



Trafikförsörjningsprogram 2021 – 2025

Hållbara resor i Västra Götaland

Antaget av regionfullmäktige 18 maj 2021

Läsanvisning

Trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland 2021 – 2025 har tagits fram under perioden 2019 – 2021. Coronapandemin har under år 2020 förändrat förutsättningarna för kollektivtrafiken med ett stort resande- och intäktsbortfall. Med anledning av det osäkra läget till följd av pandemin finns det behov av att revidera ambitioner, mål och inriktning av programmet under programperioden. Ett revideringsarbete påbörjas när ett nytt ”normalläge” är etablerat och nya resandemönster går att analysera på årsbasis, senast under år 2023.

Trafikförsörjningsprogrammet är Västra Götalandsregionens övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling och beskriver mål och inriktning för kollektivtrafiken under den kommande femårsperioden. Nuläge för respektive mål utgår från nivån år 2018. I Västra Götaland är trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål att öka andelen hållbara resor, med fokus på att den samlade andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ska öka.

I programmet finns hänvisningar till strategier, målbilder och dokument vilka är en del av Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram. Dessa finns samlade på www.vgregion.se/kollektivtrafik. Programmet innehåller förutsättningar, både demografiska och ekonomiska samt en beskrivning av ansvar och roller för kollektivtrafiken i Västra Götaland. Lista över prioriterade hållplatser och knutpunkter med tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättning liksom över trafikavtal och dess giltighet är också en del av trafikförsörjningsprogrammet. Dokumenten finns på Västra Götalandsregionens hemsida för att kunna uppdateras tättare än programmet revideras.

I Västra Götaland ligger ansvaret för färdtjänst hos kommunerna och ingår därför inte i Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram.

Processledning för framtagande av trafikförsörjningsprogrammet:

Anna Kronvall	Västra Götalandsregionen
Martin Elofsson	Västra Götalandsregionen
Karin Ryberg	Västra Götalandsregionen
Frida Karlge	Sweco

Alla resor behöver bli hållbara

Under förra programperioden togs viktiga steg för kollektivtrafikens utveckling. Det har blivit enklare för resenären att köpa biljett, tillgängligheten för funktionshindrade har förbättrats och kollektivtrafikens klimatpåverkan har minskat genom att 97 procent av trafiken körs med förnybara drivmedel och andelen eldrift har ökat kraftigt. Andelen resor med kollektivtrafiken ökade stadigt år till år fram till att pandemin slog till och genomgripande påverkade våra resmönster.

Den regionala utvecklingsstrategins övergripande mål är ”Tillsammans gör vi Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle”. Att ställa om sina resvanor kan vara en tröskel som upplevs svår att komma över. Med stöd av forskning och erfarenhet från vår egen region har vi sett att det går. Det handlar ofta om att testa en tid för att hitta det sätt som passar bäst för just mig, just där jag bor. Kollektivtrafiken utgör en stomme, men vi måste jobba bredare för att nå ett hållbart transportsystem. Cykel och gång, digitala möten, samåkning, elbilen till en pendelparkering med mera, olika lösningar passar olika individer och olika geografier och i pandemins spår behöver vi tänka nytt. Det är en viktig del av inriktningen i det nya trafikförsörjningsprogrammet.

Ulrika Bokeberg

Kollektivtrafik- och infrastrukturchef

Västra Götalandsregionen

INNEHÅLL

KOLLEKTIVTRAFIKENS ROLL FÖR REGIONAL UTVECKLING	6
MÅL	8
STRATEGISK INRIKTNING OCH GENOMFÖRANDE	17
ROLLER OCH ANSVAR	31
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH UTMANINGAR	35
EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FINANSIERING	40
KOMMERSIELL TRAFIK	44
FRAMTAGANDE AV TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2021 – 2025	46
UPPFÖLJNING	49

KOLLEKTIVTRAFIKENS ROLL FÖR REGIONAL UTVECKLING



KOLLEKTIVTRAFIKENS ROLL FÖR REGIONAL UTVECKLING

De globala målen för hållbar utveckling och Vision Västra Götaland utgör grunden för arbetet med regional utveckling. Utvecklingen i hela Västra Götaland ska ske med samtliga hållbarhetsperspektiv i fokus – socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Vision Västra Götaland är Västra Götalandsregionens och de 49 kommunernas gemensamma vision. Visionen uttrycker det önskade framtida tillståndet – Det goda livet. Västra Götalandsregionen har fyra måldokument som anger mål och beskriver inriktningen för att bidra till att uppfylla visionen:

- Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021 – 2030
- Regionalt trafikförsörjningsprogram
- Kulturstrategi Västra Götaland
- Strategi för hälso- och sjukvårdens omställning

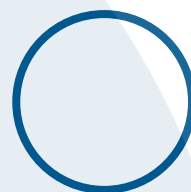
Trafikförsörjningsprogrammet är tillsammans med regionfullmäktiges budget Västra Götalandsregionens övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Kollektivtrafiken är ett av de viktigaste verktygen för att ge invånarna bättre förutsättningar att bo, leva och utvecklas i hela Västra Götaland – i samklang med en hållbar samhällsutveckling. Trafikförsörjningsprogrammet är en pusselbit av flera och beskriver kollektivtrafikens bidrag till att nå visionen om det goda livet. För en helhet behövs många olika delar och goda kopplingar mellan dem.

För att uppnå regional utveckling är goda möjligheter till studie- och arbetspendling en grundsten. Bostadsbyggande, infrastrukturutveckling samt lokalisering av verksamheter och service skapar tillsammans med kollektivtrafiken en grund för en hållbar region där människor ges goda förutsättningar att leva och utvecklas. Kollektivtrafiken ska planeras både utifrån att minska transporternas påverkan på miljön och med hänsyn till dem som är beroende av en fungerande kollektivtrafik.

Samhällsplanering sker på olika nivåer och av olika aktörer. Det är angeläget att kollektivtrafiken ses i ett större sammanhang för att kunna utvecklas i enlighet med trafikförsörjningsprogrammets inriktning. Översiktsplaner och detaljplaner samt nationell- och regional plan för transportinfrastruktur är särskilt avgörande för att skapa en hållbar samhällsstruktur. Bebyggelse, verksamheter och service behöver utvecklas i samklang med kollektivtrafiken. I städer och större tätorter är det av vikt att kollektivtrafiken prioriteras i stadsrummet. För att möjliggöra en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik krävs det stora investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur.



MÅL





Trafikförsörjningsprogrammet har ett övergripande mål om att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland, med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. Fram till år 2025 är målet att återta den samlade andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång så som den såg ut innan Coronapandemin (40 procent), samt att återta kollektivtrafikens marknadsandel kontra bilen, så som den var innan pandemin (33 procent). Utifrån effekterna av Coronapandemin är det en utmaning att under de kommande åren återta nivåerna innan pandemin.

I programmet finns också tre områden med tillhörande mål utpekade för kollektivtrafiken. De tre områdena som fokuserar på hur kollektivtrafiken ska bidra till det övergripande målet beskrivs nedan.

- Kollektivtrafik med *God geografisk tillgänglighet* där invånarna ges möjlighet att ta del av kollektivtrafiken utifrån olika geografiska förutsättningar. Området handlar om att knyta samman Västra Götaland och skapa tillgänglighet för invånarna till arbete, studier och fritid.
- Kollektivtrafiken är *Enkel, trygg och inkluderande* för invånarna och resenärerna, och tillgodoser ett grundläggande behov av tillgänglighet. Området handlar att utforma kollektivtrafiken så att den upplevs attraktiv och är utformad med medvetenhet om den variation av förutsättningar och behov som finns hos invånarna.
- Kollektivtrafiken ger *Låg miljöpåverkan* och bidrar till en minskad miljö- och klimatpåverkan från transportsektorn. Området handlar om att ställa om kollektivtrafikens fordon så att de drivs av förnybara drivmedel, med så låg klimatpåverkan som möjligt.

Som komplement till målen finns även ett flertal indikatorer som inte är målsatta. Indikatorerna syftar till att följa utvecklingen mot ett mer hållbart samhälle inom angränsande områden, och inom områden som kan ha påverkan på måluppfyllelsen.

ÖVERGRIPANDE MÅL

ANDELEN HÅLLBARA RESOR SKA ÖKA I HELA VÄSTRA GÖTALAND
– MED AMBITIONEN ATT ALLA RESOR SKA VARA HÅLLBARA

MÅL FÖR TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2021 – 2025

- Kollektivtrafikens marknadsandel* ska återtas, minst 33 %.
- Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ska återtas, minst 40 %.



- Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter per vardag (i båda riktningar) ska vara minst 82 %.
- Antal resor med kollektivtrafik ska återtas, minst 350 miljoner resor**.



- Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka till minst 65 %.
- Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka till minst 70 %.
- Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka till minst 800 stycken.



- Utsläppen av CO₂ per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 % jämfört med år 2006.

**Kollektivtrafikens marknadsandel beräknas som andelen resor med kollektiva färdmedel av samtliga resor med motordrivna fordon.*

***2019 års nivå*

Fördjupad beskrivning av målen

Övergripande mål: Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland - med ambition att alla resor ska vara hållbara

Mål för trafikförsörjningsprogram år 2025:

- Kollektivtrafikens marknadsandel ska återtas, minst 33 procent.
- Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ska återtas, minst 40 procent.

Det övergripande målet syftar till att bidra till en hållbar samhällsutveckling. När fler väljer att resa med kollektivtrafik, cykel och gång istället för att resa ensamma i bil minskar resandets miljö- och klimatbelastning, samtidigt som ytor frigörs i gaturummet.

Sverige har högt satta miljö- och klimatmål. Detsamma gäller för Västra Götaland som till år 2030 ska minska klimatutsläppen med 80 procent jämfört med år 2009. Det är en utmaning att nå Västra Götalandsregionens högt ställda klimatmål. Genom samarbete mellan Västra Götalandsregionen, kommuner, Trafikverket och andra intressenter och aktörer är det möjligt att skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande. I vissa fall handlar det om att använda de olika alternativ som redan finns, och andra fall är det kraftfulla nationella eller kommunala styrmedel som måste till för att stödja omställningen till ett mer transporteffektivt samhälle. Utöver detta krävs en betydande teknik- och drivmedelsomställning i hela transportsektorn. Här är kollektivtrafiken redan på god väg genom att vara i stort sett fossilfri och samtidigt ställa om till en stor andel elektrifierad trafik.

I de mindre tätbebyggda delarna av Västra Götaland är bilen ofta det mest effektiva alternativet. En bilresa kan vara en hållbar resa utifrån ett miljöperspektiv om den sker på förnybart drivmedel, om fler väljer att samåka eller om bilen används i kombination med kollektivtrafik. Andelen bilar som år 2018 drevs med förnybart drivmedel var endast nio procent av totala antalet bilar i Västra Götaland. Utvecklingen går framåt och andelen bilar som drivs av förnybara drivmedel ökar, men inte tillräckligt snabbt för att andelen ska vara en övervägande del av bilparken till år 2025. Det är därför viktigt att fler väljer att ställa bilen till förmån för kollektivtrafiken, därav målet om att nå tillbaka till en marknadsandel för kollektivtrafiken som innan pandemin. Målet om marknadsandel ger inte en helhetsbild, då personer som tidigare rest med bil eller kollektivtrafik kan börja cykla, gå eller att i högre grad arbeta hemifrån, vilket är bra ur flera perspektiv men påverkar målet om kollektivtrafikens marknadsandel. Det är därför viktigt att även mäta andel resor med kollektivtrafik, cykel och gång.

Jämfört med år 2010 har andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ökat svagt till år 2018 (knappt fyra procentenheter). Andelen varierar kraftigt i Västra Götaland.

Med utgångspunkt i kollektivtrafikbarometern tillsammans med den resvaneundersökning som genomförts inom Västsvenska paketet år 2017 kan andelen hållbara resor uppdelat på olika geografier uppskattas. Eftersom statistiken är hämtad från två olika källor är underlagen inte helt jämförbara med varandra, men ger en bild av fördelningen av resor i olika geografiska delar av Västra Götaland år 2018.

