



MÅL FÖR TÄTORTERNAS OCH LANDSBYGDENS KOLLEKTIVTRAFIK 2012 – 2016.

INNEHÅLL

1	INLEDNING.....	2
2	AVGRÄNSNINGAR	2
3.	NY LAG OM KOLLEKTIVTRAFIK	3
4	ÖVERGRIPANDE MÅL.....	3
5	MÅL FÖR TÄTORTERNAS KOLLEKTIVTRAFIK	3
6	MÅL FÖR MINDRE ORTERS OCH LANDSBYGDENS KOLLEKTIVTRAFIK.....	4
7	KARTA ÖVER LINJEBUNDEN KOLLEKTIVTRAFIK 2012.....	4
8	TÄTORTERNAS KOLLEKTIVTRAFIK	5
8.1	Stor tätort 2000 – 4000 invånare med större arbetspendling	5
8.2	Mindre tätorter 200 och 1000 invånare med stor arbetspendling	6
8.3	Mindre tätorter 200 och 1000 invånare med liten arbetspendling.....	7
9	MINDRE ORTERS OCH LANDSBYGDENS KOLLEKTIVTRAFIK	8
9.1	Orter 50 – 199 invånare.....	8
9.2	Landsbygd.....	9
10	DEFINITIONER	10
11	UTDRAG UR KOLLEKTIVTRAFIKLAGEN.....	11
12	VÄSTTRAFIKS ÖVERGRIPANDE MÅL	11

MÅL FÖR TÄTORTERNAS OCH LANDSBYGDENS KOLLEKTIVTRAFIK

1 INLEDNING

Mål för kollektivtrafik inom kommunen innehåller mål som är anpassade efter befolkningstäthet när det gäller:

- turtäthet under dag- och kvällstid, vid nattrafik samt under lör-, sön och helgdagar,
- restid i förhållande till bil,
- anslutningsmöjlighet till den regionala kollektivtrafiken,
- säkerhet och komfort och
- avståndet till hållplats.

Kommunens orter grupperas i stor tätort, mindre tätorter, små orter samt landsbygd. Orter med många invånare föreslås få ett större utbud av kollektivtrafik än orter och områden med färre invånare.

För att få fler personer att bosätta sig i kommunen är det mycket beroende av en mycket god infrastruktur med en väl anpassad linjetrafik.

Med en väl anpassad linjetrafik finns förutsättningar att det stora flertalet invånarna har möjligheten att kunna pendla till arbetet och utbildning,

att de flesta ska kunna göra vardagsresor¹ med kollektivtrafiken alla veckans dagar,

att alla skall kunna ta sig med allmän kollektivtrafik till service så som kommunal service, tandläkare, vårdcentral, försäkringskassa på vardagar,

att med lätthet kunna nå huvudorter och tätorter i angränsande kommuner och regioner för arbete och vardagsresor samt

att kommunen kan minska behovet av särskilda skolskjutsar till grundskola,

En ökad användning av den allmänna kollektivtrafiken för arbetspendling och vardagsresor gynnar det miljön och bidrar till kommunen och regionens utveckling.

Mål för den allmänna kollektivtrafiken är även tillgängligheten för funktionshindrade och säkerheten för resenärerna vid hållplatserna, samt ombord på fordonen.

Restidskvoten² bör ha som mål att en bussresa får högst vara 1,2 till 1,5 jämfört med bil utmed samma vägsträcka beroende på var man bor. Mindre tätorter bör ha kvällstrafik och nattrafik.

2 AVGRÄNSNINGAR

Dokumentet behandlar endast linjelagd allmän kollektivtrafik inom kommunen, till och från angränsande kommuner och regionen samt angränsande län, inkluderat linjelagd skolskjuts inom kommunen. I allmän kollektivtrafik inom kommunen inkluderas även Närtrafik och Ringbil. Färdtjänstresor räknas som särskild kollektivtrafik.

¹ Exempel på vardagsresor är resor för inköp av varor, resor till friluftaktivitet, resor för att besöka släkt och vänner, resor till nöje, kultur, fritid, underhållning och turism. Vardagsresor svarar för över hälften av gjorda kollektivtrafikresor i Sverige.

