrafik är genom att åka till några av de andra närliggande hållplatserna Stureplatsen, Valand, Nya Heden allén och Berzeliigatan som alla ligger inom 200 meter från Hedens fotbollsplan. Även hållplatserna Scandinavium, Ullevi södra, Korsvägen, Vasaplatsen, Götaplatsen och Kungssportsplatsen ligger runt 500 m från Heden vilket i kombination med Mikro Mobilitet som el-sparkeyklar och hyrcyklar gör Heden en väldigt åtkomstbar fotbollsplan i Göteborg (Remix, 2023).



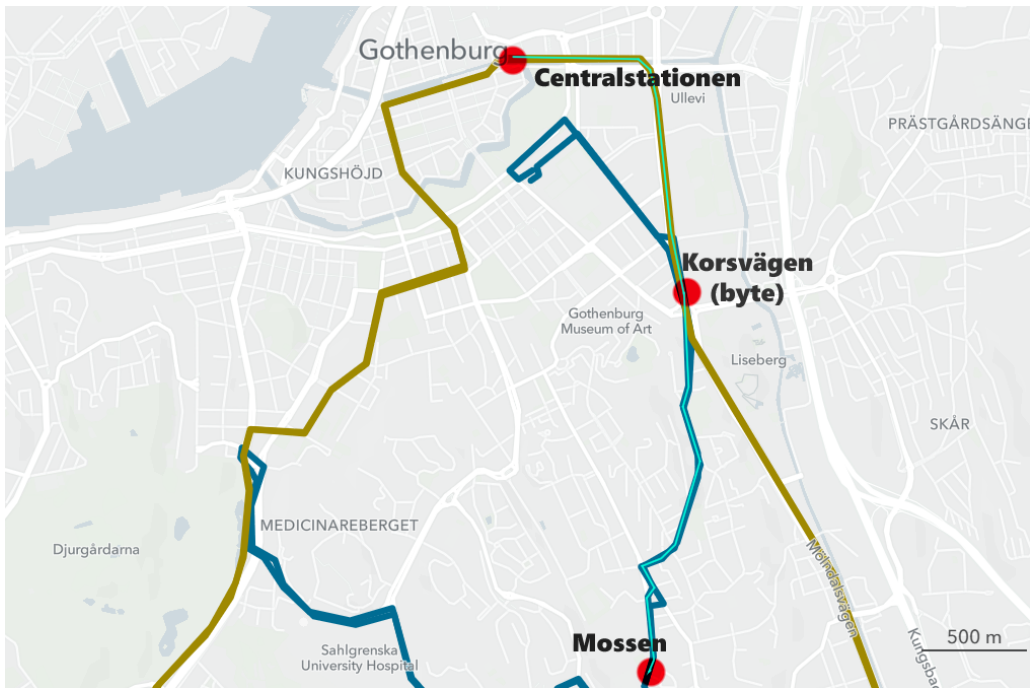
Figur 1: Busslinje X4 i Göteborg, med markering för hållplatserna Nordstan och Heden.

Göteborg centralstation till mossen Guldheden södra

Guldheden södra är en mindre fotbollsplats som ligger runt 80 meter från Mossen. På fotbollsplanen spelar Guldheden IF som har totalt 17 olika grupper som tränar (Svenskalag, 2023). De erbjuder träning i fotboll och innebandy för 500 ungdomar och barn i veckan och även barngymnastik anordnas för de som inte är intresserade av bollsport. Utöver den yngre befolkningen finns det innebandy för damer och herrar samt fotboll för herrar. Alla aktiviteter som Guldheden IF anordnar pågår mellan 17.00 och 20.00.

För att åka till Guldheden södra med bil från Centralstationen är det en sträcka på 4,3 kilometer som tar 12 minuter att åka (Google Maps, 2023). Parkeringsmöjligheterna är goda och kostnaden för dessa är 10kr/h (Parkering Göteborg, 2023).

För att ta sig till Guldheden södra från Centralstationen med kollektivtrafik krävs ett byte vid Korsvägen. Bytet som krävs är från linje 2 till linje 52 som går vidare till Mossen, se figur 2, där det sedan krävs en kort promenad för att nå Guldheden södra. Den totala resan till Guldheden södra tar ungefär 20 min, där linje två går var tionde minut från centralstationen inom det valda intervallet 17.00 - 20.00. Från Korsvägen går buss 52 var femte minut fram till klockan 19.00, därefter går bussen var tionde minut (Västtrafik, 2023). På en vardag går 175 resenärer av vid Korsvägen från linje 2, där en andel fortsätter sin resa mot hållplats Mossen, där 61 av passagerarna stiger av linje 52 vid hållplats Mossen (Bilaga F och G).



Figur 2: Spårvagnslinje 2 och busslinje 52 i Göteborg, med markering för hållplats Centralstationen, Korsvägen och Mossen.

Kungälv resecentrum till Kungälv sjukhus och till Maskingatan

För att ta fram förslag på lösningar för ökad användning av kollektivtrafik, gång och cykel för fritidsresor har 2 platser som är typiska resmål för fritidsaktiviteter i Kungälvs undersökts. Båda platserna ligger i Kungälvs centralort och är idrottsplatser med aktivitet under hela veckan på tider mellan 17:00-20:00. Det gör att med dessa två platser kan resandet i området till fritidsaktiviteter exemplifieras och nuläget kan analyseras och jämföras med andra platser som har bättre eller sämre möjlighet till kollektiva transportsätt samt cykel och gång. För att undersöka resande till båda platser har en hel transportsträcka tittats på, med utgångspunkt i Kungälv resecentrum. Anledningen till det är att den är centralt belägen och en knutpunkt för samhället i Kungälvs centralort, samt en knutpunkt för kollektivtrafiken, vilket gör det till en vanlig utgångspunkt för det som ska ta sig till de platserna som undersökts. Kungälv resecentrum är dessutom belägen på relativt liknande avstånd till de två idrottsplatserna. Ett resecentrum är också en sådan plats som finns i de flesta städer och mindre orter, vilket möjliggör bättre jämförelser med andra platser och orter.

Data från Västtrafik, bilaga A-G, visar vilka busslinjer som passerar anslutande busshållplatser till idrottsplatserna och hur många som åker kollektivt och går av och på vid närliggande busshållplats under tidsintervallet 17:00-20:00. Det ger en tydlig bild på hur många som nyttjar kollektiva transportmedel samt de möjligheter som finns att åka kollektivt till de valda resmålen. För transportsätten gång och cykel finns inte lika tydlig statistik som visar på hur många som cyklar och går till de två idrottsplatserna specifikt. Istället kommer möjligheten för dessa sätt att undersökas, däribland tillgängligheten till gångbana och cykelbana.

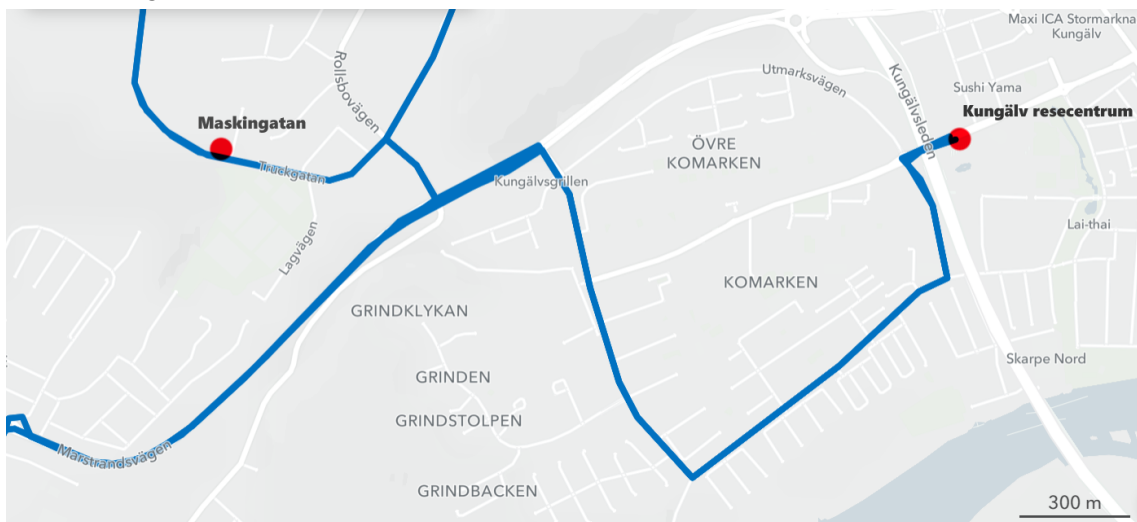
Ytterns idrottsplats

Ytterns idrottsplats är en fotbollsförening med fotbollsverksamhet och även en viss annan idrotts- och motionsverksamhet. Fotbollsföreningen 150 ideella tränare och 1200 aktiva spelare

mellan 6-åringar och seniornivå. Det finns aktiviteter för yngre barn, 3-5år (Ytterby IS, 2023). Föreningen är lokaliserad i Ytterby som tillhör Kungälv centralort och ligger 2,5 kilometer bilväg från Kungälv resecentrum. Parkeringsmöjligheterna är goda med cirka 160 parkeringsplatser som är gratis.

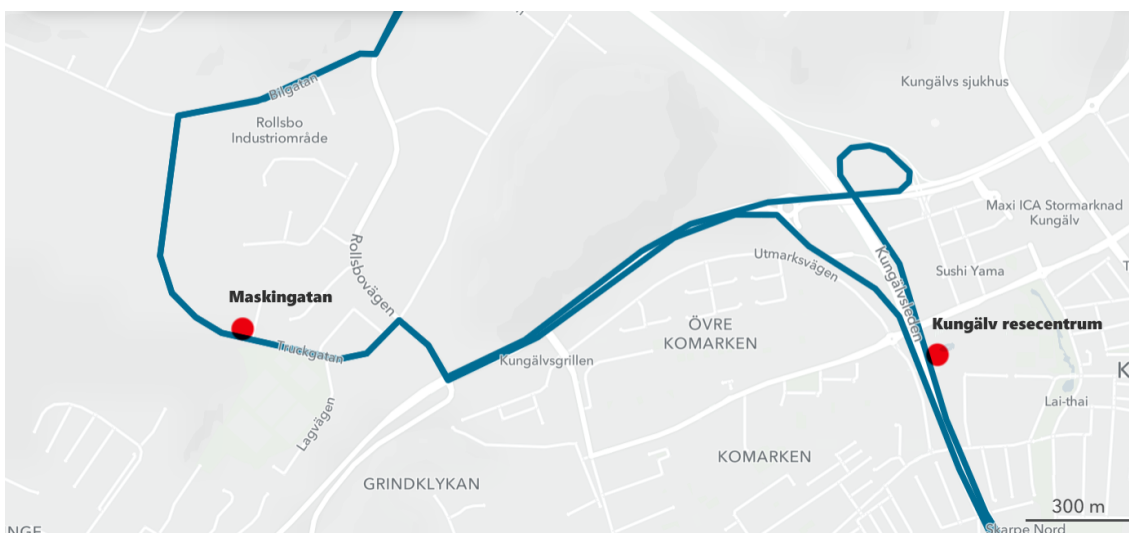
De busslinjer som passerar Maskingatan, vilket är den busshållplats som är lokaliserad i nära anslutning till Ytterbys idrottsplats, är två olika busslinjer, linje 311 och linje 2, se figur 3 och 4, som passerar mellan 17:00 och 20:00. Under det nämnda tidsintervallet 17:00-20:00 har båda linjer, 311 och 2, 30-minuterstrafik, vilket innebär en turtäthet på 30 minuter mellan ankomsterna (Västtrafik, 2023 a). Det innebär att det anländer 4 turer per timme inom intervallet.

Enligt data från Västtrafik, bilaga C och E som visar antal av- och påstigningar för Maskingatan skapas en verklig bild av nuläget. Busslinje 311 sträcker sig från Kareby i Kungälv och Gamlestads torg i Göteborg (Bilaga C). Totalt antal resande på sträckan under året 2022 var 302489 påstigande. Den data som presenterar antalet avstigande på busshållplatsen Maskingatan avser ett medeldygn från januari-mars år 2023, klockan 17:00-20:00 och visar att det i snitt stigit av 0 personer på busshållplatsen. Den visar också att det i genomsnitt stiger på 0 personer från Maskingatan till buss 311.



Figur 3: Busslinje 311 med markering för Kungälv resecentrum och Maskingatan.

Busslinje 2 som syns i figur 4 sträcker sig från Kungälv Resecentrum till Ytterby Station och hade 170 638 påstigande 2022. Data från Västtrafik visar att under ett medeldygn i januari-mars 2023 klockan 17:00 till 20:00 är det 0 personer som stiger av eller på på Busshållplatsen Maskingatan (Bilaga E).



Figur 4: Busslinje 2 med markering för Kungälv resecentrum och Maskingatan.

Möjligheten att cykla eller att gå till Ytterns idrottsplats är tillsvidare begränsad. Det finns inte cykelväg hela vägen på sträckan Kungälv Resecentrum. Det är en del av sträckan som ännu inte har cykel eller gångväg, det handlar om några hundra meter där, personen som är på väg till Ytterns idrottsplats behöver cykla eller gå på bilväg (Kungälv kommun, 2018). Kungälv kommun har planerat att expandera sina gång- och cykelvägar på just denna sträcka i framtiden. Den totala sträckan som det är att cykla eller gå till Ytterns idrottsplats från Kungälv Resecentrum är cirka 2,5 kilometer där endast en mycket kort sträcka inte har en dedikerad gång- eller cykelväg.

