

Kollektivtrafikplan Skövde år 2025 – med utblick mot 2035

Septemer 2018. Antagen av Västra Götalandsregionen och Skövde kommun

INNEHÅLL

FÖRORD	1
SAMMANFATTNING	2
1 UTGÅNGSPUNKTER	5
Bakgrund	4
Syfte	5
Avgränsningar	5
Planeringsunderlag	5
2 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH NULÄGESBESKRIVNING	9
Befolkningsutveckling	9
Syssetsättning	9
De största målpunkterna	9
Resflöden	12
Restider och restidskvoter	14
Kollektivtrafik	15
3 MÅL OCH INDIKATORER	20
Övergripande mål	20
Kvalitetsmål	22
Indikatorer	25
4 STRUKTUR OCH UTVECKLING	26
Gap	26
Strategier	27
5 KONCEPT, STRÅK OCH BYTESPUNKTER	29
Koncept	29
Trafikkoncept i Skövde	30
Bytespunkter – en del av strukturen och resan	32
Pendelparkeringar för bil och cykel	33
6 EFFEKT- OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR	34
Effekter kopplade till de övergripande målen	34
Effekter kopplade till kvalitetsmålen	34
7 MÅLUPPFÖLJNING	36
8 GENOMFÖRANDE	38
Fortsatta utredningar	39
Finansiering och kostnader	39
9 UTBLICK 2035	42
APPENDIX	
PM Kostnadsunderlag	
PM Resandemål	
Resvaneundersökning i Skövde tätort, våren 2017	
Sammanställning av remissvar, 2018-05-31	

FÖRORD

Skövde tätort är centralorten i Skaraborg. Kommunen har haft hög befolkningstillväxt och biltillväxt. Utbyggnadsplanerna i översiktsplanen ger möjlighet för en befolkning på minst 60 000 invånare år 2025, en ökning med närmare 20 procent från år 2011.

Utvecklingen är planerad att främst ske i Skövde tätort genom förtätning, vilket stärker Skövde som centralort. Det skapar möjligheter för att bryta trenden av hög biltillväxt och ge en överflyttning till mer yteffektiva transportssätt som gång, cykel och kollektivtrafik.

Kollektivtrafiken är idag en bärande del av en enklare vardag för fler och en förutsättning för en hållbar stads- och regionutveckling i framtiden. Kollektivtrafiken kommer att spela en viktigare roll i regionens tätorter även i en framtid med självkörande fordon. Om kollektivtrafiken ska vara attraktiv och kunna ta hand om fler resenärer i stadstrafiken såväl som i regionbusstrafiken, behöver den utvecklas och förstärkas efter behov och i samverkan med kommunens utbyggnadsplaner.

Därför har Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Skövde kommun i nära samarbete med kollektivtrafikföretaget Nobina tagit fram en gemensam kollektivtrafikplan för hur Skövdes stadsbusstrafik ska utvecklas fram till 2025 med utblick mot 2035.

Kollektivtrafikplanen kommer att utgöra underlag och förutsättningar inför kommande revideringar av trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götalandsregionen, utvecklingsplaner för Västtrafik och Skövde kommuns utvecklingsplaner.

För att kunna fullfölja de planer och nå de mål som beskrivs, såväl i Skövde kommuns översiktsplan som i regionens trafikförsörjningsprogram och i fördjupningar och strategier som Målbild Tåg 2035, behöver kollektivtrafikens infrastruktur byggas ut.

Arbetet med målbilden har pågått nästan två år och letts av tjänstemän från respektive organisation. Efter att Stadstrafikforum för Skövde, som har varit styrgrupp för arbetet, behandlat planen lämnas föreliggande förslagshandling för godkännande av respektive part. Därefter fastställs antas planen av Kollektivtrafiknämnden, Västra Götalandsregionen.

Stadstrafikforum Skövde 13 juni 2018



SAMMANFATTNING

Kollektivtrafikplanen för Skövde beskriver hur kollektivtrafiken behöver utvecklas för att nå de nationella, regionala och lokala mål som är satta till år 2025 om högre marknadsandel för kollektivtrafiken och befolkningstillväxt. Den gör även en utblick över hur Skövde som stad i symbios med kollektivtrafiken behöver utvecklas till år 2035.

Planen utgår från Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017–2020 och Översiktsplan Skövde 2025 samt den resvaneundersökning som gjordes parallellt med planen, och fokuserar på Skövde tätort och Skultorp och dess busstrafik. Med en gemensam plan för kollektivtrafikens utveckling känner alla parter en trygghet i en långsiktig plan.

Kollektivtrafiken i Skövde upplevs som en bra produkt av invånarna, som i stort är mycket nöjda med busstrafiken. Dock är det skillnader på nöjdheten beroende på var i staden invånarna bor och mellan befintliga kunder och potentiella kunder. Andelen som reser kollektivt i Skövde är jämförbar med städer i samma storlek i Sverige, men hälften av invånarna anser att turutbudet och trafikeringstiderna inte passar deras behov. Utifrån aspekten enkelhet har stadstrafiken ett upplägg som inte är helt lätt att förstå – med skiftande trafikeringstider och ett utbud som varierar mellan linjerna – vilket förklarar varför många saknar kunskap om linjenät och utbud.

Inom Skövde sker resorna till centrum under dagen och från centrum på kvällen och det konstateras att bussen mäter sig bra i en restidsjämförelse med bilen till centrum. Till andra målpunkter i utkanten av staden kan bussen inte konkurrera med bilens restider. Mycket beror på att bussen inte åker rakaste vägen och att det uppstår byten som ökar restiden. Möjligheterna att kombinera olika färdvägar under resan behöver också bli bättre.

Utifrån topografi, järnväg och bebyggelsestruktur, med målpunkter och bebyggelseutveckling planerad i eller norr om centrum, är det svårt att på ett effektivt sätt försörja Skövde med kollektivtrafik. Resandeutvecklingen i Skövde har historiskt sett varit god och i förhållande till det övergripande fördubblingsmålet är nuvarande trend positiv. För att nå en större marknadsandel av motoriserade resor och harmoniera med affärsplansmål mellan Västtrafik och Nobina krävs att resandökningen ligger på tre procent per år.

MÅLSTRUKTUR med övergripande mål och kvalitetsmål.

STYRANDE DOKUMENT: ÖP 2025 Skövde kommuns översiktsplan. Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland 2017–2020.			
ÖVERGRIPANDE MÅL	Stödja en hållbar region- och stadsutveckling	Underlätta ett enkelt vardagsliv	Öka andelen hållbara resor med kollektivtrafik, gång och cykel
KVALITETSMÅL	... FÖR RESENÄREN – Snabbt – Enkelt – Pålitligt – Tryggt – Säkert	... FÖR MÄNNISKORNA I STADEN – Bytespunkter – Trafiksäkerhet och buller – Miljö	... FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN I STADENS STRUKTUR – Samverkan – Utformning – Samordning
INDIKATORER	Restid • Turtäthet • Kundnöjdhet • Framkomlighet • Tillgänglighetsanpassning Utsläpp • Energianvändning • Andel resor • Marknadsandel • Effektiva transporter Kombinerad mobilitet		

En målstruktur har tagits fram där målen baserats på givna förutsättningar från Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram och Skövde kommuns översiktsplan. Målstrukturen består av övergripande mål och kvalitetsmål. Kvalitetsmålen, som är indelade i tre huvudkategorier, är beskrivande och fungerar som riktlinjer vid prioritering, planering och utformning av åtgärder och trafikering samt samspelet med stadsmiljö och stadsutveckling. Indikatorer för målen har tagits fram för att följa upp målen.

De övergripande målen handlar om att stödja en hållbar region- och stadsutveckling, underlätta ett enkelt vardagsliv samt öka andelen hållbara resor med kollektivtrafik, gång och cykel.

Flera strategier har tagits fram för att överbrygga gapet mellan nuläge och målen samt vägleda vid planeringsfrågor för att få med alla aspekter av kollektivtrafikutveckling. Strategierna har sitt ursprung i planeringsprinciperna i Kol-Trast-handboken. De pekar på att kollektivtrafiken behöver integreras i samtliga nivåer av samhällsplaneringsprocessen för Skövde och att kollektivtrafiken behöver vara norm i planeringen. Vidare förklarar de behovet av att utveckla långsiktigt i tydliga stråk; det handlar om att anamma synsättet i ”tänk spårvagn – kör buss” för att säkra kollektivtrafikens framkomlighet och prioritet på bekostnad av bilens. *Hela resan* med bytespunkter som tillåter smidiga byten till, från och mellan kollektivtrafiken är en annan strategi för att skapa attraktiva resor.

Med strategin för taktfasta tidtabeller och konsekventa trafikeringstider skapas enkelhet, trygghet och en pålitlighet i systemet. Vidare krävs det att kunskap och kännedom om kollektivtrafiken förmedlas, i vilka *enkelhet* är en viktig faktor. Strategier för minskad miljöpåverkan för att på så vis förbättra stadsmiljön finns i fordonsutveckling. En sista strategi togs fram för att hantera och prioritera kollektivtrafik vid trafikstörningar i vägnätet.

Ett trafikkoncept för stadstrafik och regiontrafik har tagits fram där riktlinjer för de viktigaste egenskaperna för trafikering, fordon, gator och vägar, hållplatser och bytespunkter samt stadsutveckling och hållbarhet beskrivs. Konceptet pekar ut ett kollektivtrafikstråk som är särskilt viktigt ur ett långsiktigt perspektiv.

De övergripande effekterna, kopplat till planens mål och kvalitetsmål, beskrivs på en övergripande nivå med koppling till de övergripande målen och kvalitetsmålen. Satsningar kommer att krävas i infrastruktur, trafikering, mobility management och kommunikation för att uppnå framtidsbilden.

En kostnadsbedömning för att nå resandemålet visar på 45 procents ökade driftskostnader jämfört med 2017 års kostnader. Intäkterna ökar inte i samma omfattning vilket minskar kostnadstäckningsgraden med tre procentenheter. Flera av de infrastrukturåtgärder som krävs för att uppnå målen i planen beskrivs. Dessa är inte kostnadsbedömda och planen föreslår fortsatta utredningar för att konkretisera infrastrukturåtgärderna.

Finansieringsmöjligheter föreslås för kollektivtrafikplanen och ansvaret för ett genomförande är fördelat hos respektive ansvarspart. En nära samverkan och ömsesidiga åtaganden mellan parterna är därför viktiga samt ett fortsatt samarbete med framför allt Trafikverket är avgörande för att nå de uppsatta målen.

En utblick mot framtiden och en trendspaning mot 2035 görs sist i kollektivtrafikplanen. Utifrån dagens kunskap och prognoser om framtiden beskriver planen åtta trender för Skövde med perspektiv för invånare, kollektivtrafik och stadsplanering.

Slutligen ställs frågan vad vi önskar oss i framtiden? En prognos är att Skövde kan växa till närmare 80 000 invånare år 2040. Det behöver bli ännu mer attraktivt och enkelt att gå och cykla i vardagen, till och från arbetet såväl som till fritidsaktiviteterna. Är det fler väderskyddade utrymmen, elfordon, självkörande fordon, hyrcyklar med mera som gör att kollektivtrafikens marknadsandel ökar

¹ Planeringshandbok utgiven av Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket.

ÅTTA STARKA TRENDER

Regionen tog, tillsammans med en rad andra aktörer, fram en underlagsrapport 2015 (se länk nedan) inför revideringen av trafikförsörjningsprogrammet. Följande trender identifierades som ganska starka fram till 2035:

- Fortsatt teknikutveckling ger nya lösningar
- Tjänster kopplade till mobilitet blir viktigare
- Ökad miljömedvetenhet och ökade individuella krav på hållbar omställning
- Ökande inflyttning till attraktiva områden
- Regionförstoringen fortsätter
- Förändrad befolkningsstruktur
- Förändrad stadsplanering
- Mer viljestyrd planering

om vi blickar nästan 20 år framåt i tiden? Planen kommer att revideras vid behov och parterna ges därmed en större möjlighet att göra anpassningar till hur utvecklingen går framåt.

Det ska vara lättare att kombinera olika färdstätt jämfört med idag – lätt att byta mellan buss och cykel, variera sig och känna sig trygg med valet av färdstätt och stadsstrukturen ska vara bättre anpassad till att fler människor som lever och bor i staden har nära till kollektivtrafik.

1 UTGÅNGSPUNKTER

BAKGRUND

Skövde tätort är centralort och pendlingsnav i Skaraborg, vilket ställer krav på trafiksystemet. Kommunen har hög biltillväxt och planer på ökad befolkningstillväxt, där utbyggnadsplanerna ger möjlighet för en befolkning på minst 60 000 invånare till år 2025. Denna utveckling är planerad att främst ske i Skövde tätort i form av förtätning. För att skapa en långsiktig hållbar utveckling är det viktigt att förtätningen sker inom befintlig infrastruktur. Samtidigt visar analyser att om inga åtgärder vidtas så klarar dagens infrastruktur inte att hantera de trafikmängder som genereras vid en komplett utbyggnad enligt Skövdes översiktsplan 2025. För att nå kommunens och Västra Götalandsregionens mål och visioner och samtidigt bryta trenden av hög biltillväxt krävs därför en överflyttning till mer yteffektiva transportsätt såsom gång, cykel och kollektivtrafik.

SYFTE

Syftet med kollektivtrafikplanen är att skapa en gemensam plan för kollektivtrafikens utveckling med fokus på Skövde och Skultorp. Planen visar vägen framåt för en utveckling av kollektivtrafiken i symbios med stadsutvecklingen samt underlag till hur pendling till och från Skövde, Skultorp samt kranskommunerna ska utvecklas.

Planen ska utgöra ett underlag för parterna att känna trygghet i en långsiktigt plan. Planen kommer att vara underlag och förutsättning inför kommande revideringar av Trafikförsörjningsprogrammet samt utvecklingsplaner för Västtrafik och Skövde kommun.

AVGRÄNSNINGAR

Den geografiska avgränsningen utgörs av resor som har Skövde tätort och Skultorp som start- eller målpunkt samt av de resor som går via Skövde resecentrum. Planen studerar inte detaljer såsom linjedragning och är inte heller någon linjenätsutredning.

PLANERINGSUNDERLAG

De främsta planeringsunderlagen för arbetet med kollektivtrafikplanen har varit trafikförsörjningsprogrammet 2017–2020 och översiktsplanen 2025. Förutom dessa dokument är Åtgärdsvalsstudie – Tillgänglighet Skövde, Målbild Tåg 2035 samt resvaneundersökningen 2017 viktiga underlag, för att nämna några.

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017–2020

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet pekar ut den strategiska utveckling som behöver ske med kollektivtrafiken för att gå mot en mer hållbar samhällsutveckling och för att uppnå positiv regional utveckling. Programmet utgör därmed en grundbult i kollektivtrafikplanen för Skövde.

Ett av flera utvecklingsområden är att samhällsplanering och kollektivtrafik ska ses som en ömsesidig process med det övergripande målet att öka andelen hållbara resor. Skövde är utpekat som ett av flera pendlingsnav i Västra Götalands län, vilket innebär att en stor ökning av antalet resor behöver ske i stadstrafiken för att nå en högre marknadsandel för hållbart resande och understödja utvecklingen av en attraktiv stad. Kollektivtrafiken behöver också utvecklas för att underlätta den regionala inpendlingen från angränsande kommuner.



Västra Götalandsregionens regionala trafikförsörjningsprogram utgör en grundbult i kollektivtrafikplanen för Skövde.

Fyra delmål som bidrar till ett ökat resande är identifierade:

- Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland
- Attraktiv kollektivtrafik
- Alla resenärgrupper beaktas
- Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken.



Enligt Översiktsplan Skövde 2025 skapas beredskap för en ökning av invånarantalet med närmare 20 procent.



Målbild Tåg 2035 föreslår ett antal åtgärder som ska underlätta arbetspendling till angränsande arbetsmarknadsregioner.

Översiktsplan Skövde 2025

Skövde vill stärka och utveckla sin roll som attraktiv centralort inom Skaraborg och Västra Götalandsregionen. Staden utvecklas positivt med växande näringsliv och befolkningstillväxt. Enligt översiktsplanen skapas beredskap för minst 60 000 invånare, en ökning med närmare 20 procent från år 2011. Befolkningsökningen ska i huvudsak ske i centralorten genom förtätning. Genom att anamma en långsiktig hållbar utveckling ska befintlig infrastruktur utnyttjas så effektivt som möjligt. Det ökar kraven på ett väl fungerande transportsystem i allmänhet men ställer särskilt höga krav på kollektivtrafiksystemet.

Som pendlingsnav har Skövde en stor in- och utpendling, och kollektivtrafiken måste vara attraktiv för att Skövde ska fortsätta utvecklas. För pendlingen har resecentrum en nyckelroll, varför det är viktigt att beakta dess framtida behov och förutsättningar.

Centrala Skövde med dess stadskärna är utpekad som ett utvecklingsområde för nya bostäder och etableringar. Ytterligare utvecklingsområden finns i nära anslutning till stadskärnan. Just i nya områden är det av stor vikt att kollektivtrafikens framkomlighet beaktas för att ge invånarna goda förutsättningar att göra hållbara resor.

Målbild Tåg 2035

Enligt Västra Götalandsregionens Målbild Tåg 2035 ska restiden till Göteborg förbättras, från nuvarande 85 minuter till 75. Genom en successiv utökning av tågtrafiken på sträckan Örebro–Skövde–Göteborg kan arbetsmarknadsregionen i nordöstra Skaraborg integreras med Örebro. Mellan Skövde och Göteborg förtätas trafiken ytterligare med 4 avgångar i timmen, där två av avgångarna är regionexpressståg med 75 minuters restid. Det är en förbättring på 10 minuter jämfört med dagens trafik.

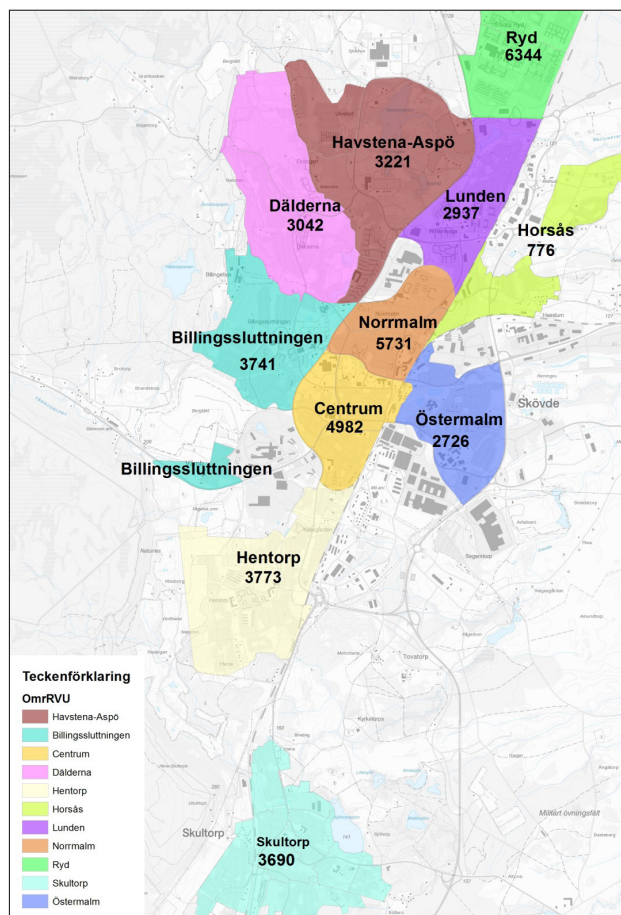
Vidare föreslås bättre koppling till Borås och Landvetter år 2028 med entimmes trafik utan byte. Skaraborg och Sjuhärad integreras på så sätt ytterligare i en gemensam arbets- och utbildningsmarknad.