² Restidskvot = $\frac{\text{Restid med kollektivtrafik}}{\text{Restid med bil}}$

3. NY LAG OM KOLLEKTIVTRAFIK

Från 2012-01-01 gäller en ny lag om kollektivtrafik (SFS 2010:1065). I lagen finns bestämmelser om en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län/region, samt om regional kollektivtrafik inom ett län och över flera län som är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling och vardagsresande.

Den tidigare lagstiftningen på kollektivtrafikområdet tillkom i en tid då människors vardagsresande var mer lokalt. Med tiden har vardagsresandet förändrats och blivit mer länsgränsöverskridande. Den nya kollektivtrafiklagen är anpassad till denna utveckling. Den nya lagstiftningen gör att det är lättare än förut för den regionala kollektivtrafikmyndigheten att organisera trafik över länsgränserna. En sådan åtgärd gör att människors behov av trafik mellan orter i olika län för vardagsresor och arbetspendling kan tillgodoses på ett bättre sätt.

Från 2012-01-01 har kommunernas ägarandel av Västtrafik AB överförts till Västra Götalandsregionen, som därefter är ensamägare av länstrafikbolaget.

4 ÖVERGRIPANDE MÅL

All kollektivtrafik inom kommunen och all regional kollektivtrafik inom Västra Götalandsregionen och till angränsande kommuner och län utgår från hur medborgarna vill att samhället skall utvecklas i närtid och på en längre tidsrymd.

5 MÅL FÖR TÄTORTERNAS KOLLEKTIVTRAFIK

Det saknas förutsättningar för kommunens tätorter att få en likartad kollektivtrafik jämfört med en stad. Målen får begränsas till en viss utbudsnivå mot bakgrund till ortens storlek, befolkningsstruktur, företag, arbets- och utbildningspendling, resandeströmmar, samt skolreseverksamhet.

Det är strategiskt viktigt att driva, utveckla och förbättra kollektivtrafiken för landsbygdens utveckling, men det är kanske till en högre kostnad jämfört med en stor tätort eller stad.

Tätorterna har den största potentialen för att ha en god kollektivtrafik. Ett sätt att skapa en struktur i arbetet med målen för tätorternas kollektivtrafik är att dela in tätorterna i kommunen i tre grupper beroende på invånarstorlek, arbetspendlingens storlek och att målen definieras till en nivå där man erbjuder att så många som möjligt att kunna åka kollektivt.

Restiden mellan kommunens huvudort Svenljunga och närliggande kommuners huvudorter, Borås, Falkenberg, Tranemo och Kinna/Skene, skall ha en mycket låg restidskvot. Restiden skall vara i paritet med bil, men högst ha en restidskvot på 1,2.

Förbättringar av kollektivtrafiken, som berör de fyra mindre tätorterna i Högvad och Kindaholm är viktig för att ge invånarna i dessa tätorter en kollektivtrafikstandard, som kan jämföras med tätorter med motsvarande storlek i andra kommuner.

Säkerhet och komfort måste gälla, hållplatser skall vara tillgänglighetsanpassade och ståplatser i bussarna får inte förekomma regelbundet.

Anslutningsmöjligheterna till regionala och lokala busslinjer skall vara enkla med korta väntetider och tidtabellen skall vara enkel att läsa och med fasta avgångstider.

Se vidare under punkten 8 nedan.

6 MÅL FÖR MINDRE ORTERS OCH LANDSBYGDENS KOLLEKTIVTRAFIK

Kommunen är glest bebodd utanför de sju tätorterna. Här kan servicenivån inte vara lika hög som för en tätort, men det skall vara möjligt att kunna åka kollektivt mot exempelvis större tätorter för arbete, studier och vardagresor för att kunna få tillgång till olika former av service. Allmän kollektivtrafik skall möta olika kunders behov av enkla, pålitliga, säkra, trygga och prisvärda resor.

