



Remissvar på Region Hallands Remissversion på Hallands Trafikförsörjningsprogram April 2020, Diarienummer RS180842

Hyltebruk 24-6-2020

Inkludering i remissförfarandet:

Vi uppskattar intentionen att involvera alla engagerade aktörer i remissrundor och förundersökningar, men uppfattar att omsättningen av denna intention inte varit tillräcklig.

Vad gäller Dialogen med medborgare som nämns på S.9, måste vi tyvärr fastställa att en stor del av landsbygdernas befolkning troligen inte blivit nådd med den digitala enkäten, eftersom dessa använder kollektivtrafiken i mindre utsträckning än stadsbefolkningen. I vår organisation har 10 personer varit involverade i utformningen av remissvaret - engagerade medborgare på landsbygderna – 10 av dessa har tyvärr inte nåtts av frågeformuläret. Därför utgår vi ifrån att landsbygdernas befolkning inte nås i tillräcklig utsträckning.

Även kollektivtrafikbarometern som omnämns på S. 14 är ett verktyg vars representation bland landsbygdernas befolkning kan ifrågasättas. Om 80.000 personer i riket engageras i undersökningen, så är det en väldigt låg andel personer som nås i Hallands kommuner. En ännu mindre andel av dessa är landsbygdsbefolkning, alltså personer som inte regelbundet använder kollektivtrafik.

Remissversionens sändlista bör utökas. Här engageras civilsamhällets organisationer för lite. Lokalt Ledd Utveckling Halland har blivit uppmärksammade på remissförfarandet genom aktörer som påtalat remissförfarandet för oss eftersom de inte sett oss i sändlistan. Lokalt Ledd Utveckling Halland är en organisation som samlar privat, ideell och offentlig sektor på Hallands landsbygder, och vårt remissvar är färgat av landsbygdernas perspektiv i remissutgåvan.

Förslag 1: Vi föreslår en riktad undersökning till landsbygdernas invånare; d.v.s. de som bor utanför städerna i Halland, som utgör mer än hälften Hallands invånare idag. Vi föreslår dessutom en extra remissversion till utpekade organisationer verksamma på Hallands landsbygder. Med landsbygder menar vi det som i folkmun kallas landsbygd och som är vårt verksamhetsområde, alltså de områden som ligger utanför städerna Kungsbacka, Varberg, Falkenberg och Halmstad i vår region.

Generellt om remissutgåvan av trafikförsörjningsprogrammet:

Urban norm, eller kustnorm?

Utgåvan präglas av en urban norm. Eller är det en "kustnorm" i Hallands fall? I §13, sidan 6, står att "Den regionala trafikmyndigheten ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper." Det är dock inte fallet idag. I skriften finns en tydlig ambition att inkludera män och kvinnor boende längs kuststråket, men det saknas en lika tydlig inkludering av unga och inlandsboende. (Höger om E6, generellt). Detta blir tydligt på flera ställen i skriften, här följer några exempel:

- S12, avsnittet "Kollektivtrafiken – en del av den regionala utvecklingen". Här skrivs mer än en tredjedel om städernas utveckling och behov av trafikförsörjning. En fjärdedel handlar om "stråk" och nybyggnation, vilket huvudsakligen förekommer i kustnära områden i Halland idag. Var blir inlandet av?
- Samtliga Agenda 2030-mål som anges på S.19 bidras inte till för landsbygdernas befolkning, eftersom kollektivtrafiken inte fungerar för dem. Landsbygdernas befolkning är både med och betalar skatt och dessutom beskattas de extra, för att de dessutom blir tvungna att bilen. Även på S. 20 där hållbar tillväxt beskrivs, undantas landsbygdernas befolkning genom att de inte kan resa kollektivt.
- På S. 22; saknas indikatorer som mäter resande på Hallands landsbygder och om det ska finnas ett mål på vilken %-andel av totalt resande på landsbygderna ska vara kollektivt.
- S. 54-55, där under samhällsutveckling egentligen stadsutveckling menas. Därefter följer ett avsnitt som benämns "landsbygd". Men landsbygdsutveckling är också samhällsutveckling.

Förslag 2: Vi föreslår en översyn av remissutgåvan där inlandsrealiteten analyseras och inkluderas i programmet. En diskrimineringsgrund är i dagens samhälle platsen där du bor, vilket bör ingå i analysen.