Karlstad kommer att kopplas bättre till Skövde via en genomgående tåglinje på sträckan Karlstad–Skövde–Falköping–Jönköping, som successivt utvecklas till 60–120 minuters turtäthet.

Åtgärdsvalsstudie – Tillgänglighet Skövde

Under 2014–2017 har Trafikverket och Skövde kommun tillsammans genomfört en åtgärdsvalsstudie som syftar till att öka tillgängligheten (korta restiderna) till, från och i Skövde. Trafiken i Skövde har ökat de senaste åren, vilket dels är en effekt av att Skövdeborna blir fler, men även av att Skövdes roll som nav i delregionen ökar i betydelse.

Åtgärdsvalsstudien resulterade i förslag som tar sikte på situationen 2025 och handlar dels om att dämpa trafikökningen genom förskjuta en del av resorna till hållbara transporter, dels om att öka kapaciteten i vårt befintliga vägsystem. Sammantaget väntas dessa åtgärder, som förhoppningsvis kan genomföras inom de närmaste fem sex åren, klara av att hantera trafikökningen till 2025.



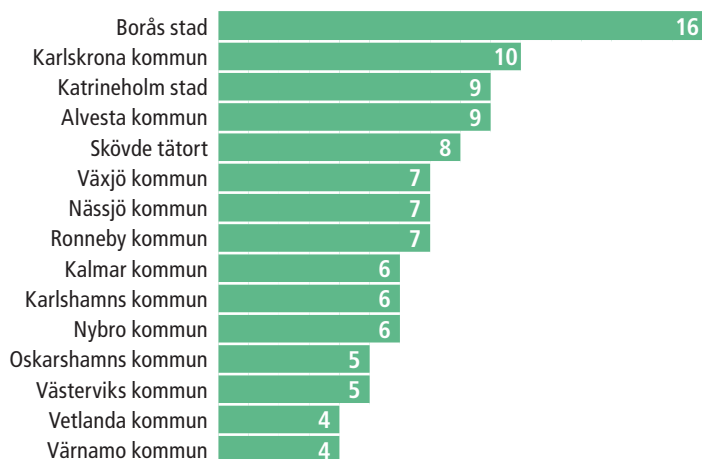
Resvaneundersökningen

Parallellt med att ta fram kollektivtrafikplanen genomfördes under våren 2017 en resvaneundersökning i Skövde tätort inklusive Skultorp. Syftet med resvaneundersökningen var att få fram aktuella resvanor och attityder kring vardagsresandet i Skövde. Undersökningen delade in Skövde tätort inklusive Skultorp i 11 stadsdelsområden utifrån vilka intervjuer gjordes med invånare i åldern 16–84 år. Det fortsatta utvecklingsarbetet med kollektivtrafiken i Skövde kommer utgå från dessa områden. Hela resvaneundersökningen återfinns som bilaga 1.

Resvaneundersökningen visar att Skövdeborna gör 96 000 resor varje vardag, i genomsnitt 2,3 resor per invånare och dag. Av de motoriserade resorna står kollektivtrafikens andel för 11 procent. Andelen kollektivtrafikresor är jämförbar med städer i samma storlek, se diagram nedan.

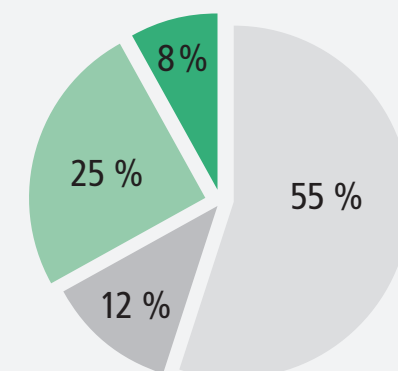
ANDEL KOLLEKTIVTRAFIKRESOR, %

Jämförelse från resvaneundersökningar 2012–2015



FÄRDMEDELSFÖRDELNING, %

Kollektivtrafik Gång och cykel
Samåkning bil Bil



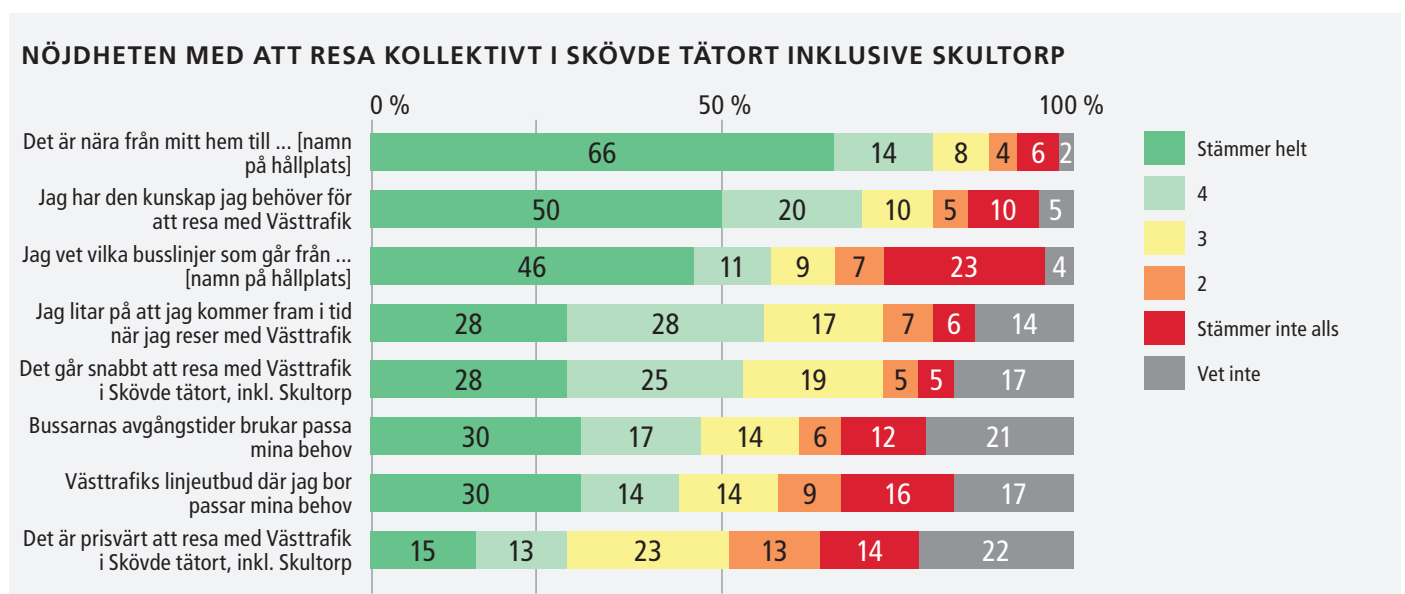
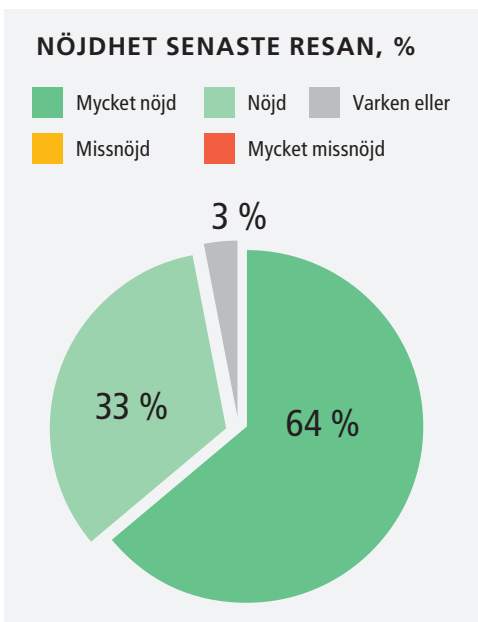
Bil är det oftast använda färdmedlet. Drygt 40 procent av invånarna reser med bil varje dag och 75 procent åtminstone två dagar i veckan. Endast 8 procent av invånarna är dagliga kollektivtrafikpendlare; 20 procent åker kollektivt åtminstone någon dag i veckan. Andelen kollektivtrafikresenärer är högst bland personer under 25 år.

Närmare 40 procent av invånarna som idag reser med bil skulle vilja dra ned på bilresandet. Av dessa har var fjärde redan dragit ned på bilresandet eller funderat på hur de skulle kunna göra det. Andelen är högst i Horsås. För att öka resandet med kollektivtrafiken anger bilister önskemål om lägre priser, men oftare om nya eller bättre förbindelser och nya hållplatslägen.

Resvaneundersökningen visar att en klar majoritet av invånarna tycker att det är nära från hemmet till närmsta hållplats, och att de vet vilka busslinjer som går därifrån samt att de har den kunskap de behöver för att resa med Västtrafik. Dock är det en fjärdedel av invånarna som inte vet vilka busslinjer som går från deras närmsta hållplats.

När det kommer till punktlighet anser ungefär hälften av invånarna att det går att lita på att bussen kommer i tid samt att det går snabbt att resa med Västtrafik. Nästan lika många av invånarna, strax under hälften, anser att avgångstiderna och linjeutbudet passar deras behov, samtidigt som cirka 15 procent av invånarna anser att linjeutbudet eller avgångstiderna inte passar deras behov.

I resvaneundersökningen ställs frågor som rör nöjdheten gällande flera aspekter av busstrafiken. Undersökningen visar att drygt hälften av invånarna är nöjda eller mycket nöjda med Västtrafik, medan 7 procent är direkt missnöjda. Enligt 2016 års kundmätning av befintliga kunder är 97 procent nöjda eller mycket nöjda med sin senaste resa. Detta visar på att det finns en stor skillnad i nöjdheten bland befintliga kunder och potentiella kunder. De som är mer missnöjda än andra återfinns i stadsdelarna Havstena-Aspö, Dälderna och Billingsluttningen. Missnöjet gäller framför allt om linjeutbudet passar deras behov samt närheten till närmsta hållplats.



2 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH NULÄGESBESKRIVNING

BEFOLKNINGSUTVECKLING

Befolkningsökningen i Skövde har varit oavbruten sedan början av 2000-talet och har på senare år accelererat. För en god och effektiv kollektivtrafikutveckling behövs en god stadsstruktur med blandad bebyggelse och god befolkningstäthet som kan ge ett jämnt resandeunderlag under större delen av dygnet. Den stadsutveckling som beskrivs i Översiktsplan Skövde 2025 kommer att bidra till denna utveckling. Planerna kommer även att bidra till målet att Skövde kommun ska växa med närmare 20 procent från år 2011 till 2025, vilket motsvarar en befolkning på 60 000 invånare. Befolkningsprognoser visar att visionen till år 2025 är fullt möjlig med en ökning om 1,0–1,5 procent per år. Alla åldersgrupper förväntas öka i antal, men det är framför allt en ökad andel av dem som är 80 år eller äldre samt barn (0–18 år)¹. Prognoserna visar också att Skövde kommuns invånarantal är närmare 65 000 år 2030².

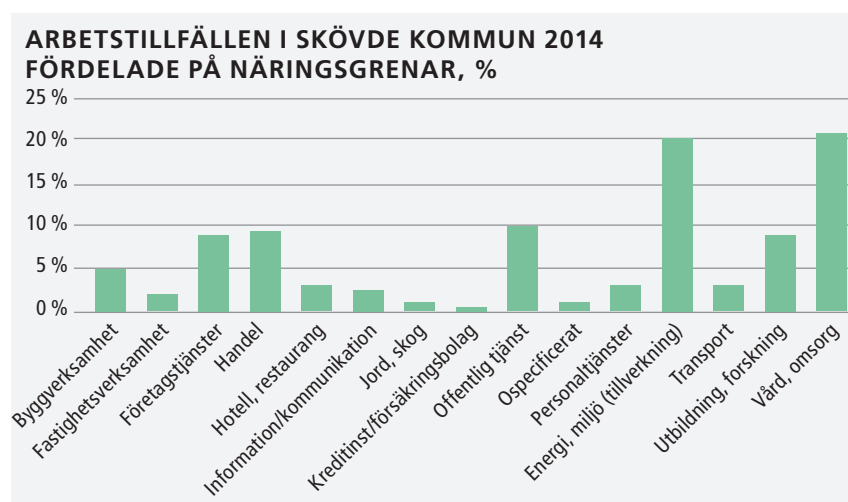
SYSSELSÄTTNING

Skövde har ett växande näringsliv och handel med ett brett utbud av butiker inom främst tre handelsområden i staden: Centrum, Norrmalm och Stallsiken. Då kommunen har fler arbetstillfällen än arbetstagare är inpendlingen nästan dubbelt så stor som utpendlingen. Mer om detta i avsnittet om resflöden.

Skövde kommun har en större andel offentligtanställda än rikssnittet. Skaraborgs sjukhus Skövde, kommunen, Västra Götalandsregionen, högskolan och försvarsmakten är de största arbetsgivarna. Inom den privata sektorn är framför allt Volvo Personvagnar och Volvo Powertrain de största arbetsgivarna. Tillsammans står nämnda offentliga och privata arbetsgivare för över hälften av kommunens arbetstillfällen. Diagrammet nedan visar arbetstillfällena för 2014 fördelade på näringsgrenar. Inom näringsgrenen ”offentlig tjänst” ingår försvarsmakten, polisen och räddningstjänsten med flera.³

FOTNOTER

- ¹ <http://www.vgregion.se/om-vgr/statistik-analys/analysportalen/2016/befolkningsprognos-vastragotaland-2016-2030/>
- ² Skövde kommun 2017, befolkningsprognos 2017–2030.
- ³ Översiktsplan Skövde kommun 2025, 2012.



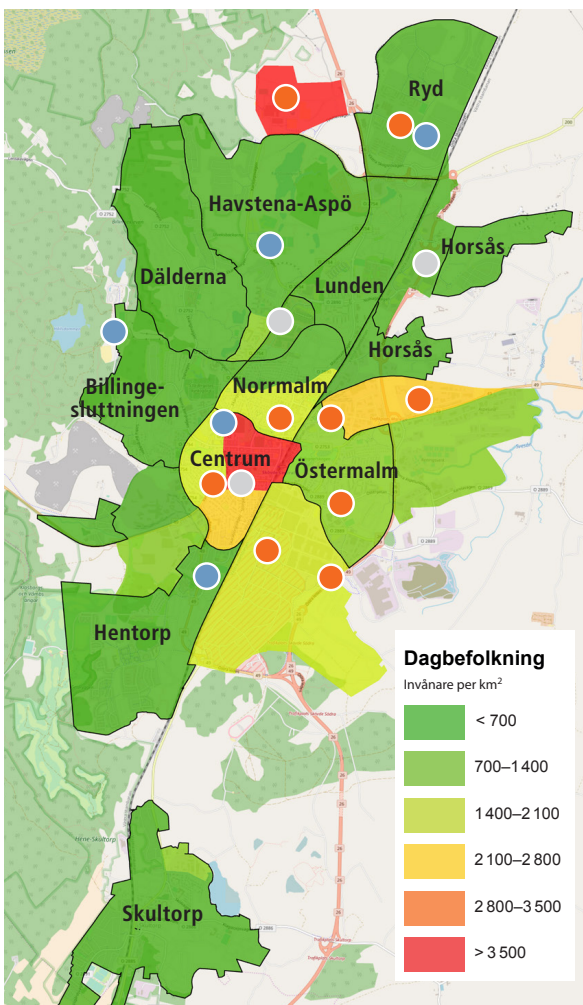
DE STÖRSTA MÅLPUNKTERNA

Målpunkterna har definierats som punkter med många nyttjare, anställda och besökare. De största målpunkterna har delats in i de tre kategorierna fritid, handel och arbetsplats/skola och ses i bilden nedan.

Det finns en koncentration av målpunkter vid centrum med omnejd, och som bilderna visar är det i detta område och i sjukhusområdet som befolkningstätheten höjs markant under dagtid. Även verksamhetsområdena öster om järnvägen får en ökad täthet under dagtid. Tätheten är mer än tre gånger så hög dagtid i centrum och vid sjukhuset jämfört med på natten, vilket innebär att många behöver ta sig fram och tillbaka under dagen.

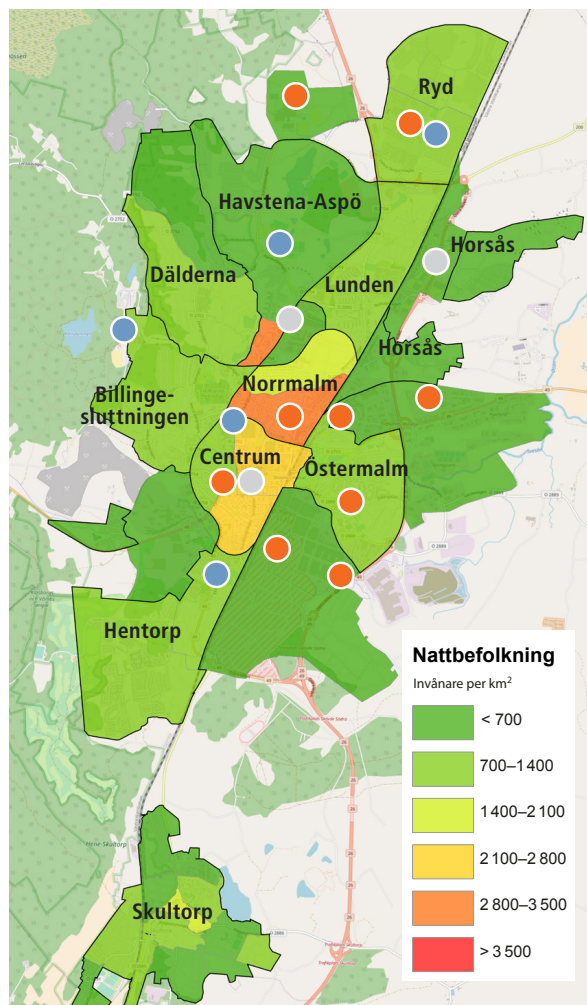
MÅLPUNKTER OCH DAGBEFOLKNING

Kartunderlag från resvaneundersökningen.