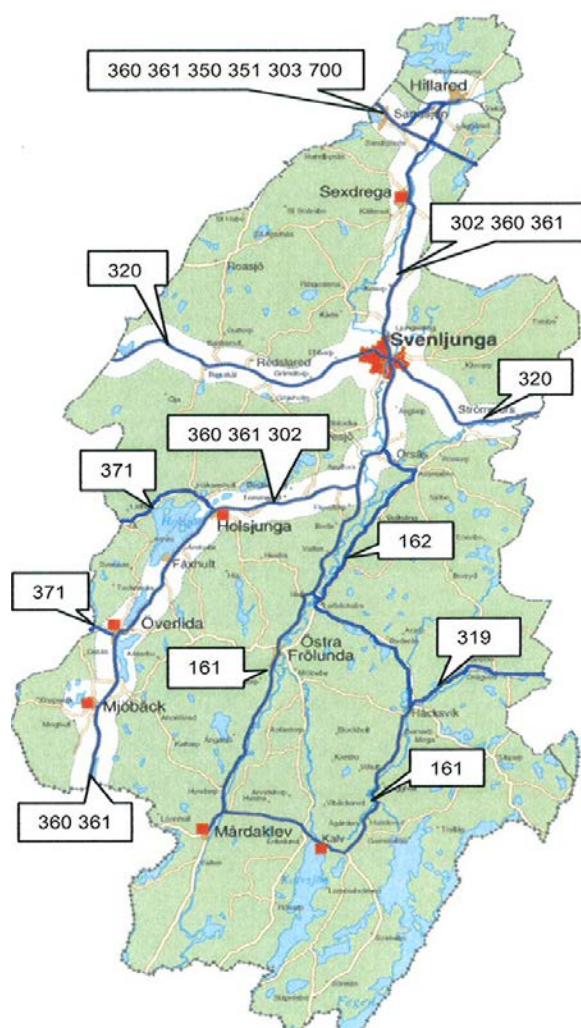
Restiden kan inte vara i paritet med bil, som kan ta en kortare sträcka till målorten, eftersom linjebunden kollektivtrafik bör ge en bra servicenivå till flertalet boende i de mindre orterna och på landsbygden. Restidskvoten bör högst vara 1,5.

En för bygden väl avpassad kollektivtrafik bidrar till att invånarna kan välja var man vill bo, vilket bidrar till att fler människor bor i attraktiva boendemiljöer. Olika former av kollektivtrafik bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling av bygden.

Samordnad linjelagd kollektivtrafik med buss, skolresor, ringbil, närtrafik, sjukresor och färdtjänst är en mycket bra affär för hela bygden.

Se vidare under punkten 9 nedan

7 KARTA ÖVER LINJEBUNDEN KOLLEKTIVTRAFIK 2012



8 TÄTORTERNAS KOLLEKTIVTRAFIK

8.1 Stor tätort 2000 – 4000 invånare med större arbetspendling (> 500 pendlare)

Svenljunga

Tätorten har 3735 invånare (2011-12-31). 1650 invånare är i åldern 16 – 64 år och räknas som förvärvsarbetande nattbefolkning³. Utpendling för arbete är cirka 738 personer samt för studier cirka 300 personer. Inpendling för arbete är cirka 1272 personer.

MÅL	
Vardag Dagtid - högtrafik	30-minuterstrafik
Vardag Dagtid - lågtrafik	60-minuterstrafik
Vardag Kvällstid	120-minuterstrafik
Vardag Natt mot lördag	Två turer
Lör-, sön- & helgdag Dagtid - högtrafik	60-minuterstrafik
Lör-, sön- & helgdag Dagtid - lågtrafik	120-minuterstrafik
Lör-, sön- & helgdag Natt mot söndag	Två turer
Restidskvot	Med buss max 20 % långsammare än bil.
Hållplats	Tillgänglighetsanpassad. Cirka 1000 meter till hållplats.
Anslutningsmöjlighet till regionala nätet	Resorna skall göras utan byten.
Säkerhet/komfort	Ståplats får ej förekomma regelbundet.

