

#UDDEVALLA



Kollektivtrafikplan för Uddevalla

Beslutsversion 23 mars 2021

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	2
1. INLEDNING	5
Bakgrund	5
Syfte	5
Metod	6
Avgränsningar	6
Planeringsunderlag	6
Styrdokument	7
Dialogmöten och medborgardialog	8
2. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH NULÄGESBESKRIVNING	9
Befolkningsutveckling	9
Syssetsättning	10
Målpunkter	11
Pendling och resflöden	12
Resmönster och resande	12
Resvaneundersökning för Uddevalla tätort	13
Dagens kollektivtrafik i Uddevalla kommun	15
Restider och restidskvoter	19
3. TRENDER OCH FRAMTIDSBILD	20
Slutsatser	23
4. MÅL OCH INDIKATORER	24
Övergripande mål	24
Resandemål för Uddevalla stadstrafik	25
Målområden	26
Kvalitetsmål	27
Indikatorer	31
5. DAGENS BRISTER OCH STRATEGIER FÖR ATT UPPNÅ MÅLEN	32
Funktions- och kvalitetsbrister	32
Strategier	33
6. TRAFIKKONCEPT, STRÅK OCH BYTESPUNKTER	37
Trafikkoncept	37
Stråk	39
Knutpunkter och bytespunkter	40
Pendelparkeringar för bil och cykel	40
7. EFFEKTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNING	42
Effekter kopplade till de övergripande målen	42
Effekter kopplade till kvalitetsmålen	42
8. UPPFÖLJNING	44
9. GENOMFÖRANDE	45
Infrastrukturbehov	45
Kostnader	46
Finansieringsmöjligheter	46
BILAGA: PARTERNAS STYRANDE DOKUMENT	48

FÖRORD

Uddevalla är ett av regionens prioriterade pendlingsnav. Befolkningen har ökat med cirka 13 procent sedan 2000 och både utveckling och prognoser visar på fortsatt tillväxt.

Kollektivtrafiken är ett av våra viktigaste verktyg för att ge invånarna bättre förutsättningar att bo, leva och utvecklas i samklang med en mer hållbar samhällsutveckling. Vision Västra Götaland – Det goda livet samt lokala mål och strategier utgör grunden för arbetet.

Västra Götalandsregionen har tillsammans med Uddevalla kommun och Västtrafik har tagit fram en gemensam målbild för kollektivtrafikens utveckling fram till år 2030. *Ofta, snabbt, enkelt och tydligt* är den riktning parterna gemensamt vill att kollektivtrafiken ska utvecklas i.

Parallellt med framtagandet av kollektivtrafikplanen har trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götalandsregionen reviderats och vi är mitt i en pågående pandemi, med stora effekter på vårt sätt att resa. Planen ska även samordnas med Västtrafiks utvecklingsplaner samt med kommunens utvecklings- och översiktsplaner.

Kommunen planerar för en stor utbyggnad av bostäder och verksamheter, först och främst i centrumnära lägen. Det innebär att fler kommer få möjlighet att byta till mer yteffektiva transportsätt som gång, cykel och kollektivtrafik. För att öka det hållbara resandet behöver vi arbeta tillsammans, bredare och bistå invånarna i omställningen genom att arbeta med beteendeförändringar.

Kollektivtrafikplanen har tagits fram av tjänstemän från respektive organisation, och stadstrafikforum i Uddevalla, som är ett samverkansforum mellan Västra Götalandsregionen, Västtrafik och kommunen, har utgjort politisk styrgrupp.

Stadstrafikforum för Uddevalla 23 mars 2021



SAMMANFATTNING

Uddevalla kommun är en av tillväxtmotorerna i Västra Götaland. En positiv regional utveckling förutsätter goda pendlingsmöjligheter. Det ställer krav på god tillgänglighet och framkomlighet för hållbara resalternativ som kollektivtrafik, gång och cykel.

Målbilden fokuserar på att utveckla såväl kollektivtrafiken som det hållbara resandet. Den beskriver hur kollektivtrafiken i Uddevalla kommun, med fokus på stadsbusstrafik och kopplingar till den regionala trafiken, behöver utvecklas fram till år 2030. Alla involverade parter ska känna en trygghet i en långsiktig, gemensam och strategisk kollektivtrafikplan.

Dialoger och undersökningar har gett värdefulla inspel

Flera dialogmöten med medborgare, elever och företrädare för olika intresseorganisationer har genomförts. Dialogerna visar att det råder en tydlig bilnorm i Uddevalla kommun, såväl i den yngre som i den äldre generationen. På kort sikt efterfrågas ökat utbud på kvällar och helger, bättre tillgänglighet till fritidsaktiviteter och bättre bytestpunkter.