Kongevi idrottsplats

Kongevi idrottsplats är en fotbollsplan med löparbana. Den nyttjas till största delen av fotbollsföreningen idrottsklubb Kongahälla, IKK. De har cirka 20 lag och 530 medlemmar. Träningsverksamheten för laget fortgår dagligen (IK Kongahälla, 2023). Idrottsplatsen är lokaliserad i centrala delen av Kungälv tätort. Det är 1 km bilväg från Kongahälla resecentrum och mycket goda parkeringsmöjligheter. Kostnaden för dessa parkeringar är 2 kr/h efter 18 (Easypark, 2023)

De busslinjer som har busshållplatser och trafikerar sträckan Kungälv resecentrum och Kungälv Sjukhus, som är den busshållplats som ligger närmast Kongevi idrottsplats, är busslinjerna 319, 1 och 242 (Västtrafik, 2023a) dessa linjer finns i figur 5. Busslinje 319 kör sträckan med 75-minuters trafik och hela linjen går från Kungälv till Stenungsund. Busslinje 1 är en lokalbuss som trafikerar Kungälv centralort. Busslinje 1 trafikerar busshållplatsen vid Kongevi med 30-minuterstrafik (Bilaga B). Busslinje 242, som går mellan Torslanda och Ullstorp i Kungälv, trafikerar sträckan endast två gånger under tidsintervallet 17:00-20:00 då det specifikt är en pendelbuss.

Enligt Västtrafiks statistik om av och påstigningar på hållplatsen Kungälv Sjukhus observeras att från busslinjen 242 sker ingen på eller avstigning vid hållplatsen Kungälv Sjukhus som ligger i anslutning till Kongevi idrottsplats (Bilaga A). För busslinje 1 i riktning från Kungälv Resecentrum är det 2 påstigande vid Kungälv sjukhus och 5 avstigande (Bilaga B). På samma

busslinje, men i riktning mot Kungälv Resecentrum, är det 5 påstigande och 2 avstigande (Bilaga B). För busslinje 319 finns ingen aktuell statistik att tillgå.



Figur 5: Karta över busslinjer. Röd är busslinje 242, gul är busslinje 1 och grön är busslinje 319.

Det finns goda möjligheter att använda cykel som transportmedel på sträckan Kungälv Resecentrum och Kongevi idrottsplats enligt Kungälvs kommuns karta för cykelvägar (Kungälvs kommun, 2018). Kungälv för statistik varje dag på antal cyklister på 3 platser i Kungälvs centralort. En av mätningarna ligger nära anslutning till Kongevi. På den platsen visar statistiken att från januari till och med mars 2023 har det passerat 6300 cyklister, vilket ger en medeldygnstrafik på cirka 71 cyklister i närområdet (Kungälvs kommun, 2023 a).

Denna statistik visar på möjligheten att cykla i området under de mörkaste, kallaste och svårframkomliga månaderna på året. Det går också gångbana hela vägen från Kungälv Resecentrum till Kongevi idrottsplats. I Kungälvs centralort är nästan alla cykelvägar kombinerade med gångbanor (Kungälvs kommun, 2020). Sträckan att gå är cirka 1 km och är upplyst stadsmiljö.

5. Enkätundersökning

En enkätundersökning genomfördes för att analysera generella beteendemönster hos befolkningen. Denna enkät besvarades av personer med olika bakgrunder som bor i olika kommuner/områden men majoriteten tillhör en och samma åldersgrupp.

Enkäten besvarades av totalt 41 stycken personer och Diagram 1 nedan redovisar respondenternas åldersuppdelning. Se Bilaga H för enkät undersökningens frågeställningar.

Hur gammal är du?

41 svar

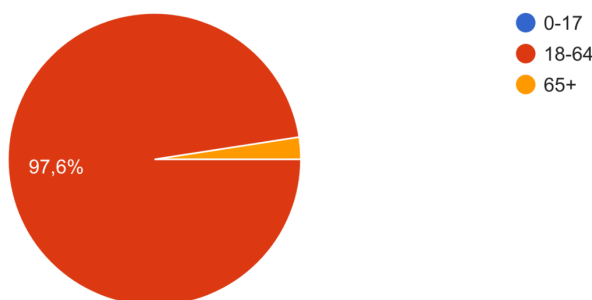


Diagram 1: Ålder på deltagande i enkätundersökning.

I åldersgruppen 18-64 som 97,6% av de deltagande tillhörde såg fördelningen kring om de bodde i en Storstad eller i en Tätort ut enligt nedanstående diagram medan de i åldersgruppen 65+ till 100% levde i en tätort.

Bor du i en storstad eller i en tätort?

40 svar

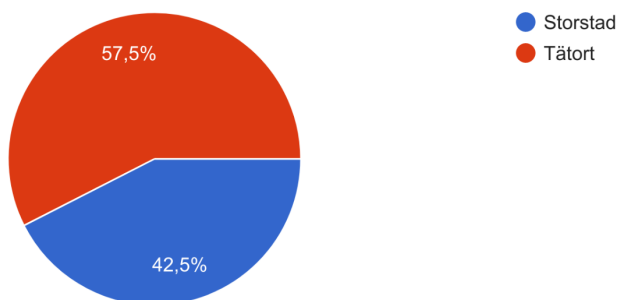


Diagram 2. Åldersgruppen 18-64 års uppdelning kring Storstad och Tätort.

Av alla som har svarat på enkäten tycker c.a 50% att de beror på aktiviteten de ska utföra om de åker kommunalt eller med bil med några procentenheters skillnad mellan de som bor i storstäder och de som bor i tätorter. Den stora skillnaden mellan tätorter och storstäder kommer i valet av att åka enbart bil och enbart kollektivt. I tätorter är det 43,5% som väljer att åka bil jämfört med 8,7% som väljer enbart kollektivtrafik. För de som bor i storstäder är det mer jämnt mellan kollektivtrafik användningen och bilanvändningen vid fritidsresor med 23,5% per alternativ.

Vad är ditt val av transport om du gör resor utöver jobb/studier?

17 svar

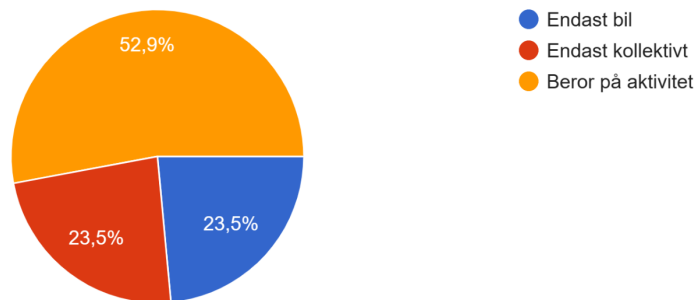


Diagram 3: Enkät svar på frågan "Val av transport i Storstäder"

Vad är ditt val av transport om du gör resor utöver jobb/studier?

23 svar

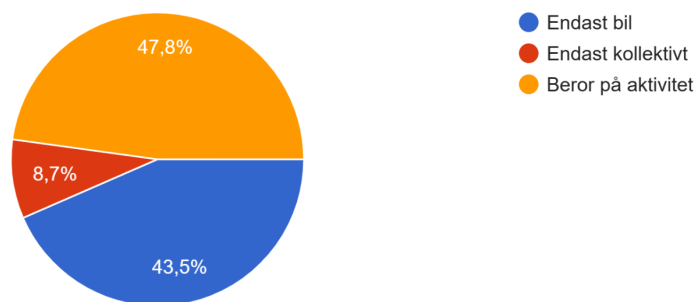


Diagram 4: Enkät svar på frågan "Val av transport i tätorter"

Diagram 1 presenterar resultatet till frågan varför man väljer att ställa bilen hemma. Denna fråga var frisvar baserad men de generella budskapen med svaren har sammanställts. I bilaga H

så presenteras hela enkäten med frågor och svar.

Anledningar till att ställa bilen hemma (Enkätundersökning)

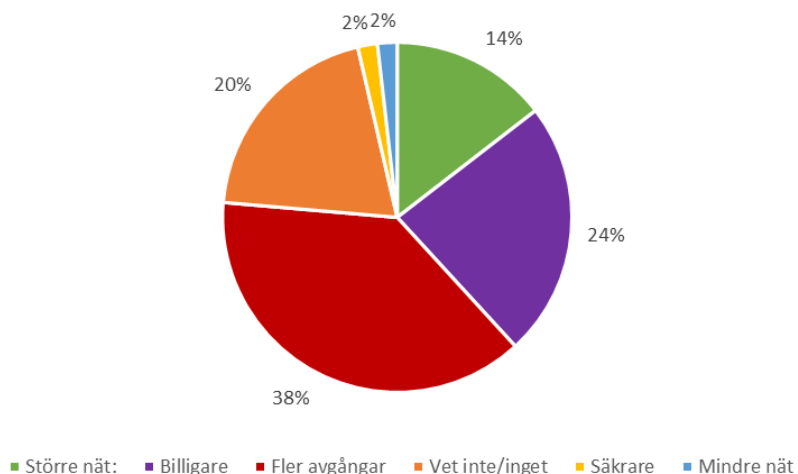


Diagram 5: Förändringar/förbättringar med lokaltrafiken som skulle få de 41 personerna att lämna bilen hemma.

Utifrån de svar som gavs i enkäten som skickades ut i flera grupper på facebook samt delade på sociala medier som Facebook, Instagram och Twitter går det tydligt att urskilja vad folk tycker borde förändras för att kollektivtrafiken skall bli mer attraktiv. Den största andelen, 38%, tycker att det borde gå fler avgångar. 24% tycker att det borde vara billigare för att få dem att åka mer kollektivt. Säkerheten uppmärksammas av ett fåtal och 20% har ingen åsikt eller vet inte vad som skulle kunna få dem att ställa bilen hemma.

6. Intervju

För att ta reda på hur olika aktörer tänker kring kollektivtrafik för fritidsresande hölls två intervjuer. Den första med Amanda Stenbom Kollektivtrafiksamordnare från Kungälv kommun, hela intervjun finns i bilaga J, och den andra med Lovisa Borgström Samhällsutvecklare från Västtrafik, hela intervjun finns i bilaga K. Samma frågor ställdes till båda, se bilaga I. Varje intervju i denna studie använt ett styrt urval för att välja ut lämpliga respondenter med en koppling till Västtrafik eller fritidsresandes utveckling. Detta urval gör det möjligt att få en mer detaljerad och relevant bild av ämnet.

Är hållbart fritidsresande något ni tänker satsa på? Om ni svarar ja: Hur tänker ni uppnå det?

Gällande satsning på hållbar fritidsresande så är både Borgström och Stenbom inne på samma spår, att det är ett politiskt beslut där fokuset ligger på arbets- och studiependling istället för fritidsresor. Kungälv kommun har dock gjort några satsningar för att främja fritidsresandet i form av subventionerad kollektivtrafik för skolungdomar som då får resa gratis på vardagar fram till 19.00.

Har ni några specifika planer för att locka fler folk för att ta kollektivtrafik för sina fritidsresor? Om ni svarar ja: Hur tänker ni uppnå det?

Varken Västtrafik eller Kungälv kommun har några specifika satsningar för att locka fler till att välja kollektivtrafiken för sina fritidsresor. Det nämns att Kungälv har gjort komplement till Västtrafiks To Go app vilket visar sig vara positivt för fritidsresandet.

Vad anser ni vara den största utmaningen med att förbättra kollektivtrafiken för fritidsresor? Är det till exempel för dyrt eller är det för resurskrävande?

Den största utmaningen med att förbättra kollektivtrafiken enligt Stenbom är att det i samband med projekt som förändrar infrastrukturen så blir kostnaderna väldigt höga. Det finns ingen hållbar utvecklingsresurs inom Kungälv kommun som jobbar med dessa frågor och att det är ett politiskt beslut om det skulle finnas specifika resurser för detta ändamål. Västtrafik ser däremot att problemet med fritidsresandet är att det är svårt att uppskatta hur många som reser till ett specifikt resmål och det finns inga tydliga peaktider där folk reser. Även sambandet mellan kommun och Västtrafik kan ibland vara en utmaning då de inte alltid har samma målbild.

Har ni någon plan för att öka tryggheten kring kollektivtrafiken? Till exempel att man ska känna sig trygg när man kommer hem och går från hållplatsen.

Det som Kungälv kommun gör för att förbättra tryggheten kring kollektivtrafiken är belysning men kommunen har även en digital trygghetsinsamling där synpunkter kring trygghet från resenärer kan framföras till kommunen. Utöver det är det Västtrafik som har ansvaret på fordonen och under färden där Västtrafik har ett tätt samarbete med ordningsvakter, polis och kommunerna. Även Västtrafik är med vid planering av hållplatser för att ge resenärer en så trygg upplevelse som möjligt.

Hur ser ni på att sänka priser för kollektivtrafikresande?

Angående priserna för kollektivtrafiken så säger Stenbom att det är på en regional nivå som det bestäms men att kommunen har gått in och subventionerar resor för vissa målgrupper såsom

skolungdomar och seniorer. Stenbom tror att lägre priser hade haft stor genomslagskraft. Borgström säger att det är ett politiskt beslut och det är svårt att ändra priset. Västtrafik är 50% skattefinansierat och andra hälften kommer från biljettintäkter vilket gör det svårt att sänka priserna. Det finns dock olika initiativ som kan göras, till exempel en sommarbiljett som gör det möjligt att resa mellan tre zoner fast betala för en.

Hur ser ni på att utöka kollektivtrafiknätet? Exempelvis flera busslinjer eller bussar som åker oftare.