³ Nattbefolkning = Förvärvsarbetande med bostad i regionen.

Med förvärvsarbetande nattbefolkning avses den förvärvsarbetande befolkningen redovisad efter bostadens geografiska belägenhet. Benämningen nattbefolkning har således ingenting med arbetstidens förläggning att göra.

Dagbefolkning = Förvärvsarbetande med arbetsplats i regionen.

Med förvärvsarbetande dagbefolkning avses förvärvsarbetande som redovisas efter arbetsställets geografiska belägenhet t.ex. alla som har sitt förvärvsarbete i Svenljunga kommun oberoende av var de är folkbokförda. (SCB)

8.2 Mindre tätorter 200 och 1000 invånare med stor arbetspendling (> 200 men < 500 pendlare)

Sexdrega och Hillared.

Sexdrega har 762 invånare (2011-12-31) 390 invånare i åldern 16 – 64 år räknas som förvärvsarbetande nattbefolkning. Utpendling för arbete är cirka 318 personer samt för studier cirka 100 personer. Inpendling för arbete är cirka 103 personer.

Hillared har 543 invånare (2011-12-31). 270 invånare i åldern 16 – 64 år räknas som förvärvsarbetande nattbefolkning. Utpendling för arbete är cirka 235 personer samt för studier cirka 65 personer. Inpendling för arbete är cirka 55 personer.

MÅL	
Vardag Dagtid - högtrafik	60-minuterstrafik
Vardag Dagtid - lågtrafik	120-minuterstrafik
Vardag Kvällstid	120-minuterstrafik
Vardag Natt mot lördag	Två turer
Lör-, sön- & helgdag Dagtid - högtrafik	60-minuterstrafik
Lör-, sön- & helgdag Dagtid - lågtrafik	120-minuterstrafik
Lör-, sön- & helgdag Natt mot söndag	Två turer
Restidskvot	Med buss max 20 % långsammare än bil.
Hållplats	Tillgänglighetsanpassad. Cirka 1000 meter till hållplats.
Anslutningsmöjlighet till regionala nätet	Resorna skall göras utan byten.
Säkerhet/komfort	Ståplats får ej förekomma regelbundet.

8.3 Mindre tätorter 200 och 1000 invånare med liten arbetspendling (< 200 pendlare)

Holsljunga, Överlida, Mjöbäck och Östra Frölunda.

Holsljunga har 254 invånare (2011-12-31) 118 invånare i åldern 16 – 64 år räknas som förvärvsarbetande nattbefolkning. Utpendling för arbete är cirka 95 personer samt för studier cirka 30 personer. Inpendling för arbete är cirka 15 personer.

Överlida har 508 invånare (2011-12-31) 236 invånare i åldern 16 – 64 år räknas som förvärvsarbetande nattbefolkning. Utpendling för arbete är cirka 160 personer samt för studier cirka 60 personer. Inpendling för arbete är cirka 160 personer.

Mjöbäck har 289 invånare (2011-12-31) 125 invånare i åldern 16 – 64 år räknas som förvärvsarbetande nattbefolkning. Utpendling för arbete är cirka 78 personer samt för studier cirka 40 personer. Inpendling för arbete är cirka 180 personer.

Östra Frölunda har 308 invånare (2011-12-31) 135 invånare i åldern 16 – 64 år räknas som förvärvsarbetande nattbefolkning. Utpendling för arbete är cirka 85 personer samt för studier cirka 40 personer. Inpendling för arbete är cirka 100 personer.

MÅL	
Vardag Dagtid - högtrafik	60-minuterstrafik
Vardag Dagtid - lågtrafik	120-minuterstrafik
Vardag Kvällstid	120-minuterstrafik
Vardag Natt mot lördag	En tur
Lör-, sön- & helgdag Dagtid - högtrafik	120-minuterstrafik
Lör-, sön- & helgdag Dagtid - lågtrafik	180-minuterstrafik
Lör-, sön- & helgdag Natt mot söndag	En tur
Restidskvot	Med buss max 30 % långsammare än bil.
Hållplats	Tillgänglighetsanpassad. Cirka 1000 meter till hållplats.
Anslutningsmöjlighet till regionala nätet	Resorna skall göras utan byten.
Säkerhet/komfort	Ståplats får ej förekomma regelbundet.