Invånarna har deltagit i två stora resvaneundersökningar som genomförts av Västsvenska paketet och av Västtrafik. Båda undersökningarna visar att bilen är det vanligaste färdmedlet för alla invånare i Uddevalla kommun och utgör 70 procent av resorna. Hälften av invånarna kan dock tänka sig att resa mer kollektivt och säger att de troligen skulle kunna göra det också. Valet av färdmedel från de olika områdena påverkas av avståndet till handel och service samt av tillgången till kollektivtrafik.

Dialoger och undersökningar har gett värdefulla inspel och visar att potentialen för att öka resandet med hållbara transportmedel är hög.

Befolkningen ökar

Uddevallas befolkningens mängd var 56 703 i december 2019. Det är en ökning med cirka 13 procent sedan år 2000. Prognosen är att kommunen ska fortsätta öka med cirka 10 procent till år 2028. Byggnation av bostäder och verksamheter ska ske i de centrala delarna av kommunen. I förlängningen ska det byggas bostäder och verksamheter ut till det område som idag är hamnområde.

Pendlingsstatistiken visar att det finns en stor utpendling till andra starka arbetsmarknader såsom Trollhättan och Göteborg. Den största inpendlingen sker från bland annat Trollhättan, Vänersborg och Munkedal. Uddevalla är en relativt stark arbetsmarknadskommun med stora företag, industrier, offentliga arbetsgivare samt centrumhandel och ett större köpcentrum.

Behov av bättre bytesmöjligheter mellan tåg och busstrafik

Dagens linjenät är utformat för resor från ytterområdena till centrum som mål eller bytestpunkt. Resandeutvecklingen har fluktuerat under åren 2000 till 2018; fram till pandemin syntes en svagt ökande restrend.

De resandemässigt största knutpunkterna utgörs av bussterminalerna på Kampenhof och på handelsplatsen Torp vid E6. I staden finns även centralstationen och Östra stationen som viktiga knutpunkter. Kampenhofsterminalen ligger genom sin närhet till stadskärnan och övriga centrumhållplatser väl till ur ett resandeperspektiv. En ny lokalisering kan därför främst motiveras ur ett stadsutvecklingsperspektiv. För att förbättra bytesmöjligheter mellan tåg och stadstrafik samt regionalbuss fortsätter en diskussion om en flytt av centralsta-

FÄRDMEDELSANDEL I JÄMFÖRELSE

En färdmedelsandel för bilresor i Uddevalla kommun på 70 procent är större än i Trollhättan och Vänersborg som ligger på 65 procent. En tredjedel av resorna i Uddevalla görs med hållbara färdmedel, vilket är något mindre än i Trollhättan och Vänersborg där framför allt cykel har en mycket större andel.

tionen längre österut vilket skulle skapa bättre koppling mellan trafikslagen. På kort sikt skulle mindre åtgärder kunna genomföras för att förstärka de befintliga bytespunkterna.

Elektrifiering och automatisering skapar möjligheter

En trend- och scenarioanalys, som Västra Götalandsregionen genomfört i anslutning till revideringen av trafikförsörjningsprogrammet, visar bland annat att den rådande teknikutvecklingen med nya tjänster, exempelvis via applikationer i mobiltelefoner och datorer, spås fortsätta. Särskilt elektrifieringen och automatiseringen ger fler möjligheter att resa hållbart från dörr till dörr. Planen ska även erbjuda viss flexibilitet och anpassning inför kommande år, samtidigt som den har en strukturerande funktion.

En ökning av antalet hållbara resor ett måste

Uddevalla har lägst andel kollektivtrafik-, gång- och cykelresor av pendlingsnaven i Västra Götalandsregionen. Detta gör att en stor ökning av antalet hållbara resor behöver ske för att kommunen ska bidra till att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet och för att stödja stads- och befolkningsutvecklingen. Resan- deutvecklingen bör vara kraftigare än befolkningsökningen. Målet på kort sikt är att minst återta de marknadsandelar och nivåer som rådde innan pandemin.

Viktigt med en attraktiv kollektivtrafik

Kvalitetsmål för resenären är *ofta, enkelt, snabbt* och *tydligt* – faktorer som invånarna prioriterar högt. Att uppnå dessa mål är en förutsättning för att kollektivtrafiken ska kunna attrahera och ta hand om fler resenärer samt att vi ska nå framtida mål på såväl nationell som regional och lokal nivå.

Målen kommer att följas upp via indikatorer som belyser såväl kvalitet och kvantitet som effektivitet.

Strategier för framtidens kollektivtrafik

Mellan uppsatta mål och dagens kollektivtrafik finns ett gap som visar vilka brister som behöver åtgärdas för att uppnå en mer attraktiv kollektivtrafik och bidra till ökad andel hållbara resor. De viktigaste identifierade bristerna ur ett resenärsperspektiv är: långa restider i några av reserelationerna jämfört med bil; utbudet under kvällar och helger som upplevs och inte heller är tillräckligt; linjenätet har för många varianter, ger god yttäckning men är inte lika enkelt att förstå jämfört med i andra pendlingsnav; det finns få möjligheter till genom- eller direktresor förutom till centrum; det finns linjer med lågt resande och några med kapacitetsproblem.