Kungälv kommun vill utöka kollektivtrafiknätet men Västtrafik har ett grundutbud som baseras på användandet av kollektivtrafiken. Eftersom kollektivtrafiken i Kungälv inte lider av kapacitetsbrist så är det inget Västtrafik erbjuder. Dock kan kommunen köpa in specifika linjer om det skulle finnas behov eller önskemål om det. Västtrafik har ett bra utbud särskilt under peaktider men under resterande tider skulle det vara förhållandevis billigt att förtäta turerna då bussarna och chaufförer står still. Ett utökat utbud skulle öka användandet av kollektivtrafiken men man vill inte utöka kollektivtrafiken då ingen använder den.

Hur ser ni på att öka mikromobiliteten (el sparkcyklar, styr och ställ etc) i Kungälv?

Kungälv kommun anser att det inte är aktuellt med mikromobilitet i deras stad men Västtrafik är mer positivt inställda till detta. Det är dock svårt i nuläget att veta hur dem skall arbeta med mikromobiliteten. Ett exempel är att Västtrafik blir en aktör som behandlar både kollektivtrafik och mikromobilitet det andra alternativet är att dem fortsätter enbart med kollektivtrafiken men då samarbetar med andra aktörer. Det nämns några appar till exempel VOI, Bolt, SJ, MTR, EasyToBe och Travis som i dagsläget existerar som gör resandet enklare men skulle kunna förbättras.

7. Analys

De fritidsresor som undersökts i Göteborg och i Kungälv kommer att analyseras utifrån ett nuläge perspektiv. Datan från enkät gjord för den specifika frågeställningen om fritidsresor, datan från Västtrafiks enkät "Hållplats 2022" och det mest väsentliga från intervjun med Kommun och trafikhuvudman kommer sammanfattas och analyseras.

7.1. Analys av de valda linjerna

Nordstan till Heden har en restid med linje X4 på 5 min där i snitt 50 personer går av mellan 17-20 på vardagar. Det finns dessutom flera andra hållplatser runt om Heden som ligger inom en 200 meters radie. Då Heden är placerad så centralt som det är med så bra möjligheter att ta sig dit kan slutsatsen dras att det inte behövs någon åtgärd.

Centralstationen till Mossen har en restid på 20 min med ett byte vid Korsvägen där i snitt 61 personer går av vid Mossen på vardagar mellan 17-20. Från Korsvägen går buss 52 var femte minut fram till 19.00, därefter var tionde minut det betyder att sträckan har hög tillgänglighet. Förbindelsen med Korsvägen från andra knutpunkter är även den väldigt god vilket betyder att det finns goda möjligheter att ta sig till Guldheden Södra med endast ett byte. Slutsatsen är att det finns goda förutsättningar för att resa till Guldheden Södra och kapaciteten finns redan för ett högt antal resenärer.

För sträckan mellan Kungälv resecentrum till Maskingatan finns det två linjer med 30 minuterstrafik alltså det blir 4 turer per timme. Med linje 311 tar det 4 minuter och med linje 2 tar det 11 minuter. Mellan 17-20 på vardagar var det ingen som gick på eller av vid hållplatsen. Parkeringsplatsen som är anlagd i anslutning till Ytterns idrottsplats har stor kapacitet med 160 platser och lockar då fler personer att använda bilen. Möjligheten att resa dit med cykel finns dock saknas hela cykelvägen fram till idrottsplatsen. Slutsatsen är att det krävs åtgärder för att fler ska använda kollektivtrafiken. Dessa åtgärder skulle kunna vara lägre biljettpriiser. Det finns förbättringar att göras för att öka den hållbara resan också genom att förbättra cykelvägen så att den går hela vägen fram till idrottsanläggningen.

För sträckan mellan Kungälv resecentrum till Kungälv sjukhus går det tre linjer. Linje 1 går var 30:e minut med en restid på 3 minuter, 319 som har 75 minuters trafik och 242 som går 2 gånger mellan 17-20. På busslinje 1 går 5 personer av och 1 person på vid Kungälvs sjukhus. Möjligheten för gång- och cykeltrafik fram till Kongevi idrottsplats är mycket god med upplysta gång och cykelbanor hela vägen. Då idrottsplatsen ligger centralt bidrar det till att fler har möjlighet att gå eller cykla. Idrottsplatsen ligger i anslutning till stora parkeringsplatser som gör det mer attraktivt att resa med bilen. Slutsatsen är att det finns goda möjligheter för hållbart resande i form av gång och cykel men kollektivtrafiken utnyttjas inte till fullo.

Priset för ett två timmars besök till Heden kostar 43,1 kr och ett två timmars besök hos Guldheden Södra kostar 51 kr med bil. Jämförs dessa med då två sträckorna i Kungälv så ser man att det är betydligt billigare att ta bilen i Kungälv där priset för bil är 17,5 kr för sträckan mellan Kungälv Resecentrum och Maskingatan och 10,3 kr för sträckan mellan Kungälv Resecentrum och Kungälv Sjukhus. Priset för bilresor inom Göteborg är dyrare på grund av att

parkeringspriserna är betydligt högre än i Kungälv där en parkering till och med är gratis. Jämförs alla dessa priser med kollektivtrafiken så ser man att det är billigare att ta bilen för alla resor om man skulle åka med en enkelbiljett som skulle kosta 70 kr. Men har man periodbiljett, som kostar 815 kr, skulle det vara betydligt billigare att ta kollektivtrafiken då man sparar in pengarna om man reser minst tre dagar i veckan.

7.2 Analys av enkätundersökning

Den egna enkäten hade 41 svar varav 97,6% var mellan åldrarna 18-64. 57% som svarade bor i tätort varav 47,8% av de som bor i tätort tycker att valet av transportmedel beror på aktivitet, följt av 43,5 % som endast åker bil. 52,9% av de som bor i storstad som svarade tycker att valet av transportmedel beror på aktivitet och resterande 43,1% är delat mellan endast bil och endast kollektivt. 38% av alla som svarade tror att om det gick fler avgångar så skulle de resa mer med kollektivtrafiken och 24% tror att lägre biljettpriser skulle öka det kollektiva resandet. 14% vill ha ett större nät vilket skulle innebära fler linjer. Från enbart denna enkät kan inte någon slutsats dras då antalet svar är för få men i kombination med andra undersökningar kan resultatet användas för vidare analyser.

Från Hållplats 2022 så säger 8 av 10 som bor utanför storstaden att det är nödvändigt att äga en bil för att kunna ta sig runt (Västtrafik, 2022). 23% anser att om kollektivtrafiken vore mer tillgänglig så skulle fler använda den följt av 11% som säger att om drivmedelspriset skulle öka så skulle de resa mer kollektivt vilket visar att den ekonomiska aspekten är väldigt viktig för många resenärer. Men från den egna enkäten så var det 38% som ville ha ett mer tillgängligt kollektivtrafiknät enligt den egna följt av 24% som tycker att biljettpriserna borde vara lägre. Detta visar att den egna enkäten följer samma spår som Västtrafiks men då det var betydligt färre som svarade på den egna enkäten så kan resultaten variera kraftigt. Från Västtrafiks undersökning så ser man även att resenärer tror att andra ska och kommer att ändra sitt beteende innan de själva ändrar beteendet, 39% tror att samhället kommer förändra sitt resande, 26% tror att de själva kommer ändra. Vilket betyder att större andel av befolkningen tror att andra kommer ändra sitt beteende innan de själva ändrar sitt resande, då kan slutsatsen dras att större andel vill ha en samhällsförändring där man vill att andra ska förändra sitt beteende innan de själva gör det.

8. Diskussion

Resultatet med att undersöka hur en ökning i användandet av kollektivtrafik i kombination med cykel och gång för fritidsresor har tydliggjort att det är mycket svårt att göra någon enklare teknisk implementering i de valda områdena för att åstadkomma en drastisk ändring i hur mycket kollektivtrafiken nyttjas för fritidsresor. Utifrån syftet och de avgränsningar som vi har satt för att möjliggöra en undersökning över specifika geografiska områden har varit en tydlig skillnad på Göteborg, som är platsen som har representerat storstad och Kungälv som har representerat tätort. Den väsentliga skillnaden som undersökningen visar, är att det finns existerande kapacitet för de två linjerna i Göteborg och det två linjer i Kungälv. Det vill säga att linjerna trafikeras av bussar, med olika intervaller, men att bara de linjerna i Göteborg mellan Nordstan och Heden samt mellan Centralstationen och Mossen används av resenärer under tiderna 17:00 - 20:00. Det gör inte det busslinjer som åker från Kungälvs resecentrum till de två idrottsplatserna. Turtätheten är självklart en faktor, då turtätheten är lägre för Kungälvs linjerna, men den kapacitet som finns i dagsläget inte nyttjas, vilket i sin tur leder till att turtätheten inte höjs därför att det saknas reseunderlag för att linjen ska vara ekonomiskt hållbar med fler turer. Anledningen till att resande skiljer sig mycket tror vi är flera faktorer utöver turtätheten.

Trafikhuvudmän och den generella befolkningen uppskattar lokaltrafiken med liknande åsikt om vad som krävs för att få en större del av befolkningen att åka med kollektivtrafik. Priserna per biljett kan sänkas och tryggheten att ta sig en hållplats hade ökat användandet av lokaltrafiken, men genom intervjuer med trafik huvudmän ser man att det är en både ett ekonomiskt och politiskt problem att lösa, då många av dessa problem inte kan lösas inom ett relativt kort tidsintervall enligt de intervjuer som har gjorts. Då det är både en fråga om ekonomin och politiken i landet är det svårt att besvara de klagomål som befolkningen gör för att det existerar många andra problem i samhället som behöver diskuteras och vägas mot problem med lokaltrafiken.

Tanken och förhoppningen från början var att komma med en lösning som skulle få resenärer att åka mer med kollektivtrafiken för sina fritidsresor. Detta visade sig vara svårt och efter analysering av data och intervju med insatta personer så blev det tydligt att det inte finns en enkel lösning som skulle öka användandet av kollektivtrafiken för fritidsresor. Den nuvarande kollektivtrafiken för både Göteborg och Kungälv har tillräcklig kapacitet men problemet är, särskilt i Kungälv, att den inte används. Detta är som enkätsvaren visar på grund av för få avgångar, för dyrt eller för litet nät. När åtgärder för dessa tre punkter diskuterades så märktes det att i Göteborg så är det redan tätt mellan avgångarna med fem till tio minuters väntetid. I Kungälv däremot så är det 30 minuterstrafik och där går det att köra oftare men som Lovisa säger i intervjun så baseras antalet turer på antalet resande och de inte reser med de linjer som undersöktes så kommer inte det vara hållbart att sätta in en extra buss. Det hade kanske ökat antal resande med ett par stycken men det anses inte vara tillräckligt.

Lägre biljettpriser är ett av de förslag som kom från den enkät vi under undersökningen utförde samt från den enkätundersökning som Västtrafik tidigare utfört. I vår enkätundersökning tyckte 24% att en sänkning av biljettpriserna hade kunnat få dem att ställa bilen hemma vid fritidsresor. För de resor som analyserats gjordes en egen uträkning som återfinns i Bilaga L, kring kostnaderna för att åka bil och att åka kollektivt till de olika anläggningarna och tillbaka i samband med en träning. Enligt uträkningarna så är det billigare för en privatperson som ska

åka till 1 träning på 2h fram och tillbaka på dessa sträckor att åka bil. För att få privatpersoner att ställa bilen hemma skulle det krävas en sänkning av biljettpriserna till minst halva priset för resorna i Göteborg och till minst 1/7 av priset för resorna i Kungälv. Detta är till största del beroende på att de resor vi analyserat är relativt korta och en resa på minst 1 mil en väg hade varit nödvändig för att kollektivtrafiken skulle vara billigare än att åka bil med nuvarande biljettpriser. En sänkning till så låga priser är svårt att se vara ekonomiskt försvarbar för Västtrafik. Men i teorin så skulle detta enligt enkätundersökningen vara en förbättringspunkt som skulle kunna få fler att känna att en tillräckligt stor skillnaden i pris mellan att åka bil och att åka kollektivt skulle kunna väga upp för komforten som finns i att åka bil till fritidsaktiviteter. Detta är även ett förslag som snabbt kan appliceras av Västtrafik och göra en skillnad i närtid. I intervjuerna med Västtrafik och Kungälv kommun sa de att biljettpriset är politiskt beslut och att inget Västtrafik eller kommuner kan styra över. Biljettpriset diskuterades i intervjuerna och där sa båda respondenterna att det är ett politiskt beslut då 50% av Västtrafik är skattefinansierat och 50% är finansierat av biljettintäkter. Detta gör det svårt att argumentera för ett lägre biljettpris då ett lägre biljettpris skulle innebära en lägre inkomst till Västtrafik vilket leder till försämrad kvalitet av Västtrafiks tjänster. Men på andra sidan skulle lägre biljettpris leda till att fler köper biljetter och på så vis får de mer intäkter och fler reser med kollektivtrafiken.

En förbättringsmöjlighet för att öka resandet är ett samarbete och utveckling av appar inom kollektivtrafikområdet. Det skulle kunna underlätta resandet för privatpersoner vid fritidsresor. Det finns ett flertal appar i bruk just nu som fungerar för att underlätta resandet för privatpersoner som till exempel VOI, Bolt, SJ, MTR, EasyToBe och Travis. Ett samarbete från Västtrafik med dessa olika delar hade kunnat ge privatpersoner möjligheten att lättare köpa biljetter till de olika sorters färdmedel. Hade allt samlats i en enda app hade privatpersonen då kunnat köpa buss-, tåg-, spårvagns-,båt-, el, sparkcykel-, cykelbiljett samt att boka taxi på ett smidigt sätt för att så lätt som möjligt ta sig fram till ämnat resmål. Detta hade kunnat få fler att resa med kollektivtrafik då de förenklar biljettköpet och även visar upp alla de alternativ som faktiskt finns som alla kanske inte känner till. Detta förslag kommer troligen inte att ge en så stor påverkan på de resandes beteende men de skulle kunna få ett antal att ändra uppfattning och se smidigheten i kollektivtrafiken.