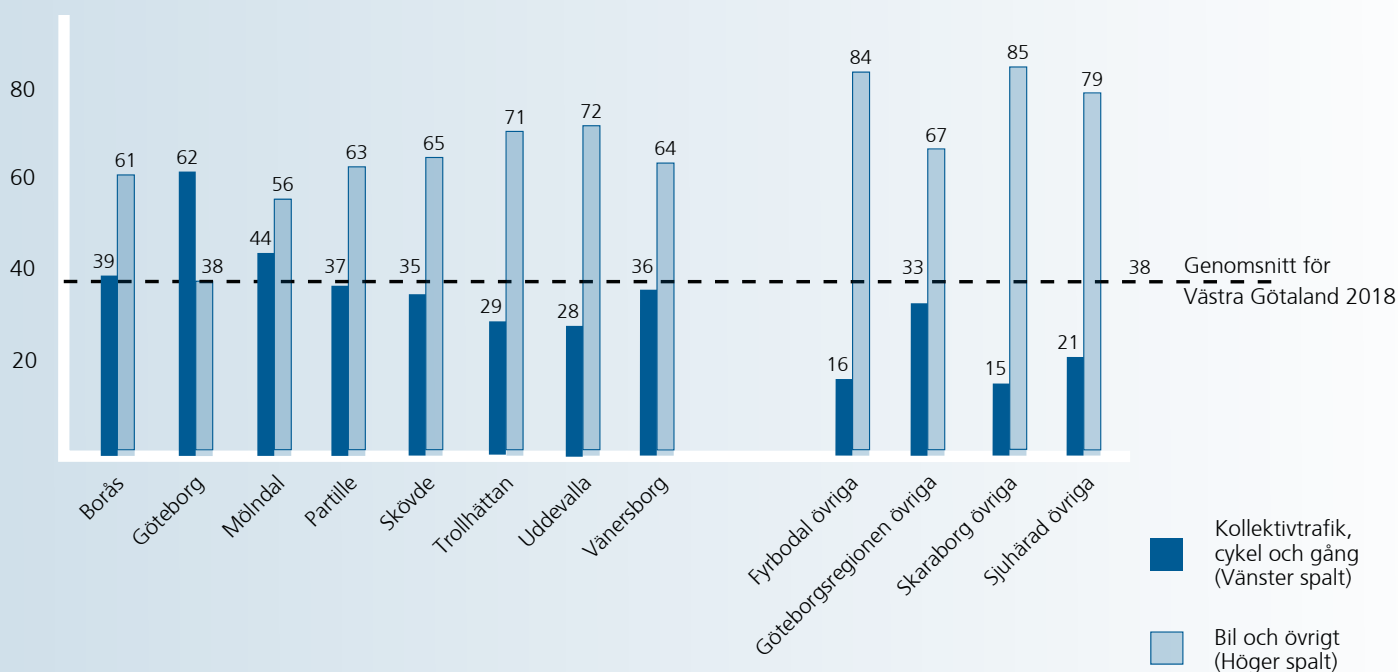
I städer och tätorter är andelen kollektivtrafik, cykel och gång högre än i mindre tätbebyggda delar av regionen. Det är viktigt att ta hänsyn till olika geografiska förutsättningar och att arbeta med en mängd olika initiativ för att det övergripande målet ska kunna nås.

Kollektivtrafikbarometern

är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som genomförs av Svensk Kollektivtrafik.

Västsvenska paketet

är en överenskommelse som innehåller en rad stora satsningar på infrastruktur i Göteborgsområdet under åren 2010 – 2027.



Uppskattad färdmedelsfördelning år 2018 i Västra Götalands delregioner och regionala pendlingsnav (Borås, Göteborg/Mölndal/Partille, Skövde, Trollhättan/Vänersborg samt Uddevalla). Göteborgsregionen övriga presenteras exklusive Kungälv, som trafikeras av Västtrafik men inte tillhör Västra Götaland.

God geografisk tillgänglighet

Definition: Invånarna ska ges möjlighet att ta del av kollektivtrafiken utifrån olika geografiska förutsättningar.

Mål år 2025:

- Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta regionala pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter per vardag (i båda riktningar) ska vara minst 82 procent.
Nivå år 2018: 82 procent
- Antal resor med kollektivtrafik ska återtas, minst 350 miljoner resor.
Nivå år 2019: 356 miljoner resor

Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet handlar både om att geografiskt knyta samman territoriet Västra Götaland och att skapa tillgänglighet till studier och arbetsmarknader som i sin tur bidrar till välfärd och tillväxt. Kollektivtrafiken har också en viktig roll för att människor ska kunna vara delaktiga i samhället.

Kollektivtrafiken har olika förutsättningar i olika geografier. Det är främst i stadstrafiken och i de prioriterade stråken som kollektivtrafiken på ett tydligt sätt knyter ihop regionens arbetsmarknader och studieorter. I stråken har kollektivtrafiken förutsättningar att vara konkurrenskraftig gentemot bilen och det är därför viktigt att invånarna kan ansluta till kollektivtrafikens stråk, antingen via bebyggelseutveckling i närhet till stråken eller med hjälp av pendelparkeringar för bil och cykel. I stadsmiljöer skapar kollektivtrafik, cykel och gång tillsammans förutsättningar för mindre trängsel och goda livsmiljöer.

Idag finns kollektivtrafik utbyggd i hela Västra Götaland och invånare har i enlighet med Landsbygdsutredningen tillgång till minst en tur- och returresa per vardag. I de prioriterade stråken uppgår utbudet till minst 10 resmöjligheter per riktning i de flesta relationer. I områden med stadstrafik är det ofta möjligt att använda kollektivtrafiken under större delen av dagen.

Målet om andel invånare med högst 60 minuters restid till närmsta regionalt pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter per vardag syftar till att öka invånarnas tillgänglighet med kollektivtrafik till de stora arbetsmarknadsorterna i Västra Götaland; Göteborg/Mölndal/Partille, Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla. Genom att inkludera minst tio resmöjligheter i vardera riktningen kan kollektivtrafiken ge möjlighet för arbets- och studiependling.



- Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter per vardag (i båda riktningar) ska vara minst 82 %.
- Antal resor med kollektivtrafik ska återtas, minst 350 miljoner resor**.

** 2019 års nivå

Enkel, trygg och inkluderande

Definition: Invånarna ska uppleva kollektivtrafiken som enkel, trygg och inkluderande.

Mål år 2025:

- Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka till minst 65 procent.
Nivå år 2018: 61 procent.
- Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka till minst 70 procent.
Nivå år 2018: 66 procent.
- Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka till minst 800 stycken.
Nivå år 2018: Cirka 400 fullt anpassade hållplatser och terminaler.

Kollektivtrafiken är en betydelsefull del i omställningen till ett mer hållbart resande och för att tillgodose invånarens grundläggande behov av tillgänglighet. Den behöver då både upplevas attraktiv och vara utformad med en medvetenhet om den variation av förutsättningar och behov som finns hos invånarna. Upplevelsen av kollektivtrafiken innefattar inte enbart själva kollektivtrafikresan utan även möjligheten att få information inför sin resa, köpa biljett, ta sig till och från hållplatsen/stationen och efter kollektivtrafikresan ansluta till sitt slutmål. Det är därför viktigt att arbeta utifrån ett hela-resan-perspektiv med invånarens olika behov och förutsättningar i centrum, där samverkan med intresseorganisationer, kommuner och Trafikverket är avgörande för resultatet. Framkomlighet och prioritet för kollektivtrafiken krävs för att uppnå pålitlighet och punktlighet, såväl i stadernas infrastruktur som på järnväg och i de prioriterade stråken. Trafikföretagen spelar en viktig roll för attraktiviteten, när det gäller körsätt, bemötande, fordonens kvalitet och trafiksäkerhet.

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Ett systematiskt arbete för att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken har pågått i många år, men det finns fortfarande mycket kvar att göra. Lista över prioriterade hållplatser och knutpunkter som ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning är en bilaga till trafikförsörjningsprogrammet och finns på Västra Götalandsregionens hemsida för att kunna uppdateras tättare än programmet revideras. Många åtgärder som förbättrar den fysiska tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning skapar bättre tillgänglighet för alla resenärer, till exempel barn och äldre.



Lista över prioriterade hållplatser och knutpunkter som ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning finns på www.vgregion.se/kollektivtrafik

Låg miljöpåverkan

Definition: Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan från transportsektorn.

Mål år 2025:

- Utsläppen av CO₂ per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 procent jämfört med år 2006.
Nivå år 2018: Minskning med 72 procent jämfört med år 2006.

Kollektivtrafiken i Västra Götaland ska ha låg miljö- och klimatpåverkan och vara en del i ett långsiktigt hållbart transportsystem. I detta innefattas effektiv trafik, driven av förnybara drivmedel med låg klimatpåverkan.

År 2018 låg utsläppen av koldioxid i kollektivtrafiken i Västra Götaland på 15 gram per personkilometer. Det är en minskning med cirka 70 procent jämfört med år 2006. Fram till år 2025 är målet en minskning med 85 procent jämfört med år 2006. För att nå detta mål krävs en stor satsning på elektrifiering av främst stads- och tätortstrafik, men även av kortare regionbusslinjer. En satsning på elektrifiering ger många ytterligare positiva effekter på miljö- och klimat, bland annat minskade bullernivåer.



- Utsläppen av CO₂ per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 % jämfört med år 2006.

Indikatorer kopplade till målen

Till målen i programmet finns ett flertal indikatorer. Indikatorerna är inte målsatta, utan finns för att följa utvecklingen inom områden som bedömts relevanta för att nå målen. Flera indikatorer har bedömts intressanta ur mer än ett perspektiv och de är därför inte kopplade till ett specifikt målområde.

INDIKATORER KOPPLADE TILL MÅLEN

Antal personkilometer i kollektivtrafiken.

Antal invånare som bor max 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk eller stadstrafik.

Riktlinjer för personer med funktionsnedsättning implementeras.

Antal resor per funktion:
- Stadstrafik
(per pendlingsnav)
- Stråk
- Tätortstrafik
- Övrig trafik*

Antal pendelparkeringar för bil och cykel.

Andel kilometer per drivmedel
- km med elbuss
- km med biogasbuss

Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov.

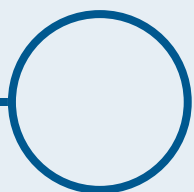
Andel nöjda resenärer med Västtrafik.

Andel som utför sin resa som bilpassagerare.

Restidskvot 0,8 för tåg, 1,2 för storregionala busstråk och 1,3 för buss i prioriterade stråk.

Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning.

* Övrig trafik innefattar buss på landsbygd och båt i skärgård.



STRATEGISK INRIKTNING OCH GENOMFÖRANDE

STRATEGISK INRIKTNING OCH GENOMFÖRANDE

I detta kapitel presenteras hur arbetet med att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet ska bedrivas med utgångspunkt i kostnadseffektivitet och måluppfyllelse. Avsnittet Planeringsstrategier beskriver grunderna för kollektivtrafikens trafikering i Västra Götaland. Genomförandeavsnittet beskriver inriktningen för arbetet, inklusive beslutade målbilder och strategier. Dessa är en del av trafikförsörjningsprogrammet och konkretiserar vad som ska göras inom respektive område under de kommande åren.

Övergripande planeringsstragrier

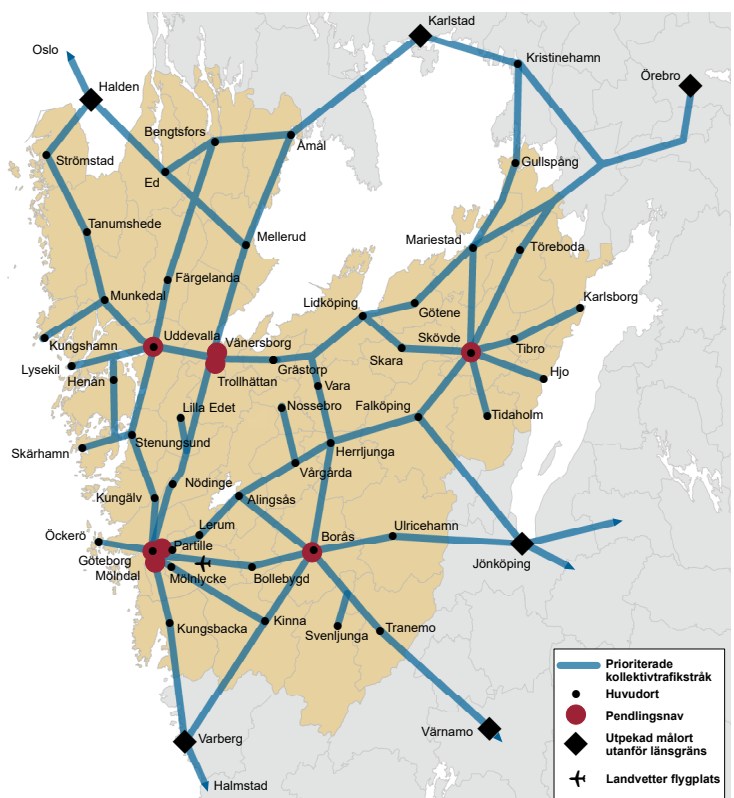
Prioriterade stråk och noder

De prioriterade stråken består av kommunernas viktigaste pendlingsrelationer och bedöms viktiga för att knyta samman Västra Götaland och regionen med omlandet. Samtliga kommunhuvudorter ingår i nätet som stråken bildar.

De prioriterade stråken utgör stommen i den regionala kollektivtrafiken och präglas av långsiktig planering. Tågtrafiken utgör ryggraden i det regionala systemet med storregionala busslinjer som stöd. Arbets- och studiependling prioriteras för att bidra till stärkta och vidgade arbetsmarknader.