Angränsande Regioner

På S. 7 saknas, under "Angränsande Regioner", samtliga angränsande regioner i inlandet, vilket är anmärkningsvärt då dessa är mycket betydelsefulla för människor och boende i dessa trakter, både vad gäller arbetspendling, arbetsmarknadsförsörjning men även vardaglig fritidssysselsättning för unga.

Förslag 3: Inkludera möjligheter med samtliga angränsande regioner. Detta innebär bl.a. att även mäta restid och turtäthet till Jönköping/Nässjö och inkludera Svenljungas betydelse för bl.a. Falkenbergs kommun. Inkludera framtidsscenarioer för hur distansarbete och arbete på plats kan kombineras.

Inkludering av unga och attraktivt boende

På flera ställen benämns arbetspendling och studier som grund för planering, vilket uppskattas, men för att bidra till ett attraktivt boende, så behöver "annat vardagsresande" som



omnämns på s.12 utvecklas och få ta plats. Menas här resande till fritidssysselsättning för unga, sport och kultur som bidrar till attraktivt boende? Och resor till dagligvaruhandel? Dessa är frågor som är mycket viktiga för att skapa attraktivt boende i hela Halland och framförallt, inkludera unga människor i hela Halland. Dessutom är idag Barnkonventionen lag, vilket innebär att det är lag på att ta in barns perspektiv på dessa frågor. Unga på Hallands landsbygder, särskilt öster om E6, saknar möjligheten att på lika villkor ta del av det utbud som erbjuds unga i stadsmiljöer, vad gäller sport och fritid (folkhälsa), kultur, bildningsinstitutioner som större bibliotek och annat som unga. I framtagandet av Lokalt Ledd Utveckling Hallands strategi benämnde unga detta som det största problemet med att bo på Hallands landsbygder: "det går inte att ta sig någonstans!". Det finns inget som tyder på att detta skulle vara annorlunda nu. Men det handlar inte bara om att ta del av utbud, utan även att självständigt kunna träffa kompisar och umgås på egna villkor, d.v.s. det som vi förstår under "annat vardagsresande". Unga är extra beroende av kollektivtrafik eftersom de inte har möjligheten att transportera sig med eget fordon. Kollektivtrafikutbudet är enligt denna grupp den avgörande faktor som gör det svårt för dem att leva och utvecklas på landsbygderna. Realiteten är att en stor del av denna grupp unga kommer att behöva flytta hemifrån redan när de ska börja på gymnasiet.

Förslag 4: Vi skulle gärna se ett omtag som analyserar ungas behov och inkluderar dessa enligt barnkonventionen, och då särskilt unga på Hallands landsbygder.

Vi föreslår att unga har helt gratis kollektivtrafik i hela regionen, i miljösyfte, så att dessa unga tar vidare vanan att åka kollektivt även som vuxna.

Utveckling av jämlikhetsperspektivet

Generellt kan påpekas att det finns fler faktorer att ta hänsyn till än kön. Exempelvis ålder och bostadsort (som nämnts ovan), men även socio-ekonomisk bakgrund, utbildningsnivåer eller funktionsnivåer. Detta blir extra viktigt när Arbetsförmedlingens kontor stängts ner i tre av kommunerna – att kollektivtrafiken fungerar väl är då en avgörande faktor för integrering till arbete.

Förslag 5: jämlikhetsintegrera trafikförsörjningsprogrammet

Principer för trafikutveckling

Vi förstår att kollektivtrafiken ska vara ekonomiskt hållbar, men för vem? Ekonomiskt hållbart ser annorlunda ut om de enskilda personerna som beskattas dubbelt (på inkomst och på bilresande) inte kan ta del av kollektivtrafiken som det ska finnas 60 % kostnadstäckning för. Finns det möjlighet att ändra principer så att det ska erbjudas kollektivtrafik där det inte är ekonomiskt och ekologiskt försvarbart att ta bilen? Det finns ju större möjligheter till samåkning på stråk där flera åker än på stråk där endast få reser. Eftersom kollektivtrafiken bärs av skattemedel oavsett var den genomförs, är den ekonomiska hållbarheten inte det tyngsta argumentet för invånare på landsbygderna, och borde inte vara det för andra heller.



Förslag 6: Gör en översyn över principerna så att de blir;

1. Rättvisa för skattebetalare i hela regionen
2. Uppdaterad efter den nuvarande krisen och hur vi skapar resilienta samhällen
3. Inkluderar andra principer än 60 % kostnadstäckning, exempelvis principer inspirerade av Agenda 2030 mål – för medborgare i hela regionen.