9. Slutsats

För att öka användandet av kollektivtrafiken för fritidsresande krävs det mer än att sätta in en ny busslinje eller öka turtätheten då den befintliga kollektivtrafikens kapacitet för de studerade områdena redan är tillräcklig. Det som krävs är att ändra på folks resvanor genom att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Detta kan göras genom att sänka biljettpriser samt att tillämpa ett samarbete med andra mobilitetsaktörer för att få allt i en och samma tjänst. Det sänkta biljettpriset skulle ge störst effekt enligt enkäterna men det är något som är svårt att genomföra då det är ett politiskt beslut och att sänka biljettpriserna med hälften skulle bli ohållbart för Västrafiks del. Samarbete med andra mobilitetsaktörer skulle ha en mindre effekt men det skulle göra det enklare att göra sin resa utan bil då flera alternativ i samma app presenteras och man kan anpassa sitt val av transportmedel utefter resmålet.

10. Referenser

- Ekberg, S. & Brännström, A. (2019). *Göteborgs kollektivtrafik*. Göteborgs stad: <https://www.goteborg.se/wps/portal/goteborg/sv/bygg-bo/trafik/kollektivtrafiken/>
- Easypark, (2023), *Easypark-enkel-parkering* [mobilapplikation]. Appstore. [EasyPark – Enkel-Parkering i App Store \(apple.com\)](#)
- Europaparlamentet (2023, 16 februari). *Koldioxidutsläpp från bilar i siffror*. Hämtad: 2023, 10 maj från: [Koldioxidutsläpp från bilar i siffror \(nyhetsgrafik\) | Nyheter | Europaparlamentet](#)
- Fogelholm, R. (2014). *Fritidsresandet i Sverige*. [Mastersuppsatts, Lunds universitet]: [Microsoft Word - 150614.docx \(lu.se\)](#)
- Google Maps, (2023 A), *Nordstan-Heden*, [programvara]: [Nordstan till Heden, Göteborg – Google Maps](#)
- Google Maps, (2023 B), *Centralstationen-Guldheden Södra*, [programvara]: [Göteborg C, Drottningtorget, Göteborg till Guldheden Södra, Göteborg – Google Maps](#)
- Göteborgs Stad. (2020). *Kort kommunfakta - Göteborgs Stad*: [Kort kommunfakta - Göteborgs Stad \(goteborg.se\)](#)
- Göteborg Stad. (2017). *Resvaneundersökning 2017*: <https://goteborg.se/wps/wcm/connect/2d77832c-4521-432a-819f-6740ebcd320b/Resvaneunders%C3%B6kning-2017-final.pdf?MOD=AJPERES>
- Göteborgs Stad (2021). *Trafikutredning 2021*: [Rapport Göteborgs Stad \(goteborg.se\)](#)
- Göteborgs Stad (2020). *Affärsplan 2020-2023*: https://goteborg.se/wps/PA_Pabologshandlingar/file?id=43825
- IK Kongahälla. (2023, 20 mars). *Om IK Kongahälla*: <https://www.laget.se/IKKongahalla/About>
- Jonsson, A. (2023, januari 31). *Kommungruppsindelning*. SKR.se. Hämtad Mars 3, 2023: https://skr.se/skr/tjanster/kommunerochregioner/faktakommunerochregioner/kommungruppsindelning_2051.html
- Kungälvs kommun. (2017). *Trafikplan 2017 Kungälvs kommun*: https://www.kungalv.se/siteassets/dokument/kommun-och-politik/styrdokument/trafik-gata-hamn-park/trafikplan-2017_kungalv-kommun.pdf
- Kungälvs kommun. (2018). *Cykelkarta Kungälv*: <https://www.kungalv.se/siteassets/dokument/trafik-och-gator/dokument/cykling/cykelkartan-i-kungalv.pdf>
- Kungälvs Kommun. (2019). *Plan för konkurrenskraftig kollektivtrafik 2019-2022 Trafikplan 2017*:

<https://www.kungalv.se/siteassets/dokument/kommun-och-politik/styrdokument/trafik-gata-hamn-park/plan-konkurrenskraftig-kollektivtrafik-reviderad.pdf>

Kungälvs kommun. (2020). *Attraktiva miljöer och stråk för gång och cykel*:

<https://www.kungalv.se/siteassets/dokument/kommun-och-politik/styrdokument/trafik-gata-hamn-park/plan-for-attraktiva-miljoer-och-strak-for-gang-och-cykel.pdf>

Kungälvs kommun. (2023 a, 29 mars). *Cykla i Kungälv*:

<https://www.kungalv.se/trafik--gator/cykla-i-kungalv/>

Kungälvs kommun. (2023 b, 9 februari). *Kollektivtrafik*:

<https://www.kungalv.se/trafik--gator/kollektivtrafik/>

Kungälvs kommun. (2023 c, 6 mars). *Kommunfakta*

<https://www.kungalv.se/kommun--politik/kommunfakta/>

Kungälvs kommun. (2023 d, 16 februari). *Pendelparkering*.

<https://www.kungalv.se/trafik--gator/parkering/pendelparkering/>

Naturskyddsföreningen (2021, 7 juni), *Vanliga frågor om bilar, klimat och miljö*. [Vanliga frågor om bilar, klimat och miljö - Naturskyddsföreningen \(naturskyddsforeningen.se\)](https://naturskyddsforeningen.se/vanliga-frgor-om-bilar-klimat-och-miljo)

Parkering Göteborg (2023), [mobilapplikation]. Appstore. [Parkering Göteborg i App Store \(apple.com\)](https://apps.apple.com/se/app/parkering-goteborg/id1488888888)

Remix, *Remix hemsida*. Hämtad 2023, 29 mars: <https://www.remix.com/>

Remix (2023), *Resande per linje 2021*. [Remix Explore](https://www.remix.com/linje)

Svenska lag (2023, 29 mars), *Guldheden IK*.

<https://www.svenskalag.se/guldhedensik>

Svensk Motor (2023), *Så här mycket kostar en bil per mil egentligen*. [Så här mycket kostar en bil per mil egentligen | Svensk Motorjournal - Tidning för motorintresserade](https://www.svenskmotorjournal.se/sahar-mycket-kostar-en-bil-per-mil-egentligen)

Tillväxtverket. (2023, 24 februari), *Turism och fritidsresor*.

<https://www.tillvaxtverket.se/turism/for-dig-som-ar-aktor/information-om-turism/fakta-om-turism/fritidsresor.html>

Trafikverket (2011), *Hållbart resande i praktiken*.

<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1396139/FULLTEXT01.pdf>

Transportstyrelsen (2022), *Kollektivtrafik*.

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/kollektivtrafik/>

Västra Götalandsregionen (2021), *Trafikförsörjningsprogram 2021 - 2025 Hållbara resor i Västra Götaland*.

<https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/so>

fia/rs10001-385633856-17/surrogate/Trafikf%C3%B6rs%C3%B6rjningsprogram%202021-2025%20-%20H%C3%A5llbara%20resor%20i%20V%C3%A4stra%20G%C3%B6taland.pdf

Västra Götalandsregionen. (2023, 29 mars). *Webbkarta för miljö*.
<https://www.vgregion.se/kommuner/index.html>

Västtrafik (u, å). *Hållbara resor med Västtrafik*.
<https://www.vasttrafik.se/om-vasttrafik/hallbara-resor/>

Västtrafik (2022), *Hållplats 2022 - En undersökning av resvanor och attityder*.
https://www.vasttrafik.se/globalassets/media/dokument/vasttrafik-2035/vt_hallplats_2022_ny.pdf

Västtrafik. (2023 a, 29 mars). *Reseplaneraren*.
<https://www.vasttrafik.se/reseplanering/reseplaneraren/>

Västtrafik. (2023 b, 29 mars). *Tidtabell linje 422*.
<https://www.vasttrafik.se/reseplanering/tidtabeller/linje/9011014442200000/>

Västtrafik. (2023 c, 29 mars). *Tidtabell linje MEXP*.
<https://www.vasttrafik.se/reseplanering/tidtabeller/linje/9011014621000000/>

Västtrafik. (2023 d, 24 februari). *Västtrafik AB*.
<https://www.vasttrafik.se/om-vasttrafik/vasttrafik-ab/>

Västtrafik ToGo (2023), *Köp biljett*, [Mobilapplikation]. Appstore. [Västtrafik To Go i App Store \(apple.com\)](https://www.vasttrafik.se/vasttrafik-to-go)

WWF. (u, å). *Bilen - res klimatsmart*. <https://www.wwf.se/earth-hour/bilen/>

Ytterby IS. (2023, 29 mars). *Om föreningen*. <https://www.ytterbyis.nu/sida/?ID=40604>

Bilagor

Bilaga A. Resandestatistik från Västtrafik, linje 242.

Påstigande linje 242 Mot Kungälv		Avstigande linje 242 Mot Volvo	
Hållplats	På	Hållplats2	Av
Volvo Torslanda PV	95	Vågmästareplatsen	131
Volvohallen	37	Hjalmar Brantingsplatsen	90
Hjalmar Brantingsplatsen	37	Eketrägatan	50
Sörredsmotet	26	Kungälv resecentrum	39
Volvo Torslanda PVH	25	Munkegärde	17
Polestar	19	Ytterby station	17
Volvo City	15	Höstvädersgatan	16
Kungälv resecentrum	14	Rambergsvallen	12
Eketrägatan	5	Ulvegärde	10
Vågmästareplatsen	4	Sörredsmotet	8
Vädermotet	3	Ullstorp	6
Rambergsvallen	2	Ytterby vägskäl	5
Höstvädersgatan	1	Rollsbovägen	3
Rollsbovägen	1	Jordliden	2
Kungälvs sjukhus	0	Volvohallen	1
Munkegärde	0	Vädermotet	1
Volvo Torslanda TK	0	Kungälvs sjukhus	0
Ytterby vägskäl	0	Volvo City	0
Jordliden	0	Polestar	0
Ullstorp	0	Volvo Torslanda PV	0
Ulvegärde	0	Volvo Torslanda PVH	0
Ytterby station	0	Volvo Torslanda TK	0

Bilaga B. Resandestatistik från Västtrafik, linje 1.

Avstigande linje 1 riktning mot Ullstorp		Påstigande linje 1 riktning mot Ullstorp	
Hållplats3	Av2	Hållplats4	på2
Munkegärde	32	Kungälv resecentrum	50
Kungälv resecentrum	28	Ytterby station	32
Ullstorp	22	Kongahällagatan	12
Ulvegärde	13	Rollsbovägen	6
Kongahällagatan	7	Mimers hus	5
Jordliden	6	Nordmannatorget	5
Mimers hus	4	Christian IV:s väg	4
Vikingatorget	3	Solhultsgatan	2
Rollsbovägen	2	Kungälvs sjukhus	2
Kungälvs sjukhus	2	Ytterby vägsäl	2
Ytterby vägsäl	2	Vikingatorget	2
Nordmannatorget	2	Munkegärde	1
Christian IV:s väg	2	Jordliden	0
Solhultsgatan	1	Ulvegärde	0
Ytterby station	0	Ullstorp	0

Påstigning linje 1 riktning mot Ytterby		Avstigande linje 1 riktning mot Ytterby	
Hållplats5	på3	Hållplats6	av3
Kungälv resecentrum	89	Ytterby station	56
Kongahällagatan	17	Christian IV:s väg	22
Munkegärde	15	Kungälv resecentrum	21
Ullstorp	12	Nordmannatorget	18
Kungälvs sjukhus	5	Kongahällagatan	13
Ulvegärde	4	Ytterby vägsäl	9
Vikingatorget	3	Rollsbovägen	9
Solgärde vårdcentral	3	Solhultsgatan	3
Rollsbovägen	2	Vikingatorget	2
Jordliden	2	Kungälvs sjukhus	2
Nordmannatorget	1	Munkegärde	1
Christian IV:s väg	1	Solgärde vårdcentral	0
Solhultsgatan	1	Ulvegärde	0
Ytterby vägsäl	0	Jordliden	0
Ytterby station	0	Ullstorp	0

Bilaga C. Resandestatistik från Västtrafik, linje 311.