MÅLPUNKTER OCH NATTBEFOLKNING

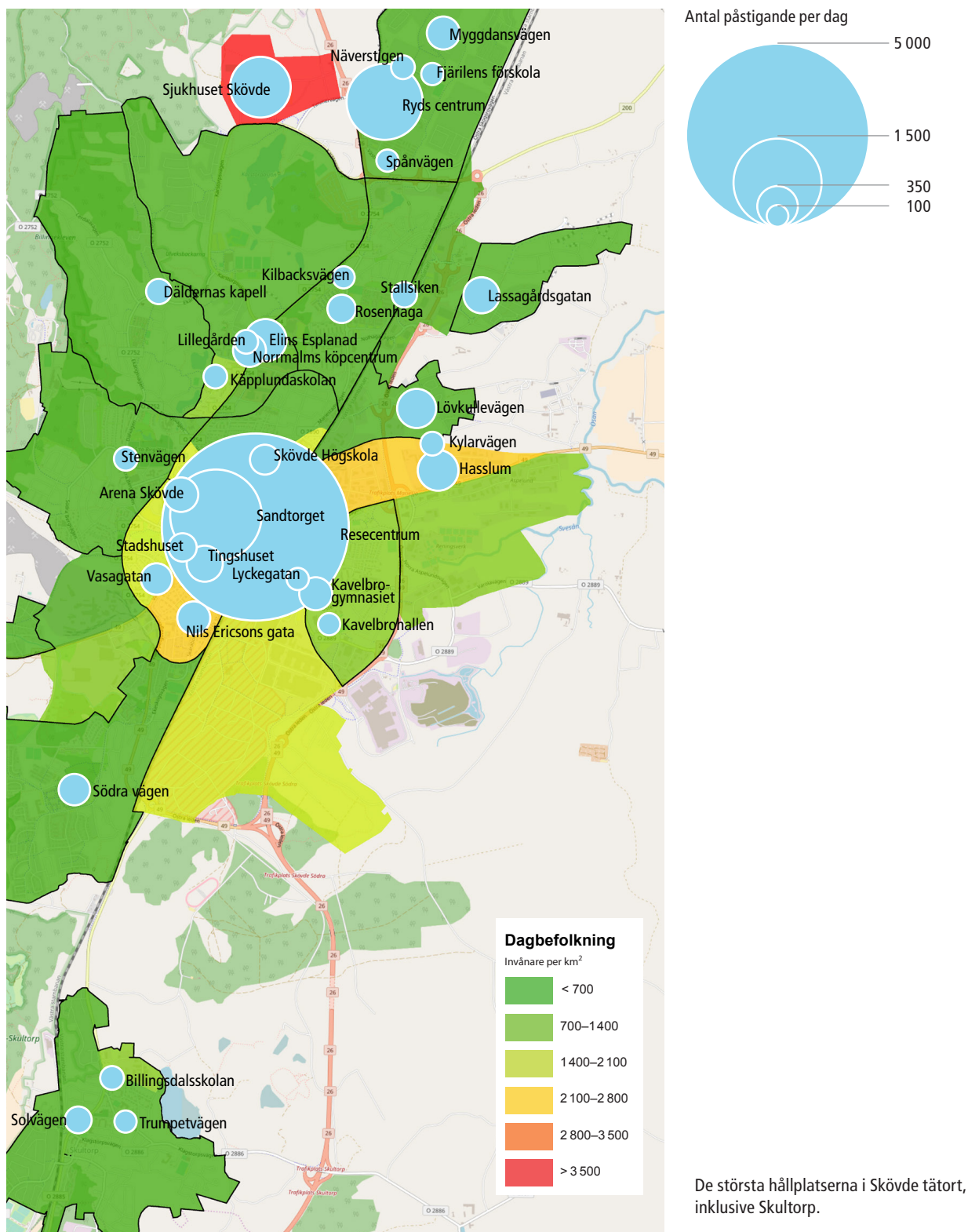
Kartunderlag från resvaneundersökningen.



De största hållplatserna stämmer bra överens med de största målpunkterna. Resecentrum och Sandtorget, Sjukhuset Skövde och Ryds centrum är tillsammans med hållplatser för handelsområdena hållplatser med flest påstigande.

Som påstigande räknas påstigande på stadsbuss, regionbuss och tåg.

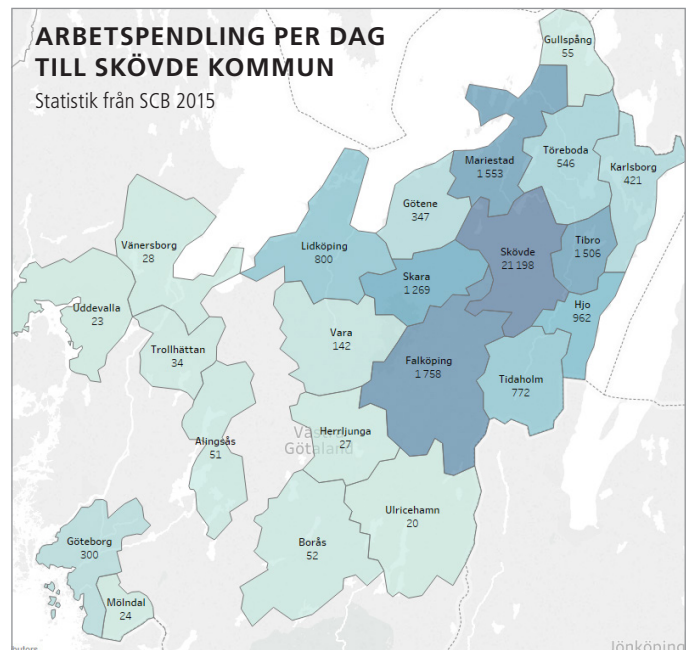
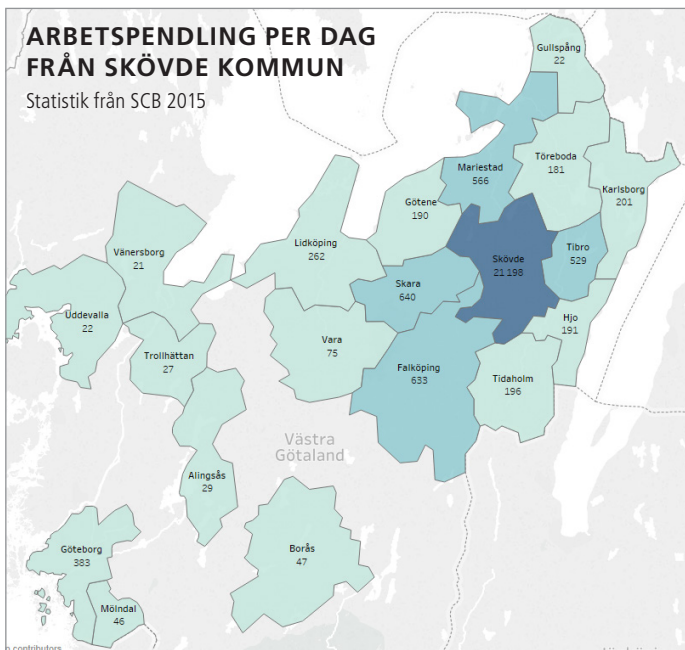
Det stora resandet från Resecentrum beror till stor del på att många har centrum som utgångspunkt, med närhet till många stora målpunkter som arbetsplatser, handel och skolor etc. Även rollen som större bytestpunkt påverkar storleken på Resecentrum. Sandtorget är också en stor hållplats och fungerar även den som en bra utgångspunkt för resor från centrum.



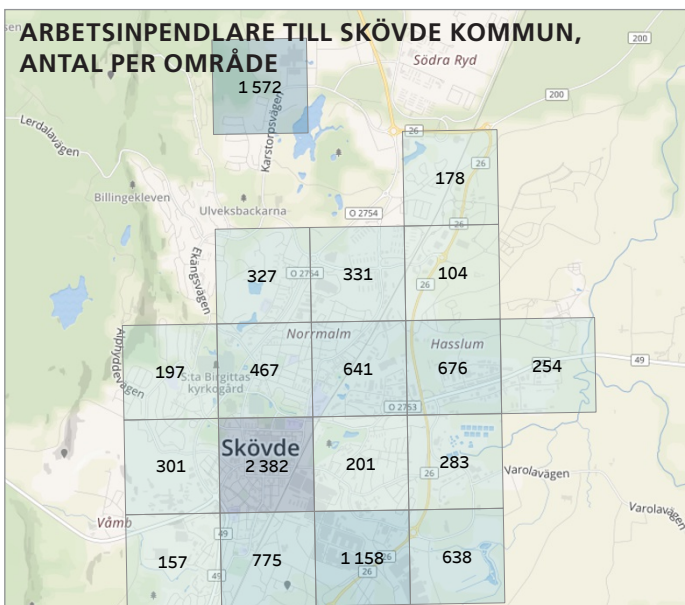
RESFLÖDEN

Regionalt nav

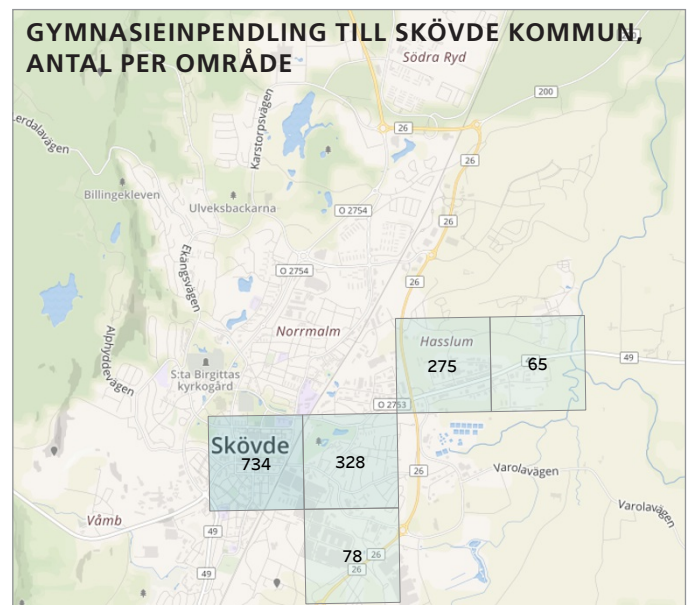
I rollen som regionalt nav har Skövde stora pendlingsflöden samt ett allt större utbyte av arbetskraft med andra kommuner i Skaraborg, Jönköping samt Göteborgsregionen. Som tidigare konstaterats har kommunen fler arbetstillfällen än arbetstagare. Närmare 12 000 personer pendlar till kommunen för att arbeta, medan drygt 5 000 personer pendlar till andra kommuner för att arbeta. Arbetskraftsutbytet sker främst med grannkommunerna med betoning på Falköping, Skara, Mariestad samt Tibro, vilket framgår av kartbilderna nedan. Ju mörkare färg desto fler pendlar till och från kommunen. Siffran som visas i Skövde visar hur många det är som pendlar inom kommunen. För utpendlingen är Göteborg och Stockholm vanliga mål.



Siffran i det mörkblå området Skövde visar hur många det är som pendlar inom kommunen (gäller båda illustrationerna ovan).



Målpunkter för inpendlare till Skövde kommun är huvudsakligen centrum, sjukhuset samt Volvos och Försvarens verksamheter.



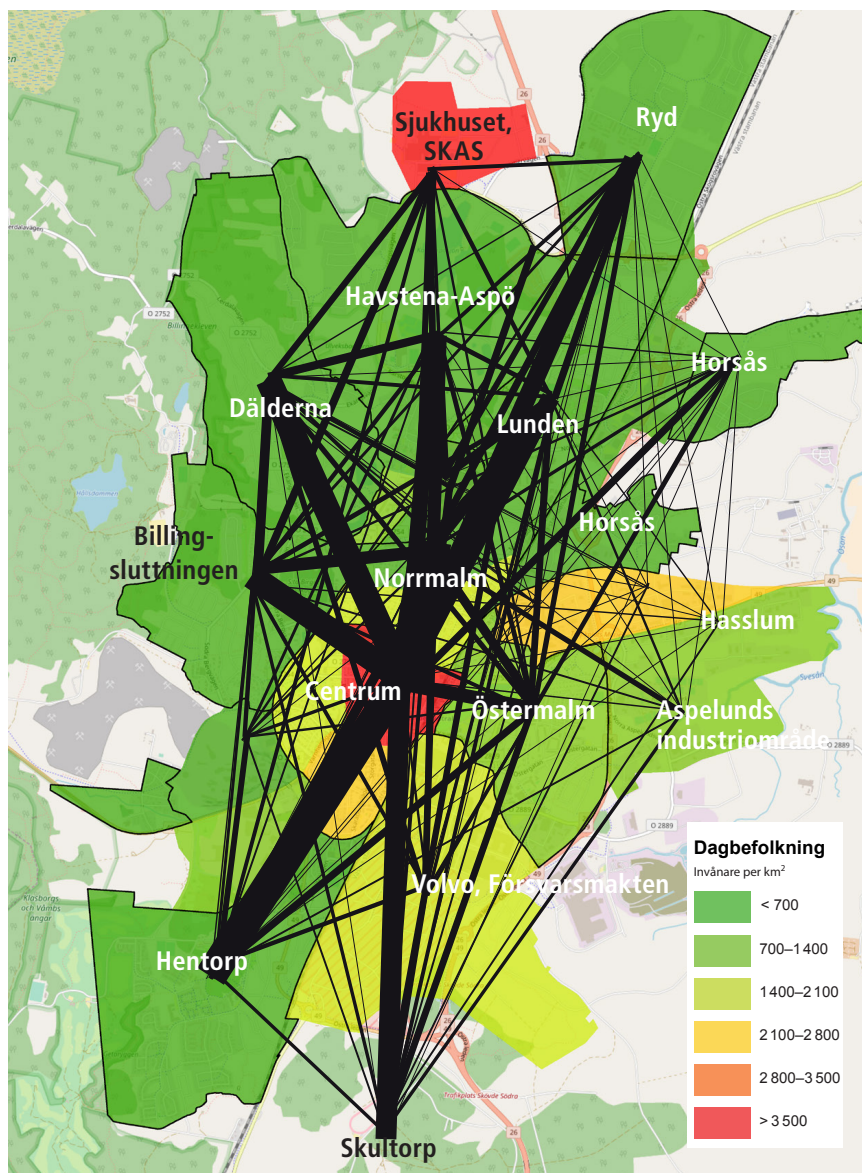
Gymnasieinpendlingen från andra kommuner är, liksom arbetsinpendlingen, koncentrerad till centrum samt till områden strax öster om spåren.

Resor inom kommunen

Enligt resvaneundersökningen har majoriteten av en typisk vardagsresa inom tätorten – oavsett färdmedel – centrum som målpunkt. Andra frekventa rese-relationer är inom samma stadsdelområde eller till Norrmalm från Havstena-Aspö, Billingsluttningen, Lunden, Hentorp samt Östermalm. Siffrorna är något osäkra på grund av osäkerheter i urval samt uppräknings, men det finns trots allt en tydlighet kring det vardagliga resmönstret.

OMRÅDEN MED FLER ÄN 1000 RESOR PER DYGN INOM ELLER TILL/FRÅN SKÖVDE TÄTORT INKLUSIVE SKULTORP

Centrum–Norrmalm	3 992	Centrum–Ryd	1 785
Centrum–Hentorp	3 116	Centrum–Havstena-Aspö	1 477
Inom Norrmalm	2 688	Inom Billingsluttningen	1 473
Centrum–Dälderna	2 566	Centrum–Östermalm	1 344
Centrum–Billingsluttningen	2 447	Norrmalm–Havstena-Aspö	1 286
Inom centrum	2 442	Norrmalm–Billingsluttningen	1 243
Centrum–Skultorp	2 086	Norrmalm–Lunden	1 211
Centrum–Lunden	1 792	Inom Hentorp	1 056

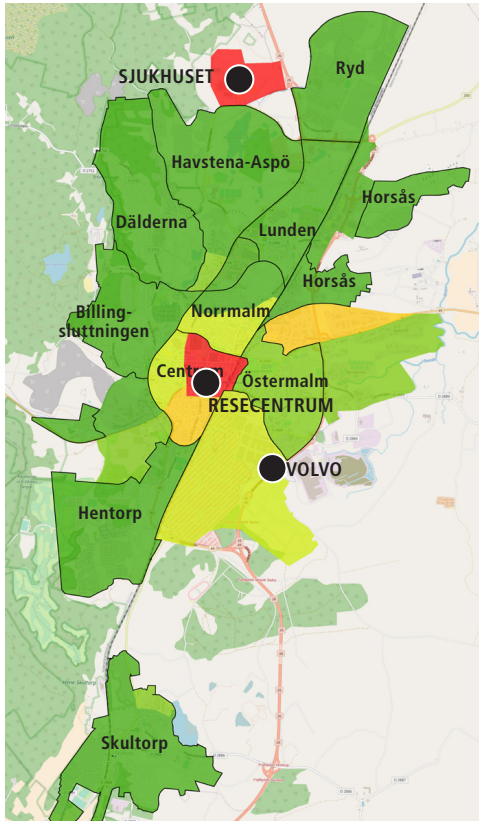


FREKVENTA RESERELATIONER I SKÖVDE TÄTORT

Källa: Resvaneundersökningen 2017

MÅLPUNKTER I RESTIDS- JÄMFÖRELSE

Kartunderlag från resvaneundersökningen.



RESTIDER OCH RESTIDSKVOTER

En viktig del för valet av färdmedel och en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik är restiden mellan två punkter för kollektivtrafiken i förhållande till bilen. Det finns ett starkt samband mellan kollektivtrafikens marknadsandel och dess restidskvot jämfört med bilen. På kortare resor kan dock restidskvoten vara missvisande, då korta resor på några minuter ger stora restidskvotskillnader. Kollektivtrafiken är per definition långsammare då den följer en förutbestämd sträcka med hållplatsstopp på vägen. Byten mellan linjer kan också göra resan med kollektivtrafik långsammare.

För att ta reda på hur attraktiv busstrafiken i Skövde är har restiden mellan varje stadsdelområde och tre stora målpunkter jämförts för buss och bil. Restiden är definierad som körtiden från en geografisk mittpunkt i varje stadsdelområde – representerad av en eller flera hållplatser – och en hållplats nära målpunkten. Körtiderna representerar en vardagsmorgon i maj där körtiden med bil är tagen från Google Maps och med buss från Västtrafiks reseplanerare.

Tiden det tar att ta sig till sitt färdmedel eller sin hållplats och tiden från hållplatsen alternativt parkeringen till målpunkten kan anses vara jämförbar för en resa med bil och buss. Eventuell bytestid ingår i restiden för buss. Målpunkterna är Resecentrum, Skaraborgs sjukhus Skövde och Volvo (hållplats Volvo F-port). Restiden ligger mellan cirka 5 och 10 minuter med bil från respektive område till målpunkterna.