Metod för trafikutveckling

Vi är särskilt bekymrade över S.25, punkt 2. Fördela, som innebär att resurser omfördelas. Mer än 50 % av Hallands befolkning bor utanför städerna. Vi anser att detta ger oss en ökad resiliens i kristider. Vi vill behålla möjligheten att bo utanför tätorter och i mindre tätorter, och utöka möjligheten att bo där utan bil. Det kan tyckas kortfristigt ekonomiskt mindre försvarbart men det finns många studier som visar på att resiliens ger en långsammare men stadigare ekonomisk tillväxt.

Förslag 7: Gör en översyn över metoden så att den blir;

1. Rättvis för skattebetalare i hela regionen
2. Uppdaterad efter den nuvarande krisen och hur vi skapar resilienta samhällen.

Stråk

Kollektivtrafikstråk i Halland

S.31-33 känns mer som en beskrivning av ett tillstånd som vi befinner oss i, än som vart vi är på väg. Hylte kommun har länge påpekat vikten av ett stråk mot Falkenberg. Halmstad-Nässjö järnväg är särskilt viktig för invånare i Halmstad och Hylte kommun och är ett miljövänligt alternativ som vi anser bör utvidgas snarare än minskas. Markarydsbanan och möjligheten att pendla till Skåne berörs inte heller. Här saknas framtidsperspektivet; idag är Göteborgsregionen den största utpendlingen, men hur mycket till kan detta utvecklas? Med dagens utveckling, där distansarbete plötsligen är möjligt att kombinera med arbete på plats, blir t.o.m. Köpenhamn ett möjligt pendlingsmål, särskilt när det blir dubbelspårigt hela vägen. Hur ser framtidsspaningen ut för att utveckla resandet mot Växjö, Jönköping, Värnamo, Skåne – även genom Markarydsbanan?

Förslag 8: Gör en översyn över stråken och hur de ska se ut i framtiden så att de blir;

1. Rättvisa för skattebetalare i hela regionen
2. Uppdaterade efter den nuvarande krisen och hur vi skapar resilienta samhällen.
3. Utvidga tågtrafiken på HNJ
4. Möjliggör Markarydsbanan



Innovation

Vi saknar en tydlig ambition att tänka innovativt runt hur hela Halland kan inkluderas i programmet. Exempel under sidan 16, "Hela-resan-perspektivet". (Observera att bilden som valts till denna reproducerar den urbana normen. Bilden illustrera och reproducerar att det ska fungera att ta sig från urban ort till urban ort, men från och till landsbygderna är det bil som gäller.)

Tyvärr är det inte så, att alla personer i Halland har tillgång till kollektivtrafik. På många platser i inlandet är närtrafiken helt för otillgänglig för att det ska kunna vara möjligt för vardagsresor. Inför 2050 – och redan nu - behöver vi modernare lösningar som kan bidra till tillgänglighet. Exempelvis skulle elcyklar kunna vara komplement till landsbygdsboende och – anställda så att de kan ta sig från och till närmsta hållplats (självklart anpassade för ändamålet). Möjligheten till mer flexibel närtrafik som bygger på digitala lösningar behöver också utredas. Vilken roll ska självkörande bilar och bussar spela i framtiden? Bilpooler? Tanken att kunna samordna skolbussen med kollektivtrafik är mycket intressant och lockande, men hur ska detta bli verklighet?

Förslag 9: Gör en översyn och inför en tydligare ambition för hur innovation kan bidra till mobilitet i hela regionen i allmänhet, men för (och tillsammans med) landsbygderna i synnerhet. Ett förslag är ett innovationsrace tillsammans med Högskolan för att utveckla mobilitetslösningar för landsbygderna.

Den nya RUSen

Det är olyckligt att det nya trafikförsörjningsprogrammet lutar sig mot en RUS och en tillväxtstrategi som inom kort ska ändras. Finns det möjlighet att redan nu inkludera tankar på vad som förändras framöver?

Förslag 10: Uppdatera trafikförsörjningsprogrammet efter att RUS och tillväxtstrategi antagits.

Vi tackar för möjligheten att framföra våra åsikter,
Med vänliga hälsningar från LAG Lokalt Ledd Utveckling Halland genom

Marion Eckardt
Verksamhetsledare