1				
2	riktning mot Kareby		riktning mot Kareby	
3	Hållplats	Av	Hållplats	på
4	Kungälv resecentrum		16 Gamlestads Torg Västra	25
5	Kareby skola		8 Kungälv resecentrum	9
6	Bäckebo Norra		7 Klareberg	4
7	Bäckebo Köpcentrum		5 Backadalsmotet	4
8	Klareberg		4 Ellesbo	3
9	Backadalsmotet		4 Bäckebo Norra	3
10	Eriksdal		3 Eriksdal	2
11	Arntorp södra		3 Bäckebo Köpcentrum	2
12	Solbräcke		2 Bäckebo Södra	1
13	Ingebäcks By		2 Kärramotet	1
14	Snusfabriken		1 Stora Oxhagen	1
15	Vegestorpsvägen		1 Truckgatan	0
16	Stora Oxhagen		1 Ingebäcks By	0
17	Truckgatan		1 Vegestorpsvägen	0
18	Solgärde vårdcentral		1 Göpåstunneln	0
19	Ellesbo		1 Bilgatan östra	0
20	Bilgatan östra		1 Stora Mysternavägen	0
21	Göpåstunneln		1 Maskingatan	0
22	Bäckebo Smotet Östra		0 Solgärde vårdcentral	0
23	Kärramotet		0 Snusfabriken	0
24	Maskingatan		0 ICA centrallager	0
25	Bäckebo Södra		0 Arntorp norra	0
26	Arntorp norra		0 Arntorp södra	0
27	Uppegård		0 Bäckebo Smotet Östra	0
28	ICA centrallager		0 Bilgatan västra	0
29	Bilgatan västra		0 Kareby skola	0
30	Gamlestads Torg Västra		0 Lilla Oxhagen	0
31	Lilla Oxhagen		0 Rattgatan	0
32	Rattgatan		0 Rönning	0
33	Rönning		0 Rösbo	0
34	Rösbo		0 Skarsbo	0
35	Skarsbo		0 Solbräcke	0
36	Stora Mysternavägen		0 Uppegård	0

riktning Mot Göteborg		311 riktning mot	
Hållplats	på	Hållplats	Av
Bäckebo Köpcentrum		13 Gamlestads Torg Väs	41
Bäckebo Norra		11 Klareberg	7
Kungälv resecentrum		8 Backadalsmotet	6
Kareby korsväg		6 Kungälv resecentrum	6
Bäckebo Södra		5 Ingebäcks By	5
Backadalsmotet		4 Bäckebo Köpcentrum	1
Göpstunneln		3 Bäckebo motet Östr	1
Arntorp norra		3 Ellesbo	1
Solbräcke		2 Bäckebo Norra	1
Kärrmotet		2 Eriksdal	1
Eriksdal		1 Bäckebo motet	1
Bilgatan östra		1 Stora Mysternavägen	1
ICA centrallager		1 Kärrmotet	0
Bilgatan västra		1 Truckgatan	0
Rattgatan		1 Uppegård	0
Bäckebo motet		1 Solbräcke	0
Ingebäcks By		1 Maskingatan	0
Klareberg		1 Stora Oxhagen	0
Truckgatan		0 Göpstunneln	0
Ellesbo		0 Snusfabriken	0
Bäckebo motet Östra		0 Bilgatan östra	0
Snusfabriken		0 Rattgatan	0
Maskingatan		0 Skarsbo	0
Stora Mysternavägen		0 Arntorp norra	0
Arntorp södra		0 Arntorp södra	0
Gamlestads Torg Västra		0 Bäckebo Södra	0
Lilla Oxhagen		0 Bilgatan västra	0
Uppegård		0 ICA centrallager	0
Rönning		0 Kareby korsväg	0
Rösbo		0 Lilla Oxhagen	0
Skarsbo		0 Rönning	0
Stora Oxhagen		0 Rösbo	0
Vegestorpsvägen		0 Vegestorpsvägen	0

Bilaga D. Resandestatistik från Västtrafik, linje X4.

Avstigande X4 riktning mot Mölnlycke			Påstigande X4 riktning mot Mölnlycke	
Hållplats	Av		Hållplats	på
Nordstan	260		Nordstan	245
Hulebäcksgymnasiet	211		Korsvägen	173
Mölnlycketerminalen	180		Kungälv resecentrum	149
Hjalmar Brantingsplatsen	147		Backadalsmotet	143
Korsvägen	86		Hjalmar Brantingspl	136
Delsjömotet	85		Heden	103
Platåvägen	82		Mölnlycketerminale	60
Liseberg Station	60		Polhemsplatsen	57
Sommarhemsvägen	59		Eriksdal	56
Berzeliigatan	54		Liseberg Station	52
Solsten	52		Västra Parken	48
Kyrkvägen	51		Berzeliigatan	43
Heden	50		Kongahällagatan	39
Lövs kogsvägen	41		Delsjömotet	22
Polhemsplatsen	41		Fars Hatt	18
Nysättersvägen	38		Kexbageriet	16
Råda portar	32		Hulebäcksgymnasie	11
Högadal	21		Platåvägen	9
Höga hallar	18		Råda portar	6
Västra Parken	11		Solsten	3
Eriksdal	11		Mölnlyckemotet	3
Fars Hatt	11		Kyrkvägen	2
Backadalsmotet	10		Högadal	1
Kexbageriet	8		Lövs kogsvägen	1
Mölnlyckemotet	7		Sommarhemsvägen	0
Kongahällagatan	4		Höga hallar	0
Långetjärn	3		Långetjärn	0
Kungälv resecentrum	0		Nysättersvägen	0

Påstigande X4 riktning mot Kungälv			Avstigande X4 riktning mot Kungälv	
Hållplats	på		Hållplats	Av
Nordstan	372		Eriksdal	217
Hjalmar Brantingspl	164		Hjalmar Brantingsp	193
Delsjömotet	98		Kungälv resecentru	190
Korsvägen	93		Korsvägen	171
Hulebäcksgymnasiet	91		Nordstan	112
Mölnlycketerminalen	77		Västra Parken	109
Polhemsplatsen	48		Backadalsmotet	89
Liseberg Station	43		Kongahällagatan	86
Platåvägen	25		Liseberg Station	57
Kyrkvägen	21		Polhemsplatsen	45
Solsten	17		Kexbageriet	35
Lövs kogsvägen	16		Fars Hatt	29
Sommarhemsvägen	16		Mölnlycketerminal	17
Stureplatsen	15		Stureplatsen	15
Råda portar	15		Platåvägen	15
Västra Parken	15		Delsjömotet	13
Mölnlyckemotet	12		Hulebäcksgymnasi	8
Nysättersvägen	12		Solsten	6
Höga hallar	12		Råda portar	5
Backadalsmotet	11		Kyrkvägen	3
Eriksdal	8		Mölnlyckemotet	2
Fars Hatt	6		Högadal	2
Kongahällagatan	5		Lövs kogsvägen	1
Högadal	4		Sommarhemsvägen	0
Kexbageriet	3		Nysättersvägen	0
Långetjärn	0		Höga hallar	0
Kungälv resecentrum	0		Långetjärn	0

Bilaga E. Resandestatistik från Västtrafik, linje 2 Kungälv.

Avstigande linje 2 mot Kungälv RC		Påstigande linje 2 mot Kungälv RC	
Hållplats	Av	Hållplats	på
Ytterby station	17	Kungälv resecentrum	28
Ingegatan	9	Rollsbovägen	2
Solhultsgatan	2	Strandskolan	1
Rollsbovägen	1	Ingegatan	0
Sagagatan	1	ICA centrallager	0
Truckgatan	1	Bilgatan östra	0
Ytterby vägskäl	1	Rollsboskolan	0
Strandskolan	1	Solhultsgatan	0
Rattgatan	0	Bulten	0
Bilgatan östra	0	Sagagatan	0
Maskingatan	0	Rattgatan	0
ICA centrallager	0	Ytterby vägskäl	0
Bulten	0	Truckgatan	0
Rollsboskolan	0	Bilgatan västra	0
Bilgatan västra	0	Möbelhuset	0
Kungälv resecentrum	0	Maskingatan	0
Möbelhuset	0	Ytterby station	0

Påstigande linje 2 mot Ytterby		Avstigande linje 2 mot Yttreby	
Hållplats	på	Hållplats	Av
Ytterby station	52	Kungälv resecentru	19
Norra Sparrås	3	Norra Sparrås	8
Ingegatan	3	Stället	7
Sparrås skola	2	Kanehallsvägen	7
Rollsbovägen	2	Sparrås skola	6
Stället	2	Tegskiftegatan	6
Ekebacken	1	Hällebergsgatan	4
Ytterby brandstatic	1	Dannemarksgatan	3
Hällebergsgatan	1	Ytterby station	3
Ytterby vägskäl	1	Ekebacken	3
Solhultsgatan	1	Kyrkbäcksgatan	1
Tegskiftegatan	1	Strandskolan	1
Sagagatan	0	Solhultsgatan	1
Kanehallsvägen	0	Rollsbovägen	1
Dannemarksgatan	0	Ingegatan	1
Strandskolan	0	Ytterby brandstatio	0
Kyrkbäcksgatan	0	Björkås	0
Björkås	0	Ytterby vägskäl	0
Kungälv resecentru	0	Sagagatan	0

Bilaga F. Resandestatistik från Västtrafik, linje 2 Göteborg.

Avstigande linje 2 riktning mot Mölndal			Påstigande linje 2 riktning mot Mölndal	
Hållplats	Av		Hållplats	på
Mölndals Innerstad	403		Centralstationen	444
Scandinavium	289		Korsvägen	391
Elisedal	265		Brunnsparken	363
Centralstationen	213		Domkyrkan	188
Brunnsparken	199		Marklandsgatan	150
Korsvägen	175		Ullevi Södra	138
Varbergsgatan	168		Brunnsgatan	111
Almedal	161		Axel Dahlströms torg	98
Ullevi Södra	136		Vasa Viktoriagatan	93
Liseberg Södra	122		Scandinavium	91
Lackarebäck	94		Handelshögskolan	88
Vasaplatsen	94		Olivedalsgatan	87
Krokslätts torg	82		Vasaplatsen	81
Krokslätts fabriker	74		Varbergsgatan	69
Domkyrkan	73		Linnéplatsen	69
Grönsakstorget	60		Grönsakstorget	51
Vasa Viktoriagatan	57		Almedal	43
Mölndals sjukhus	53		Seminariegatan	42
Lana	50		Elisedal	40
Olivedalsgatan	45		Liseberg Södra	36
Brunnsgatan	43		Botaniska Trädgården	26
Linnéplatsen	32		Krokslätts fabriker	25
Handelshögskolan	27		Lackarebäck	24
Seminariegatan	18		Lana	20
Marklandsgatan	17		Krokslätts torg	19
Ullevi Norra	12		Mölndals sjukhus	19
Botaniska Trädgården	5		Mölndals Innerstad	17
Axel Dahlströms torg	0		Ullevi Norra	0

Påstigande linje 2 riktning mot Högsbotorp		Avstigande linje 2 riktning mot Högsbotorp	
Hållplats	på	Hållplats	Av
Möndals Innerstad	425	Centralstationen	578
Brunnsparken	267	Korsvägen	514
Elisedal	242	Brunnsparken	288
Centralstationen	232	Marklandsgatan	271
Korsvägen	198	Brunnsgatan	269
Scandinavium	190	Axel Dahlströms torg	249
Domkyrkan	185	Olivedalsgatan	172
Almedal	183	Ullevi Södra	123
Ullevi Södra	172	Domkyrkan	121
Varbergsgatan	171	Vasaplatsen	111
Grönsakstorget	166	Handelshögskolan	110
Vasaplatsen	130	Scandinavium	109
Krokslätts fabriker	103	Seminariegatan	92
Liseberg Södra	87	Vasa Viktoriagatan	90
Vasa Viktoriagatan	85	Varbergsgatan	61
Möndals sjukhus	85	Grönsakstorget	59
Lackarebäck	83	Elisedal	59
Linnéplatsen	74	Linnéplatsen	51
Krokslätts torg	69	Liseberg Södra	50
Lana	56	Almedal	45
Brunnsgatan	52	Botaniska Trädgården	44
Marklandsgatan	52	Krokslätts torg	30
Handelshögskolan	48	Krokslätts fabriker	29
Olivedalsgatan	30	Ullevi Norra	28
Seminariegatan	17	Möndals sjukhus	23
Botaniska Trädgården	12	Lana	22
Axel Dahlströms torg	0	Lackarebäck	21
Ullevi Norra	0	Möndals Innerstad	6

Bilaga G. Resandestatistik från Västtrafik, linje 52 Göteborg.

Avstigande linje 52 mot Heden		Påstigande linje 52 riktning mot Heden	
Hållplats	Av	Hållplats	på
Korsvägen	214	Linnéplatsen	253
Bergsprängaregatan	101	Sahlgrenska huvudentré	102
Doktor Westrings gata	67	Mossen	73
Utlandagatan	66	Bergsprängaregatan	61
Mossen	61	Utlandagatan	32
Heden	58	Doktor Forselius Gata	28
Doktor Forselius Gata	27	Pilbågsgatan	28
Pilbågsgatan	26	Södermalmsgatan	25
Doktor Weltzins Gata	22	Annedalskyrkan	21
Syster Estrids Gata	21	Doktor Westrings gata	20
Carlandersplatsen	15	Sahlgrenska Södra	16
Södermalmsgatan	11	Doktor Weltzins Gata	14
Sahlgrenska huvudentr	10	Carlandersplatsen	11
Sahlgrenska Södra	4	Syster Estrids Gata	8
Annedalskyrkan	2	Korsvägen	7
Linnéplatsen	1	Heden	0

Påstigande linje 52 riktning mot Linneplatsen		Avstigande linje 52 riktning mot Linneplatsen	
Hållplats	på	Hållplats	Av
Korsvägen	509	Linnéplatsen	240
Bergsprängaregatan	104	Utlandagatan	150
Mossen	73	Bergsprängaregatan	149
Heden	64	Mossen	112
Pilbågsgatan	58	Doktor Forselius Gata	80
Utlandagatan	50	Pilbågsgatan	68
Sahlgrenska huvudentré	47	Doktor Westrings gata	57
Carlandersplatsen	28	Sahlgrenska huvudentré	45
Doktor Westrings gata	17	Doktor Weltzins Gata	34
Doktor Forselius Gata	11	Carlandersplatsen	26
Södermalmsgatan	8	Syster Estrids Gata	23
Doktor Weltzins Gata	8	Södermalmsgatan	22
Syster Estrids Gata	6	Annedalskyrkan	5
Annedalskyrkan	6	Sahlgrenska Södra	5
Sahlgrenska Södra	3	Korsvägen	4
Linnéplatsen	0	Heden	0

Bilaga H. Enkätfrågor

Fråga 7. Vilka ändringar i kollektivtrafiken hade fått dig att ställa bilen hemma?Fråga 1. Hur gammal är du?

