

## FRAMGÅNGSEXEMPEL

### STRÅKSTUDIER - EN ARBETSMETOD

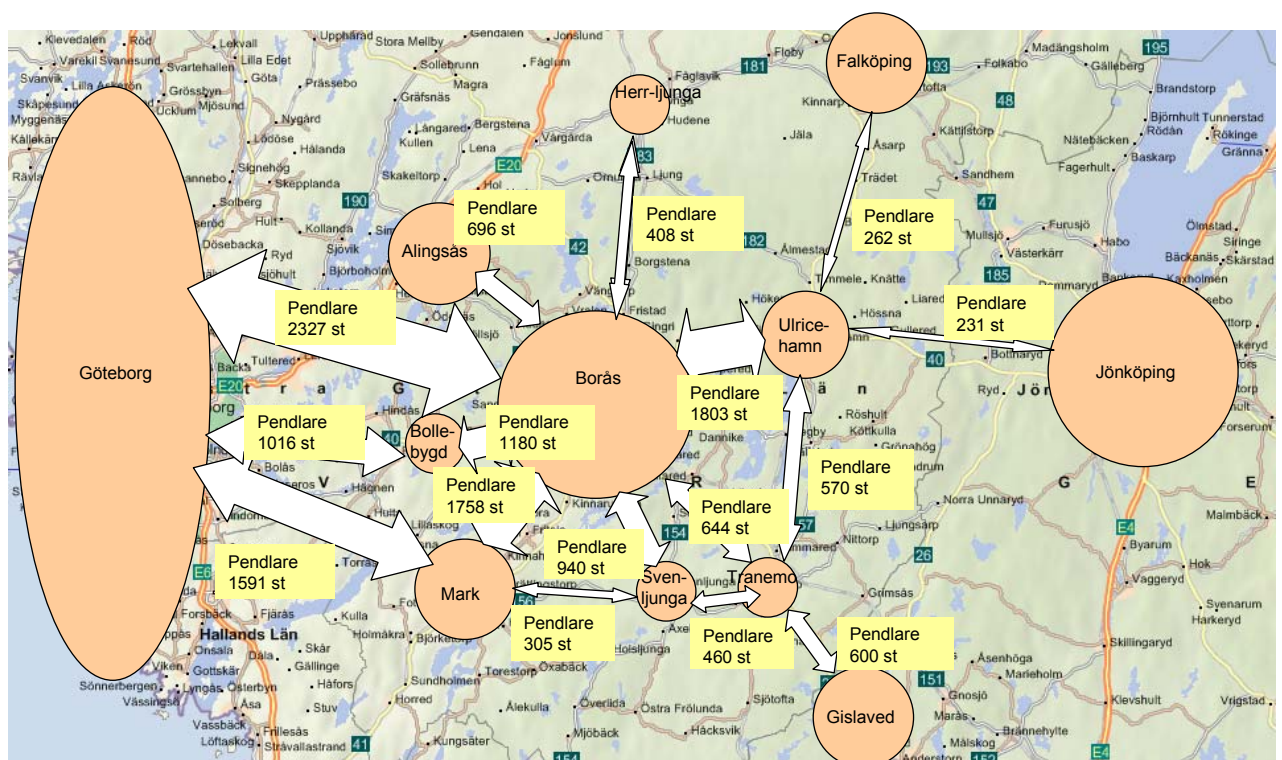
#### MÅL:

- **ÅTT UTVECKLA DE LÅNGVÄGA RESMÖJLIGHETERNA SÅ ATT VÄSTRA GÖTALAND BLIR RUNDARE**

#### SAMMANFATTNING

Ett av de sju övergripande målen som ägarna har satt upp för kollektivtrafiken innebär ”att utveckla de långväga resmöjligheterna så att Västra Götaland blir rundare”. För varje linje som går över en kommungräns berörs flera av Västtrafiks ägare. Samråd ägare emellan är nödvändigt för att kunna genomföra förändringar i trafiken. I Sjuhärad har man goda erfarenheter av att arbeta med stråkstudier, där politiker och tjänstemän från inblandade kommuner, samt regionen deltagit från utredningens början. Trots att många aktörer varit inblandade genomgående i processen har arbetet kunnat bedrivas effektivt, och väl framme. Vid tidpunkten för beslut var studierna och dess resultat väl förankrade. Genom samrådet i stråkstudierna kommer förbättringar i form av snabbare restider, tydligare utbud och delvis ökat utbud genomföras i den kommande trafikförsörjningsplanen – för ett rundare Västra Götaland.