Restidsjämförelsen visar att busstrafiken kan matcha bilens restid till målpunkt Resecentrum från de flesta områden förutom Horsås. Bussen tar oftast endast ett fåtal minuter längre tid.

Till målpunkterna Sjukhuset och Volvo är bussen inte lika konkurrenskraftig, utan har i de flesta fall minst 5 minuter längre restid. Områden som Billing-sluttningen (Våmb), Hentorp, Horsås, Lunden och Östermalm har längre restider, mellan 10 och 20 minuter längre än med bil.

KOLLEKTIVTRAFIK

Regionalt resande

Skövde kommun som pendlingsnav binds samman med omkringliggande kommuner och andra pendlingsnav i regionen genom regional busstrafik samt tågtrafik via Västra stambanan.

Kollektivtrafiken är ett verktyg för den regionala utvecklingen i stad och på landsbygd för att knyta ihop regionen och målpunkter utanför Västra Götaland. De prioriterade stråken är en kombination av regionens tyngsta pendlingsrelationer och politiskt utpekade stråk som bedöms viktiga för att knyta samman Västra Götaland och regionen med omlandet. De noder inom regionen som ges särskilt hög prioritet är de delregionala arbetsmarknadscentrumen. De är regionens pendlingsnav och utgörs av den sammanhängande tätorten Göteborg–Mölnadal–Partille, Borås, Trollhättan–Vänersborg, Uddevalla samt Skövde. Dessa är också utpekade som tillväxtmotorer i VG2020, Västra Götalands regionutvecklingsstrategi.

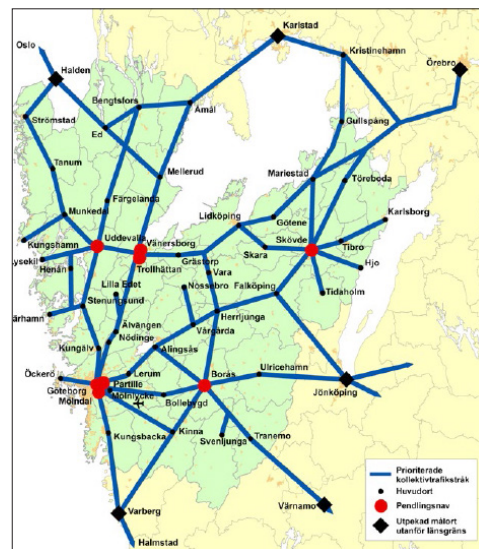
Dagens kollektivtrafikpendling sker i stort sett i stråken Karlsborg–Tibro–Skövde–Skara–Lidköping–Grästorp–Tvåstad, Karlstad–Gullspång–Mariestad–Skövde–Falköping–Jönköping samt stråket Skövde–Falköping–Herrljunga–Göteborg. Regionbussnätet består av nio huvudlinjer, varav en är expresstrafik, som går i de prioriterade stråken och de är viktiga för den interkommunala samt regionala pendlingen. Till detta kommer två sjukreselinjer mellan Skaraborg och sjukhusen i Borås och Göteborg och fem busslinjer som är mer av landsbygdskaraktär och ger ett grundläggande utbud för mindre tätorter, småorter och landsbygd.

Stadsbusstrafik

Dagens stadsbusslinjenät har sitt ursprung i ett linjenät från , då de huvudsakliga linjesträckningarna sattes. Sedan dess har linjenätet förändrats mot att öka trafikeringen mellan de största målpunkterna i syfte att bli ett enklare linjenät med färre undantag samt jämnare och tätare utbud och trafikeringstider. Det har skett en del förändringar i linjenätet sedan införandet 2007. Dessa har till stor del baserats på den linjenätsutredning¹ som genomfördes 2011, men även på stadens snabba utveckling med nybyggnadsområden som gett förändrat resandeunderlag och förändrade resbehov. Några mindre linjer med lågt resande har lagts ner och andra linjer har tillkommit eller delats upp, för att bättre möta resandebehoven i stadens olika områden.

PRIORITERADE KOLLEKTIVTRAFIKSTRÅK I VÄSTRA GÖTALANDS-REGIONEN

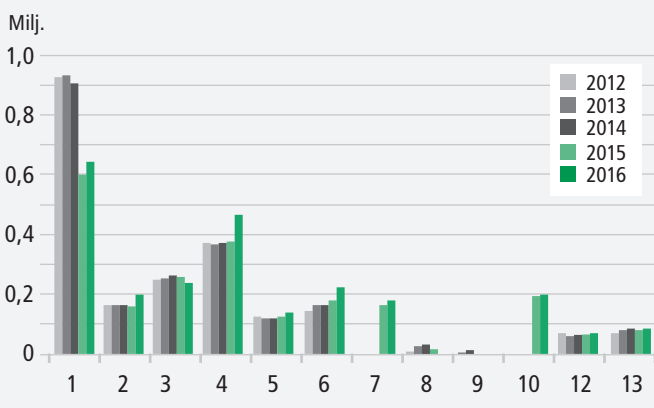
Källa: Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland, 2017–2020



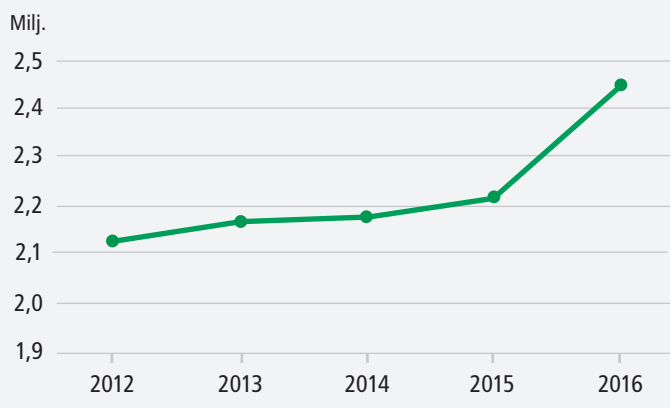
FOTNOT

¹ Trivector, 2011, Skövde

PÅSTIGANDE PER LINJE OCH ÅR FÖR PERIODEN 2012–2016, MILJONER PÅSTIGANDE



ANTAL RESOR I STADSBUSSTRAFIKEN PER ÅR, MILJONER RESOR



Resor i stadstrafiken

Stadstrafiken i Skövde har under de senaste åren haft en ökning med några procent per år, men under 2016 kom en rejäl skjuts på 10 procent. Den stora ökningen av resor har flera förklaringar. Framförallt är det positiva effekter av ett utökat utbud under 2015 samt fortsatta positiva effekter av trafikförändringar under 2014. Vidare slog försäljningen av de digitala biljetterna igenom under året. Dessutom genomfördes en lyckad lokal marknadsföring med bland annat provåkningskampanjer. Ett kundräkningssystem infördes 2016, vilket gör att de som tidigare inte stämplat sin biljett nu är medräknade i statistiken. Även om stämplingsbenägenheten är hög i stadstrafiken, tros detta ha fått en viss positiv effekt på resandestatistiken.

År 2016 var linje 1, som många år tidigare, den största linjen i stadstrafiken med drygt 25 procent av alla påstigningar. Tillsammans med linje 4 har linjerna nästan hälften av alla påstigande. Linje 2, 3, 5, 6, 7 och 10 är i en annan storleksordning och ligger på mellan 5–10 procent av alla påstigande per år. Diagrammen på föregående sida visar utvecklingen av stadsbussresandet över tid totalt sett och per linje.

LINJENÄT FÖR STADSTRAFIKEN I SKÖVDE OCH SKULTORP, 2017



Dagens linjenät Dagens linjenät består av ett tiotal linjer (linje 5 lades ner i december 2016, linje 22 läggs ner i december 2017). Linjerna 1–4, 6 och 7 är huvudlinjer, linje 10, 12 och 13 är kompletterande linjer och linje 21 och 22 är anropsstyrda.

Trafikeringen av linjerna är i huvudsak upplagd så att de har en turtäthet under dagtid och en annan under kvällstid. Trafikeringen under helger skiljer sig åt från en linje till en annan, där vissa trafikeras medan andra inte. Detta beror på att huvudlinjerna är uppdelade i två typer. Den ena typen (linje 1, 3 och 7) har samma utbud under hela trafikeringen och linjerna går endast dagtid på vardagar. För den andra typen (linje 2, 4 och 6) ökar utbudet under högtrafik och linjerna kör större delen av dygnet vardagar och helger.

Utbudet för de kompletterande linjerna skiljer sig åt då linjerna har olika syften. Linje 10 är en lågtrafiklinje som endast kör kvällstid vardagar och helger; linje 10 ersätter då linje 1 och 7. Turtätheten är som bäst 15–20 minuter. Linje 12 och 13 är snabblinjer främst för arbetspendling och kör därför endast i en riktning under rusningstid: från ytterområde till centrum samt till Volvo och sjukhuset på morgonen och i motsatt riktning på kvällen. Turtätheten är 20 minuter på morgonen och cirka 10 minuter på eftermiddagen. Linje 21 och 22 är helt och hållet anropsstyrda och trafikeras vardagar och helger under förmiddag och tidig eftermiddag med möjliga avgångar ungefär en gång i timmen. Se tabellen nedan.

TRAFIKERINGSTIDER OCH TURTÄTHET FÖR STADSBUSSLINJER I HÖG- OCH LÅGTRAFIK

LINJE	VARDAGAR			HELGER		
	Trafikerings-tider, kl	Turtäthet Dagtid, minuter	Turtäthet Kvällstid, minuter	Trafikerings-tider, kl	Turtäthet Dagtid, minuter	Turtäthet Kvällstid, minuter
1	05–18	15	–	–	–	–
2	05–23	20	30	06–22	20	20–30
3	05–18	20	–	–	–	–
4	05–23	20	20–60	06–22	20	30–60
6	05–23	15	30	06–22	20	30
7	05–18	15	–	–	–	–
10	18–02	15	30–60	06–00	20	60
12	06–09, 15–18	20, 08–12	–	–	–	–
13	06–09, 15–18	20, 10	–	–	–	–
21	10–17	45–50	–	10–17	–	–
22	10–16	60	–	10–15	–	–

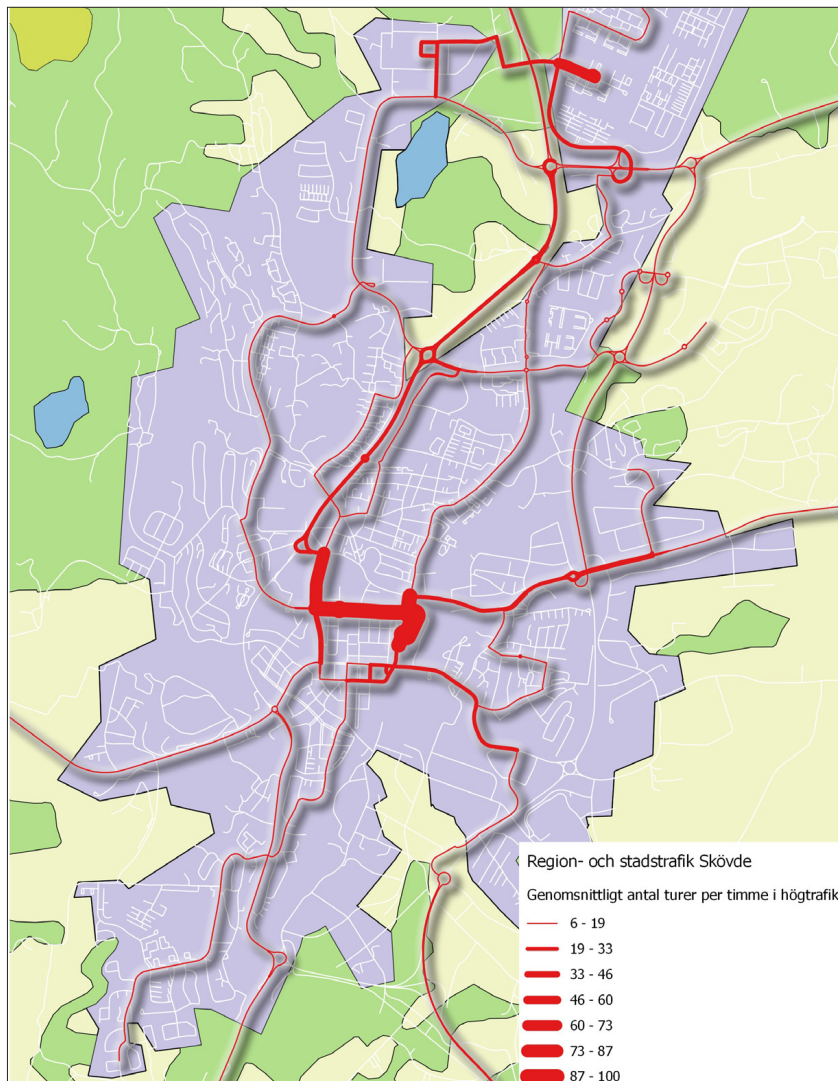
Starka kollektivtrafikstråk

Dagens mest belastade busstråk utifrån antal turer per timme har alla anslutning till Resecentrum. Från norr finns ett stråk längs Vadsbovägen och Badhusgatan. Parallellt med detta finns det ett stråk till centrum via Mariestadsvägen som ansluter till Ryd och Skaraborgs sjukhus Skövde. Österifrån kommer ett stråk längs Hjovägen som sammanfaller med det andra stråket norrifrån på Mariestadsvägen. Söderifrån kommer flera mindre stråk som samlar sig i två huvudsakliga stråk till centrum.

I en delrapport till Åtgärdsvalsstudie – Tillgänglighet Skövde¹ identifierades ett prioriterat busstråk genom att analysera egenskaper för de stråk som har ett stort befintligt resande med stads- och regionbusslinjer (pendling), som brister i framkomlighet för kollektivtrafiken och som sammanfaller med tätbefolkade områden eller nya exploateringsområden i Skövde.

Analysen kan sammanfattas med att de idag mest belastade busstråken är de som behöver prioriteras. Resecentrum och dess anslutningsgator har i analysen betraktats som en särskilt viktig plats.

¹ Ramböll, Tillgänglighet Skövde, 2016



DAGENS STARKA KOLLEKTIVTRAFIKSTRÅK

Genomsnittligt antal turer per timme i högtrafik. Region- och stadstrafik i Skövde. Åtgärdsvalsstudie – Tillgänglighet Skövde.

Stadsliv och hållplatser

En bra kollektivtrafik behöver vara enkel för alla resenärsgupper att resa med. God tillgänglighet förutsätter anpassning av fordon, hållplatser och vägen till hållplatsen. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är grupper som är i större behov av kollektivtrafik än andra, samtidigt som hindren kan vara fler.

Busstrafiken i Skaraborg är i stort sett redan tillgänglighetsanpassad. I Skövde stadsbusstrafik är alla fordon tillgänglighetsanpassade och i regionbusstrafiken är det endast expressbussarna som avviker något genom att inte ha låggolvbussar; å andra sidan har bussarna liftar.

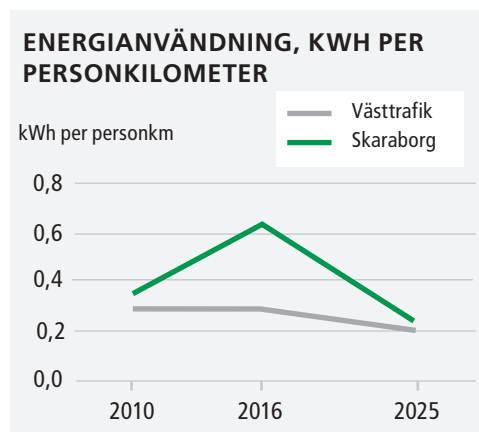
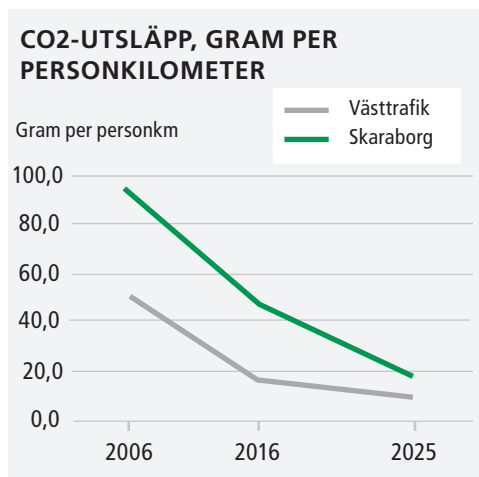
Tillgänglighetsanpassningen av hållplatser och vägen dit är en bra bit på väg. En genomgång av Västtrafiks ”800-lista” över prioriterade hållplatser (85 påstigande per dag eller fler) som behöver tillgänglighetsanpassas visar att ett fåtal hållplatser i Skövde kommun behöver kompletteras för att vara fullständigt anpassade.

Förutom att prioritera efter störst nytta med flest påstigande, behöver hållplatser med koppling till viktiga samhällsfunktioner såsom sjukhus, vårdcentraler och skolor också anpassas. Statusen vad gäller kopplingen till gång- och cykelnät och tillgänglighetsanpassningen av vägen till hållplatsen är idag okänd.

Trygghet

Skövde kommun ska främja en utveckling som skapar goda förutsättningar för alla oavsett kön, könsidentitet, etnisk tillhörighet, religion, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder att bo, arbeta, röra sig fritt och verka i samhället. Därför är det viktigt att alla kan åka med.

Bristande trygghet är en aspekt som i vissa fall kan vara ett hinder för att resa med kollektivtrafiken. Senaste kundundersökningen i Skövde visar att 96 procent av kunderna anser att det är tryggt att vänta på bussen och att 98 procent anser att det är tryggt ombord på bussen.



Miljöpåverkan

En omställning från fossila bränslen till hållbara drivmedel är en viktig aspekt för kollektivtrafikens miljöpåverkan. Enligt befintliga mål för minskning av CO₂-utsläpp per personkilometer har Skaraborg en positiv trend och är på god väg mot en 80-procentig minskning till 2025. Den positiva utvecklingen kan kopplas till övergången till förnybara drivmedel i och med nya gasbussar i stadsbusstrafiken under 2014 samt en stark resandeutveckling. För regionbussarna finns det fortfarande förbättringar att göra kring CO₂-utsläpp.

Energianvändningen har för Skaraborg ökat under senare år. Det beror troligen på införandet av gasbussar som är mindre energieffektiva än vad de tidigare dieselbussarna var. Siffrorna i sig ska inte tas för en sanning då nedbrytningen på mindre områden som Skaraborg innebär en viss osäkerhet, men trenden kan åtminstone anses trolig.

Depå

Depån för stadstrafiken ligger idag mycket centralt alldeles i närheten av resecentrum. Kommunen har andra planer för detta område, vilket återigen aktualiserar frågan om det finns behov av en strategisk depå i Skövde tätort. Nuvarande stadsbussavtal med Nobina löper ut under år 2022 med option till 2024. Västtrafik påbörjar därför under hösten 2017 en utredning kring frågan om behovet av en strategisk depå i Skövde.