9 MINDRE ORTERS OCH LANDSBYGDENS KOLLEKTIVTRAFIK

9.1 Orter 50 – 199 invånare

Mårdaklev, Erikslund, Kalvs kyrkby, Håcksvik och Axelfors.

Mårdaklev har 152 invånare (2011-12-31) 62 invånare i åldern 16 – 64 år räknas som förvärvsarbetande nattbefolkning. Utpendling för arbete är cirka 45 personer Inpendling för arbete är cirka 45 personer.

Erikslund och Kalvs kyrkby har 87 invånare (2011-12-31) 38 invånare i åldern 16 – 64 år räknas som förvärvsarbetande nattbefolkning. Utpendling för arbete är cirka 30 personer. Inpendling för arbete är cirka 10 personer.

Håcksvik har 83 invånare (2011-12-31) 36 invånare i åldern 16 – 64 år räknas som förvärvsarbetande nattbefolkning. Utpendling för arbete är cirka 30 personer. Inpendling för arbete är cirka 5 personer.

Axelfors har 48 invånare (2011-12-31) 12 invånare i åldern 16 – 64 år räknas som förvärvsarbetande nattbefolkning. Utpendling för arbete är cirka 5 personer. Inpendling för arbete är cirka 5 personer.

MÅL	
Vardag Dagtid	Fem till sex turer
Vardag Kvällstid	Närtrafik – två turtider
Vardag Natt mot lördag	Närtrafik – en turtid
Lör-, sön- & helgdag Dagtid	Två till tre turer
Lör-, sön- & helgdag Natt mot söndag	Närtrafik – en turtid
Restidskvot	Med buss max 40 % långsammare än bil.
Hållplats	Cirka 1000 meter till hållplats.
Anslutningsmöjlighet till regionala nätet	Resorna skall göras utan byten.
Säkerhet/komfort	Ståplats får ej förekomma regelbundet.

9.2 Landsbygd

Landsbygd omfattar all mark utanför kommunens tätorter och småorter. Här bor 3723 invånare (2011-12-31) eller ca 36 % av totalbefolkningen.

Bor man inom ett lagom avstånd från väg med linjelagd kollektivtrafik erbjuds man likartad servicenivå som för någon av grupperna ovan (tätorter och små orter) beroende på linjens frekvens och servicenivå.

MÅL 1 – Närtrafik	
Vardag Dagtid	Närtrafik – fem till sex turtider
Vardag Kvällstid	Närtrafik – två turtider
Vardag Natt mot lördag	Närtrafik – en tur
Lör-, sön- & helgdag Dagtid	Närtrafik – fem turtider
Lör-, sön- & helgdag Natt mot söndag	Närtrafik – en tur
Restidskvot	Med Närtrafik kan man inte räkna med restidskvot
Säkerhet/komfort	Garanterad sittplats.

Det bör vara möjligt med arbetspendling och vardagsresor under alla veckans dagar till Svenljunga och kommunens andra tätorter. Då resandeunderlaget är litet för allmän kollektivtrafik med buss till Överlida, Mjöbäck och orter i Falkenbergs kommun kan Ringbilen vara ett bra alternativ.

MÅL 2 – Ringbil	
Vardag Dagtid - högtrafik	Två turer på morgonen respektive eftermiddagen
Vardag Dagtid - lågtrafik	En tur
Vardag Kvällstid	En tur
Vardag Natt mot lördag	Endast Närtrafik
Lör-, sön- & helgdag Dagtid - högtrafik	Två turer på morgonen respektive eftermiddagen
Lör-, sön- & helgdag Dagtid - lågtrafik	En tur
Lör-, sön- & helgdag Natt mot söndag	Endast Närtrafik
Restidskvot	Med Ringbil max 30 % långsammare än bil.
Hållplats	Cirka 1000 meter till hållplats.
Anslutningsmöjlighet till regionala nätet	Resorna skall göras utan byten.
Säkerhet/komfort	Garanterad sittplats.