*Exemplet är initierat av det Regionala ägarrådets sekretariat.*



## **Bakgrundsbeskrivning**

Enligt aktieägaravtalet ansvarar regionen ekonomiskt för underskottet av alla resor över en kommungräns. På en linje som går över en eller flera kommungränser kan ändå en del av resorna vara sådana som görs inom en och samma kommun – för dessa betalar kommunen. Aktieägaravtalet innebär därför att det för varje linje oftast finns flera finansiärer. Det är också så att även om regionen har 100% av underskottet på en linje som går mellan två kommuner så har kommunerna ett stort intresse av hur linjen fungerar eftersom det är kommunernas invånare som reser på linjen. Detta faktum är ett skäl till att ägarråden är så viktiga. För att kunna diskutera enskilda linjer djupare är ägarrådet inte alltid det bästa forumet.

I Sjuhärad har man hittat ett sätt att arbeta med stråkstudier. Att utreda enskilda linjer ur ett stråkperspektiv är inget nytt, men tidigare erfarenheter har visat att det är viktigt att ha med sig politiken i ett tidigt skede. I de senaste studierna är berörda parter på tjänstemannanivå och politisk nivå aktivt engagerade i utredningsarbetet – ett arbetssätt som har uppskattats.

Linjerna som omfattades var linje 300; Gislaved-Tranemo-Svenljunga-Kinna-Göteborg, och linje 900; Tranemo-Ulricehamn-Falköping.

## **Åtgärd; " Stråk/linjestudier - en arbetsmetod"**

För att diskutera åtgärder för linjerna 900 och 300 tillsattes två arbetsgrupper med tjänstemän från berörda kommuner, regionen, tjänstemän från Västtrafik och från entreprenören; Buss i Väst (som kör trafiken). Dessutom utsågs en styrgrupp med politiska representanter från kommunerna samt regionen. Alla kommuner längs sträckan var inte med i arbetet – de som inte ingick hade man samråd med. I juni 2005 hölls ett gemensamt uppstartsmöte. Under sommaren skötte Västtrafik inventeringsarbetet. Augusti-oktober hade arbetsgrupperna möten med täta kontakter och avstämningar med styrgruppen. Delresultat från studierna redovisades även i det delregionala ägarrådet. I oktober kunde styrgruppen ge sitt klartecken för de föreslagna åtgärderna, vilket möjliggjorde att ett väl förankrat förslag till den kommande trafikförsörjningsplanen kunde lämnas.

Kostnaderna för studierna gick inom ordinarie budget för Västtrafik, kommunerna och regionen. Ingen extern konsult anlätades.

## **Måluppfyllelse**

Genom ett effektivt sätt att samarbeta har stråkstudierna bidragit till att utveckla de långväga resmöjligheterna i Västra Götaland – så att Västra Götaland blir rundare.

Stråkstudierna innebar att trafiken kunde snabbas upp och göras tydligare för kunden. Mellan Kinna och Göteborg har restiden kortats med hela 15 minuter vilket ger en restidskvot; 1,3 (föret 1,6) Dessutom utökas utbudet med 4 dubbelturer om dagen i pendlingsläge.

För kunden innebär uppdelningen på fler linjer att det är lättare att veta vilken väg bussen går. Detta innebär också fördelar för den fortsatta utvecklingen av linjerna, eftersom utbud bättre kan anpassas till efterfrågan med den tydligare indelningen.