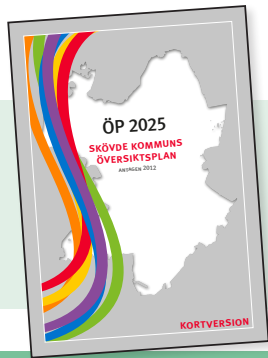
Bränsle

Sedan 2014 drivs samtliga stadsbussar i Skövde av biogas, då detta blev ett krav i det trafikavtal som startade 2014 för Skövde stadstrafik. Avtalet gäller till 2022, med option på ytterligare två år.

Tankning av gas sker på depån. I pågående avtal är det inte troligt att drivmedlet kommer att bytas. Eventuella förändringar kan ske i samband med ny upphandling.

3 MÅL OCH INDIKATORER

Följande målstruktur, baserad på Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram och Skövde kommuns översiktsplan, har tagits fram i arbetet med Kollektivtrafikplan Skövde. Det är viktigt att notera att inga nya mål har tagits fram, utan att målen baserar sig på givna förutsättningar i nämnda styrdokument. Bilden nedan visar hur målstrukturen hänger ihop med styrdokumentet samt hur kvalitetsmålen sen följs upp av ett antal indikatorer.



STYRANDE DOKUMENT:

◀ ÖP 2025 Skövde kommuns översiktsplan.

Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland 2017–2020. ▶



ÖVERGRIPANDE MÅL	Stödja en hållbar region- och stadsutveckling	Underlätta ett enkelt vardagsliv	Öka andelen hållbara resor med kollektivtrafik, gång och cykel
KVALITETS-MÅL	... FÖR RESENÄREN – Snabbt – Enkelt – Pålitligt – Tryggt – Säkert	... FÖR MÄNNISKORNA I STADEN – Bytespunkter – Trafiksäkerhet och buller – Miljö	... FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN I STADENS STRUKTUR – Samverkan – Utformning – Samordning
INDIKATORER	Restid • Turtäthet • Kundnöjdhet • Framkomlighet • Tillgänglighetsanpassning Utsläpp • Energianvändning • Andel resor • Marknadsandel • Effektiva transporter Kombinerad mobilitet		

ÖVERGRIPANDE MÅL

■ Stödja en hållbar region- och stadsutveckling

En stor ökning av antalet resor behöver ske i stadstrafiken för att nå en högre marknadsandel för ett hållbart resande och för att stödja stads- och befolkningsutvecklingen i Skövde. Kollektivtrafiken behöver också utvecklas för att underlätta den regionala pendlingen. Det betyder att resandet med kollektivtrafik, gång och cykel ska öka.

Utvecklingen i Skövde stad och kollektivtrafiken ska samordnas så att konkurrenskraftiga restider med kollektivtrafiken kan erbjudas i fler av de viktiga reserelationerna.

■ Underlätta ett enkelt vardagsliv

Kollektivtrafiken ska erbjuda snabba, enkla och pålitliga resor mellan viktiga målpunkter under större delen av dygnets timmar, vilket skapar goda förutsättningar för ett enklare vardagsliv.

Det är viktigt att kollektivtrafiken framöver inte bara hanterar arbetspendling.

Vardagsresor handlar om så mycket mer: fritidsaktiviteter, shopping, besök, turism, nöje och rekreation.

I utvecklingen av staden är satsningar på att skapa attraktiva gång- och cykelstråk för att komma till kollektivtrafiken särskilt viktiga.

■ Öka andelen hållbara resor med kollektivtrafik, gång och cykel

Stadbusstrafiknätet ska bidra till att andelen hållbara resor med kollektivtrafik, gång och cykel ökar, med sikte på målen i trafikförsörjningsprogrammet, målbilden för tågtrafiken och översiktsplanen för Skövde. Begreppet hållbara resor inkluderar såväl miljömässiga som sociala och ekonomiska perspektiv.

Resandeutvecklingen har varit god i Skövde sedan 2006 och har hittills överträffat de övergripande resandemålet om fördubbling av antalet resor i regionen mellan 2006–2025, formulerat i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland. Detta mål är ett genomsnittsmål och den nedbrytning som gjorts för Skövde i arbetet inför trafikförsörjningsprogrammet visar att målet är lite lägre än en faktisk fördubbling.

Om resandeutvecklingen följer befolkningsprognosen, med andra ord ”business as usual”, kommer detta övergripande mål nås till 2025 men tappar fart i förlängningen. En faktisk fördubbling av resandet skulle innebära en årlig resandeökningen på cirka två procent från 2016 års resande.

För att nå en större marknadsandel har ett mer offensivt mål med tre procents resandeökning per år bestämts för kollektivtrafikplanen. Detta är ett mål som förutom att överträffa de övergripande resandemålen även inbegriper de affärsplanemål som Nobina och Västtrafik har i sin gemensamma affär. Detta mål resulterar i en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken på två procentenheter av de motoriserade resorna till år 2025 jämfört med dagens 11 procent. Mot år 2035 redovisas en inriktning som enligt samma utveckling, fram till 2025, innebär en marknadsandel på 17 procent av de motoriserade resorna.*

Genom att få fler att åka kollektivt och därigenom öka andelen hållbara resor får vi:

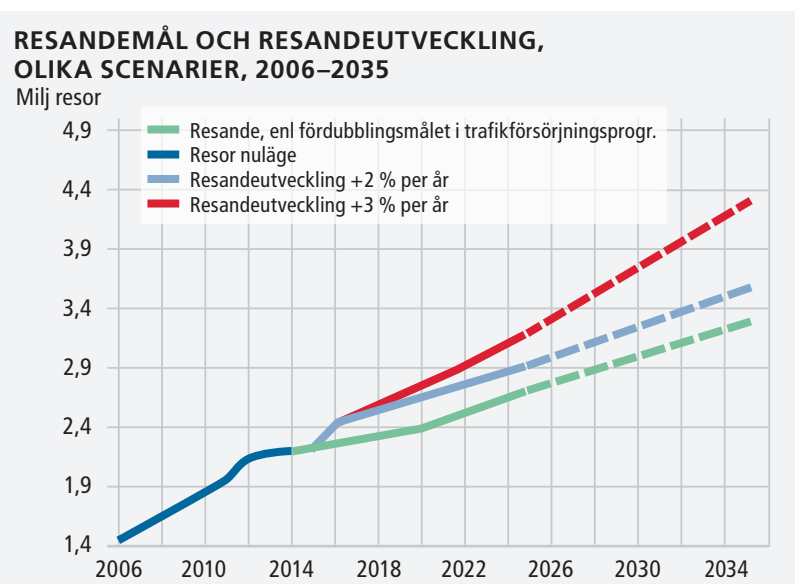
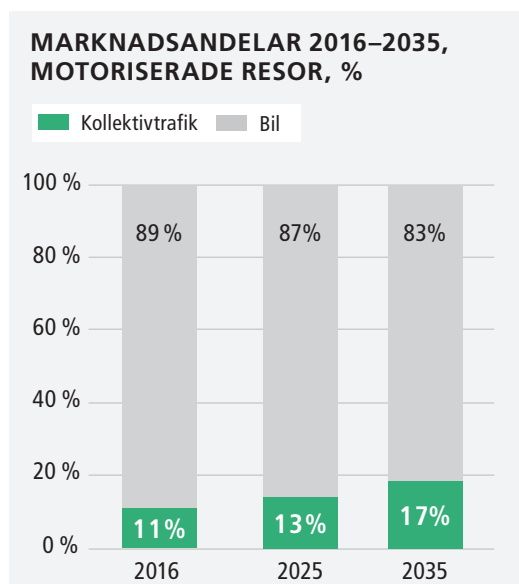
- mindre trängsel och miljöpåverkan
- minskad biltrafik, minskad trängsel och trafikbelastning i Skövde tätort, mer plats för stadsliv, minskad klimatpåverkan, bättre luft, ökad trafiksäkerhet och bättre hälsa.

Kollektivtrafikplanen ska bidra till att utveckla smarta kombinationer av resesätt.

ÖVERGRIPANDE MÅL: ANDELEN HÅLLBARA RESOR SKA ÖKA I HELA VÄSTRA GÖTALAND

- **Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ökar till 30 procent år 2020.** På sikt ska minst var tredje resa ske med kollektivtrafiken.
- **Resandet med kollektivtrafiken fördubblas 2006–2025.**
- **Verka för hållbart resande.** Cykling och samåkning följs upp årligen, men statistiken är ännu inte utvecklad så att ett bestämt måltal kan sättas i programmet.

* PM Resandemål.



KVALITETSMÅL

Kvalitetsmålen som följer nedan har delats in i tre huvudkategorier: kvalitetsmål ur ett resenärsperspektiv, kvalitetsmål för människor som vistas och rör sig i anslutning till kollektivtrafiken samt kvalitetsmål för kollektivtrafikens samspel med stadsutvecklingen i Skövde. Kvalitetsmålen är tänkta att vara beskrivande. I en uppföljning av målen görs en bedömning av hur väl kvalitetsmålen är uppfyllda.

Kvalitetsmål för resenären – snabbt, enkelt och pålitligt

Om fler ska åka kollektivt för att man vill och inte för att man måste, krävs att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv. Det handlar såväl om kvalitet som om image och känsla.

Framgångsfaktorer för en attraktiv kollektivtrafik är: *snabbt, ofta, enkelt, pålitligt, tryggt och säkert.*

Restiden är avgörande för kollektivtrafikens attraktivitet men också för Skövde som kommun, då det blir enklare att klara vardagen utan bil. Därför är restid ett viktigare mått än restidskvot jämfört med bilen.

Utöver korta restider är det viktigt med hög turtäthet, tydlighet i systemet och pålitlighet samt att det är bekvämt att vänta, byta eller vara på fordonet. Tjänster som underlättar resan, eller till och med ger resan mervärden, blir viktigare framöver.

Trafikföretagens satsningar på förbättringar inom områdena körsätt, bemötande, fordonens kvalitet och trafiksäkerhet är viktiga framgångsfaktorer, och det arbetet måste fortsätta.

Hög framkomlighet och prioritet för kollektivtrafiken är också en viktig förutsättning.

Åtgärder som bidrar till och påverkar resenärens egen upplevelse att det är smart, tryggt och enkelt att välja hållbart resande ska prioriteras.

■ Restider

Restiderna ska vara konkurrenskraftiga med bilen för att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt färdmedel.

Kvalitetsmålet för restid är:

- Restiderna mellan stadsdelsområdena och målpunkterna Resecentrum, Sjukhuset och Volvo ska närma sig bilens restid.

■ Turtäthet

Kvalitetsmålet för turtäthet är:

- Att sträva efter en taktfast tidtabell med god turtäthet kopplad till tid på dygnet och i förhållande till resandeunderlaget.

Turtätheten kan vara mindre till vissa av målpunkterna under de tider på dygnet då resandet går ner. På vissa stora arbetsplatsområden kan turtätheten minska kraftigt kvällstid, alternativt att målpunkten inte trafikerats alls.

■ Pålitlighet

Pålitlighet innebär att resenärerna vet att de kommer fram i tid, vilket medför att kvalitetsmålet innehåller punktlighet både vid start- och slutpunkt. Pålitligheten är starkt beroende av framkomligheten i staden.

Kvalitetsmålet för pålitlighet är:

- Restiden ska vara densamma under huvuddelen av dygnet. Det ger förutsägbarhet men ställer i sin tur krav på robusthet i tidtabeller och trafikeringsamt framkomlighet vid trafikstörningar i vägnätet.

■ Byten

Idag görs de flesta byten vid Skövde resecentrum och där sker byten mellan stadstrafiklinjer, mellan stads- och regiontrafik och mellan tåg och buss. Resenärerna vill oftast inte ha byten, men om de är effektiva och smidiga så kan de ändå uppfattas som positiva då bra bytespunkter kan innebära fler och snabbare resmöjligheter. Framförallt saknas det idag infrastruktur utmed lederna för att kunna skapa effektiva och smidiga bytespunkter mellan regionlinjer och stadstrafik, för att snabbare kunna nå stora målpunkter utanför centrum.

Kvalitetsmålen för byten är:

- Att ett byte ska kunna ske där region- och stadstrafiklinjer möts.
- Att ett byte ska vara tryggt, snabbt och enkelt.

■ Komfort

Under korta resor i rusningstid kan de flesta acceptera att stå, men sittplats är en självklarhet ur ett säkerhets- och bekvämlighetperspektiv. I stadstrafiken finns det stående under rusningstid men inte under övriga tider. I regiontrafiken är det viktigt att alla har sittplats på sträckor med högre hastigheter. Resenärer i kollektivtrafiken ska uppleva komforten ombord och på hållplatser som så god att komforten som enskild faktor inte får dem att välja bil framför kollektivtrafik. Åkkomforten ska vara jämförbar med bilen, vilket ställer krav på allt från fordon och körstil till körfälts- och hållplatsutformning.

Kvalitetsmålet för komfort är:

- Att resan har en god och smidig komfort och tillräckligt med plats.

■ Enkelhet

I begreppet enkelhet ryms både en enkel och begriplig struktur och en tydlig identitet för de olika trafikkoncepten. Det ska vara lätt att hitta rätt anslutande linjer vid byten, vilket förutsätter en tydlig utformning av fordon, bytespunkter och hållplatser i stadstrafiken. Linjenätets utformning, förutsägbarhet och stabilitet över tid är viktig.

Begreppet enkelhet omfattar också tydlig information innan och under resan, enkla betalösningar och begriplig prissättning. Enkelhet handlar om den egna upplevelsen och skiljer sig mellan olika typer av resenärer.

Kvalitetsmålen för enkelhet är:

- Tydlig och lättillgänglig information om resmöjligheter och biljettalternativ ska finnas på hållplatser och i digitala kanaler.
- Att realtidsrapporteringen i appar och på nätet är samma som på de digitala skyltarna vid hållplatser.

■ Trygghet

Trygghet tillhör samma kategori som enkelhet – det handlar om hur resenärerna upplever något. Den upplevda tryggheten beror på flera faktorer som hur man är som person, vilken tid på dygnet det är, hur platsen ser ut etc. Det är även viktigt med gena och belysta gång- och cykelbanor i anslutning till hållplatserna. Trygghet handlar också om trafiksäkerhet, hur snabbt det går samt hur bra sikt det är.

Kvalitetsmålen för trygghet är:

- Dagens system med fordon i linjetrafik är bemannade. För eventuella nya obemannade system eller fordon är det viktigt att tryggheten inte försämras, även om det krävs andra lösningar.

- Hållplatser och anslutande gång- och cykelvägar ska upplevas som trygga. Resenärerna ska kunna känna sig trygga med att ta cykeln till hållplatsen och kunna lita på att den står kvar när de kommer tillbaka.
- Skövde resecentrum ska vara en trygg plats att vistas på.

Kvalitetsmål för människan i staden – en attraktiv stad

Att ta fram kvalitetsmål för människan i staden handlar om både de positiva och negativa effekter som kollektivtrafiken har för invånare, besökare, resenärer eller icke-resenärer som vistas eller rör sig i Skövde.

■ Stadsliv och hållplatser

Kollektivtrafiken ska lyftas fram och vara en del av stadsmiljön och stärka Skövdes identitet och karaktär. Kollektivtrafik, fotgängare och cyklister ska ha hög prioritet. Bytespunkter och hållplatser ska växa och utvecklas i nära relation till omgivningen och stadslivet. Alla åtgärder som skapar mötesplatser gör att människor rör sig i staden.

Kvalitetsmålen för stadslivet är:

- Resecentrum och de centrala hållplatserna ska vara attraktiva och vara lätta att hitta till.
- Det ska vara lätt att hitta till övriga målpunkter genom tydliga vägvisningar, gångstråk med mera.
- Kollektivtrafiken ska upplevas vara mer närvarande i staden. På sikt kan även centrala hållplatser utvecklas till mer attraktiva kollektivtrafikpunkter.
- Fotgängare ska vara prioriterade vid hållplatser och resecentrum.
- Tillgängligheten till kollektivtrafiken för cyklister ska vara god.

■ Miljöpåverkan

Kollektivtrafiken påverkar miljön lokalt och globalt. Miljöpåverkan beror på aspekter som fordon, drivmedel, ”genhet” i linjenätet och attraktivitet. En effektiv och attraktiv kollektivtrafik kan ta marknadsandelar från biltrafiken och bidrar till en minskad miljöpåverkan.

I Västra Götaland prioriteras målet om minskade nettoutsläpp av klimatgaser, vilket innebär att alla fossila drivmedel behöver fasas ut. Utvecklingen av bussar innebär att eldrift sannolikt kommer att prioriteras i stadstrafik, medan biogas kan komma att prioriteras i delar av regiontrafiken.

Regionen har betonat att el och gas ska prioriteras i kollektivtrafiken. Där kostnader för gas och el bedöms bli för höga kan trafiken komma att drivas av syntetisk förnybar diesel i form av HVO – hydrerade vegetabiliska oljor. Ökad användning av el bidrar också till lägre energianvändning.

Kvalitetsmålet för miljöpåverkan är:

- Miljöpåverkan från kollektivtrafiken ska successivt reduceras för att minska CO₂-utsläppen från regionbusstrafiken och minska energianvändningen per person.

■ Trafiksäkerhet och buller

Högre hastigheter ökar den faktiska risken för olyckor. Trafiksäkerheten kan upplevas olika och för vissa grupper kan höga hastigheter samt trafikens utformning skapa extra otrygghet, till och med påverka användningen av staden.

Buller påverkar både stadslivet och hälsan negativt. Dagens fordon orsakar buller genom inbromsning, motorljud och däckljud. Genom att arbeta för en

tystare fordonsflotta och andra bullerdämpande åtgärder, ska allt färre störas av buller från kollektivtrafiken.

Kvalitetsmålen för trafiksäkerhet och buller är:

- Trafiksäkerheten i kollektivtrafiken ska vara hög och antalet incidenter och olyckor ska minimeras. Vi ska sträva mot en nollvision.
- Bullerstörningar från kollektivtrafiken ska successivt minska.

Kvalitetsmål för stadens struktur – en attraktiv centralort

Kvalitetsmålet för Skövdes stadsutveckling är kopplat till trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål om att stödja en hållbar region- och stadsutveckling samt Skövdes översiktsplan.

Skövde vill stärka och utveckla sin roll som attraktiv centralort inom Skaraborg och Västra Götalandsregionen för att bli mer attraktiv för boende, besökare och verksamma. Skövde bidrar då till att hela regionen utvecklas på ett hållbart, ekologiskt, socialt och ekonomiskt sätt.

Skövdes översiktsplan pekar ut var utbyggnad och förtätning ska ske och verkar för att kollektivtrafik- och utbyggnadsplaner kopplas samman.