- 0-17
- 18-64
- 65+

Fråga 2. Bor du i en storstad eller i en tätort?

- Tätort
- Storstad

Fråga 3. Val av transport för dina fritidsresor.

- Endast bil
- Endast kollektivt
- Beror på aktivitet

Fråga 4. (Om valet var endast bil) Varför skulle du välja att åka bil till dina fritidsaktiviteter?

Fråga 5. (Om valet var endast kollektivt) Varför skulle du välja att åka kollektivt till dina fritidsaktiviteter?

Fråga 6. (Om valet var beror på aktivitet) Varför beror det på aktivitet, vilken aktivitet gör att du tar bil och vilken aktivitet gör att du väljer att åka kollektivt?

Bilaga I. Intervjufrågor

Är hållbart fritidsresande något ni tänker satsa på? Om ni svarar ja: Hur tänker ni uppnå det?

Har ni några specifika planer för att locka fler folk för att ta kollektivtrafik för sina fritidsresor? Om ni svarar ja: Hur tänker ni uppnå det ?

Vad anser ni vara den största utmaningen med att förbättra kollektivtrafiken för fritidsresor? Är det till exempel för dyrt eller är det för resurskrävande?

Har ni någon plan för att öka tryggheten kring kollektivtrafiken? Till exempel att man ska känna sig trygg när man kommer hem och går från hållplatsen.

Hur ser ni på att sänka priser för kollektivtrafikresande?

Hur ser ni på att utöka kollektivtrafiknätet? Exempelvis flera busslinjer eller bussar som åker oftare osv.

Hur skiljer sig kollektivtrafik mellan de olika årstiderna, exempelvis sommar och vinter? Många vill ta kollektivtrafik för sina fritidsresor under varmare dagar, har ni någon plan för att göra kollektivtrafik mer tryggt val för samhället? Alltså bussar som åker oftare och direkt till Göteborg centrum tex?

Hur tänker ni på att ändra hur lokaltrafiken åker? Exempelvis ändrad tidtabell eller ändrade hållplatser som lokaltrafiken åker, tänker ni på hur det ändrar folks vanor samt villighet att resa lokalt?

Hur ser ni på att öka mikromobiliteten (el sparkcyklar, styr och ställ etc) i Kungälv?

Bilaga J. Intervju med Amanda Stenbom, Kollektivtrafiksamordnare på Kungälvs Kommun

Fråga: Är hållbart fritidsresande något ni tänker satsa på? Om ni svarar ja: Hur tänker ni uppnå det?

Först och främst är det inte förvaltningen som väljer vad vi satsar på, det är ju våra politiker. Oavsett om vad man som tjänsteman har åsikter så styrs ju vi av dels de strategier som antagits sedan tidigare, men även dom rådande mandatperioderna och fördelningarna, uppdragen som kommer från politiken. Just nu har vi ingått i en ny mandatperiod, så det är väldigt tidigt faktiskt o säga vilken inriktning man kommer ha på trafik och särskilt kollektivtrafikfrågorna framöver. Men vi har ju fått miljöpartiet in i majoriteten den här gången så då kanske det kan bli en liten skjuss i dom här frågorna. Just för fritidsresor har Kungälvs kommun en subventionering att man som ungdom får åka gratis med kollektivtrafiken, även fast du inte skulle bli beviljad ett skolstjutskort. De är inte jag som jobbar med dom frågorna precis, men jag samverkar mycket med våran skolskjutssamordnare, o de är inte alla kommuner som har det så. Så på ett sätt kan man säga att man satsar på fritidsresor för de är ju under skolan, men det är fram till 7 som dom korten går att resa på och sen så gäller dom inte under lov och så där o det kan man tycka vad man vill om för där är viktiga fritidsresor som görs under lov, men det ingår inte i det erbjudandet som vi har i Kungälv då. Sen så hållbara fritidsresor är väl inget som vi generellt sätt satsar specifikt på. Utan man tittar på alla typer av resor och hållbar mobilitet på alla områden. Det finns ju vissa småsatsningar som vi har börjat med nu. Det är väldigt, väldigt enkla åtgärder, exempelvis som att vi har kartlagt, om ni söker i Västtrafiks Togoapp så kan man dels söka på ett hållplatsläge och sådär, men du kan också söka på besöksmål, och dom besöksmålen måste man ibland lägga in manuellt. Så exempelvis vårt största naturområde där det är väldigt mycket fritidsaktiviteter och vardagsmotion och a, de är ju Fontins naturområde och den ligger inte med som en målpunkt i västtrafiks reseplanerare. En sån liten grej kan underlätta människor att hitta sitt önskade resmål, man kanske inte vet vad hållplatsen eller adressen är där uppe. Lite sådana grejer har vi gjort på sistone.

Du får säga till om jag glider ifrån från ämnet, men jag kan tycka att Kungälv kommun satsar på fritidsresor för att vi subventionerar det för unga. Sen för vuxna är det ju att besöksmål i Togo kan underlätta för dom. Men det finns jättemycket potential att jobba med att göra en översyn med viktiga knytpunkter för fritid, se hur cykel- gångstråk går dit, vilka hållplatser som finns, vad man kan satsa på inom kollektivtrafiken om i samverkan med västtrafik kan förlägga en del trafik i dom här knytpunkterna. Det är lite tidigt att sia om, men vi har ju en detaljplan i gång som heter Arenastaden som ligger längsmed Rollsbovägen i ett industriområde som heter Rollsboindustriområde och där kommer det att finnas som det låter arenor för handboll, jag tror tennis och ett antal konstgräsplaner också. Där är de ju tidigt såklart att säga hur vi ska jobba med hållbar mobilitet och kollektivtrafik där. Vi har ju i den detaljplanen och i i samverkan med Västtrafik diskuterat var det hållplatsläget ska ligga så det blir en tydlig koppling till entrén till det här området, och diskutera lite hur man kan prioritera kollektivtrafikens framkomlighet i det området, så man prioriterar det framför att bilen ska ha bäst framkomlighet eller access till det området. Lite exempel.

Har ni några specifika planer för att locka mer folk för att ta kollektivtrafik för sina fritidsresor? Om ni svarar ja: Hur tänker ni uppnå det ?

Detaljplanen är ju en del och den fysiska planeringen sker ju löpande inom en kommun. Sen så har vi ju trafikplanen som är vårt största styrdokument, mest övergripande styrdokument kan man ju säga. Där specificerar man mest hur stor andel av trafiken, den totala trafiken som ska ligga på kollektivtrafiken just och då har vi målsättningar till 2030 att 40% ska vara för kollektivtrafiken. Men just om man ska tänka fritidsresor och hållbar mobilitet generellt, fokusera på det har vi ingen särskild strategi, men i vår trafikplan står det att vi ska ha en hållbart resandeplan, och det är ingenting som har tagits fram ännu, men är påhäng. Vi har en hållbarresande plan på framtagande, men den är lite i workshopstadiet än så länge. Den tittar på mobility management, alltså gång cykel och koll utifrån ett beteendeperspektiv då. Hur man ändrar beteenden och där så ingår ju såklart ungdomar och fritidsresor, samverkan med besöksnäring som en del av den planen. Vi riktar ju oss till väldigt många olika målgrupper, så den är inte särskilt utformad för att titta på fritidsresor, men den ingår där.

Vad anser ni vara den största utmaningen med att förbättra kollektivtrafiken för fritidsresor? Är det till exempel för dyrt eller är det för resurskrävande?

Asså det är klart att det kan bli dyrt beroende på vilka infrastruktursatsningar man vill göra. Vi söker statlig med finans där vi får 50% finansiering från Trafikverket, så vi får ju stöd, men som kommun vill man gärna ha mer. Det finns ju möjligheter till att få bidrag. Det är bra på sitt sätt. Sen har vi på Kungälv ingen utpekad hållbarutvecklandesurs vilket kanske skulle behövas om man vill fokusera på dom här frågorna och då är ju det i sin tur en ledningsfråga och en politisk fråga hur man lägger budget för hållbart resande helt enkelt.

Resurskrävande, det är de ju såklart, speciellt om man ska implementera något som en hållbart resandeplan och följa upp den. Det är inte säkert att vi får dom resurserna. Det är en utmaning.

Och sen så finns det ju så klart en utmaning i att vi som förvaltning är politiskt styrd, så tjänstepersoner kan ha en annan idé, ett annat perspektiv och en annan forskningsbakgrund som riktar oss åt ett håll medans politiken och medborgarna har andra tankar och idéer och då så kanske man byter perspektiv och prioriterar andra saker. En annan utmaning är att vi inte har så mycket svängrum vad vi som kommun kan göra om vi just pratar kollektivtrafik. Vi som kommun kan göra tydliga gång och cykelstråk eska pengar för bra cykelparkeringar och kanske tillgänglighetsanpassa många hållplatser, så det knyter an till att människor känner sig tryggare och har lättare att välja andra färdmedel än bilen, men att bestämma vart en buss ska gå och när och hur ofta, det är ju Västtrafik som planerar det och där har ni Lovisa som har och kan ge er insikt i hur dom planerar sin trafik. Det är en utmaning för vi har lite andra, vad ska jag säga, kommunen har ibland egna idéer om hur kollektivtrafik ska eller bör fördelas och Västtrafik har sina riktlinjer och sina budgetprocesser och deras trafikplaneringsprocess matchar inte alltid med våra politiska processer och våra budgetära processer, så det är en ganska stor utmaning, just den här samverkan och hur den kan tackta med planeringen. Och det har varit nyligen ett arbete inom göteborgsregionen där vi samverkar med Västtrafik att förbättra våra samverkansformer, det kan säker Lovisa berätta om. Så det finns många utmaningar. Och det är både finansiella och resursrelaterade utmaningar skulle jag säga sammanfattningsvis då.

Har ni någon plan för att öka tryggheten kring kollektivtrafiken? Till exempel att man ska känna sig trygg när man kommer hem och går från hållplatsen.

Ja, åter igen, inga särskilda utpekade planer mer än att det ingår i det löpnade arbetet. Vi har som kommun har vi ju någonting som heter digital trygghetsvandring där vi samlar in många synpunkter från medborgare och besökare som markerar ut otrygga platser på en karta och det kan vara saker som inte är relaterade till kollektivtrafiken just, men i våra resultat visar man ju att Kungälv's resecentrum som en väldigt otrygg plats. Där s har ju Västtrafik satt till vissa resurser eftersom dom har trygghetsvärdar, eller dom kallar det nog för något annat, men en typ av trygghetsvärdar. Vi tittar tillsammans med våran driftpersonal på om man kan förbättra belysning eller sådär. Så det är vissa sådana mjuka åtgärder som man kan jobba med. Sen får vi löpande in på samma sätt som Västtrafik får in kundsynpunkter att nu körde den här bussen

supersnabbt eller nu så var den lampan trasig, då är ju det någonting vi försöker och samverka med Västtrafik och bussbolagen att förmedla vissa otrygghetsaspekter och så får vi inom våra driftsenheter åtgärda rejäla fel, alltså som att en lampa är trasig eller så där, så det sker ju löpande. Men nu så har vi precis börjat med att kika på Ytterby station som en särskild plats för att utveckla trygghetskapande aspekter. Det är ett projekt eller förstudie till ett projekt som Göteborgsregionen jobbar med. Dom har precis börjat så det är superfräscht, vi hade inledande möte så sent som igår. Och det projektet heter aktiva platser för väntan, då man tittar på stationer och ska intervjua människor om trygghet. Då fick vi som ett formulär som kommun där vi gav förslag vart kan vi ha den här förprojekteringen, vart kan vi ha ett case. På sådana kanaler kan man ju också använda för att som kommun påverka tryggheten att nyttja lite resurser där gr kanske har möjlighet att hitta någon finansieringsmöjlighet till ett projekt som i slutändan kan gynna tryggheten i våra egna stationssamhällen då. Sen vad som händer på bussen och hur man känner sig trygg eller så där just under färden, det är ju inte vårt ansvarsområde. Det är ju Västtrafik och deras bussbolag som jobbar främst med det. Men det är ju princip samma svar. Vi jobbar löpande med att har trygga genomstråk, upplysta stråk, det ska vara grönt, det ska kännas bekvämt och tryggt. Så lite på båda nivåer, löpande drift och strategiskt som man jobbar med trygghetsfrågor. Vi har ju också trygghetsgrupper där man samverkar med polis och hyresvärdar och lite olika aktörer, fastighetsägare och så, som pratar trygghetsfrågor generellt, inte bara i kollektivtrafiken, så att det sker på många olika platser inom våran organisation.

Hur ser ni på att sänka priser för kollektivtrafikresande?