Målet för trafikeringen i stråken är ett utbud med minst tio dubbelturer per vardag i samtliga prioriterade stråk. Utbudet ska också balanseras mot efterfrågan och ekonomiska resurser. Ett utvecklingsarbete behöver ske för att tydliggöra ambitionerna för prioriterade busstråk och matartrafik till stråken, både avseende buss- och båttrafik.

Restider som är konkurrenskraftiga gentemot bilen ska eftersträvas. För tåg ska resan vara snabbare än bilen om inte linjen har ett uttalat mål om att i första hand tillgodose ett lokalt resbehov. Målet är att tågtrafiken i stråken ska vara minst 20 procent snabbare än motsvarande resa med bil, restidskvot på högst 0,8. För storregionala busstråk, med liknande funktion som tåg, är målet en restidskvot på högst 1,2. För övriga prioriterade stråk eftersträvas en restidskvot på högst 1,3. Det finns andra relationer utanför de prioriterade stråken som även fortsatt kommer ha ett större utbud än vissa prioriterade stråk på grund av högre resandefterfrågan.



Stråken på kartan illustrerar funktion – inte hur tåglinjer, vägar eller busslinjer går. Kungälv kommun ingår i Västtrafiks trafikeringssområde, men är inte en del av Västra Götaland.

De noder inom Västra Götaland som ges särskilt hög prioritet är de delregionala arbetsmarknadscentrumen. De är pendlingsnav och utgörs av Borås, Göteborg/Mölndal/Partille, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla.

Stadsområdet Göteborg/Mölndal/Partille utgör ett tydligt centrum i Västra Götaland med en hög andel arbetsplatser och stort utbud av olika slags service. Detta innebär ett stort tryck på infrastrukturen både i form av godstransporter och personresor. Majoriteten av alla kollektivtrafikresor inom Västra Götaland utförs inom detta område.

Större målorter utanför Västra Götaland är Halden/Sarpsborg, Karlstad, Örebro, Jönköping, Värnamo och Varberg/Halmstad. Därtill är Landvetter flygplats en prioriterad regional målpunkt.

Grundutbud av kollektivtrafik

I Landsbygdsutredningen finns beslutade nivåer för lägsta utbud av kollektivtrafik på landsbygder och orter upp till 3000 invånare, utanför de prioriterade stråken. Kollektivtrafikens syfte är här i första hand att tillgodose ett grundläggande behov av resor för service- och fritidsändamål och i andra hand arbets- och studiependling. Sedan år 2016 är ett minimiutbud infört i hela Västra Götaland. Nivåerna visar på lägsta nivå, men kan vara högre då de ska balanseras mot efterfrågan. Information om närtrafik, exempelvis i reseplaneraren eller liknande kanaler där resenärer söker sin resa, ska förbättras. Vidare finns det ett behov av att integrera biljett- och betalningsfunktioner med den linjelagda kollektivtrafiken.

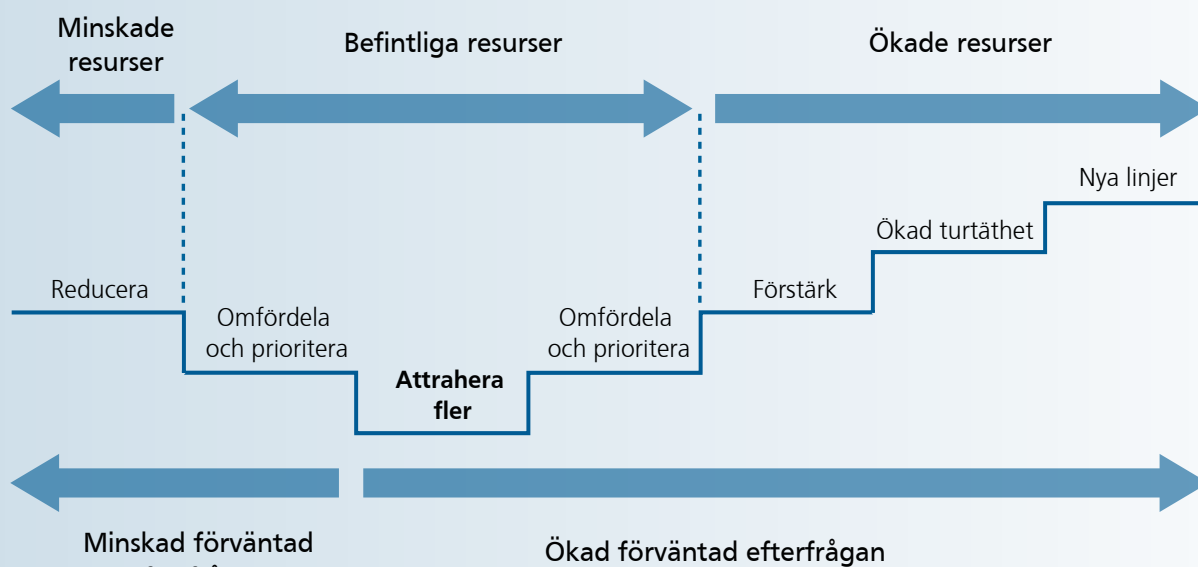
Grundläggande servicenivå enligt Landsbygdsutredningen			
Tätort invånare	Syfte/reseärenden i första hand	Grundläggande minsta utbud	Trafikslag
Ej tätort <200 invånare	Serviceresor	1 tur- och returresa/vardag, flera olika tidsfönster	Anropstyrd närtrafik
Tätort mellan 200 – 499	Serviceresor, fritidsresor, gymnasieresor*	2 dubbelturer per vardag + närtrafik	Linjelagda turer - kan vara anropstyrda
Tätort mellan 500 – 999	Serviceresor, fritidsresor, i viss mån arbets- och studiependling*	5 dubbelturer per vardag	Linjelagda turer - kan vara anropstyrda
Tätort mellan 1000 – 3000	Serviceresor, fritidsresor, och arbets- och studiependling*	10 dt/vardag + 3 dt/helgdag	Linjelagda turer - kan vara anropstyrda

Dubbeltur innebär en avgång tur och retur mellan punkt A och B.

** Lokala förutsättningar avgör möjligheten till resurseffektiva lösningar.*

Planeringsprinciper för kollektivtrafikutbud

Effektivt användande av samhällets resurser är vägledande vid planering och utveckling av kollektivtrafiken. Vid förändrade ekonomiska resurser behöver trafikutbudet anpassas och ses över för att uppnå högsta möjliga måluppfyllnad inom budget. Överväganden ska göras utifrån nedanstående utvecklingstrappa så att åtgärder som leder till uppsatta mål kan klaras på ett kostnadseffektivt sätt.

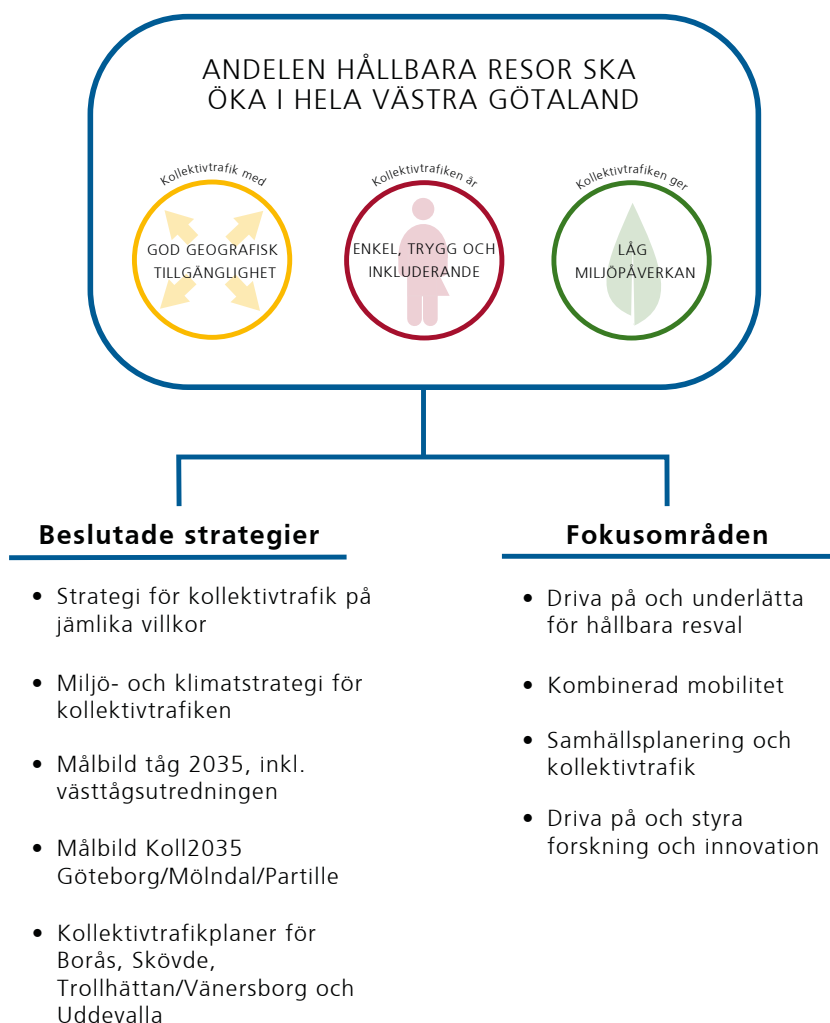


Planeringsprinciper för trafik vid förändrade förutsättningar.

Genomförande - hur målen ska nås

För att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet behövs en tydlig prioritering och riktning i arbetet. På följande sidor beskrivs prioriterade områden att arbeta med under programperioden 2021 – 2025.

Fokus i trafikförsörjningsprogrammet är att fler ska välja att åka kollektivt, men programmet innehåller även ambitioner om att fler ska cykla och gå istället för att resa ensamma i bil. För att nå ett hållbart resande utifrån miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet behövs förbättrande förutsättningar, teknikutveckling och förändringar i invånarnas val av färdmedel. Målet kan inte nås av en enskild part och inte heller uppnås enbart med kollektivtrafik. Genom att strategiskt och systematiskt arbeta tillsammans över organisatoriska gränser skapas möjligheten att gemensamt nå längre än vad varje part kan göra enskilt.



Beslutade strategier

Till trafikförsörjningsprogrammet finns beslutade strategier och målbilder som konkretiserar programmets mål och viljeinriktning. Dessa är en del av trafikförsörjningsprogrammet och förtydligar hur målen i programmet ska nås inom olika områden. Ambitionerna i de beslutade strategierna är höga och det kommer att ta många år och krävas stora ekonomiska satsningar för att genomföra dem. Därför föreslås att inga nya strategier tas fram under programperioden 2021 – 2025. Beslutade strategier gäller tills vidare men revideras vid behov, till exempel vid avsevärt förändrade förutsättningar. Följande strategier finns kopplade till trafikförsörjningsprogrammet:

- Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor
- Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken
- Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen
- Målbild Koll2035, Göteborg/Mölnadal/Partille
- Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla

Miljö- och klimatstrategin för kollektivtrafiken samt Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor är två övergripande strategier och ska avspeglas i allt arbete som rör planering och genomförande av kollektivtrafik och därmed även övriga strategier, målbilder och planer. De sex målbilderna beskriver en önskvärd trafikutveckling.



Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor

Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor syftar till att få en kollektivtrafik utan diskriminering och som beaktar människors olika förutsättningar, värderingar och prioriteringar. Strategin är en konkretisering av målet Enkel, trygg och inkluderande kollektivtrafik och är vägledande för både planering, upphandling och genomförande av kollektivtrafiken.

Strategin pekar ut fem åtgärdsområden. Hela resan ska fungera för alla resenärgrupper, att resenärer ska bli bemötta med respekt och värdighet och kunna känna sig trygga i kollektivtrafiken.

Kommunikationen ska vara inkluderande och förståelig. Därtill ska strategin bidra till att sociala hänsyn tas på ett medvetet och systematiskt sätt i den strategiska planeringen av kollektivtrafiken.

Fokus för åren 2021 – 2025 är att på ett systematiskt sätt i högre grad inkludera social hänsyn i kollektivtrafiken.

Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken

Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland innebär en utfasning av fossila drivmedel, minskad energianvändning och trafik med låga nivåer av avgaser och buller. Strategins huvudmål om minskad klimatpåverkan återfinns i trafikförsörjningsprogrammet, men strategin har även mål för luftkvalitet, energianvändning och bullernivå.

Förnybar el och biogas är de drivmedel som prioriteras främst, medan flytande biodrivmedel rekommenderas där el eller biogas inte kan användas.

De största utmaningarna i genomförandet av miljö- och klimatstrategin är att inom given budget ställa om stadsbusstrafik från biodiesel och gas till eldrift, samtidigt som biogasanvändningen flyttas till delar av regionbusstrafiken. Stora utmaningar väntar också med att ställa om kollektivtrafiken med båt och tåg på oelektrifierad bana till förnybara drivmedel. Denna trafik står idag för en stor andel av kollektivtrafikens miljö- och klimatutsläpp, trots relativt liten del av resandet. Buss och eldriven spårtrafik, som står för den absolut största delen av kollektivtrafiken, är redan näst intill 100 procent förnybar.

Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen

Målbild tåg 2035 beskriver utvecklingsambitionen för den regionala tågtrafiken i Västra Götaland som är ryggraden i det regionala kollektivtrafiksystemet och knyter samman Västra Götaland.

Målsättningen är att tredubbla tågresandet till år 2035 genom att minska restiden, öka turtätheten, öka antalet platser i tågen samt att göra det enklare att resa. En utveckling av tågtrafiken kräver att järnvägens infrastruktur förbättras och byggs ut, vilket är en politiskt prioriterad fråga inom Västra Götaland, men beroende av medel i Nationell infrastrukturplan.

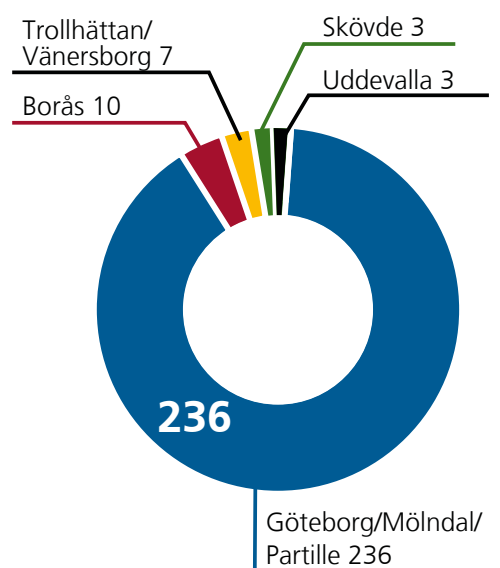
Målbild tåg – delmål 2028 inklusive storregional busstrafik pekar ut riktningen för utveckling av trafikeringen i takt med att infrastruktur och ekonomi tillåter. Många av trafikeringförslagen är möjliga först efter Västlänkens öppnande 2026. Under åren 2021 – 2025 kommer nya tåg att ersätta flera av de äldsta tågen och därmed också erbjuda högre komfort och i viss mån högre kapacitet.

Målbild Koll2035 Göteborg/Möndal/Partille

En mer kapacitetsstark, snabb och pålitlig kollektivtrafik i storstadsområdet är en förutsättning för tillväxt och utveckling i både området i sig och i Västra Götaland som helhet. Satsningarna i målbilden ska leda till att restiderna kortas med 20 – 25 procent och att kapaciteten ökar med 70 procent. Ett exempel på satsning är trafikkonceptet Metrobuss som avlastar de centrala delarna av Göteborg genom att trafikera trafiklederna i mellanstadsringen tillsammans med spårvagn med hög framkomlighet i innerstadsringen. Tillsammans ökar detta kvaliteten i hela kollektivtrafiksystemet.

Under kommande år pågår byggandet av Västlänken och flera stora infrastrukturprojekt inom Västsvenska paketet. Byggandet innebär stora påfrestningar på trafiksystemet med köbildning, längre restider och minskad punktlighet som följd. Ett stort fokus behöver därmed läggas på att säkerställa god framkomlighet för kollektivtrafiken, tillsammans med att ta de första stegen mot genomförande av Målbild Koll2035 i den takt som ekonomi och resandeutveckling medger.

Antal miljoner resor i regionala pendlingsnav år 2018



Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/ Vänersborg och Uddevalla

Beslutade kollektivtrafikplaner finns för de delregionala pendlingsnaven Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla*. Planerna pekar ut riktningen för att stödja hållbar region- och stadsutveckling, möta kommunernas befolkningstillväxt och uppnå en ökad marknadsandel för hållbara resor. Utvecklingen i respektive pendlingsnav sker i samverkan mellan Västtrafik, Västra Götalandsregionen och respektive kommun. Dessa strategiskt viktiga dokument anger prioritering för utveckling av trafiken i respektive områden. Utvecklingstakten styrs av ekonomiska förutsättningar, bebyggelseutveckling och resandeutveckling.

** Kollektivtrafikplan för Uddevalla förväntas beslutas under våren 2021*

Fokusområden

Utöver genomförandet av de beslutade strategierna finns utpekade fokusområden med målsättningen att bidra till det övergripande målet om att öka andelen hållbara resor i Västra Götaland. Under programperioden 2021 – 2025 handlar mycket av arbetet om att mobilisera de gemensamma krafter som finns i samhället och att tillsammans med kommuner, kommunalförbund, organisationer och civilsamhälle skapa möjligheter för det hållbara resandet. En del i arbetet är det som kollektivtrafiken kan bidra med, andra delar innefattar områden som främst drivs via andra aktörer. Det kan handla om påverkan för val av färdmedel, forskning och teknikutveckling, samverkan med kommunernas planering av bostäder och verksamheter samt olika lösningar för kombinerad mobilitet i både städer och landsbygder. Samverkan är nyckeln där olika delar och parter bidrar till lösningen. Det finns ingen prioritetsordning bland föreslagna fokusområden, alla områden är viktiga för att nå en ökad andel hållbara resor.

Driva på och underlätta för hållbara resval

Många resor i Västra Götaland görs av en ensam förare i bil. Om fler valde att nyttja kollektivtrafik, cykla eller gå hela eller delar av sin resa skulle stora ytor frigöras i trafiksystemet och i tätorterna, samtidigt som avgasutsläppen skulle minska. En ökad möjlighet för hållbara färdval, med goda livsmiljöer som följd, stöds också genom utvecklingen av autonoma fordon och taxiliknande tjänster som underlättar för fler att resa tillsammans och för dem utan tillgång till bil. Även de digitala möjligheterna med arbete och service på distans eller i hubbform behöver utvecklas, då den resa som inte äger rum kan vara den mest hållbara.

Inom Västra Götalandsregionen bedrivs aktivt arbete för att öka det hållbara resandet. Kopplat till trafikförsörjningsprogrammet handlar det främst om att påverka och underlätta för att få fler att välja kollektivtrafik, cykel eller gång. Tillsammans med kommunalförbunden och kommunerna kan potentialen för att ta sig till kollektivtrafikens stråk utvecklas. En del i det arbetet är att gemensamt med Trafikverket och kommuner skapa förutsättningar för attraktiva och säkra gång- och cykelresor till hållplatser, knutpunkter och stråk samt arbeta strategiskt med pendelparkeringar. En annan del av arbetet handlar om att tillsammans med företag och civilsamhälle skapa nya möjligheter genom att testa nya koncept för resande. Ett sådant koncept är KomIland, som är ett projekt för hållbart resande på landsbygd och i mindre tätorter där kombinerad mobilitet testas och utvärderas.

Att få fler invånare att resa hållbart är inget som Västra Götalandsregionen och Västtrafik kan göra själva utan kräver gemensamma insatser med kommunalförbund, kommuner, Trafikverket, företag och andra intressenter. Samverkan och samarbete är en ytterst viktig del, då olika aktörer har mandat över olika delar och för att förutsättningarna för ett hållbart resande spänner över så många olika områden.

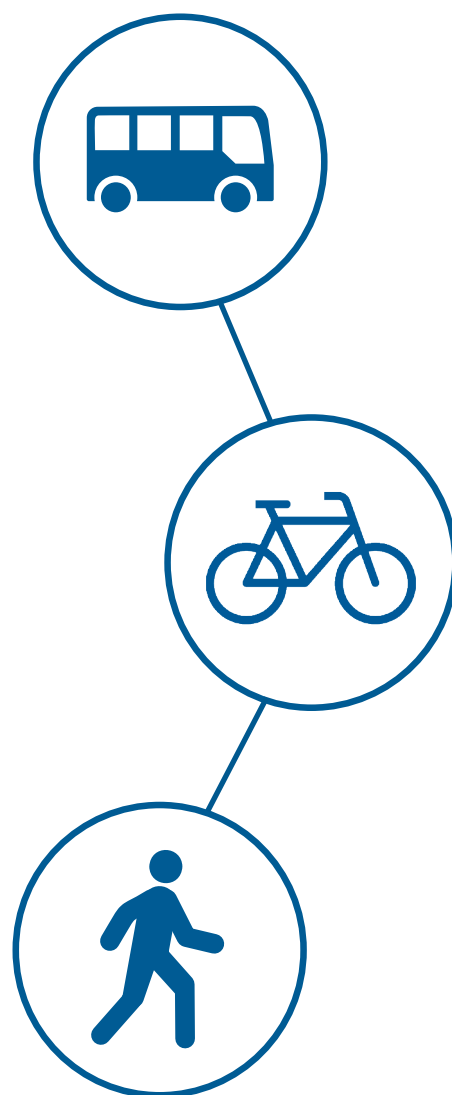
Det finns ett antal institutionella förutsättningar som påverkar konkurrenssituationen för de olika resalternativen, och det behövs förändringar i lagstiftning och policys för att samhällsplanering och administrativa strukturer ska förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik, cykel och gång. Västra Götalandsregionen har de senaste åren tydligt drivit på för att förenkla för utveckling av bl.a. cykling och beteendepåverkande åtgärder, och detta arbete kommer fortsätta framöver.

För att det hållbara resandet ska öka måste det finnas rätt förutsättningar på plats och vardagliga beteenden behöver utmanas och förändras. Det är samtidigt viktigt att beakta att alla inte kan resa på samma sätt och alternativen för invånaren i olika delar av Västra Götaland behöver synliggöras. Västtrafik arbetar aktivt tillsammans med kommunerna för att synliggöra invånarnas olika resmöjligheter.

Kollektivtrafiken är som mest effektiv i stråk och tätorter, och är där ett reellt alternativ till bil ur restids- kostnads- och bekvämlighetssynpunkt. Genom att arbeta med pendelparkeringar för bil och cykel i strategiskt viktiga lägen blir det möjligt för fler att på ett tryggt och enkelt sätt ta sig till kollektivtrafiken för att fortsätta resan. Dessa strategiskt viktiga platser kan också utformas för att underlätta för samåkning och bli platser för distansarbetshotell eller servicepunkter. Genom att underlätta för att kombinera olika resalternativ på ett trafiksäkert sätt, och öka möjligheterna för digitala lösningar, skapas ett samhälle med ökad tillgänglighet för fler.

Kombinerad mobilitet

Västra Götalandsregionen jobbar aktivt för att främja kombinerad mobilitet, det vill säga tjänster som möjliggör för resenärer att hitta, boka och köpa både kollektivtrafik och andra typer av mobilitetstjänster genom en och samma digitala kanal. Syftet är att kombinerad mobilitet på sikt ska bidra till att öka transportsystemets tillgänglighet, göra det enklare att resa och minska resandets klimatpåverkan.



För att få kombinerad mobilitet att fungera i praktiken krävs teknisk utveckling av till exempel appar och plattformar som samlar utbud och data. Framförallt fordrar konceptet dock nya modeller och metoder för affärs- och innovationssamarbeten mellan offentliga och privata aktörer. Idag råder det delade meningar om hur investeringar, risker och operationella roller kan fördelas för att kombinerad mobilitet ska följa lagar och regler, locka resenärer, bidra till samhälleliga hållbarhetsmål samt vara ekonomiskt lönsamt och berättigat för ingående parter. Aktuell forskning om kombinerad mobilitet pekar likväl unisont ut kollektivtrafiken som en nödvändig komponent.

Västra Götalandsregionen och Västtrafik ska, i samverkan med kommuner, fortsatt ta aktiva roller i utvecklingen av kombinerad mobilitet i hela Västra Götaland. Arbetet omfattar att stötta och medverka i pilotprojekt där olika typer av kombinerad mobilitet testas och utvärderas i olika miljöer och sammanhang. Det handlar också om att anpassa kollektivtrafiktjänster och produkter, främja tredjepartsförsäljning av Västtrafiks biljetter samt etablera långsiktiga samarbeten med aktörer som utvecklar, tillämpar och utvärderar kombinerad mobilitet.

Samhällsplanering och kollektivtrafik

I dagens samhälle rör sig allt fler människor i större geografiska områden där de administrativa gränserna spelar mindre roll. Det är vanligt att bo i en kommun, arbeta i en annan och uträta ärenden eller ta del av fritidsaktiviteter i en tredje. Behovet av samverkan på regional nivå för att koppla ihop olika planeringsnivåer har därmed ökat. Ett arbete med att ta fram en regional framtids-/strukturbild pågår där kommunalförbund, Länsstyrelsen, Trafikverket och Västra Götalandsregionen samarbetar. En gemensam övergripande struktur för den fysiska planeringen, där samspelet mellan exempelvis bebyggelseutveckling, infrastruktur och kollektivtrafik tydliggörs, ger en tydlig riktning för samhällsplaneringen.

I samband med planering av nya områden och större förändringar i den fysiska miljön finns störst möjlighet att skapa förutsättningar för hållbara färdmedelsval. Kommunerna har med bland annat stöd av den fysiska planeringen, parkeringspolicy och parkeringsavgifter möjlighet att främja hållbara resor, både i ett lång- och kortsiktigt perspektiv. Med fler bostäder och verksamheter koncentrerade till stråken förbättras förutsättningarna för en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik. Tidig dialog mellan Västtrafik och kommunerna kopplat till kommunernas planarbeten är en viktig del i att få samhällsplanering och kollektivtrafik att gå hand i hand. Det arbete som startats upp med fokus på ömsesidigt kunskapsbyggande, utvecklad samverkan och tydligare processer gällande kollektivtrafik och kommunal bebyggelseplanering behöver fortsatt utvecklas och samordnas.