Kvalitetsmålen för stadens struktur är:

- Kollektivtrafiken ska bidra till att skapa en tydlig struktur för framtidens Skövde tätort.
- Busstrafiken ska ha prioriterad framkomlighet i de prioriterade kollektivtrafikstråken i så väl centrala delar av Skövde som huvudlederna till och från Skövde.
- Det hållbara resandet ska öka genom att stads- och kollektivtrafikutveckling ska ske samordnat.

INDIKATORER

Följande indikatorer kommer att följas upp med olika intervall och ansvariga. Se kapitel 7, Måluppföljning, för mer information om respektive indikator och hur den ska följas upp.

KVALITETSMÅL	INDIKATORER
Hållbara resor	Resandeökning per år
	Andel resor per invånare
Restider	Restid till Resecentrum
	Restid till Sjukhuset
	Restid till Volvo
Turtäthet	Tidtabell
Pålitlighet	Andel punktliga turer
	Andel resenärer som upplever att fordonen kommer i tid
Komfort	Andel resenärer som upplever att fordonen körs lugnt och smidigt
	Andel resenärer som tycker det är tillräckligt med plats ombord
Enkelhet	Andel resenärer som tycker det är enkelt att resa med Västtrafik i Skövde
Trygghet	Andel resenärer som tycker de är trygga ombord
	Andel resenärer som tycker det är tryggt att vänta
Stadsliv och hållplatser	Andel anpassade hållplatser enligt plan
Miljöpåverkan	CO ₂ -utsläpp per personkilometer
	Energianvändning per personkilometer
Buller	Bullernivå

4 STRUKTUR OCH UTVECKLING

GAP

Mellan kvalitetsmålen och dagens kollektivtrafik finns det ett gap som visar på de brister som behöver åtgärdas för att uppnå en attraktivare kollektivtrafik och en mer hållbar stad.

För resenären uppstår gapet genom att restiden inte är attraktiv i jämförelse med den tid som en bilresa på samma sträcka tar, eftersom kollektivtrafiken påverkas i högre grad av framkomlighet, linjesträckning och turutbud. Minst attraktiva i jämförelse med bilen är restiderna från Hentorp, Horsås, Lunden och Östermalm till Sjukhuset och Volvo. Många gånger innebär dessa reserelationer omvägar för att nå hela vägen med kollektivtrafik. Omvägarna beror ofta på få bytespunkter då resecentrum ofta är enda bytespunkten.

Restiden ligger mellan cirka 5 och 10 minuter med bil från respektive område till målpunkterna. Restidsjämförelsen visar att busstrafiken kan matcha bilens restid till målpunkt Resecentrum från de flesta områden förutom Horsås. Med buss tar det oftast endast några minuter mer än med bil.

För de andra målpunkterna Sjukhuset och Volvo är bussen inte lika konkurrenskraftig utan har i de flesta fall minst 5 minuter längre restid. Områden som Billingsluttningen (Våmb), Hentorp, Horsås, Lunden och Östermalm har längre restider, mellan 10 och 20 minuter längre än bilresan.

Gapet visar sig också i kundnöjdheten, där vaneresenärerna är mycket nöjda med sin senaste resa medan sällanresenärerna är missnöjda med turutbud, linjesträckning och prisvärdhet. Samtidigt saknar många tillräcklig kunskap om linjenät och utbud. Utifrån aspekten enkelhet har stadstrafiken ett upplägg som inte är helt lätt att förstå, med skiftande trafikeringsstider och ett utbud som varierar mellan linjerna.

För människorna i staden finns gap som utgör hinder för att alla ska kunna åka med kollektivtrafiken med gällande tillgänglighet. Hållplatsernas tillgänglighet behöver förbättras, likaså anpassningen och anslutningen av vägen till och från hållplatserna. Ur en miljöaspekt behöver både utsläpp av CO₂ och energieffektiviteten per resenär förbättras. Trenden för CO₂ är positiv, medan energieffektiviteten har sämre tendenser.

För att lyfta fram kollektivtrafikens roll i stadens struktur behöver Skövde öka såväl antalet som andelen kollektivtrafikresor jämte gång- och cykelresor för att med hjälp av hållbara transporter stödja en mer hållbar region. Möjligheten att kombinera olika färdstätt under resan behöver också bli bättre. Topografien i Skövde begränsar alternativen till kollektivtrafikförsörjning, liksom det begränsade antalet korsningspunkter förbi järnvägen.

Detta tillsammans med en något gles bebyggelsen och målpunkter huvudsakligen i eller norr om centrum, gör det svårt att försörja Skövde på ett effektivt sätt med kollektivtrafik.

STRATEGIER

För att uppnå målen och åtgärda bristerna har ett antal strategier för framtidens kollektivtrafik tagits fram. Dessa bygger på de generella planeringsprinciperna som återfinns i Kol-Trast¹-handboken.

Integrera kollektivtrafiken i samhällsplaneringsprocessen

För att skapa en attraktiv kollektivtrafik är det nödvändigt och avgörande att kollektivtrafiken beaktas och integreras i samtliga nivåer av planeringsprocessen för Skövde. Detta för att få med kollektivtrafiken som norm i planeringen och anpassa bebyggelsestruktur och gatunät efter kollektivtrafikens behov. Detta leder till en effektiv kollektivtrafik med god framkomlighet som täcker in stora upptagningsområden.

Långsiktig utveckling i tydliga stråk

Genom att anamma synsättet ”tänk spårvagn – kör buss” för bussystemets utveckling kan spårvägens goda egenskaper såsom gena linjedragningar, god framkomlighet och prioritet tas till vara, egenskaper som i sin tur leder till konkurrenskraftiga restider.

Tydliga stråk med en långsiktig utveckling skapar orienterbarhet och förtroende för systemet. Att peka ut stråk som är särskilt viktiga för stadstrafiken och även för regionbusstrafiken stödjer också Skövdes kommande planering.

Tydliga stråk och ett enkelt linjenät ökar förståelsen och sänker tröskeln för potentiella kunder att använda kollektivtrafiken.

Att ett stråk pekas ut, är inte samma sak som att det ska skapas separata körfält i stråket. Kärnpunkten är att god framkomlighet kan säkerställas för kollektivtrafiken. För fortsatt utbyggnad och förtätning av Skövde behövs samordning och prioritering för att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet framför bilens.

Stadstrafiknätet som är utpekat ligger i markplan, och det finns inom kollektivtrafikplanens tidshorisont inga planer på separering i olika plan av bil- och kollektivtrafik.

Målkonflikter med först och främst cykelvägnätet behöver hanteras i utformningen av cykel- och vägbanor.

Hela resan med utveckling av fler smidiga bytestpunkter

Strukturen i Skövde bygger på att de flesta resor är direktresor. När byte sker, görs detta i huvudsak vid Resecentrum. Fler bytestpunkter skulle göra det möjligt att skapa fler resmöjligheter med effektiva och smidiga byten mellan busslinjer.

Genom att lägga service, förskola, skola och handel i anslutning till hållplatser och bytestpunkter skapas också en närhet till kollektivtrafiken, vilket gör valet av färdmedel enklare samtidigt som det skapar komfort, trygghet och säkerhet på plats.

Det är önskvärt att förbättra möjligheten till att ställa cykeln vid busshållplatsen för att på så vis utöka bussens upptagningsområde och möjliggöra en del av resan med cykel.

FOTNOT

¹ Planeringshandbok utgiven av Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket: <http://webbutik.skl.se/sv/artiklar/kol-trast-planeringshandbok-for-en-attraktiv-och-effektiv-kollektivtrafik.html>

Taktfast tidtabell och konsekventa trafikeringstider

Kollektivtrafiken ska ha en taktfast tidtabell och konsekventa trafikeringstider. Med en ”taktfast” tidtabell avgår bussen alltid på samma minuttal. Det skapar enkelhet och trygghet. Likaså förenklar det byten till tåg och buss – regionalt och lokalt – och ger på så vis en utökad tillgänglighet.

Informationsinsatser och förändrade resvanor

Kunskap och kännedom om kollektivtrafikens utbud är viktig för befintliga resenärer men ännu viktigare för potentiella kunder för att sänka tröskeln till att resa mer hållbart. Tydliga stråk, taktfasta tidtabeller och enkla biljettsystem bidrar till detta.

Fordonsutveckling för bättre stadsmiljö

Genom fordonsutveckling och nya drivmedel kan kollektivtrafikens miljöpåverkan minskas med minskade utsläpp av avgaser och CO₂ från regionbusstrafiken, minskad energianvändning samt tystare motorer.

Prioritera kollektivtrafik vid trafikstörningar i vägnätet

Ett utmärkt tillfälle att prioritera kollektivtrafik framför övrig fordonstrafik är vid tillfälliga eller kortvariga störningar i vägnätet. I största möjliga utsträckning ska kollektivtrafiken förbli orörd eller åtgärder vidtas för att säkerställa dess framkomlighet. All planering av förändringar behöver ske i god tid så att kunderna kan få information om förändringarna.

Även störningar som pågår längre tid behöver hanteras i god tid och introduceras vid vanliga tidtabellsbyten för att få stabila hållplatslägen och körvägar över tid.

5 KONCEPT, STRÅK OCH BYTESPUNKTER

KONCEPT

Kollektivtrafikplanen utgår från dagens kollektivtrafik och infrastruktur, men blickar också framåt för att möta kommande behov.

Det är viktigt att värna om och nyttja den infrastruktur Skövde har för de hållbara transportmedlen. Samtidigt kan det finnas behov av ny infrastruktur och utvecklade trafikkoncept i takt med att staden växer och behoven förändras.

Det pågår ett arbete hos Västtrafik med att definiera olika trafikkoncept. Utgångspunkten är att detta skapar förutsättningar för att utveckla enhetliga trafikeringskoncept i regionens olika delar, men med hänsyn tagen till de lokala förutsättningarna i varje område. Detta ger varje kommun möjlighet att, genom stadens struktur och utveckling, påverka kollektivtrafikens utveckling och utbud.

Koncepten beskriver funktionen och de ingående delarna i vårt kundlöfte. Ett koncept lanseras inte mot kund utan att samtliga delar har beaktats och tillhörande standardnivåer är uppfyllda.

Ansvar och roller för Skövdes trafikkoncept

■ Trafikering

Trafikering – med Västtrafik och Västra Götalandsregionen som huvudansvariga. Trafikeringen omfattar några av kvalitetsmålen såsom turtäthet, pålitlighet, byten etc.

■ Fordon

Fordon – med Västtrafik som huvudansvarig. Fordonen omfattas av kvalitetsmålen komfort, trygghet och säkerhet, sittplatser etc.

■ Gator och vägar

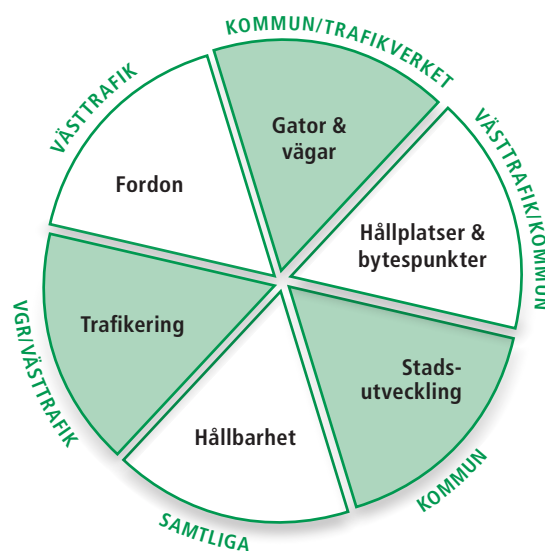
Gator och vägar – med Skövde kommun som huvudansvarig. Där kollektivtrafikplanen angränsar eller omfattar statlig väg är Trafikverket ansvarig för infrastrukturen och dess funktion. Gator och vägar omfattas av kvalitetsmålen och krav på funktioner som egen körbana för kollektivtrafiken, framkomlighetsåtgärder etc.

■ Hållplatser och bytespunkter

Hållplatser och bytespunkter – med Västtrafik som ansvarig för själva anläggningarna ovan mark och Skövde kommun eller Trafikverket som ansvarig för själva ytan och anslutande gång- och cykelvägar. Omfattas av kvalitetsmålen kring trygghet och säkerhet, bekvämt, enkla byten, komfort, hela resan etc.

■ Stadsutveckling

Stadsutveckling – med Skövde kommun som ansvarig för samordning av exploateringar, infrastruktur och förtätningar. Stadsutvecklingen bör i första hand ske utifrån ett hållbarhetsperspektiv och på ett sådant sätt att förutsättningar finns för att skapa en attraktiv kollektivtrafik och en tilltalande stadsmiljö.

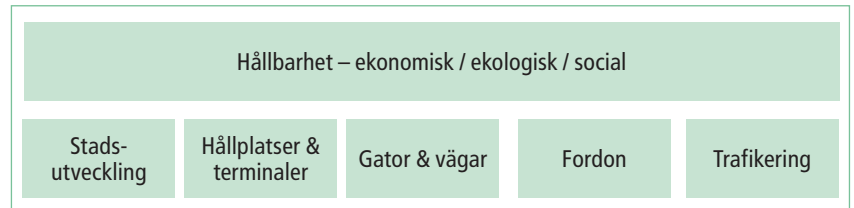


Ett trafikkoncept är en helhet som består av många olika delar. Illustrationen visar exempel på delar och vem som har huvudansvaret.

■ Hållbarhet

Hållbarhet – med Västtrafik och Västra Götalandsregionen som huvudansvariga för samhällsnyttan. Omfattas av kvalitetsmålen kring ökad integration och tillgänglighet, minskning av miljö- och klimatpåverkan, bidrag till utveckling av arbetsmarknad och näringsliv samt kostnadseffektivitet.

Hållbarhet är en övergripande fråga som ska beaktas i samtliga ingående delar.



TRAFIKKONCEPT I SKÖVDE

Kollektivtrafikplanen pekar ut de viktigaste kollektivtrafikstråken i staden samt sätter upp riktlinjer för de viktigaste egenskaperna för trafikering, infrastruktur etc. I kollektivtrafikplanen kommer vi inte att gå in på hur fordon eller hållplatser ska designas eller vilka linjer som ska trafikera de olika sträckorna.

Stadsbuss

Trafikkonceptet Stadsbuss har karaktären av tyngre stadstrafik och finns i regionens fem stadstrafikområden, varav Skövde är ett. Samverkan med kommunen samt de bestämda standardnivåerna bidrar till en strukturerande effekt.

Linjesträckningen planeras utifrån målpunkter och befintlig bebyggelse, men även med utblick mot planerade utbyggnadsområden. Genom en långsiktig planeringshorisont och samverkan med kommunen och lokala intressenter skapas en trygghet och stabilitet över tid, som leder till ett ökat resande och en positiv inverkan på stadsutvecklingen.

Stadstrafiken i Skövde har en viktig funktion för det lokala resandet i staden, men också som en del i det regionala resandet, där byte sker mellan tåg och stadsbuss eller mellan regionbuss och stadsbuss. Detta ställer krav på snabba körvägar, effektiva bytespunkter och hög framkomlighet – om kollektivtrafiken ska ses som ett attraktivt alternativ för pendlare.

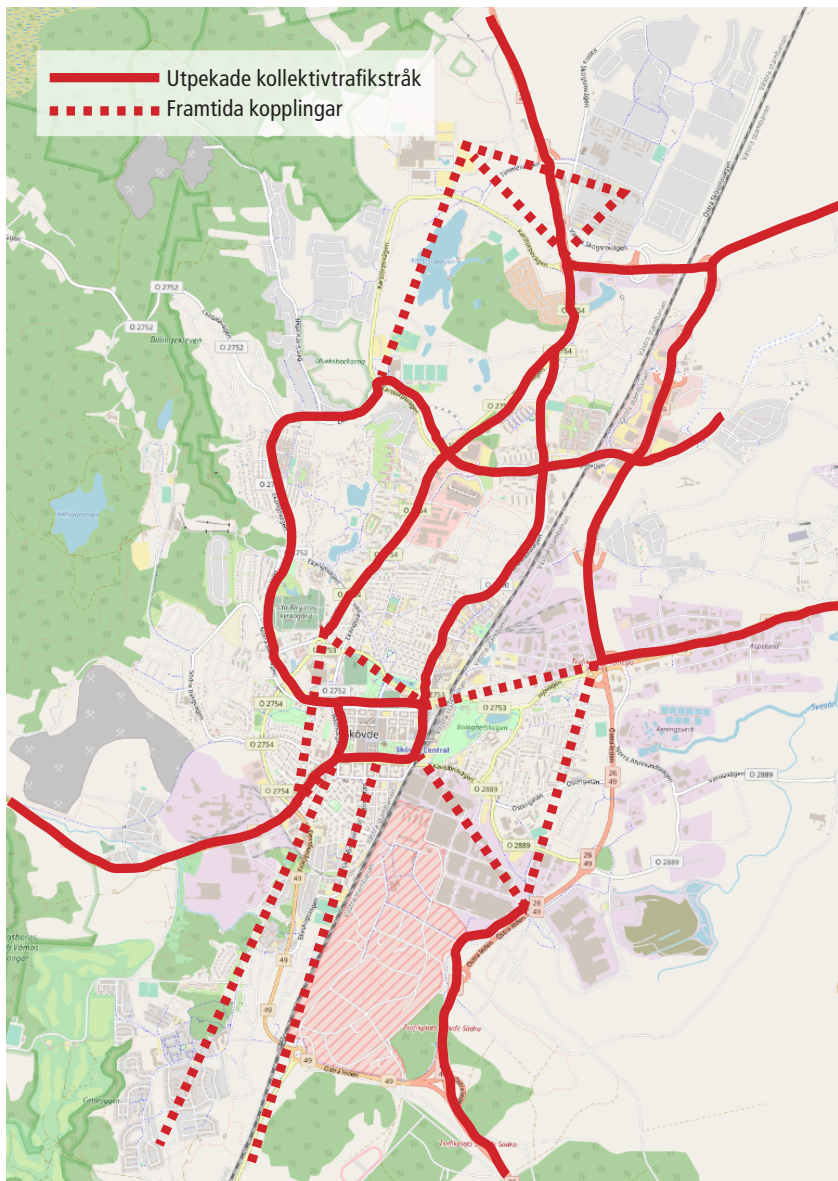
Trafikkonceptet definierar olika delar såsom hållplatsers utformning och avstånd mellan och till hållplatser, gatuutformning och farthinder, framkomlighet i förhållande till övrig trafik, fordon och trafikering med mera.

När det gäller trafikering så definieras ett minsta grundutbud avseende trafikeringstider, turintervall, körvägar, taktfasta tidtabeller med mera. Det verkliga utbudet kan på vissa linjer behöva vara betydligt större än grundutbudet, men styrs då utifrån efterfrågan. Dock ska inte det minsta grundutbudet understigas för någon stadstrafiklinje.

Pendelparkeringar för cykel ska finnas i anslutning till samtliga större hållplatser. Cykelparkering ska även finnas på strategiska hållplatser dit man kan tänka sig att cykla för att kunna resa med en attraktivare linje, för att till exempel undvika ett bussbyte.