Alltså, på ett sätt kan vi som kommun, eller som politik då har subventioneringar av kollektivtrafikresor, men det är ju dock knutet till vad Västtrafik erbjuder för någonting. Det är ju regionen som har seniorkorterbjudande som vi som kommun får köpa till och där med subventionera resor för äldre, vi har 65 plus. På ett sätt är det också en stötning för fritidsresa det beror lite på vad man använder dom eller hur man nyttjar den möjligheten att resa som senior då. Dom korten är gilltiga dygnet runt, bara i zon B inte i zon A. Fritidsresorna som jag nämnde förut är också en subventionering, det är inget som ingår i det regionala utbudet. Så på vissa sätt kan man argumentera för att vi redan har en möjlighet till en billigare resa. Sen på ett övergripande plan, de är ju också lite att olika tjänstepersoner och politiker har olika åsikter om det, men att ha rabatterade resor över lag inom hela kollektivtrafikutbudet skulle ju ha större genomslagskraft, skulle också göra det enklare för många och välja så att man kan resa över kommungränser subventionerat. Det blir inte så krångligt för resenärerna att välja vilket kort jag ska, hur jag ska kombinera det, det blir mer användarvänligt och mer rättvist kan man ju tänka också för alla regionens invånare om man subventionerar kollektivtrafiken, men det är en process på regionnivå.

Hur ser ni på utöka kollektivtrafiken? Exempelvis flera busslinjer eller bussar som åker oftare osv.

Ja. Vi som kommun vill ju ha jättemycket kollektivtrafik. Sen så det är väl lite det vi pratade om som är en utmaning för oss eftersom vi tänker på lite olika sätt som kommun och region. Västtrafik etablerar ju ett kollektivtrafikutbud baserat på sina riktlinjer för trafikering som ni säker får tillgång till om ni pratar med Lovisa. Där vi erbjuds ett grundutbud baserat på täthet. Utöver det så är det ju resandet som styr alltså. Hur många är det som reser på en busslinje, ser Västtrafik ett kapacitetsproblem så utökar man kanske den turen eller det utbudet, men gör man inga resor, då får man ingenting. Där kan vi som kommun känna att det finns ett glapp i hur man ser på potentiellt resande, alltså har du utbudet så anser vi ofta att du har större möjligheter och större chans att kliva på den i stället för att du ska nyttja ett utbud som inte passar dig. Förstår ni hur jag menar? Ja. Så det är ett litet hinder eller vad man ska säga. Sen så som kommun och politisk organisation så har man möjlighet att göra tillköp i trafiken. Alltså att vi kanske kan köpa till en linjesträckning eller kanske öka turtätheten. Det är väldigt kostsamt och där kommer det in just det finansiella som ett ganska stort hinder. Det är inget vi har möjlighet att söka bidrag för som vi kan inom infrastruktursatsningar. Utan där är det bara att punga ut väldigt mycket pengar för att få ett visst utbud, och det kan vi göra, men som sagt är det ett majoritetsbeslut i vår politiska organisation och det är inget uppdrag vi har idag i alla fall. Sen så om vi gör en tillköpsförfrågan hos Västtrafik måste den matcha deras planering så man kan få avslag på tillköp också. Sen finns det något som heter omfördelning av kollektivtrafiken, det är kanske ett litet mjukare sätt att jobba och ha möjlighet att inverka som kommun, exempelvis så har vi en linje 3, som går upp en liten slinga i Fontin området här i Kungälv. Den ska man sänka utbudet eller turtätheten i trafikplanen för 2024 och där har jag och tillsammans med vår trafikstrateg ansatt att det är vid större potential vid kollektivt resande därför att det är tätare lägenhetsbebyggelse, man kanske inte har möjlighet att skaffa egen bil, så vi har utrett några sociala rättighetsaspekter i just det området. I samband med det har vi tittat på linje 2 som kör förbi vår villastad eller trädgårdsstad och där kan man ju g isär lite i åsikter om det är vanbilisterna vi vill åt eller ska vi bara låta dom vara för att dom är lite lost case eller vad man ska säga, så där har vi föreslagit att man omfördelar och kanske drar ner på turtätheten där linje 2 går vid villastaden där det redan står 2 bilar på uppfarten och försöker att få en överflyttning till kollektivtrafiken där vi ser större potential. Man kanske inte har möjlighet att vara lika bilburen. Det är en strategi, det kan vara ett test, det behöver inte vara svar på att det är det rätta att göra, men det är ett sätt vi har för att påverka kollektivtrafiken, men även det behöver tackta med Västtrafiks etablering av sin kollektivtrafik av sin kollektivtrafik, så även en omfördelning kan vi få ett avslag på om de inte ser att det fungerar. Så det är några åtgärder som man kan jobba med.

Hur skiljer sig kollektivtrafik mellan dom olika årstiderna, exempelvis sommar och vinter? Många vill ta kollektivtrafik för sina fritidsresor under varmare dagar, har ni någon plan för att göra kollektivtrafik mer tryggt val för samhället ? Alltså bussar som åker oftare och direkt till Göteborg centrum tex ?

Vi jobbar ju med en kampanj som är en regionssatsning som heter vintercyklist. Det är ju att om vi är med i den kampanjen som kommun så får ju vissa medborgare möjligheten att testa på att vara cyklist under den obekväma årstiden. Man får gratis service och gratis dubbdäck. Det är en liten push för att ändra en vana. Det är ju någonting som kommunen gör idag, det kan man säker utveckla, och då kommer vi åter igen till resursfrågan, man skulle kunna satsa på det mer om man hade mer pengar eller en extra anställ för att jobba med sådana saker. Sen är det ju väldigt viktigt att vi är samstämda med våran driftenhet så att plogning och prioritering av gång och cykelstråk och att hållplatsområden ska vara snöröjda och inte användas som något upplag för vallar. Det är också väldigt viktigt att det fungerar. Det kommer påverka beteendet om man märker att det är bilägarna som prioriteras i snöröjningen. Sen kvarstår faktum att vi är lata och bekväma som ras och det är liksom lite beteendeförändringsjobb jag tror som finns att göra där. RISE jobbade med något projekt nu med att ha cykelbelysning på drönare, man kanske ska ha paraplydrönare, skämtade vi om igår. Det kanske inte är särskilt rimligt, men jag tror att det är beteendeförändringar och möjligheten att man känner ändå att man blir pigg, man känner sig frisk och kanske får in lite extra motion även fast man blir blöt, även att man kanske känner att kollektivtrafiksresan är ett sätt att även fast du inte kan ta dig dörr till dörr väldigt tryggt och bekvämt, så ska det fortfarande vara ett bekvämare val att du får relaxa lite grann och inte vara så påkopplad som du behöver vara i trafiken. Så det är en marknadsfråga sammantaget att man får jobba med lite beteendeförändrande insatser. Det är inte så många som väger in tiden att skrapa bilrutan som att gå till bussen. Så att det finns ju mycket upplevd tidsvinst och en upplevd kostnadsvinst som absolut inte stämmer, så där har både vi och alla andra aktörer som jobbar med trafik att jobba med marknadsföring och beteendeförändring via marknadsföring.

Hur tänker ni om att ändra hur lokaltrafiken åker? Exempelvis ändrad tidtabell eller ändrade hållplatser som lokaltrafiken åker, tänker ni på hur det ändrar folks vanor samt villighet att resa lokalt?

Oj vilken svår fråga. Någon stans skulle det vara jättehärligt om bussen gick precis när folk behöver den, hela tiden, men det är ju inte möjligt. Vi har ju fantastisk turtäthet i Kungälv tack vare att vi har x4an genom stan i 5-minuterstrafik under högtrafik. Men 'där så ser ju Västtrafik att den inte nyttjas, så åter igen, a den nyttjas ju såklart, men den nyttjas under sina peaktimmar. Och sen under kvällar och helger är det mycket mindre och där så ser dom en kostnadsförlust. Det är ju såklart jätterimligt, men vi tror ju att om turtätheten finns så ser vi i samband med alla beteendeförändrande insatser vi måste göra har det jättestor potential att å en överflyttning för att det ska vara lätt och det ska, det behöver nästan vara behovsstyrt för att det ska kunna konkurrera ut bilen helt och hållet. Nu kanske vi inte tittar på en utkonkurrering helt och hållet. Vi måste tänka att samnyttjande av bilar också spelar en viktig roll i framtida transportsystemet och där kommer vi in i en het annan diskussion att deläga och samnyttja olika färdmedel, men jag kan inte säga att vi tittar på något, vi tittar väl i Ytterby kan vi säga att vi har 30-minuterstrafik och vi vill gärna se att vi har 15-minuterstrafik. Där går vår som kommuns åsikter isär lite med Västtrafik av samma anledningar att det inte är kostnadseffektivt, så att det

finns en massa olika strategier för att ha ett effektivt transportsystem. Jag är tveksam till att det kommer att fylla behovet så pass att alla väljer att ställa bilen.

Hur ser ni på att öka mikromobiliteten (el sparkcyklar, styr och ställ etc) i Kungälv?

Vi har ju fått lite förfrågningar faktiskt, men det är snarare, just med sparkcyklarna så är inte det vid mitt bord, utan där har vi parkeringsanläggare som ser det som en väldigt stor utmaning att man ska ha en tydlig parkeringsplan för det här. Vi ser redan nu att många av de här orterna där flera aktörer har etablerat sig väldigt snabbt och man inte kunnat reglera det över huvudet, nu kommer vi lite längre fram med att det finns parkeringsrutor och så. Det har generellt sett varit ett nej just för att man känner att det varit alldeles för tidigt. Visst vi har ett storebrorskomplex eftersom vi är så nära Göteborg och vi ser att det händer extremt mycket. Men vi är fortfarande en ganska liten ort och det platsar inte än kanske. Vi kommer och se en jättestor förtätning och inflyttning dom kommande 10-15 åren så att det kan väl bli aktuellt i framtiden, mycket möjligt. Men just nu chillar vi lite.

Spontan fråga: Carpool och sådant, har det dykt upp än för det finns ju litegrann i Göteborg?

Ja vi har ett område som heter Kongahälla som är ganska nytt, det byggs fortfarande så det är inte helt klart. Där finns det är bilpool. Det är en del av ett reduktionspaket, det kanske är lite överkurs. Inom fysisk planering kan exploitörer säga, det är dyrt att bygga parkering så vi slopar så här många parkeringar i utbyte så ger vi alla nya boende ett västtrafikskort eller vi kanske inför bilpool och det här är sådana saker som vi har erbjudit som kommun. Vi är inte själva om det men det är inte många kranskommuner i Västra Götaland som gör det, vi är lite själva i det där. Där har man dock satt att uppföljningen av de här åtgärderna brister för vi inte har ett ordentligt kontrollsystem eller uppföljningssystem så att det kan vara så att en mobil eller en car pool eller mobilitetshub eller det heter 15 olika saker. Att det hamnar i knät på någon eldsjäl som sedan försvinner eller flyttar där från och sedan så fallerar det, bostadsrättsföreningen kanske får utmaningar att driva den av olika anledningar. Vi tittar lite på hur vi ska fortsätta med det. Nu går jag händelserna i förväg, men vi har i interna diskussioner pratat om att det här som kommun borde vi sköta själva för att det ska vara enkelt. Det ska inte finnas 5 olika appar för att du ska kunna deläga en massa olika färdmedel. Det är som med parkeringsappar idag, de som har elbil behöver 7 olika appar för olika funktioner. Det är också nått ett jättestort hinder i användarvänligheten och att man ska förändra beteendet där. Vi vill ju att det ska vara en och samma betalningsmedel och bokningssystem liksom. Så det är ju såklart en jättestor positiv grej, men jag tror att man behöver utveckla det mycket mer än vad vi gör idag.

Bilaga K. Intervju med Lovisa Borgström, Samhällsutvecklare från Västrafik.

Är hållbart fritidsresande något ni tänker satsa på? Om ni svarar ja: Hur tänker ni uppnå det?

Ja det är en svår fråga för så som vårt regionala trafikförsörjningsprogram är utformat just nu så är ju huvudfokus arbets- och studiependling när vi ska prioritera våra resurser och det är ju i grund och botten politiska beslut som styr vad som ska prioriteras för Västtrafiks del. Vi är ju utförarorganisation kopplade till dem regionala målbilderna/strategierna. Men sedan finns det ju en hel del pågående forskningsprojekt och initiativ kopplade till dem här delarna som Västtrafik ingår i och det är klart att om det är en större fritidsmåluppgift, då finns det ju potential även resande för anställda som ska ta sig till och från och i glesare geografi finns det närtrafik som man kan resa med. Så det är klart att utifrån grundläggande trafikutbud så omfattas vissa platser ändå, fast man inte riktigt haft fokus på fritids och turismresande. Men det kanske kommer i nya trafikförsörjningsprogrammet att man har fokus på dem resorna.

Har ni några specifika planer för att locka fler folk för att ta kollektivtrafik för sina fritidsresor? Om ni svarar ja: Hur tänker ni uppnå det?

Nej asså det är väl återigen det att det inte är prioriterat just nu ihop med dem typen av resor men ja om man vill kika lite utanför vår region hur andra trafikmyndigheter har jobbat så handlar det mycket om att liksom dels informera vad det finns för möjligheter och det kan man göra både genom hemsida och riktade utskick och det kan vara i app. Och sen också att skapa olika typer av biljetter som är mer intressanta och riktar sig till fritidsresande och sådant där. Det vet jag att vissa kommuner jobbar med. Jag vet inte om Kungälv nämnde det men dem har några fria resor eller något som dem erbjuder sina ungdomar bland annat, så dem kan resa på kvällar och helger. Så det finns tillköp kommuner kan göra som underlättar fritidsresande för unga i alla fall.

Vad anser ni vara den största utmaningen med att förbättra kollektivtrafiken för fritidsresor? Är det till exempel för dyrt eller är det för resurskrävande?