10 DEFINITIONER

Tider för linjebunden kollektivtrafik:

Vardagstrafik:

Högtrafik: kl. 05.00 - 08.30, 15.00 - 18.00

Lågtrafik: kl. 08.30 - 15.00, 18.00 - 19.00.

Kvällstrafik: kl. 19.00 - 24.00

Nattrafik: kl. 24.00 - 04.00

Helgtrafik: lördag, söndag och helger

Högtrafik: kl. 05.00 - 08.30, 15.00 - 18.00

Lågtrafik: kl. 08.30 - 15.00, 18.00 - 19.00.

Kvällstrafik: kl. 19.00 - 24.00

Nattrafik: kl. 24.00 - 04.00

Helgtrafiken är halverat utbud i tidtabellen jämfört med vardagstrafiken.

Ringbil

Detta är anropsstyrd tidtabellslagd linjetrafik, som körs med mindre fordon, så som taxi, och går endast om resenärer ringt till beställningscentralen och beställt resan.

SCB´s definition på tätort:

En tätort definieras med att den har mer än 200 invånare, som bor med ett inbördes avstånd på mindre än 200 meter mellan fastigheterna.

Restidskvot

Restidskvot = $\frac{\text{Restid med kollektivtrafik}}{\text{Restid med bil}}$

Västtrafiks mål:

Restidskvot tåg > 0,8

Restidskvot expressbuss < 1,2,

Restidskvot buss < 1,3

Täckningsgrad

Täckningsgrad = $\frac{\text{Intäkter}}{\text{Kostnader}}$

Nattbefolkning

Förvärsarbetande med bostad i regionen

Med förvärsarbetande nattbefolkning avses den förvärsarbetande befolkningen redovisad efter bostadens geografiska belägenhet. Benämningen nattbefolkning har således ingenting med arbetstidens förläggning att göra.

Dagbefolkning

Förvärsarbetande med arbetsplats i regionen

Med förvärsarbetande dagbefolkning avses förvärsarbetande som redovisas efter arbetsställets geografiska belägenhet t.ex. alla som har sitt förvärsarbete i Svenljunga kommun oberoende av var de är folkbokförda.

11 UTDRAG UR KOLLEKTIVTRAFIKLAGEN

Extrakt ur

Lag (SFS 2010:1065) om kollektivtrafik

1 kap. Allmänna bestämmelser

Definitioner

6 § I denna lag avses med regional kollektivtrafik: sådan kollektivtrafik som

1. äger rum inom ett län eller,
2. om den **sträcker sig över flera län**, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av **arbetspendling** eller annat **vardagsresande** och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

12 VÄSTTRAFIKS ÖVERGRIPANDE MÅL

Västtrafiks ägare har formulerat sju övergripande mål. Målen är vägledande för hela verksamheten; Västtrafik ska sträva mot dessa mål, både när det gäller långsiktiga och kortsiktiga åtgärder.

1. Västtrafiks marknadsandel och antalet kollektiva resor ska öka.
2. Västtrafik ska bidra till att skola, arbete, service och fritidsaktiviteter inom och utanför Västra Götaland blir mer tillgängliga för invånarna.
3. Västtrafik ska verka för att utveckla de långväga resmöjligheterna så att Västra Götaland blir "rundare".
4. Västtrafik ska öka tillgängligheten till kollektivtrafiken för personer med funktionshinder och arbeta för en samordning av allmän och särskild kollektivtrafik.
5. Västtrafik ska utforma kollektivtrafiken så att jämställdhet mellan könen främjas, det vill säga så att både kvinnor och mäns resandebehov tillgodoses.
6. Västtrafik ska erbjuda trafik med god miljöanpassning.
7. Invånarna ska vara mycket nöjda med Västtrafik. Kollektivtrafiken ska uppfattas som det bästa sättet att tillgodose resbehov och uppnå "nollvision".