Det är av största vikt med en långsiktighet i linjeplaneringen. Om linjesträckningen bara ändras när det är absolut nödvändigt möjliggör det förbättringar i infrastrukturen och bidrar till en strukturerande effekt.

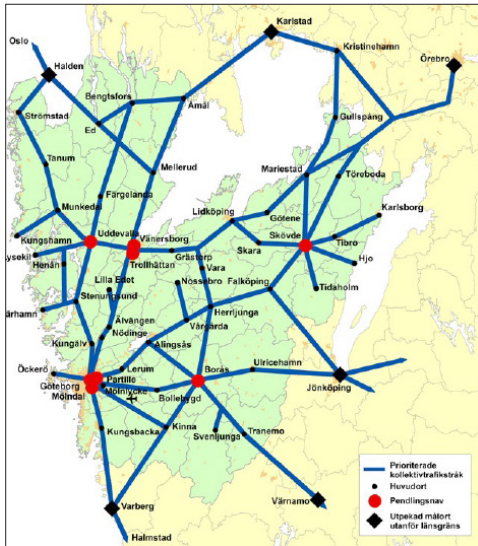
I Skövde har ett antal kollektivtrafikstråk pekats ut som särskilt viktiga ur ett långsiktighetsperspektiv (se bild nedan). I dessa stråk ska framkomligheten för kollektivtrafiken prioriteras mycket högt och där ska det också finnas en mycket långsiktig trafikering med hög turtäthet.



Kollektivtrafikstråk i Skövde som är viktiga i ett långsiktigt perspektiv.

PRIORITERADE KOLLEKTIVTRAFIK-STRÅK I VÄSTRA GÖTALANDS-REGIONEN

Källa: Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland, 2017–2020



Regiontrafik

Regiontrafiken består av buss- och tågtrafik. Den regionala busstrafiken med koppling till Skövde tätort består dels av snabbare regionbussar med expressbusskaraktär (få hållplatsstopp, snabba körvägar), dels av regionbussar med mer uppsamlande karaktär (fler hållplatsstopp, trafikering i mindre tätorter med mera). I stråken (se vidstående bild) finns oftast båda varianterna, men ibland kan tåget ersätta expressbussen.

I trafikförsörjningsprogrammets prioriterade stråk eftersträvas ett generellt minsta grundutbud av trafikering, men i de stråk som berör Skövde är utbudet oftast betydligt större än detta grundutbud, då utbudet baseras på efterfrågan.

Under det kommande året avser Västtrafik att påbörja ett arbete med att ta fram en handlingsplan för samtliga prioriterade stråk inom Västra Götalandsregionen, där nivåer för minsta grundutbud i respektive stråk kommer att spikas.

Tågtrafikens koncept beskrivs närmare i Målbild Tåg 2035 samt i Tåg 2020 – genomförandeplan som kommer att ingå i ovan nämnda handlingsplan.

Idag sker byten mellan region- och stadstrafik i huvudsak på Skövde resecentrum.

Övrig kollektivtrafik

Lokala linjer

Detta är linjer som i huvudsak har skolelever som resenärer och därför endast trafikeras under skoldagar. Vissa turer på dessa linjer kan vara anropsstyrda under skolloven.

Anropsstyrda linjer och turer

Anropsstyrda tidtabellslagda turer är idag en del av kollektivtrafikutbudet i Skövde. Dessa turer körs enligt tidtabell, men endast vid förbeställning, i områden dit resandeunderlaget är oregelbundet och lågt.

Anropsstyrd områdestrafik

Närtrafik är kollektivtrafik mellan landsbygd och tätort. Resan sker mellan en adress på landsbygden och en närtrafikhallplats i tätorten inom samma kommun. Resorna sker med start i bestämda tidsintervall och resornas samordnas med andra anropsstyrda resor såsom sjukresor, färdtjänst med mera. Närtrafik finns i Skövde kommun.

Flextrafik är kollektivtrafik mellan två adresser inom en tätort och är endast öppen för resenärer över 75 år eller om man har färdtjänststillstånd. Resan sker i bestämda tidsintervall och bokas i förväg. Flextrafik finns i Skövde tätort inklusive Skultorp.

BYTESPUNKTER – EN DEL AV STRUKTUREN OCH RESAN

En bytespunkt är en plats där ett antal kollektivtrafiklinjer strålar samman eller korsar varandra och där möjligheten att byta antingen är inplanerad i tidtabellerna, eller så är turtätheten tillräckligt hög för att byten ska vara en attraktiv möjlighet, även utan planerad passning.

Kollektivtrafikplanen beskriver bytespunkter som är viktiga ur ett system- och utvecklingsperspektiv. Kommersiell och upphandlad trafik ska ha konkurrensneutralt tillträde till terminaler, knutpunkter och hållplatser.

Skövde resecentrum

Idag sker de allra flesta byten mellan olika kollektivtrafikslag på Skövde resecentrum. Det är viktigt att resecentrum upplevs som en trygg och säker plats, där effektiva byten kan ske och där viss service kan erbjudas. På Skövde resecentrum sker i huvudsak byten mellan stadsbuss och stadsbuss, stadsbuss och regionbuss eller mellan buss och tåg, men även byten mellan anropsstyrd trafik och buss respektive tåg förekommer.

Övriga bytespunkter

På övriga hållplatser där byten mellan kollektivtrafiklinjer sker är det viktigt att dessa kan ske på ett effektivt, trafiksäkert och tryggt sätt. På dessa platser behöver väderskydd, säkra gångvägar och belysning med mera finnas.

För att kunna erbjuda snabbare resor till målpunkter utanför centrum, framför allt från kringliggande kommuner, behövs ytterligare bytespunkter på strategiska platser utmed kringlederna. I det fortsatta arbetet behöver behovet av framtida bytespunkter identifieras. Nya attraktiva bytespunkter kräver, med största sannolikhet, även ny infrastruktur.

I framtiden kan ett antal bytespunkter behöva ha mer kapacitet för att ta hand om ett ökat resande eller anpassas till en fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken.

PENDELPARKERINGAR FÖR BIL OCH CYKEL

Byten kan också ske mellan bil eller cykel och kollektivtrafik.

Pendelparkeringar för bil och cykel finns idag på strategiska platser utmed de regionala stråken, oftast i anslutning till större tätorter samt i kringliggande kommunhuvudorter, i anslutning till de större hållplatserna.

Det är viktigt att behovet av pendelparkeringar ständigt ses över och att utökning sker i samråd mellan kommunerna, Trafikverket och Västtrafik.

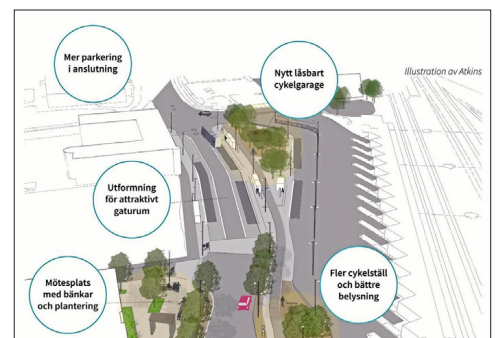
Pendelparkering för bil

För Skövde tätorts del sker byten mellan bil och kollektivtrafik nästan uteslutande på Skövde resecentrum och då sker byte i huvudsak mellan bil och tåg.

Det är viktigt att det finns bra pendelparkeringsmöjligheter för de som måste ta bilen en del av resan, men målet ska vara att minska behovet av att starta eller sluta sin resa med bil och istället välja mer hållbara resealternativ såsom buss eller gång och cykel. Parkeringsstrategin bör styra mot detta (behandlas ej i kollektivtrafikplanen), liksom utvecklingen av kollektivtrafikutbudet.

Pendelparkering för cykel

Byten mellan cykel och kollektivtrafik sker på många platser i Skövde. Målet, på sikt, ska vara att samtliga större hållplatser för stadstrafiken samt vissa regiontrafikållplatser erbjuder cykelparkering, med möjlighet att på ett tryggt sätt låsa fast sin cykel. Cykelparkering ska även finnas vid strategiska hållplatser, dit man kan tänka sig att cykla för att kunna resa med en attraktivare linje för att till exempel undvika ett bussbyte.



Skövde stadsbussterminal byggd om och antalet hållplatser utökas. Bilden är en illustration över den nya stadsbussterminalen.

6 EFFEKT- OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

I framtidsbilden utgör gång, cykel och kollektivtrafik en större andel av resandet. Satsningar kommer att krävas i infrastruktur såväl som trafikering, mobility management och kommunikation för att uppnå framtidsbilden.

Kollektivtrafikplanen, som är ett strategiskt program, har i huvudsak konsekvensbedömts på en övergripande nivå. Enskilda åtgärder som kommer i bedömning för statlig medfinansiering enligt skrivningar i detta kapitel konsekvensbedöms i enlighet med statsbidragsförordning för medfinansiering av bland annat kollektivtrafikåtgärder och övriga styrande dokument.

EFFEKTER KOPPLADE TILL DE ÖVERGRIPANDE MÅLEN

Måluppfyllelsen av regionens mål i trafikförsörjningsplanen blir god och antalet resor förväntas öka kraftigt i kollektivtrafiken. Planens genomförande stödjer den stads- och befolkningsutveckling som förväntas ske.

Satsningarna betyder att vi erbjuder konkurrenskraftiga restider i viktiga relationer och i fler reserelationer än idag, att vi binder samman staden och kopplar ihop arbetsmarknadsregioner och att nya exploateringar får en tillgänglig kollektivtrafik.

Satsningarna underlättar vardagslivet och fler erbjudanden gör att antalet vardagsresor ökar. Måluppfyllelsen innebär även ett ökat resande med cykel och till fots.

Minskad klimatpåverkan blir ytterligare en följd av satsningarna.

EFFEKTER KOPPLADE TILL KVALITETSMÅLEN

För resenären och invånaren

När alla åtgärder är genomförda kommer resenärerna att uppleva kollektivtrafiken som snabbare, enklare, mer pålitlig samt trygg och säker.

Invånarna kommer se att kollektivtrafiken finns på plats i de exploaterade områdena. Centrum och målpunkter kommer att upplevas som mer tillgängliga. Det blir enklare att klara vardagen utan bil både för arbetsresor och för övriga vardagsresor. Kollektivtrafiken har prioritet framför biltrafiken i utpekade stråk och går snabbare och är mer pålitlig än idag.

Det blir inte fler byten än idag, det har dock blivit fler bytespunkter och därmed har de attraktiva resmöjligheterna ökat.

Resenärerna upplever att linjenätsstrukturen är enkel, robust och stabil över tiden.

Invånarna upplever i högre grad att kollektivtrafiken är en del av stadsmiljön och har stärkt Skövdes identitet och karaktär.

Bullerstörningar och utsläpp från kollektivtrafiken har successivt minskat. Utvecklingen går snabbt framåt mot en tystare fordonsflotta och andra åtgärder som gör att färre kommer att störas av buller.

För människan i staden

Skövde kommer att kunna stärka och utveckla sin roll som attraktiv centralort och pendlingsnav inom Skaraborg och Västra Götalandsregionen. Skövde stödjer hela regionens utveckling på ett hållbart, ekologiskt, socialt och ekonomiskt sätt.

Stadstrafiken bidrar till att skapa en tydlig struktur för framtidens Skövde, där samverkan mellan övriga trafikslag ökar.

Samordnas kollektivtrafiken med Skövdes utvecklingsplaner blir resultatet ett ökat hållbart resande.

Sociala effekter

Genomförandet av planen kommer att påverka människor såväl som stadsdelar och mötesplatser.

Det är viktigt att det i planeringen tas hänsyn till lokala förutsättningar och att satsningarna förankras.

Planen skapar nya resmöjligheter och stärker vissa kopplingar mellan stadsdelar och centrum, vilket kommer bidra till att fysiska och mentala avstånd mellan områden minskar. Planen förväntas därmed bidra till ökad integration och tillgång till samhällsservice och samhällsfunktioner.

Barn och ungdomar får lättare att resa både till skola och fritidsaktiviteter när utbudet ökar och kopplingen mellan olika färdmedel förbättras. Allt fler kommer att uppleva att vardagen blir lättare när valfriheten och utbudet ökar på ett hållbart sätt.

När samplanering av kollektivtrafik och stadsutveckling sker stärker de varandra. När invånarna får möjlighet att resa på ett mer hållbart sätt kommer de att uppleva en större frihet att välja var de önskar bo inom tätorten.

7 MÅLUPPFÖLJNING

Att mäta är att veta! Genom att mäta och följa indikatorerna för uppsatta mål kan utvecklingen följas. I de fall trenden pekar åt fel håll kan åtgärder sättas in för att slutligen nå målen. Under respektive rubrik som representerar ett kvalitetsmål är indikatorer uppsatta med metod, ansvarig och frekvens av uppföljningen. Uppföljning sker löpande enligt frekvenserna nedan. Rapportering till Stadstrafikforum sker varje år i en årsrapport. Tätare uppföljning för rapportering kan göras vid begäran.

HÅLLBARA RESOR

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
Resandeökning på 2 % per år	Resandeökning per år	Resandestatistik	Västtrafik	Månadsvis
Marknadsandel 12 % till 2025, motoriserade resor	Andel resor per invånare	RVU, Nobinas metod	Västtrafik	Årsvis

RESTID

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
Maxtider till Resecentrum	Restid till Resecentrum	Reseplanerare	Nobina	Tidtabells-skiften
Maxtider till Sjukhuset	Restid till Sjukhuset	Reseplanerare	Nobina	Tidtabells-skiften
Maxtider till Volvo	Restid till Volvo	Reseplanerare	Nobina	Tidtabells-skiften

TURTÄTHET

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
Taktfast tidtabell	Tidtabell	Tidtabell	Västtrafik	Tidtabells-skiften

PUNKTLIGHET

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
Punktlig resa (80 % av alla turer)	Andel punktliga turer	Västtrafiks mätningar	Nobina	Månadsvis
Upplevd punktlighet (kommer fram i tid)	Andel resenärer som upplever att fordon kommer i tid	Kundundersökning	Nobina	Halvårsvis

KOMFORT

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
God och smidig åkkomfort	Andel resenärer som upplever att fordon körs lugnt/smidigt	Kundundersökning	Västtrafik/Nobina	Halvårsvis
Tillräcklig plats/sittplatser	Andel resenärer som anser att det är tillräckligt med plats ombord	Kundundersökning	Nobina	Halvårsvis

ENKELHET

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
Tydlig och lättillgänglig information om resmöjligheter och biljettalternativ på hållplatser och i digitala kanaler	Andel resenärer i Skövde som tycker det är enkelt att resa med Västtrafik	Kundundersökning	Västtrafik/ Nobina	Årsvis

TRYGGHET

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
Alla ska känna sig trygga i kollektivtrafiken	Andel resenärer som tycker det är tryggt ombord Andel resenärer som tycker det är tryggt att vänta	Kundundersökning Kundundersökning	Västtrafik/ Nobina	Halvårsvis

STADSLIV, HÅLLPLATSER

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
Alla hållplatser enligt plan (till 2025)	Andel anpassade hållplatser enligt plan	Kontroll av plan	Skövde kommun	Årligen

BULLER

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
Bullerminskning	Bullernivå	Bullerkartläggning	Skövde kommun	Årligen

MILJÖPÅVERKAN

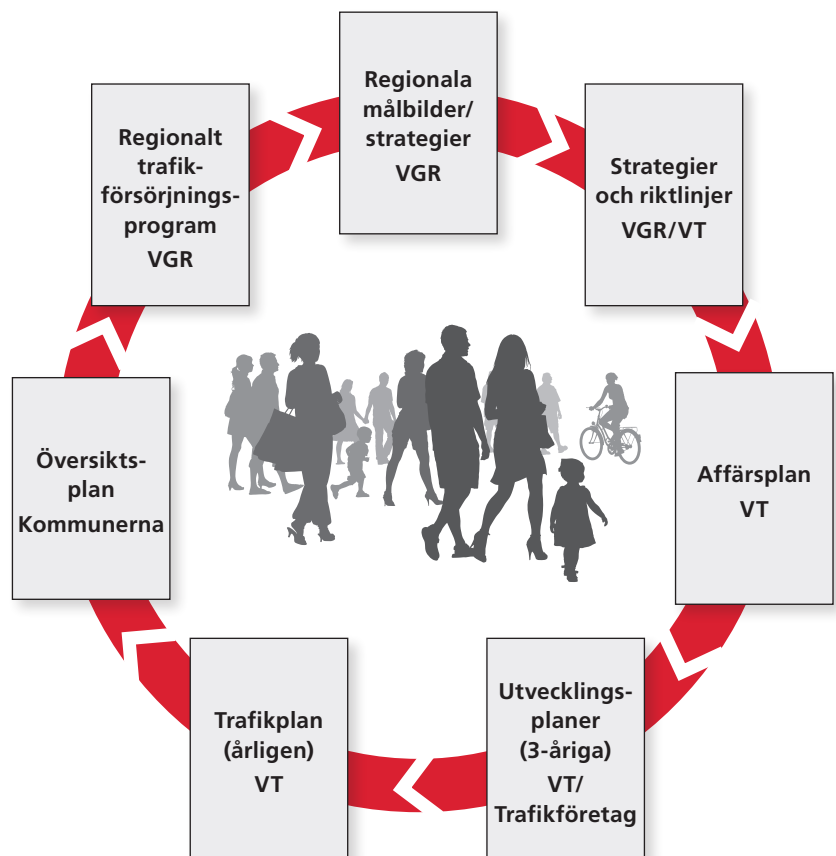
MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
CO ₂ -minskning	CO ₂ -utsläpp per personkm (jämförelseår 2016)	FRIDA	Nobina/ Västtrafik	Årligen
Minskad energi-användning	Energianvändning per personkm	FRIDA	Nobina/ Västtrafik	Årligen

8 GENOMFÖRANDE

Efter parternas beslut om kollektivtrafikplanen återstår genomförandet av planen. Parternas planeringsprocesser är inte statiska och går inte alltid i samma takt.

En rad externa och interna faktorer kommer att påverka planens genomförande. Finansiering, konjunkturändringar såväl som teknikutveckling och samhällstrender är sådana faktorer som kommer att påverka oss framöver. Planen kommer därför att behöva ses över till exempel i samband med att översiktsplanen aktualitetsprövas samt vid revideringar av Trafikförsörjningsprogrammet. Behovet av översyn är också beroende av Skövdes stadsutveckling.

Det sker ett kontinuerligt löpande arbete i de gemensamma forumen för vidare genomförande av planen. Arbeten med framkomlighet, utveckling av signalprioritet, tillgänglighetsanpassning av hållplatser och vägarna dit samt linjeutveckling är exempel på frågor som kommer att hanteras.



Från trafikförsörjningsprogram till kund – den röda tråden. Kollektivtrafikplanen har 2025 som målsår. Både kommunernas översiktsplaner aktualitetsprövas och Trafikförsörjningsprogrammet revideras vart fjärde år vilket kommer att påverka genomförandet av planen. En revidering av planen förutsätts därmed ske vid samma tidpunkter.