Kombinerad mobilitet

benämns på engelska Mobility as a Service, MaaS.

Samlad statistik och underlag ger stöd i arbetet med att skapa förutsättningar för hållbart resande. Ett exempel är den potentialstudie för cykel som Västra Götalandsregionen tagit fram. Studien visar att det finns stor potential för fler pendlingsresor med cykel, elcykel eller med cykel i kombination med kollektivtrafik. Studien kan också användas för att till exempel hitta potential för samåkning och distansarbetsshotell, och var det är aktuellt att bygga ut cykelinfrastrukturen för att det ska vara enkelt och tryggt att färdas på cykel.

Driva på och styra forskning och innovation

Att verka för forskning och utveckling inom kollektivtrafikområdet ingår i kollektivtrafiknämndens grunduppgifter. Västra Götalandsregionen samverkar kontinuerligt med andra aktörer för att driva på forskning och innovation som bidrar till bättre beslutsunderlag för den ordinarie verksamheten, testar nya idéer i praktiken och pushar utvecklingen i riktning mot målen i trafikförsörjningsprogrammet. Ett exempel är det pågående ElectriCity-samarbetet. Testerna som utförts inom demonstrationsarenan sedan 2013 ligger till grund för den omfattande elektrifiering som nu sker av stadstrafiken inom Västra Götaland.

I syfte att ytterligare bana väg för och påskynda utvecklingen av lösningar som bidrar till att andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland kommer Västra Götalandsregionen de närmsta åren att fokusera på följande forsknings- och innovationsområden kopplade till kollektivtrafiken:

- Finansieringsformer som säkerställer långsiktig utveckling och drift av kollektivtrafiken
- Digitalisering och automatisering som ökar transportsystemets tillgänglighet och inkludering samt sänker dess miljöpåverkan
- Elektrifiering och drivmedelsmix som möjliggör fossilfrihet, ökar energieffektivitet och minskar buller
- Samhällsbyggnad och stadsutveckling som skapar gynnsamma förutsättningar för kollektivtrafik, delad mobilitet, cykling och gång
- Styrmedel och styrning som driver beteendeförändringar mot hållbart resande och bidrar till att fler upplever kollektivtrafiken som enkel, trygg och inkluderande att använda

”37 procent av den arbetande befolkningen kan cykla till sin arbetsplats på mindre än 30 minuter”

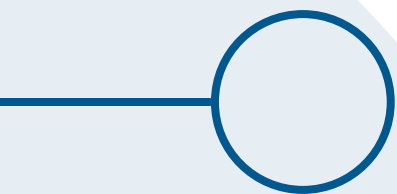
ElectriCity

är ett samarbete i Göteborg där industri, forskning och offentlig sektor utvecklar och testar lösningar för morgondagens elektrifierade transporter.

Västra Götalandsregionen finansierar tillsammans med fem andra parter även forskningen som bedrivs inom Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, K2. I sin forskningsinriktning för år 2020 – 2024 lyfter K2 bland annat fram ”Framtidens mobilitet” och ”Kollektivtrafik för alla”. ”Framtidens mobilitet” handlar om kollektivtrafikens möjligheter och utmaningar med ny digital teknik, samt om den traditionella kollektivtrafikens gränsyta gentemot nya mobilitetstjänster. ”Kollektivtrafik för alla” fokuserar på hur kollektivtrafik påverkar tillgänglighet, demokratiprocesser samt innanför- och utanförskap. Övriga utpekade områden är ”Marknad och finansiering”, ”Beslut och effekter” och ”Integrerad samhällsplanering”. Därutöver har K2 nyligen initierat ett flertal forskningsprojekt som analyserar hur Coronapandemin förändrar förutsättningarna för kollektivtrafiken.

K2

är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Verksamheten bedrivs i samverkan mellan akademi, offentliga aktörer och näringslivet.



ROLLER OCH ANSVAR

ROLLER OCH ANSVAR

Ansvarsfördelning

Västra Götalandsregionen är regional kollektivtrafikmyndighet och ansvarig för den allmänna kollektivtrafiken i länet. Regionen beslutar om den övergripande inriktningen och tar fram målbilder och strategier för kollektivtrafikens utveckling.

Trafikförsörjningsprogrammet utgör det viktigaste måldokumentet och ska enligt beslutade samverkansformer för kollektivtrafiken i Västra Götaland uppdateras en gång per mandatperiod. Processen att ta fram trafikförsörjningsprogram, strategier och måldokument för kollektivtrafiken bygger på delaktighet från samtliga kommuner genom de delregionala kollektivtrafikråden.

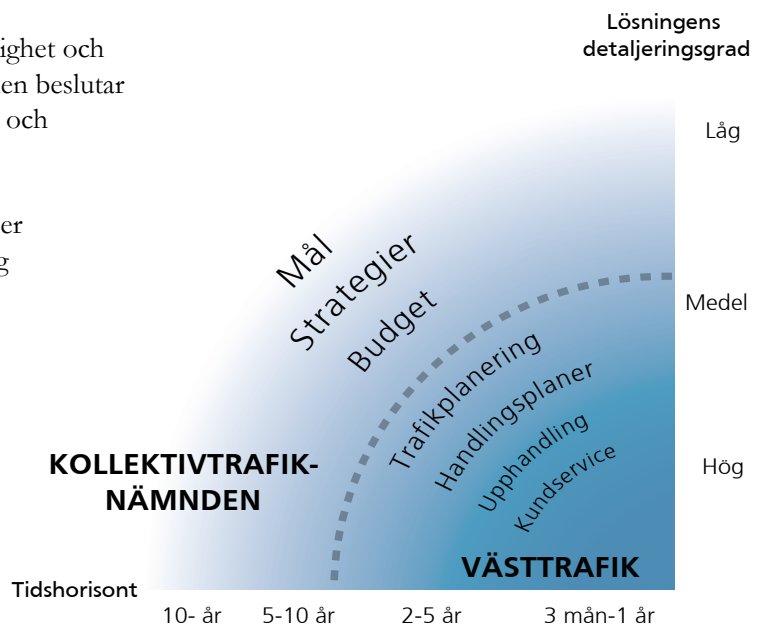
Västra Götalandsregionen har organiserat ansvaret för kollektivtrafiken genom att inrätta en kollektivtrafiknämnd. Regionfullmäktiges budget ger tillsammans med trafikförsörjningsprogrammet inriktningen för kollektivtrafiknämndens arbete.

Västtrafik är ett helägt bolag av Västra Götalandsregionen och upphandlar kollektivtrafiken i enlighet med de mål och uppdrag som kollektivtrafiknämnden sätter, utifrån givna ekonomiska ramar. Västtrafik beslutar, i samverkan med upphandlade trafikföretag, i frågor som till exempel hur linjer ska dras, var hållplatser ska ligga och hur ofta trafiken ska gå. Upphandlade trafikföretag, med cirka 10-åriga avtalsperioder, utför trafiken och ansvarar för förare och fordon (med undantag för tåg och vissa båtar).

Kommunerna ansvarar för fysisk planering och bebyggelseutveckling och lägger därmed grunderna för kollektivtrafikens förutsättningar. Kommunerna har även befogenhet över bland annat parkeringsavgifter och parkeringstal, vilket i stor grad kan påverka andelen hållbara resor.

Kommunerna och Trafikverket ansvarar som väghållare för många delar av kollektivtrafikens infrastruktur, så som hållplatsytor och framkomligheten i vägsystemet.

Västfastigheter, som är en förvaltning inom Västra Götalandsregionen, förvaltar och utvecklar resecentrum, terminaler, hållplatser samt strategiska buss-, spårvagns- och tågdepåer. Västfastigheter ansvarar även för Västra Götalandsregionens tillgänglighetsdatabas.



Avtal mellan Västra Götalandsregionen och kommunerna

Gränssnitt i ansvar och samverkansformer för kollektivtrafik mellan kommunerna och Västra Götalandsregionen är definierat i ett avtal som tecknades år 2011 i samband med beslut om skatteväxling. Avtalet innebär att ansvaret för kollektivtrafikens utveckling ligger hos Västra Götalandsregionen. Kommunerna ansvarar fortfarande för färdtjänst, trafik som riktas främst till äldre samt för skolskjuts.

Samverkansformer för kollektivtrafiken i Västra Götaland

Kommunerna och Västra Götalandsregionen har enats om samverkansformer som innebär att gemensamt bereda den långsiktiga strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling. Det sker genom de fyra delregionala kollektivtrafikeråden (DKR). Beredningen för hållbar utveckling (BHU) ingår som regionalt kollektivtrafikeråd och ställer sig bakom strategisk inriktning för kollektivtrafiken i Västra Götaland.

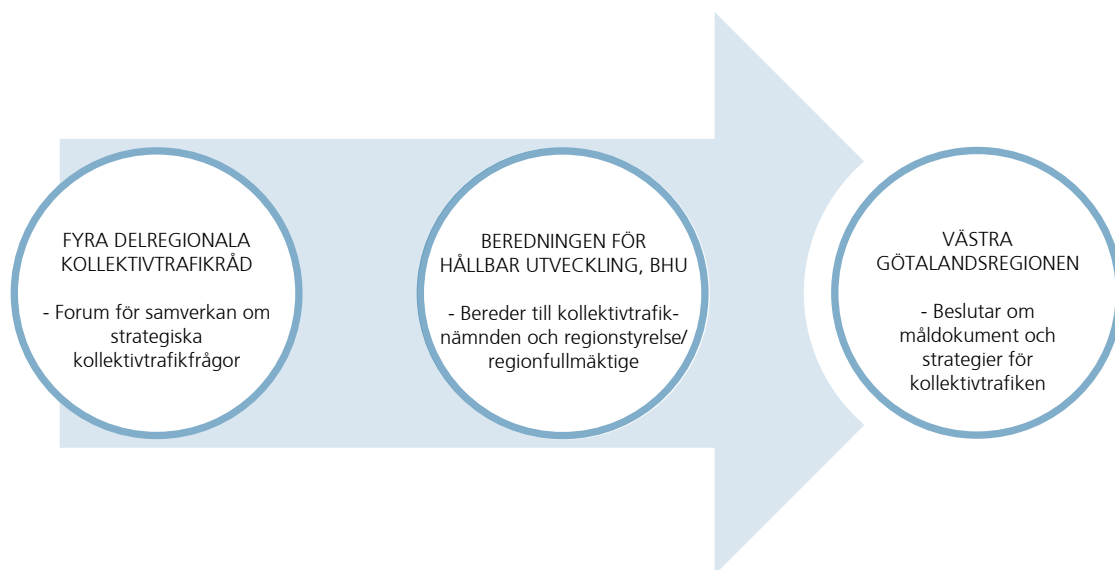
Kollektivtrafikeråden och BHU har inte beslutsmandat men synpunkter och rekommendationer väger tungt i Västra Götalandsregionens beslut. I respektive DKR ingår representanter från samtliga kommuner och två representanter från Västra Götalandsregionens kollektivtrafiknämnd. Representanter från Västtrafiks styrelse adjungeras. Respektive kommunalförbund (och ingående kommuner) ansvarar för att fastställa forumets utformning och representation. DKR ska enligt beslutade samverkansformer hållas minst två gånger per år. Till respektive DKR finns beredande tjänstepersonsnätverk som samordnas av de fyra kommunalförbunden.

Beredningen för hållbar utveckling

(BHU) är ett politiskt samverkansorgan för Västra Götalandsregionen och länets kommuner i frågor kring hållbar utveckling. Beredningen består av politiska företrädare från Västra Götalandsregionen och de fyra kommunalförbunden.



Avtal och samverkansformer finns på www.vgregion.se/kollektivtrafiknamnden

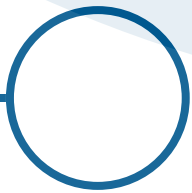


För Västra Götalands fem regionala pendlingsnav; Borås, Göteborg/Mölndal/Partille, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla finns särskilda stadstrafikforum för samverkan kring frågor som bedöms relevanta för stadstrafikens utveckling. Inom respektive stadstrafikforum har en kollektivtrafikplan/målbild tagits fram. Kollektivtrafikplanerna utgår från trafikförsörjningsprogrammet och beskriver hur kollektivtrafiken behöver utvecklas i samklang med stadsutvecklingen. Målsättningen är att stödja en hållbar region- och stadsutveckling och öka andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång.

För den löpande dialogen mellan Västtrafik och kommunerna finns en utsedd kontaktperson både hos Västtrafik och hos respektive kommun. Västtrafik för dialog med kommunen i samhällsplaneringens tidiga skeden och kan vara ett stöd i kommunernas planarbeten gällande kollektivtrafikfrågor. Dialog om förändringarna i trafiken sker i en årligt återkommande process där både politiker och tjänstepersoner från kommunerna bjuds in.