Mer detaljerat om förändringarna i trafiken;

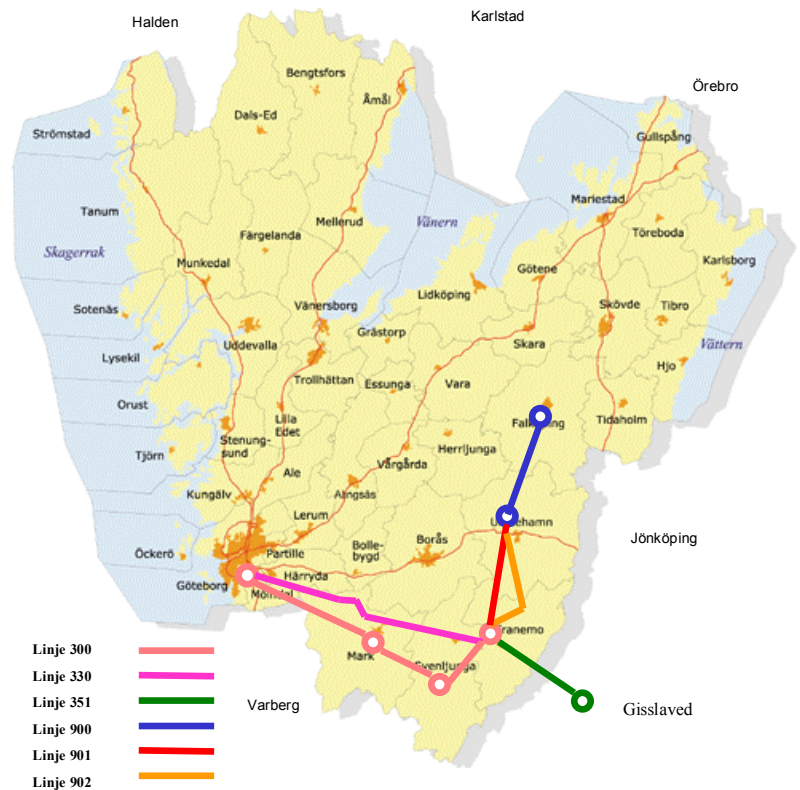
### Linje 300

- Delas upp i 3 linjer (300, 330 och 351).
- Fler turer mellan Mark och Göteborg, tätare trafik morgon och eftermiddag
- Snabbare väg och färre stopp med linje 300.
- Linje 330 tar en längre väg med fler stopp
- Tranemo-Gislaved ”knoppas av och blir en egen linje; 351.
- Varje linje går alltid samma väg (dvs. inga varianter i vissa tidslägen som det var tidigare).

### Linje 900

Delas upp i tre linjer; 900, 901 och 902

- Linje 900 går mellan Ulricehamn och Falköping och snabbas upp genom indragning av vissa stopp.
- Mellan Ulricehamn och Tranemo skapas två linjer – en snabb (50 min) och en via Dalstorp (60 min).



## **Intressentanalys**

Arbetsmetoden i sig är intressant för ägarna, Västtrafik och entreprenörerna. Genom samarbete i tidiga skeden kan väl förankrade beslut fattas som för en förbättrad långväga trafik för invånarna i Västra Götaland.

## **Övriga kommentarer**

För stråkstudierna i Sjuhärad fanns tidigt en summa pengar som kunde användas för att utöka trafiken för linje 300. Denna summa visste alla parter om när arbetet startade. Det blev därmed aldrig tal om att genomföra åtgärder som ytterligare skulle öka kostnaderna, utan diskussionerna kunde hållas till hur man med given budget bäst ville förändra trafiken. När en given budget inte finns är samrådet mellan ägare om möjligt ännu viktigare, men troligtvis också svårare.

För linje 300 och 900 har begreppet stråkstudie använts. Just nu håller en rad stråkstudier på att genomföras i Västra Götaland med syfte att identifiera infrastrukturåtgärder.

Källor; intervju med Linda Billberg, VGR, Ingela Andersson Västtrafik, Strålkastaren nr 1, samt stråkstudiernas sammanfattning.