FORTSATT UTREDNINGAR

Det finns ett antal frågor som parterna har identifierat i arbetet med att ta fram en kollektivtrafikplan, frågor som behöver närmare arbete, utredningar och analyser.

Samhällsplanering och kollektivtrafik som en ömsesidig process: Ett prioriterat utvecklingsområde som ska vara i fokus de närmsta åren för att driva utvecklingen framåt. Arbetet är igång och delregionen Skaraborg är involverad i arbetet.

Framtida bytespunkter: Ett arbete behöver göras för att identifiera de framtida bytespunkternas placering, funktion och förverkligande.

Framkomlighet, signalprioritet och vägvisningsplan: För de åtgärder som har framkommit under arbetet med Åtgärdsvalsstudie – Tillgänglighet Skövde kommer planering och genomförande ske inom ramen för ordinarie process med finansiering i regional eller nationell plan för infrastruktur.

Åtgärdsplaneringen pågår och sker gemensamt av parterna och Trafikverket.

För framtida åtgärder behövs mer utförliga beskrivningar och processer för beskrivning av kostnader, nyttor med mera.

Trafikkoncept: Västtrafik kommer med stöd av övriga parter att arbeta vidare med utveckling av förslag till trafikkoncept för Skövde och eventuellt övriga av regionens pendlingsnav.

Utveckling och behov av framtida bytespunkter: Kommer att ske samordnat med stadsutvecklingen och utbyggnaden av infrastrukturen. Åtgärder över 25 mnkr ska hanteras inom ramen för ordinarie process (namngivna objekt) i den regionala planen.

Kombinerad mobilitet: Ett vidare arbete med kombinerad mobilitet sker inom ramen för Samtrafiken. En snabb utveckling väntas ske de närmsta åren.

Depåer: En utredning kring ett eventuellt behov av en strategisk depå i Skövde har startat i Västtrafiks regi.

FINANSIERING OCH KOSTNADER

FINANSIERING

Finansieringen av genomförandet av kollektivtrafikplanen utgår från parternas ansvarsområden. I egenskap av kollektivtrafikmyndighet ansvarar Västra Götalandsregionen för trafikering och resenärsrelaterade ytor ovan mark och för resecentrum, medan Skövde kommun och även Trafikverket (som kan beröras av åtgärder i anslutning till det regionala vägnätet) ansvarar för infrastrukturen.

Följande finansieringsformer och finansieringsmöjligheter finns för genomförandet av planen:

Trafikförsörjningsprogrammet VGR: Den övergripande ramen för framtida trafiksatsningar läggs i nuvarande trafikförsörjningsprogram. Västtrafik ansvarar därefter för att genomföra intentionerna i tvååriga utvecklingsplaner och årliga trafikplaner.

Stadsmiljöavtal: I den senaste infrastrukturpropositionen har det avsatts en miljard per år för medfinansiering av mindre och medelstora kollektivtrafikåtgärder. Parterna har möjlighet att söka finansiering bland annat för anläggande av bytespunkter, framkomlighetsåtgärder, laddinfrastruktur för bussar och testning av ny teknik.

Regional plan: Den regionala planen för infrastruktur revideras vart fjärde år. Arbetet med en ny infrastrukturplan för perioden 2018–2028 pågår för närvarande. Det finns möjligheter att söka medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder som rör bytespunkter, gång och cykel, pendelparkeringar, framkomlighetsåtgärder med mera.

Nationell plan: Revidering pågår även här. En eventuell utbyggnad av järnväg täcks inte av av den regionala planen och föreslås inte heller i kollektivtrafikplanen.

Investeringsbudget för Skövde kommun: Kommunen antar en strategisk plan med budget för tre år i taget. Investerings- och exploateringsplanen antas som underlag för fortsatt planering. Exploateringsytorna kan användas som finansieringsverktyg genom att markvärdesnyttor som kan kopplas till en viss kollektivtrafikinvestering realiserar och används till att betala eller delbetala investeringen.

Forsknings-och utvecklingsmedel: Det kan bli aktuellt att under genomförandet söka forsknings-, utvecklings- och innovationsbidrag. Det finns idag många möjligheter till finansiering via regionala såväl som nationella och internationella program för finansiering. Samarbetsprojekt med industrin borde också kunna bli aktuellt under genomförandet.

KOSTNADER

Ett genomförande av kollektivtrafikplanen innebär många förbättringar för ett ökat kollektivt resande och andra nyttor som mindre trängsel, minskade klimatgaser och utvidgad arbetsmarknad. Målbilden innebär en ökning av resande med 30 procent till år 2025 och 75 procent till år 2035. Detta innebär att busstrafiken behöver byggas ut, både i kapacitet och trafikvolym. En grov bedömning av framtida trafik kostnader förknippade med resandeökningen är att kostnaderna kommer att öka med cirka 45 procent. Med resandeökningen ökar även intäkterna men inte i samma utsträckning vilket innebär att subventioneringen kommer gå från dagens 28 procent till 25 procent för år 2025.

ÖKNING AV RESOR, KOSTNADER OCH KOSTNADSTÄCKNINGSGRAD FÖR ATT NÅ RESANDEMÅLET FÖR 2025 FÖR STADSTRAFIKEN I SKÖVDE

TRAFIKSLAG	MILJON DELRESOR	RESANDEÖKNING	KOSTNADSÖKNING	KOSTNADSTÄCKNINGSGRAD
Stadsbuss	3,2	30 %	45 %	25 % (-3 %)

Dessa kostnadsbedömningarna är ungefärliga och tar inte hänsyn till effektiviseringar som framkomlighetsåtgärder kan bidra med. Framkomlighetsåtgärderna förbättrar i hela systemet, från kund till drift och gör resan mer kostnadseffektiv och attraktiv. Bedömningen av driftskostnaderna baseras på tre etapper. Etapp 1 möter ett mycket nära resandebehov och utbudsstandard höjande åtgärder. Etapp 2 innebär utökad trafikering kopplat till slutförandet av Trädgårdsstaden samt gondolen är på plats. Etapp 3 koncentrerar sig på att förbättra tangentiella resor som inte har Skövde centrum som målpunkt och därmed inte behöver passera centrum.

I bedömningen ingår endast kostnaderna för stadsbusstrafiken men högst sannolikt kommer även det långväga resandet öka, vilket kommer kräva utökning av dess kapacitet och trafikvolym. Enligt målbild för kollektivtrafiken i Skaraborg gjordes en grov kostnadsbedömning för buss- och tågtrafiken för att uppnå målbilden. Bedömningen där visar att från år 2008 till år 2025 behöver

ägartillskottet öka med 120 Mnkr, från 240 Mnkr per år till 360 Mnkr per år 2025, för buss och tåg i Skaraborg.

Förutom ökning av trafikens driftkostnader tillkommer infrastrukturkostnader för bland annat framkomlighetsåtgärder, nya bytespunkter, signalprioritering med mera. I ÅVS tillgänglighet Skövde är flera föreslagna åtgärder viktiga för kollektivtrafikens framkomlighet. Några exempel på dessa åtgärder och andra viktiga åtgärder är:

- Busskörfält på väg 49, Vadsbovägen och Staketgatan.
- Bussgata genom Ryd, goda framkomlighet genom trädgårdsstaden.
- Nya byteshållplatser (Mariesjö) och miniresecentrum vid korsningspunkter.
- Signalprioritering Gustav Adolfs, cirkulation Norrmalm.

Kostnadsbedömning är inte klarlagda för flera åtgärder och tillsammans med fortsatta utredningar kommer de ge en klarare bild över vilka investeringar som behövs samt när i tid de kan och behöver genomföras. Läs mer om föreslagna åtgärderna i PM kostnadsunderlag.

Kostnaderna är en investering i samhällsnytta där varje ny resenär som går från bil till buss frigör plats i staden genom att vara mer yteffektiv. Om målbildens ökning av antalet kollektivtrafikresor skulle utföras med bil skulle det medföra ytterligare drygt 8 000 bilar per dag i transportsystemet, en ökning med cirka 6 procent. Ökningen innebär en påverkan på framkomligheten vilket leder till ökade restider. Detta leder i sin tur till försvärade omständigheter att förtäta om mer mark behöver upplåtas till väginfrastruktur, vilket i sin tur driver fler infrastrukturkostnader.¹

¹ PM Kostnadsberäkning

9 UTBLICK 2035

I arbetet med att ta fram en ny kollektivtrafikplan ingick även att göra en utblick mot år 2035. Regionen tog, tillsammans med en rad andra aktörer, fram underlagsrapporten Trend- och scenarioanalys för kollektivtrafiken i Västra Götaland, 2015 inför revideringen av trafikförsörjningsprogrammet. De trender som då identifierades som ganska starka har varit med som underlag i arbetet.

Utifrån dagens kunskap och prognoser om framtiden har planen beskrivit följande trender för Skövde med perspektiv för invånare, kollektivtrafik och stadsplanering:

STARKA TRENDER

Regionen tog, tillsammans med en rad andra aktörer, fram en underlagsrapport 2015 (se länk nedan) inför revideringen av trafikförsörjningsprogrammet. Följande trender identifierades som ganska starka fram till 2035:

- Fortsatt teknikutveckling ger nya lösningar
- Tjänster kopplade till mobilitet blir viktigare
- Ökad miljömedvetenhet och ökade individuella krav på hållbar omställning
- Ökande inflyttning till attraktiva områden
- Regionförstoringen fortsätter
- Förändrad befolkningsstruktur
- Förändrad stadsplanering
- Mer viljestyrd planering

Länk till Trend- och scenarioanalys för kollektivtrafiken i Västra Götaland, februari 2015:

<https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/c11a0480-f878-4313-b12e-8745741db77f/Trend-%20och%20scenarioanalys.pdf?a=false&guest=true>

■ Fortsatt teknikutveckling ger nya lösningar

Teknikutvecklingen kommer medföra att nya tjänster via exempelvis mobiltelefoner, smartphones och datorer etableras ganska snabbt. Det sker för närvarande en rask utveckling och förbättring av elbilar och andra elektrifierade transportmedel. Nya kollektivtrafikslag har redan tagits fram runt omkring i världen och testförsök pågår på flera ställen i Sverige.

Hur Skövde som stad kommer att påverkas är svårt att förutspå. Det finns möjligheter till att nya kollektivtrafikslag i form av både självkörande och eldrivna fordon kan komma bli aktuellt för Skövde.

■ Tjänster kopplade till mobilitet blir viktigare

Redan idag kopplas olika tjänster till kollektivtrafiken. Tjänster via till exempel mobiltelefoner och smartphones och som inte kräver fysisk närvaro kommer att påverka kollektivtrafiken. Redan nu börjar branschen att erbjuda kunderna olika tjänster som underlättar vardagen och bidrar till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Som en del av genomförandet av planen kommer möjligheterna att bevakas och följas upp.

Genom att erbjuda hyrcykel- och bilpoolssystem skapas förutsättningar som bidrar till att binda ihop kollektivtrafiksystemet för Skövde och regionen. Sådana system kan också leda till att det skapas servicepunkter som till exempel cykelverkstad vid framtidens bytespunkter vilket höjer bytespunkternas attraktionskraft.

■ Ökad miljömedvetenhet och ökade individuella krav på hållbar omställning

Som individer kommer vi att efterfråga effektivare och snålare kommunikationsätt och fossilfria drivmedel. Efterfrågan på hållbara lösningar och produkter kommer då att fortsätta öka. När de hållbara resorna ökar i omfattning tas allt fler marknadsandelar från bilen. Att hela-resan-perspektivet då fungerar och att tjänster tillkopplas kommer att bli allt viktigare. Detta kommer dock inte att räcka för att minska miljöpåverkan tillräckligt visar en rad rapporter¹. Lagar och policyer kan komma att skärpas i samma takt som hållbarhetsmålen kommer att växa i betydelse.

För att nå trafikförsörjningsprogrammets ambitioner krävs även att fritidsresorna ökar och tar marknadsandelar från bilen. Att prioritera tydligare mellan buss och bil när underlaget och staden har förtätats ytterligare kommer att bli nödvändigt.

Utifrån detta perspektiv att prioritera kan det bli aktuellt att framöver utreda ett Buss Rapid Transit-system, BRT, för Skövde och också vilka förutsättningar som behövs för detta system.

FOTNOT

¹ Trend- och scenarioanalys för kollektivtrafiken i Västra Götaland, sid 17.

■ Ökande inflyttning till attraktiva områden

Urbaniseringen gör att allt fler kommer att bo i städer eller större tätorter. Det är också dessa som kommer att utvecklas till ännu starkare noder i kollektivtrafiksystemet¹.

Skövde är redan beskriven som en av regionens viktigaste noder nu och i framtiden i trafikförsörjningsprogrammet. En fortsatt utveckling innebär ett förändrat tänk med ytterligare förtätning både centralt och vid övriga viktiga bytespunkter både i kommunen och omkringliggande kommuner.

■ Regionförstoringen fortsätter

Regionens arbetsmarknadsregioner kommer fortsätta att utvecklas och växa samman genom bland annat en utökning av tågtrafiken enligt Målbild Tåg 2035.

Målbilden för tåg har en hög ambition när det gäller var och hur tågtrafiken ska utvecklas i regionen. Det kommer att ge en ökad pendling både till och från Skövde med hållbara transporter, och invånarna kommer att erbjudas allt fler och större arbetsmarknader. Arbetsmarknadsregionerna växer samman mer och underlaget för både arbets- och studiependling samt fritidsresande ökar. Det blir lättare att kunna erbjuda en attraktiv och modern kollektivtrafik.

Enligt Målbild Tåg 2035 förbättras tågtrafiken på Västra stambanan mellan Skövde och Göteborg med tätare avgångar och förbättrad restid samt bättre koppling med Örebro.

När järnvägen mellan Göteborg och Borås byggs år 2028 blir det även bättre koppling till Borås och Landvetter med entimmestrafik utan byte. Detta skapar nya resmöjligheter och Skaraborg och Sjuhärad integreras på så sätt ytterligare i den gemensamma arbets- och utbildningsmarknaden.

Karlstad kommer att kopplas bättre till Skövde via en genomgående tåglinje Karlstad–Skövde–Falköping–Jönköping.

■ Förändrad befolkningsstruktur

Trenden pekar mot allt fler och friskare äldre samt en större invandring och inflyttning till Sverige.

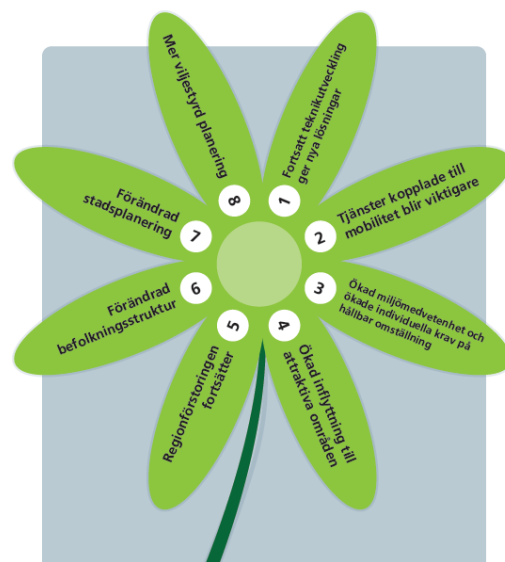
Risken finns för fortsatta inkomst- och förmögenhetsskillnader och att segregationen i regionens städer och tätorter ökar.

En förändrad befolkningsstruktur kommer att påverka Skövde framöver. En förutsättning för att hantera detta kan vara särskilda satsningar för att ge högre tillgänglighet till staden och de hållbara transportmedlen.

■ Förändrad stadsplanering

Stadsplaneringen har riktats allt mer mot skapande av grönområden och ytor för gång och cykel. Kollektivtrafiken har gynnats av satsningarna, då resandet har ökat i våra utpekade noder. Det blir också tydligare att den regionala trafikens utveckling kommer att påverka och styra utvecklingen i städerna och tätorterna.

Trenderna visar på ett allt mindre bilberoende i eller i anslutning till våra städer och tätorter där de hållbara transporterna prioriteras. Det finns stor potential till förtätning i anslutning till exempelvis järnvägsstationer och bytespunkter för kollektivtrafiken. Skövdes stadsplanering kommer framöver påverkas av och behöva anpassas till central förtätning med fler bostäder samt att allt fler resor sker med hållbara transportmedel. För detta behöver Skövde utveckla staden med fler målpunkter söder om centrum för att undvika enkelriktade resbehov.



Trender som identifierades som starka och som påverkar framtidens kollektivtrafik.

Källa: Trend- och scenarioanalys för kollektivtrafiken i Västra Götaland.

FOTNOT

¹ I regionens trafikförsörjningsplan har fem noder pekats ut som viktiga både ur en större arbetsmarknadsregion så väl som viktiga kollektivtrafiknoder.

■ Mer viljestyrd planering

Trenden att politiker och tjänstemän utgår ifrån målbilder och visioner när de arbetar med framtidsfrågor, kommer fortsätta. Fördelarna är att invånarna ges möjligheter och starkare incitament att involveras i framtiden. Trenden är också att sociala mål kommer att bli allt viktigare i utvecklingen av transportsystemet.

Vi behöver veta mer om hur de sociala aspekterna kommer att påverka invånarnas val av färdmedel i framtiden.

Resultatet och effekterna av en ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken för Skövde och regionen behöver bedömas.

Vad önskar vi oss för framtiden?

Det behöver bli attraktivare och enklare att gå och cykla i vardagen, till och från arbetet såväl som till fritidsaktiviteterna. Mer väderskyddade utrymmen, elfordon, självkörande fordon och hyrcyklar är några av de förutsättningar som kommer göra att kollektivtrafikens marknadsandel ökar om vi blickar nästan 20 år framåt i tiden.

Det ska vara lättare att kombinera olika färd sätt jämfört med idag – lätt att byta mellan buss och cykel, variera sig och känna sig trygg med val av färd sätt.

Stadsstrukturen är bättre anpassad till att fler människor lever och bor i staden nära till kollektivtrafik.

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN SKÖVDE ÅR 2025

Styrgrupp – Stadstrafikforum Skövde

Daniel Andersson, Västra Götalandsregionen, ordförande
Robert Sandberg, Västra Götalandsregionen
Leif Walterum, Skövde kommun
Paula Bäckman, Skövde kommun
Helena Dahlström, Skövde kommun
Marie Ekman, Skövde kommun
Douglas Hjalmarsson, Skövde kommun
Bjarne Medin, Skövde kommun

Projektgrupp

Line de Verdier, Västra Götalandsregionen, projektledare
Jan Bremer, Skövde kommun
Christina Pilemarker, Västtrafik
Kerstin Omland, Västtrafik
Dag Levin, Nobina
Fredrik Palm, Ramböll, konsult
Lillemor Bulukin, konsult