Tillköp

Kommunerna har möjlighet att göra tillköp i trafik och biljetter, för en höjd ambitionsnivå, förutsatt att det går i linje med trafikförsörjningsprogrammet och beslutade strategier. Övergripande principer för tillköp beskrivs i avtalet. Kollektivtrafiknämnden har, efter beredning i kollektivtrafikråden, beslutat om principer för tillköp av färdbevis.



FÖRUTSÄTTNINGAR OCH UTMANINGAR

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH UTMANINGAR

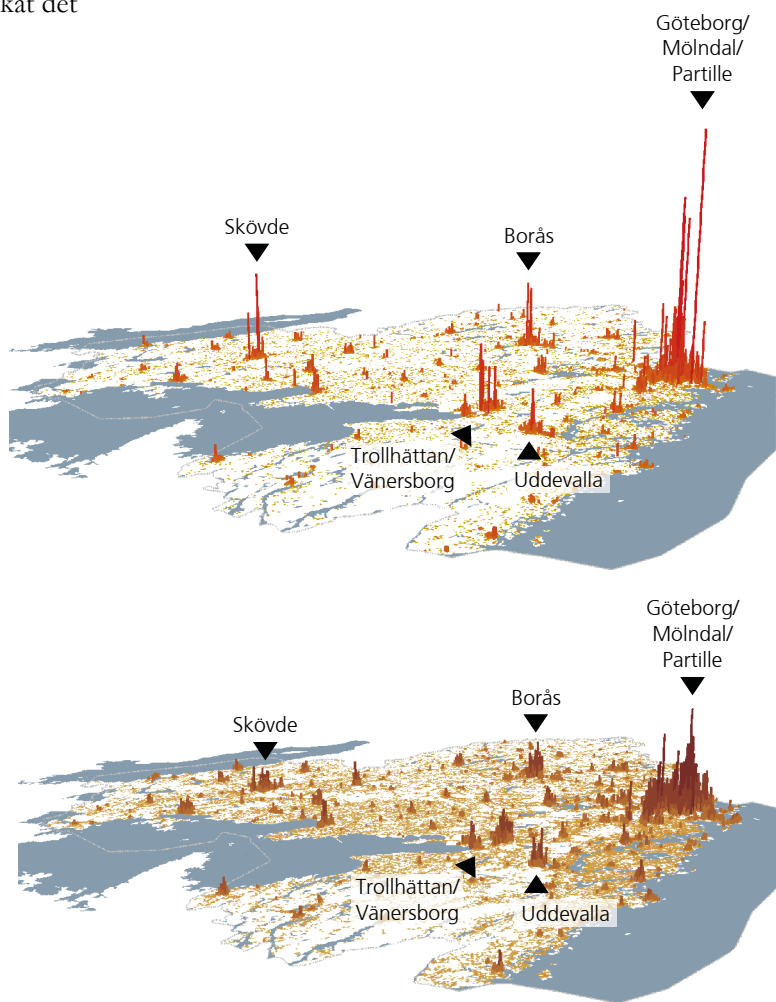
Kollektivtrafik är en grundsten i ett transporteffektivt och hållbart samhälle, både miljömässigt och socialt, där en stor del av invånarna ges möjlighet att resa utifrån sina personliga förutsättningar. Följande kapitel är till största del ett utdrag ur underlaget Förutsättningar Trafikförsörjningsprogram Västra Götaland 2021 – 2024, som tagits fram inom ramen för framtagandet av detta trafikförsörjningsprogram, det vill säga innan pandemin.

Befolkningsstruktur och resmönster

För att planera kollektivtrafik behövs kunskap om rådande befolkningsstruktur, invånarnas resmönster och behov samt olika förutsättningar. Generellt sett är det lättare att kollektivtrafikförsörja ett område effektivt ju mer tätbefolkat det är. Totalt bor det drygt 1,7 miljoner människor i Västra Götaland (2018). Fler än hälften av dessa är bosatta i Göteborgsregionen där Göteborgs kommun är den mest tätbefolkade kommunen. I de övriga tre delregionerna; Fyrbodalen, Skaraborg och Sjuhärad, finns det flera glesbefolkade kommuner med färre än 25 invånare per km². Genomsnittlig befolkningstäthet för hela länet är 69 invånare per km² men befolkningstätheten skiljer sig i hög grad åt mellan såväl enskilda kommuner som mellan delregionerna.

Befolkningen i Västra Götaland förväntas öka till drygt 1,9 miljoner invånare år 2035. Ökningen förväntas främst ske i Göteborgsregionen. Även befolkningsammansättningen förväntas ändras genom att andelen barn och invånare över 80 år ökar. Detta ställer krav på kollektivtrafiken, då fler ska åka, men också genom att trafiken behöver anpassas för olika åldersgruppers skilda behov.

Invånarna i Västra Götaland bor relativt utspridd men arbetar mer koncentrerat. Ungefär en tredjedel av befolkningen pendlar till en annan kommun för att arbeta. I Göteborgs kranskommuner är andelen pendlare så hög som 7 av 10. Det är också i dessa kranskommuner som invånarna pendlar längst. Pendlingen är till stor del enkelriktad in mot regionens fem pendlingsnav; Borås, Göteborg/Mölndal/Partille, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla. Sett till den totala pendlingen är det tydligt att Västra Götaland är en flerkärnig region, men med Göteborg som stark regionkärna och tydligt arbetsmarknadscentrum.



Kartan överst visar var invånarna i Västra Götaland arbetar, sett från Norge. Kartan nedtill illustrerar var invånarna i Västra Götaland bor, sett från Norge. Bild från Västra Götalandsregionen.

Generellt sett är tillgängligheten till kollektivtrafiken som störst i de regionala pendlingsnaven och längs de prioriterade stråken. Värt att notera är också att även om befolkningen bor utspritt i Västra Götaland, når 86 procent av invånarna sitt närmsta regionala pendlingsnav inom 60 minuters restid med kollektivtrafiken. Det finns också goda möjligheter för arbetspendling med cykel och elcykel. Totalt sett kan 37 procent av invånarna i Västra Götaland nå sin arbetsplats med cykel inom 30 minuter.

År 2018 hade kollektivtrafiken i Västra Götaland en marknadsandel av samtliga resor med motordrivna fordon på cirka 33 procent. Kollektivtrafikandelen varierar dock stort mellan de olika delregionerna och mellan olika kommuner. Störst andel kollektivtrafikresande finns i Göteborg och i Göteborgsregionen med en marknadsandel på 55 respektive 45 procent. I de övriga tre delregionerna är kollektivtrafikandelen betydligt lägre. Flest antal resor görs i stadstrafiken, 77 procent, följt av resor i stråken. Ser man istället till andel personkilometer i kollektivtrafiken är stadstrafikens andel av resandet 40 procent. Flest personkilometer med kollektivtrafik görs i stråken, med en andel på knappt 50 procent.

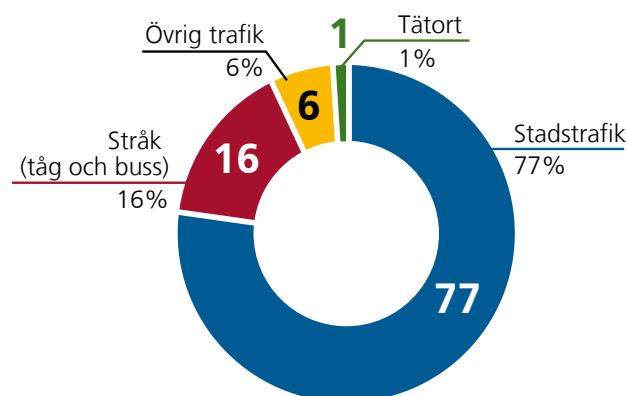
Infrastruktur

Behovet av investeringar i infrastruktur för järnväg och väg i Västra Götaland är stort. Infrastrukturen har en nyckelroll för tillgängligheten till arbete och skola samt kapacitet och attraktivitet i kollektivtrafiken.

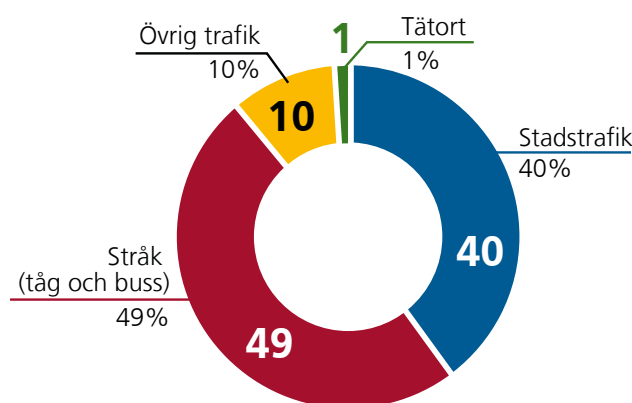
Målbild tåg 2035 förmedlar en vilja att utveckla Västra Götaland till ett konkurrenskraftigt tillväxtområde i norra Europa. Målsättningen är att tredubbla resandet med tåg till år 2035 jämfört med år 2006. För att klara av detta krävs det investeringar i järnvägsinfrastrukturen på flertalet ställen. Dubbelspårig järnväg mellan Göteborg – Borås, fler spår på Västra stambanan mellan Göteborg – Alingsås, dubbelspår Göteborg – Oslo och satsningar på samtliga regionala järnvägar är några av Västra Götalandsregionens prioriterade infrastruktursatsningar. I den nationella infrastrukturplanen finns det knappt 193 miljarder kronor för namngivna investeringar för åren 2018 – 2029. Av dessa är 3,7 miljarder kronor avsatta för att påbörja arbetet med järnväg mellan Göteborg och Borås. Resterande investeringsbehov på järnväg i Västra Götalands saknar finansiering.

För att ställa om till en ökad andel hållbara resor finns även stora behov av infrastrukturinvesteringar för kollektivtrafiken i vägnätet. Det handlar bland annat om framkomlighetsåtgärder i gaturummet, busskörfält för nya trafikkoncept och pendelparkeringar för bil och cykel. Behoven finns främst i och omkring de regionala pendlingsnaven, vilket bland annat lyfts i de målbilder och planer som tagits fram för respektive nav. De största behoven finns i Göteborg och Göteborgsregionen, där också de flesta resorna sker.

Andel resor per kategori i procent



Andel personkilometer per kategori i procent



Utmaningar finns bland annat i kapacitetsbegränsningar, som väntas förvärras till följd av ett ökat resandebehov i och med den ökande befolkningen. I takt med att kollektivtrafiken utökas påverkas även tillgången till terminaler och större bytespunkter runt om i regionen, framför allt i Göteborg.

Depåer är en viktig och kostsam funktion som krävs för att kollektivtrafiken ska fungera. Västra Götalandsregionen/Västtrafik ser stora behov av nya depåer för både buss och spårfordon för att kunna utveckla kollektivtrafiken på ett konkurrensneutralt och kostnadseffektivt sätt. Omställningen till elbussar kräver nya infrastrukturlösningar, där bland annat nya depåer i strategiska lägen är en förutsättning för att klara en elektrifiering av kollektivtrafiken.

Omvärld och trender

I ett modernt samhälle är det viktigt att människor kan förflytta sig och mötas. Teknikutveckling och samhällsförändringar kan minska en del av resbehovet, men i stor utsträckning kommer behovet av att förflytta sig finnas kvar. Fyra megatrender är identifierade som alla har någon påverkan på kollektivtrafikens utveckling; globalisering, digitalisering, demografiska förändringar samt klimatförändringar.

En fortsatt teknikutveckling ger nya lösningar. När tjänster och kommunikation kan levereras direkt i mobiltelefoner, datorer och övriga hjälpmedel skapas möjlighet för en mer tillgänglig kollektivtrafik. Teknikutvecklingen kommer också att medföra en diversifiering av fordon samt att elektrifierade transportmedel utvecklas. Därtill kommer automatisering av fordon, informationsflöden inom transportsystemet, e-handel och insamling samt lagring av data. Allt detta kan ha en påverkan på invånarnas resmönster och val av färd sätt. Att stödja och följa aktuell forskning och innovation är därför viktigt för att bygga kunskap, samla lärdomar och erfarenheter samt testa nya lösningar som behövs för att åstadkomma en effektiv och attraktiv kollektivtrafik.