Jag skulle säga det är planeringssvårigheterna kring fritidsresande. Det kan ju vara en sak om det är om vi säger en simhall som har träningar klockan sex, åtta och nio varje dag som man kan planera att det är då de stora folkströmningarna kommer. Men om vi tar till exempel ett friluftsområde eller kanske någon mer som man inte har någon mer fast tid som man inte brukar besöka är det ju svårt att anlägga en reguljär kollektivtrafik som går fram och tillbaka på tabell för vi vet ju inte när folk vill besöka området helt enkelt och vet vi inte det blir det ett väldigt litet underlag på dem linjerna som trafikerar som i slutändan blir en oekonomisk produkt som går tom. Där tror vi på mycket på dem här anropsstyrda lösningarna som vi inte riktigt är framme med att utveckla men vi har en del piloter på gång asså på landsbygd och tätorter där det ska vara mer flexibel kollektivtrafik som inte går på tabell utan den är såhär ni vet närmare som man kan ringa och beställa lite mer närmare typ som en flexlinje från hållplats till målpunkt och den ringer man och beställer den när man behöver den och den går inte linje lagt och det kan ju vara något bra för fritidsresande. Så förhoppningsvis så har vi någonting mer spännande produkter att erbjuda när vi för resultatet från dem piloterna då.

Har ni någon plan för att öka tryggheten kring kollektivtrafiken? Till exempel att man ska känna sig trygg när man kommer hem och går från hållplatsen.

Ja precis och vi har en avdelning på Västtrafik som jobbar med trygghetsfrågor i kollektivtrafiken och dem har jobbat mycket jute i fällt och har varit på resecentrum och ombord på fordon och varit på större hållplatser och knutpunkter, patrullerat och ingripit där det varit händelser. Nu har dem tagit ett omtag och jobbar tätare med kommunerna så att man lägger över en hel del för att själva det sociala ansvaret ligger hos kommunerna. Så att det är mycket som dem behöver stötta upp och hjälpa till med så att nu jobbar vi mer koordinerande för att sammanhålla dem delarna som kommunerna och till exempel polis och andra typer av ordningsvakter att dem ska jobba tillsammans även på våra anläggningar. Det är lite mer ett annat "take" då. Men kring hållplats miljöer där jobbar vi mycket med kommunerna i den rolla som jag har i att lokalisera hållplatserna på ett bra sätt så att dem är i ett sammanhang. Man kanske inte sätter en hållplats i en buske någonstans där det känns otryggt och att man vill ha bra belysning och det ska finnas till exempel sittbänkar så att dem delarna jobbar vi med när vi etablerar nya hållplatser.

Hur ser ni på att sänka priser för kollektivtrafikresande?

Ja det är ju en väldigt politisk fråga. Det är så att vi är 50% skattefinansierade 50% finansieras genom biljettintäkt, det är det som är sagt sedan ser det inte exakt ut så på riktigt men det är ju fördelningen som finns rent politiskt nu då. Vill man öka eller minska den så får man ju påverka politikerna. Men det man kan tillägga här är att priset inte är, det är klart att vissa resor är mer priskänsliga. Till exempel fritidsresor för då konkurrerar man med bilen i en väldigt hög utsträckning och om man bara resor kollektivt på fritiden men har man ett periodkort och pendlar där är ju priset inte så viktigt för då kan man ju använda sitt periodkort och kan resa till fritidsresorna också. Men det finns ju olika typer av sådana initiativ som vi har. På sommarn har vi något som vi kallar för sommarbiljett som just är till för att möjliggöra hemester och att man ska resa i sin egen region och då går vi ner att man får tre zoner till priset av en. Det är ju en sådan enkel grej att locka fler att resa på fritiden hos oss. Så att vi jobbar lite med kampanjmässig men själva prisfrågan är politisk då. Hur mycket man vill ha via skatt och hur mycket man vill ha via biljettintäkt.

Hur ser ni på utöka kollektivtrafiknätet? Exempelvis flera busslinjer eller bussar som åker oftare osv.

Vi planerar ju kollektivtrafiken ofta utifrån potential och underlag så man kan enklast säga så att om det är många som reser på en busslinje så kör vi fler bussturer det är inte svårare än så. Och vi har också krav på att bussen ska vara ekonomiskt hållbara, det får inte vara för få som reser och vi behöver ha en teknisk rad, det är ändå skattepengar vi jobbar med. Sedan har vi en det som vi kallar för grundläggande utbud det som vi inte får gå under och där är det till exempel i glesare geografi men även i tätorterna så finns det riktlinjer för var Västtrafiks golv ska vara. Och där i Kungälv ligger det på halvtimmestrafik i tätorten om vi tar lite mindre ort till exempel

Alingsås är vi nere på timmestrafik som Västtrafik inte får gå under men sen allt ovanför det styrs utifrån faktisk resande. Om vi tar till exempel linje 18 eller 19 där jättemånga bor, verkar och lever behöver vi köra mycket tätare så det är egentligen så vi tänker kring utbyggnad av kollektivtrafiken. Det är lite intressant, men det har ju visat sig att oftast har vi ett bra utbud i peak trafiken för det är då många åker men att utöka även under dagtid kan få resande på totalen att öka så det är ju något som är ganska intressant för fritidsresande och som inte kostar så mycket för kollektivtrafiken för det som är drivande är ju att köra fler fordon i högtrafik krävs det fler förare till exempel. Om man kör dem i lågtrafik då finns ju redan föraren ledig och fordonet ledig eftersom de inte har några turer så det är ju en ganska enkel och ekonomiskt smart sak att utöka när det inte är peak då, så det ska vi kika vidare på.

Hur skiljer sig kollektivtrafik mellan dom olika årstiderna, exempelvis sommar och vinter? Många vill ta kollektivtrafik för sina fritidsresor under varmare dagar, har ni någon plan för att göra kollektivtrafik mer tryggt val för samhället? Alltså bussar som åker oftare och direkt ti. I Göteborg centrum tex?

Ja men vi planerar ju speciellt i båttrafiken utifrån säsongstabeller och även i kustområden där vi vet att vi har mycket sommargäster eller där det är populära områden som man besöker mycket under sommaren då. Det finns ju även områden som är mer skidbetonade till exempel Billinge i Skövde och vi har några områden i Ulricehamn som vi kör mer under vintern. Så det planeras utifrån lokala förutsättningar men båttrafiken är nog det tydligaste exemplet där vi ökar upp turtätheten på sommarn annars brukar vi gå ner i turtäthet för att folk reser mindre när man kanske har semester eller skolorna är stängda eller sådär. Det är väldigt stor andel av vår trafik som bärs upp av skolelever som kanske inte reser på som sätt på sommaren. Men vi jobbar absolut med differentierade tidtabeller som vi kallar det. Att man jobbar med flexibla tabeller där man kör där det behövs på sommaren. Delsjön har vi ingen kollektivtrafik upp till Delsjön, det beror på infrastrukturen att vi inte kan köra stora bussar upp dit och där har vi helt enkelt sagt att om man vill ha kollektivtrafik upp dit är det med mindre fordon och då är det flexlinje som gäller och ett kommunalt tillköp. Det kan vi också nämna, oftast fritidsresor och målpunkter som inte är där det finns pendlingsströmmar som Västtrafik kan följa och analysera och sätta ut en trafik efter då rekommenderar vi kommunerna att göra ett tillköp, att dem finansierar en linje. Där har vi exempel i Mölndal dom kör till Gunnebo som är ett besöksmål där. Och sen har vi ut i Läckö slott där kör kommunen ut till slottet och i Skövde kör kommunen upp till deras fritidsområde där med en linje så det finns lite sådana exempel där kommunerna går in och finansierar för att dem ser att den här fritidsmålunkten är så pass viktig så att dem vill trafikförsörja den med kollektivtrafik.

Hur tänker ni om att ändra hur lokaltrafiken åker? Exempelvis ändrad tidtabell eller ändrade hållplatser som lokaltrafiken åker, tänker ni på hur det ändrar folks vanor samt villighet att resa lokalt?

Oftast går om vi tänker en tätortstrafik så går ju den, den är planerad där folk bor och det finns ju strukturer i samhället där det är lättare eller svårare att trafikera. Oftast läggs tätortslinjerna i de större stråken eller längs gator där folk har bosatt sig. Kollektivtrafiken har ju lite, det är ju både en fördel och en nackdel, men det blir ju någonstans en stomme i samhället och man kan

inte hålla på att laborera med i just den här stomtrafiken för folk måste kunna lite på att kollektivtrafiken finns och att den går i tid. Om vi pratar om våra lite större linjer och tätortslinjer och stråktrafik då är dem inte så flexibla dem kan man inte sitta och ändra på och lägga till massa grejer. Men om vi ska tänka på våra piloter som jag var inne på kring dynamisk trafik som är lite mer flexibel och kan vara lite mer i en mer pilotform då kan vi laborera mer kring dem här delarna, så att rent krasst är det ganska svårt att få förändrad kollektivtrafik i en tätort. Det ska mycket till för att det ska hända. Det är också därför vissa kommuner tycker att det finns en tröghet i det här som de väcker att göra tillköp då. Regionen har ju andra utgångspunkter och kriterier när vi planerar trafiken än vad kommunen kanske har. Därför är det bra att vi kan komplettera varandra i vissa fall. Men det finns också andra, vi ser ju gärna att andra tjänster kompletterar vårt stomnät. Om tänker typ tätortstrafiken att den går i sina gator där den alltid har gått och den för lite utbud när fler reser på den, och sedan får man koppla på andra kringtjänster till vår stomlinje, det kan ju vara cykelpoler vi har ju styr och ställ i Göteborg. Det finns dem här elsparkcyklarna som Västtrafik funderar på om vi kan upphandla på vissa platser. Det finns "shuttlebussar" som kan hämta och köra bara den korta lilla sträckan. Vid Chalmers finns det en lite grej "podd" som kör runt. Typ sådana lösningar på sikt som kanske inte är den här reguljära linjen som snurrar runt enligt tidtabell utan att man kompletterar med annan mobilitet då till vår tätortstrafik.

Hur ser ni på att öka mikromobiliteten (el sparkcyklar, styr och ställ etc) i Kungälv/Göteborg?

Ja men vi är på den frågan. Det är mycket som är oklart vad vi får göra rent lagmässigt vilka delar får vi som regional kollektivtrafikmyndighet upphandla och inte och vilka delar måste marknaden få styra. Det är mycket frågor kring ägarskap och affärsmodeller som inte är helt utredda för att västtrafik skulle kanske vilja ta helhets perspektivet och vara paraplyet som har kollektivtrafik, det finns elsparkcyklar det finns bilpooler, det finns cykeltjänster och det finns liksom "minishuttlar" men där är vi inte idag utan vi än så länge så är vi mest den här stommen som västtrafik är bra på och kan syssla med och så lär vi oss hela tiden av andra aktörer vad vi skulle kunna göra och koppla på dem. Vi har ju samarbete med våra appar att man kan sälja Västtrafiks biljetter i typ Travis och Easy To Be och dem där tjänsterna. Vi har inte helt landat där, det finns två vägar att gå. Att Västtrafik blir hela samhällets mobilitetsaktör och tar dem här grejerna under sitt paraply eller så blir vi experter på kollektivtrafik och samverkar gärna med andra som är experter på sitt område. Det är dem två vägvalen vi har att ta ställning till vilket vi inte gjort än. men det är spännande delar och vi ser såklart att all typ av hållbar mobilitet är positivt för samhället och för individen det är ju viktigt att vi inte är negativt inställda till sådan typ av mobilitet.

Spontan fråga: Hur fungerade samarbetet mellan kommunen och Västtrafik?

Det finns ju lite på olika plan men avtalsmässigt så var det så att 2012 tog regionen över ägaransvar för kollektivtrafiken. Alltså finansiering och då skrev ett avtal hur vi ska samverka, och då beskriver avtalet till exempel vilka delar som ingår i den allmänna kollektivtrafiken, vilka

delar som kommunerna har kvar typ färdtjänst och skolskjuts och hur vi ska samverka kring infrastruktur. Det finns också politiska samverkansform där man jobbar med mer strategiska frågor till exempel trafikförsörjningsprogrammet. Men i vår konkreta samverkan alltså Västrafik och kommun där handlar det mycket om att diskutera nytillkommande etableringar. Det kan vara både verksamheter och bostäder och företag. Dem diskuterar vi vart hamnar dem och hur kan vi trafikförsörja dem på ett bra sätt. Behöver vi utöka kollektivtrafiken om vi gör på ett visst sätt. Sådana diskussioner sitter vi mycket i. också att vi rekommenderar dem med olika saker, bygg inte här bygg där i stället om ni bygger här behöver vi nog lägga till en hållplats. Så det är nog många utformningsfrågor som hamnar på vårt bord. Det är ju viktigast att samhällsutveckling och kollektivtrafik går hand i hand så vi ser helst att kommunerna bygger vid våra etablerade linjer. Vi har ju våra stråk och våra stommar så gärna att man förtätar där då är det ju enklare att utöka en linje än att får en helt ny kollektivtrafiklinje.

Bilaga L: Resekostnader

Resa	Kostnad bil per mil (kr/mil)	Biljettpris (kr)	Sträcka (mil)	Parkeringskostnad (kr/h)	
Kungälv resecentrum-Kongevi	35 kr	35 kr		0,09	2
Nordstan-Heden	35 kr	35 kr		0,13	17
Kungälv resecentrum-Ytterns	35 kr	35 kr		0,25	0
Centralstation-Mossen	35 kr	35 kr		0,44	10

Längd träningar (timmar)	Pris Bil (kr)	Pris Kollektivt (kr)	Pris för bil till och från träning (kr)	Pris kollektivt till och från träning (kr)
2	3 kr	35 kr	10,3	70 kr
2	5 kr	35 kr	43,1	70 kr
2	9 kr	35 kr	17,5	70 kr
2	15 kr	35 kr	50,8	70 kr