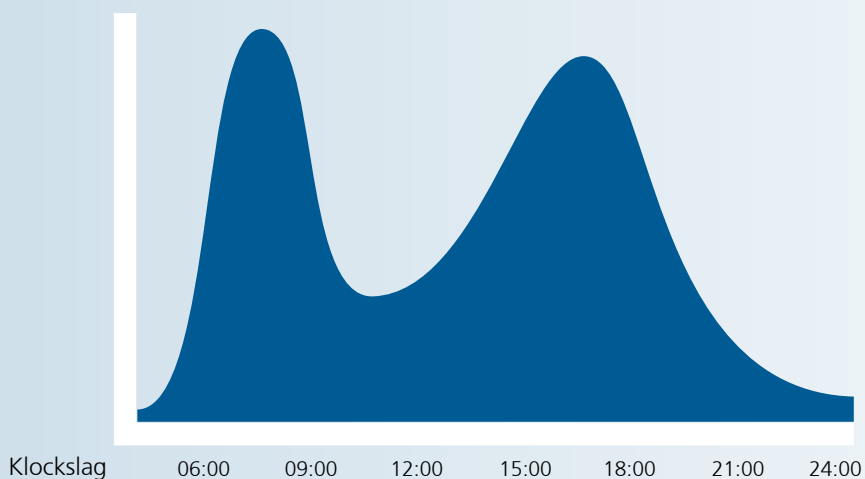
Behov av styrmedel och finansieringsformer

Trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål är att öka andelen hållbart resande i Västra Götaland. Lagar, styrmedel, finansieringsformer och statliga investeringar behöver anpassas för att klara en omställning till ett hållbart transportsystem, i riktning mot nationella, regionala och lokala mål. Ett systemskifte kräver genomgripande förändringar. Det handlar både om nationella styrmedel för att ställa om resandet till mer hållbara alternativ, men också om satsningar för att främja kollektivtrafiken. Bland annat behövs förbättrade förutsättningar för en utvecklad regiontågtrafik, breddad finansiering av kollektivtrafikens driftskostnader, ökade möjligheter till statlig medfinansiering av depåer och spårfordon samt styrmedel för att underlätta minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken.

Öka resurseffektiviteten

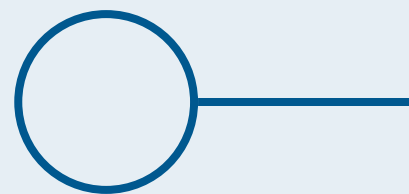
En stor del av resandet i Västra Götaland är enkelriktat in mot de regionala pendlingsnaven. Resandet med kollektivtrafik är också ojämnt fördelat över dygnet med tydliga toppar morgon och eftermiddag. En bättre spridning av resorna i tid skulle innebära både ett bättre resursutnyttjande av kollektivtrafikfordon och minskade kostnader.

Kollektivtrafikresandets fördelning över dygnet



Antalet påstigande på buss och tåg enligt Västrtrafiks kundräkningsystem (KRS). Diagrammet avser perioden december 2018 till och med november 2019, exklusive juni-augusti.

EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FINANSIERING



EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FINANSIERING

Samhällsnytta

Kollektivtrafikens bidrag till samhället är mer än det som traditionellt syns i beräkningar av kostnader och intäkter. Nyttorna uppstår genom bland annat bättre hälsa genom ökad fysisk aktivitet, färre olyckor, minskad trängsel i vägsystemet, regional sammanhållning och möjligheter att ta del av arbetstillfällen, utbildning och kultur. Det finns olika modeller för att beräkna samhällsnyttan i ekonomiska termer. Västtrafik har i tidigare arbete visat att en satsad krona på kollektivtrafiken i Västra Götaland ger 1,75 kronor tillbaka i samhällsnytta.

Nuläge

Under det senaste decenniet har kollektivtrafiken byggts ut markant i Västra Götaland och resandet har ökat kraftigt, i enlighet med uppsatta mål. Regionbidraget till kollektivtrafiken har ökat med i genomsnitt cirka sju procent per år sedan år 2012. Intäkterna har historiskt sett utvecklats i takt med att kollektivtrafiken byggts ut, vilket innebär att Västtrafiks självfinansieringsgrad (intäkternas andel av kostnaderna) har varit omkring 50 procent under en längre tid.

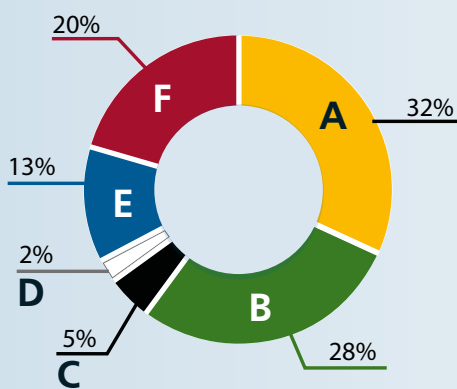
Under år 2020 minskade antalet resor kraftigt till följd av Coronapandemin, till en nivå ungefär 30 procent lägre än år 2019. Resandeminskningen tillsammans med ett i princip bibehållet utbud har resulterat i ett intäktsstapp för Västtrafik på ungefär 1,2 miljarder kronor för år 2020. Självfinansieringsgraden har därmed sjunkit till cirka 40 procent.

Under år 2018 uppgick de totala kostnaderna för Västtrafik till 9,5 miljarder kronor. Biljettintäkter och övriga intäkter uppgick till 4,9 miljarder kronor och regionbidraget till 4,6 miljarder kronor.

Regionbidrag

är de pengar som Västra Götalandsregionen avsätter i budgeten för att finansiera kollektivtrafiken.

Kostnadsfördelning per trafikkategori

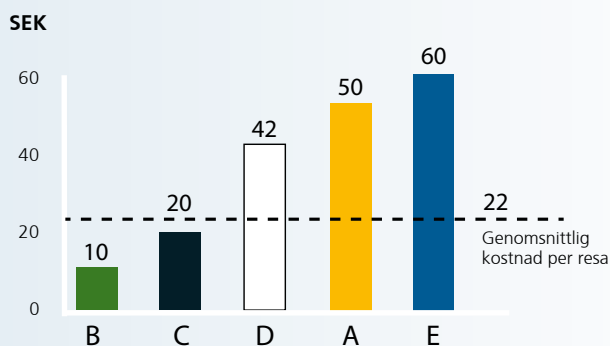


- A.** Stråk (tåg, expressbuss och cityexpress)
- B.** Stadstrafik Göteborg/Mölndal/Partille

- C.** Stadstrafik Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla
- D.** Tätortstrafik

- E.** Övrig trafik (buss på landsbygd och båt i skärgård)
- F.** Övriga kostnader (främst trafik- och försäljningskostnader, särskild anropsstyrd trafik)

Bruttokostnad per resa inom respektive trafikkategori



Framtida kostnadsutveckling

Kostnaderna för kollektivtrafiken ökar årligen, vilket främst beror på ökade kostnader för den befintliga trafiken, investeringar i nya fordon samt satsningar på utvecklad eller ny trafik. Kostnaderna för den befintliga trafiken ökar främst genom det kostnadsindex som Västtrafiks trafikavtal med trafikföretagen är kopplade till.

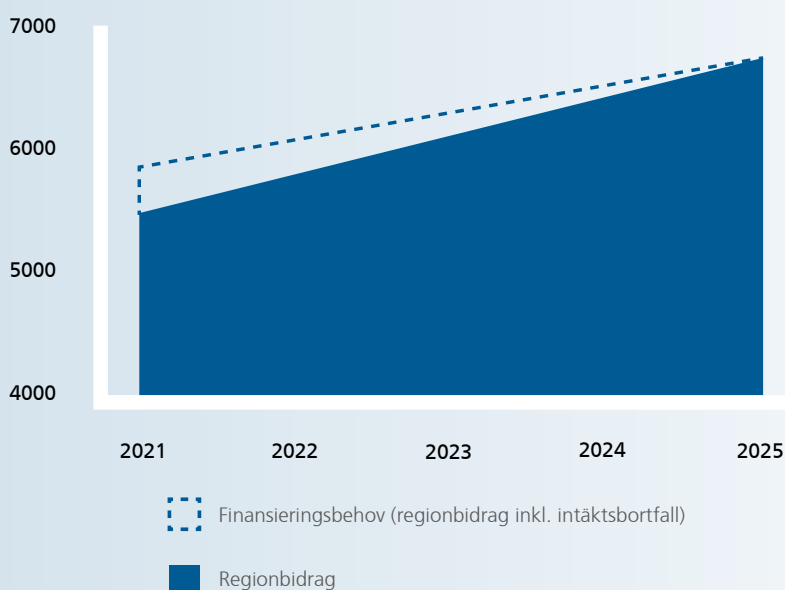
Det är svårt att bedöma pandemins effekter på resandet, både på kort och lång sikt. Långsiktiga beteendeförändringar kommer troligen påverka det kollektiva resandet genom ökat distansarbete och minskat tjänstresande, samtidigt som fler väljer att cykla. Övriga samhällstrender talar fortsatt för ett ökat resande med kollektivtrafiken kopplat till urbanisering och ökat intresse för miljö och klimat. En successiv återhämtning av kollektivtrafikresandet bedöms ske under programperioden. Osäkerheten är fortsatt stor och det kan ske både en snabbare och mer långsam återhämtning.

Trafikförsörjningsprogrammets mål om att återta de nivåer och marknadsandelar som rådde innan pandemin medför att attraktiviteten i systemet framgent behöver vara hög. Detta innebär att regionbidraget till Västtrafik fortsatt behöver utvecklas med ungefär 3 – 4 procent per år under perioden fram till år 2025 utöver att det finns behov att täcka det intäktsbortfall som uppstått i och med den kraftiga resandeminskningen med anledning av pandemin. Avvägningar kring kollektivtrafikens tilldelning av medel sker årligen i regionfullmäktiges budgetarbete. Figuren nedan illustrerar schablonmässigt hur de ordinarie utvecklingskostnaderna behöver utvecklas för att nå målen samt hur intäktsbortfallet med anledning av pandemin innebär behov av ytterligare resurser de närmaste åren. Avvägningar kring kollektivtrafikens tilldelning av medel sker årligen i regionfullmäktiges budgetarbete.

Index

är ett jämförelsetal och används för att beskriva hur någonting förändras över tid, exempelvis priserna på bränsle.

Kostnadsutveckling, prognos (miljoner kronor)



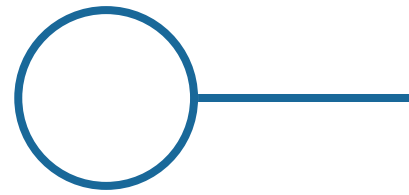
Prognosen för regionbidraget innehåller alla driftkostnader och bygger på flera antaganden, bland annat antalet resor med kollektivtrafiken, investeringar i nya fordon och depåer, samt biljettpriser och indexutveckling. Därtill förutsätts ett kontinuerligt arbete med effektiviseringar och omfördelningar i den befintliga verksamheten. Det finns flera osäkerhetsfaktorer i prognosen där resandeutvecklingen är den främsta. Andra faktorer som påverkar är utvecklingen av olika framdrivningstekniker för kollektivtrafikens fordon, tillgång till trafiknära depåer, osäkerheter kring drivmedelsutvecklingen och drivmedelspriser, utvecklingen av delade mobilitetstjänster, självkörande fordon samt framkomlighet i städerna och utbyggnad av infrastruktur, framför allt järnvägsinfrastruktur. Effekterna av det nya zonsystemet med tillhörande prissättning är ännu för tidigt att kunna analysera.

Finansieringsmöjligheter

Finansieringen av kollektivtrafiken sker idag via biljettintäkter och det regionbidrag som Västra Götalandsregionen avsätter till kollektivtrafiken. Tidigare och pågående utredningar kring breddad finansiering av kollektivtrafikens driftskostnader visar på olika möjliga intäktskällor. Samtliga förutsätter ändrad lagstiftning vilket innebär att frågan är av nationell karaktär. Exempel på finansieringskällor som nyttjas i andra länder är användning av trängselskatt, arbetsgivaravgifter eller parkeringsavgifter. Dessa exempel skulle kunna utgöra en del av framtida finansiering. Bedömningen är emellertid att nuvarande driftbidrag via skattemedel fortsatt kommer att utgöra merparten av kollektivtrafikens finansiering.

Under kommande period är det angeläget att ytterligare utreda och bedriva aktivt påverkansarbete kring breddad finansiering. Västra Götalandsregionen bör tillsammans med andra parter lyfta behovet av en mer långsiktig hållbar finansiering av kollektivtrafiken.

KOMMERSIELL TRAFIK



KOMMERSIELL TRAFIK



Trafikföretag har enligt kollektivtrafiklagen rätt att etablera linjelagd kollektivtrafik på kommersiell grund. Trafikföretag har också rätt till konkurrensneutralt tillträde till terminaler, knutpunkter och hållplatser. Principer för tillträde till infrastrukturen finns framtaget i dokumentet ”Principer för tillträde till bytespunkter”, vilket Västra Götalandsregionen har tagit fram tillsammans med trafikföretagens branschföreningar.

Det är kollektivtrafikmyndigheten i varje region som ansvarar för att värdera samhällsnytta och beslutar om vilken kollektivtrafik som ska handlas upp. För all upphandlad kollektivtrafik tas beslut om allmän trafikplikt av kollektivtrafiknämnden. Kollektivtrafiknämnden kan också besluta om att avstå trafikplikt. Det sker då nämnden anser att trafikförsörjningsprogrammets trafik- och samhällsmål kan nås genom kommersiell trafik. Samtliga mål och riktlinjer i trafikförsörjningsprogrammet gäller både kommersiell och upphandlad kollektivtrafik. Dokumentet ”Kriterier för trafikplikt” beskriver process och kriterier inför beslut om trafikplikt och har tagits fram av Västra Götalandsregionen i dialog med kollektivtrafikbranschens parter.

För att underlätta marknadsanalys för kommersiell trafik ska Västtrafik i samband med samråd inför upphandling av trafik tillhandahålla en öppen redovisning av data över bland annat antal resande och intäkter för utgående avtal. Trafikföretagen kan med hjälp av detta underlag avgöra om det finns grund för kommersiell trafik eller inte. Generellt kan sägas att förutsättningarna för kommersiell trafik bedöms som störst där det finns en hög andel enkelbiljettskunder och ett mindre beroende av det större sammanhängande kollektivtrafiksystemet.

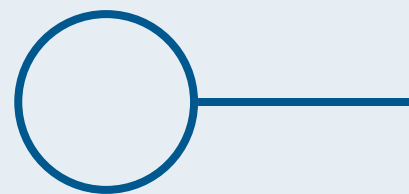


SÖK

Information kopplat till kommersiell trafik finns på www.vgregion.se/kollektivtrafik

- Kriterier för trafikplikt – beskriver process och kriterier inför beslut om trafikplikt.
- PM Principer för tillträde till bytespunkter.
- Förteckning över alla trafikavtal, samt när dessa löper ut. Publiceras löpande.
- Förteckning av kommersiell regional kollektivtrafik. Publiceras löpande.

FRAMTAGANDE AV
TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM
2021 – 2025



FRAMTAGANDE AV TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2021 – 2025

Framtagandet av trafikförsörjningsprogram 2021 – 2025 har pågått under åren 2019 – 2021. Kollektivtrafiknämnden har efter ett inledande inriktningsbeslut löpande gjort inspel och ställningstaganden under processens gång.

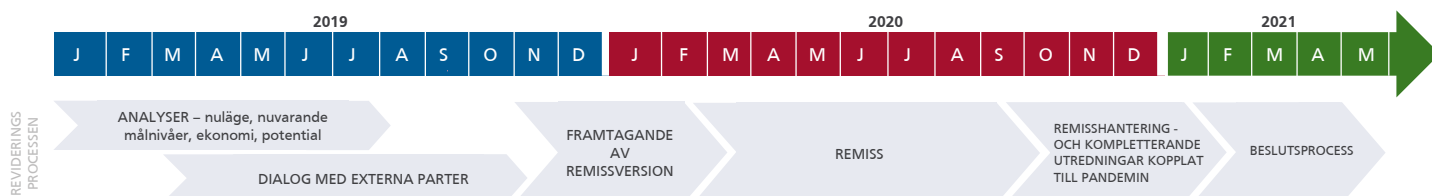
Arbetet har processletts av tjänstepersoner från avdelningen för kollektivtrafik och infrastruktur på Västra Götalandsregionen. Till sin hjälp har de haft olika grupperingar och funktioner inom Koncernkontoret och Västtrafik till sitt förfogande. De delregionala kollektivtrafikerådens tjänstepersonsnätverk har bidragit med inspel, bland annat vid en gemensam workshop.

Tidiga samråd har genomförts med de delregionala kollektivtrafikeråden, omkringliggande läns kollektivtrafikmyndigheter, andra myndigheter och organisationer, näringsliv och resenärsgrepp. Inspele från samråden finns samlade i en samrådslogg.

Under våren 2020 skickades programmet ut på remiss. I samband med detta slog Coronapandemin till på allvar. Det kollektiva resandet minskade kraftigt, vilket bland annat ledde till stora osäkerheter kring de ekonomiska förutsättningarna och föreslagna målnivåer för resandet. En sammanställning av inkomna remissynpunkter och hur de omhändertagits finns publicerad på Västra Götalandsregionens hemsida tillsammans med genomförd hållbarhetsbedömning och barnrättsanalys, från vilka resultaten har arbetats in i slutversionen av programmet.

På grund av Coronapandemins stora påverkan på kollektivtrafiken behövdes djupare analyser och en översyn av målnivåerna i trafikförsörjningsprogrammet göras.

Beslutsprocessen startade med ett ställningstagande i beredningen för hållbar utveckling, följt av beslut i kollektivtrafiknämnden och regionfullmäktige våren 2021.



Hållbarhetsbedömning av programmet

Inför framtagandet av nytt trafikförsörjningsprogram gjordes en hållbarhetsbedömning av trafikförsörjningsprogrammet för åren 2017 – 2020. Bedömningen utgick från principerna för miljöbedömning men med ett vidgat perspektiv genom att inkludera fler sociala och ekonomiska aspekter än vad som vanligtvis ingår i en miljöbedömning, därav benämningen hållbarhetsbedömning.

Relevanta måldokument från global och nationell nivå samt de mest övergripande måldokumenterna på regional nivå genomlystes för att identifiera de mål som ansågs relevanta för trafikförsörjningsprogrammets hållbarhetsbedömning. Målen grupperades i olika kategorier och underkategorier som trafikförsörjningsprogrammet bedömdes mot. Resultatet av hållbarhetsbedömningen är en del i arbetet med att ta fram trafikförsörjningsprogrammet för åren 2021 – 2025.

En ny hållbarhetsbedömning gjordes sedan av remissversionen av trafikförsörjningsprogrammet för åren 2021 – 2025. Resultatet visar att områdena trafiksäkerhet, buller och biologisk mångfald behöver lyftas i strategier, målbilder och planer som hör till trafikförsörjningsprogrammet, ett medskick till framtida arbete. Hållbarhetsbedömningens resultat i sin helhet finns att tillgå på Västra Götalandsregionens hemsida.

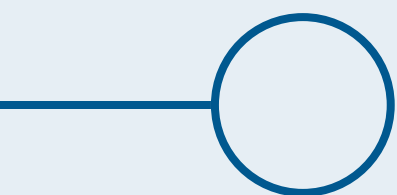
Parallellt med framtagningen av programmet har ställningstaganden loggats för att kartlägga hur dessa påverkar programmet ur ett hållbarhetsperspektiv.

Barnrättsanalys av programmet

Barnkonventionen är sedan 1 januari 2020 svensk lag. Barnrättsperspektivet konkretiseras och utvecklas i de strategier, handlingsplaner och riktlinjer som syftar till att genomföra trafikförsörjningsprogrammet. Barnens rättigheter blir därmed inkluderade i den övergripande styrningen av kollektivtrafiken i Västra Götaland. Barnrättsanalysens resultat i sin helhet finns att tillgå på Västra Götalandsregionens hemsida.



Relevanta måldokument för hållbarhetsbedömning av trafikförsörjningsprogrammet.

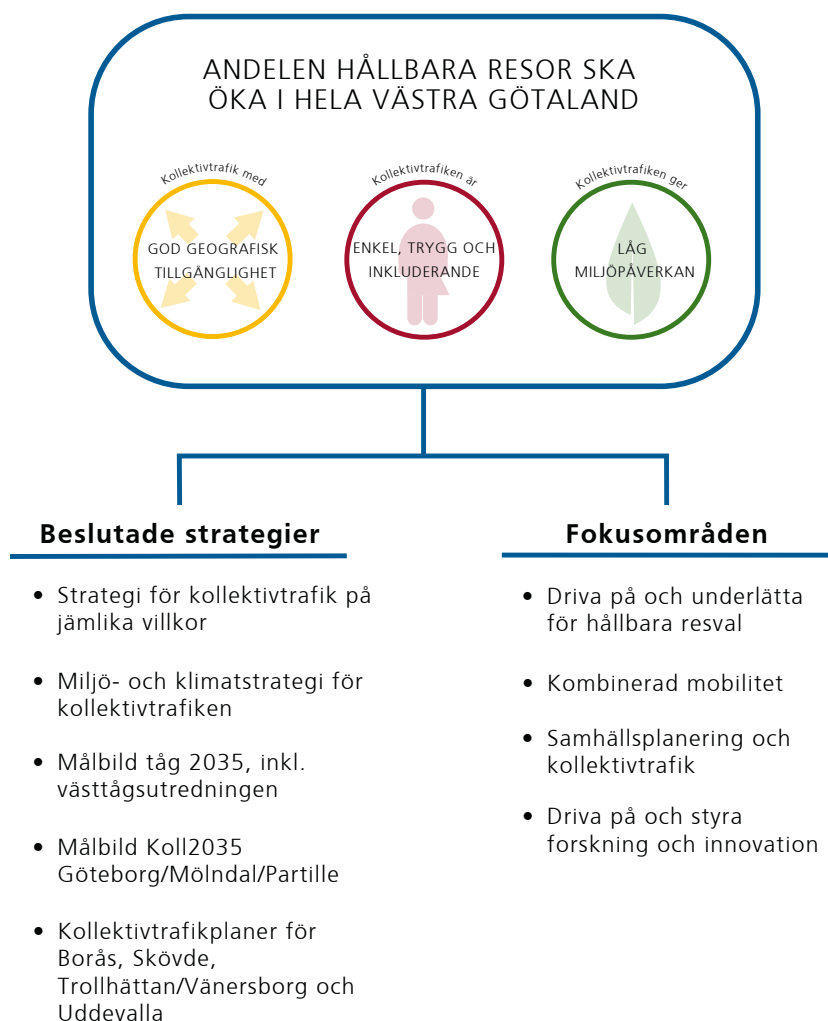


UPPFÖLJNING

UPPFÖLJNING

Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet ska ske årligen och följa Västra Götalandsregionens modell ”Lärande uppföljning och utvärdering” för redovisning av måluppfyllelse, genomförande och aktiviteter. Uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet innehåller både uppföljning av målen och en skriftlig redovisning av insatser som gjorts för att nå målen. Mål och indikatorer följs upp årligen (om inte annat anges) enligt tabeller på nästkommande sidor. Uppföljningen sker i de flesta fall via nationella insamlingsystem, såsom kollektivtrafikbarometern via Svensk kollektivtrafik, samt via statistik från Västtrafik.

Enligt de beslutade samverkansformerna kring kollektivtrafiken ska Västra Götalandsregionen årligen göra en avstämning med kommunerna av arbetet med realisering av trafikförsörjningsprogrammet. Kommunerna ges då möjlighet att via de delregionala kollektivtrafikråden lämna yttranden på arbetet med att utveckla kollektivtrafiken.



MÅL	NIVÅ	MÅLTAL
Övergripande mål: Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland	2018	2025
Kollektivtrafikens marknadsandel ska återtas ¹ .	33 %	≥ 33 %
Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ska återtas ¹ .	39 %	≥ 40 %
God geografisk tillgänglighet	2018	2025
Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter per vardag (i båda riktningar) ² .	82 %	≥ 82 %
Antal resor med kollektivtrafik ska återtas ³ .	339 miljoner	≥ 350 miljoner*
Enkel, trygg och inkluderande	2018	2025
Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka ¹ .	61 %	≥ 65 %
Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka ¹ .	66 %	≥ 70 %
Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka ³ .	Ca 400 stycken	≥ 800 stycken
Låg miljöpåverkan	2018	2025
Utsläppen av CO ₂ per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska jämfört med år 2006 ³ .	72 %	≥ 85 %

* 2019 års nivå

Källa:

1. Kollektivtrafikbarometern
2. Västra Götalandsregionen
3. Västtrafik

INDIKATORER KOPPLADE TILL MÅLEN

Antal personkilometer i kollektivtrafiken³.

Nivå år 2018:
2833 miljoner

Antal invånare som bor 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk eller stadstrafik².

Nivå år 2018:
Nulägesmätning pågående.

Riktlinjer för personer med funktionsnedsättning implementeras².

Antal resor per funktion³:

- Stadstrafik (per pendlingsnav)
- Stråk
- Tätortstrafik
- Övrig trafik

Nivå år 2018:
- Stadstrafik
GMP: 236 miljoner
Borås: 10 miljoner
ToV: 6,8 miljoner
Uddevalla: 2,9 miljoner
Skövde: 2,7 miljoner

- Stråk
55 miljoner

- Tätortstrafik:
4 miljoner

- Övrig trafik:
19 miljoner

Antal pendelparkeringar för bil och cykel³.

Nivå år 2018:
387 st pendelparkeringar för bil
(18 163 platser)
249 st pendelparkeringar för cykel
(17 956 platser)

Andel kilometer per drivmedel³:

- km med elbuss
- km med biogasbuss

Nivå år 2018:
km elbuss: 30 miljoner
km biogasbuss: 24 miljoner

Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov¹.

Nivå år 2018:
56 %

Andel nöjda resenärer med Västtrafik¹.

Nivå år 2018:
57 %

Andel som utför sin resa som bilpassagerare¹.

Nivå år 2018:
10 %

Restidskvot 0,8 för tåg, 1,2 för storregionala busstråk och 1,3 för buss i prioriterat stråk³.

Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning³.

Nivå år 2018:
97 %

Källa:

1. Kollektivtrafikebarometern
2. Västra Götalandsregionen
3. Västtrafik



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN

www.vgregion.se