Stadens invånare upplever inte kollektivtrafiken och övriga hållbara transporter som fullgoda alternativ. Stadens geografi och geografiskt utspridda mål- och bytespunkter för arbete och fritid bidrar till upplevelsen. Framkomlighetsproblem finns i de centrala delarna och vid järnvägsövergångarna – problem som riskerar att öka i takt med att staden förtätas och tågtrafiken ökar.

För att uppnå målen och åtgärda bristerna, men samtidigt ta höjd för en annan framtidssituation, har ett antal strategier för framtidens kollektivtrafik tagits fram.

Trafikkoncept beskriver trafikering, stråk och bytespunkter

Utifrån strategierna har olika trafikkoncept med riktlinjer och de viktigaste egenskaperna och funktionerna för trafikering, stråk och bytespunkter tagits fram. Koncepten beskriver funktionen och de ingående delarna i Västtrafiks

MÅLSTRUKTUR			
STYRANDE DOKUMENT			
Uddevalla: översiktsplan, fördjupad översiktsplan, samhällsbyggnadsstrategi, trafik- och parkeringsstrategi mfl.		Västra Götalandsregionen: regionalt trafikförsörjningsprogram, miljö- och klimatstrategi, Målbild Tåg 2035 mfl.	
ÖVERGRIPANDE MÅL			
Ökad andel hållbara resor			
MÅL-OMRÅDEN	God tillgänglighet	Enkel, trygg och inkluderande	Låg miljöpåverkan
KVALITETS-MÅL	För resenären		För människan i staden
INDIKATORER	Hållbara resor, restid, turtäthet, enkelhet, trygghet m fl		

Målstruktur för kollektivtrafikens utveckling.

VIKTIGA STRATEGIER FÖR FRAMTIDENS KOLLEKTIVTRAFIK

- integrera kollektivtrafiken i samhällsplaneringen
- utveckla kollektivtrafiken i tydliga stråk kopplade till kommunens utbyggnadsplaner
- ta ansvar för hela resan samt för utveckling av smidigare bytespunkter
- bidra till såväl en levande tätort såväl som landsbygd
- uppnå en enkel och tydlig huvudnätsstruktur samt ett grundutbud med regelbunden tidtabell och konsekventa trafikdygnstider
- stärka arbetet med att förändrade resvanor
- fortsätta fordonsutvecklingen i syfte att bättre tillgodose resenärernas krav och en bättre stadsmiljö samt att skapa förutsättningar för en fossilfri region år 2030
- prioritera kollektivtrafiken där det är trångt om utrymme eller genomföra åtgärder för att minska barriärer mot järnvägen
- genomföra åtgärder som gör det enklare för bussen att ta sig fram
- planera för ett långsiktigt utvecklingsarbete i stadens fysiska struktur och bebyggelseutveckling när det gäller lokalisering av bytespunkter såväl som arbetsplatser.

kundlöfte. De kollektivtrafikstråk som pekas ut är viktiga ur ett långsiktigt perspektiv och ska ha hög framkomlighet och hög turtäthet. Behov av infrastrukturinvesteringar ska därför identifieras utifrån dessa stråk.

I takt med att planens mål om ökat resande uppfylls, kommer antalet människor som rör sig i kollektivtrafiken och på bytespunkterna att öka. Detta ställer krav på att bytespunkterna utvecklas för att motsvara kraven på en modern kollektivtrafik. Byten kommer även i fortsättningen ske mellan bil eller cykel och kollektivtrafiken. Det är därför viktigt att behovet av parkering för cykel och bil i anslutning till kollektivtrafiken ses över under genomförandet.

Inför kommande trafikupphandling, med planerad trafikstart i juni 2024, ska en översiktlig etappindelning av satsningarna, samt vilka kostnader det medför, tas fram. Behov av infrastrukturåtgärder tas fram och beskrivs. Vissa är kostnadsbedömda, övriga behöver fortsatt utredning och analysarbete, vilket behöver ske i genomförandefasen.

En mer attraktiv kommun och ett starkare pendlingsnav

Om satsningar sker i enlighet med planens ambitioner är den samlade bedömningen att måluppfyllelsen blir god och att antalet hållbara resor förväntas öka. Planen stödjer också den stads- och befolkningsutveckling som kommunen planerar för. Satsningarna betyder förbättrade restider i viktiga relationer och i fler reserelationer än idag – vi binder samman staden och kopplar ihop arbetsmarknadsregioner, och nya exploateringar får en tillgänglig kollektivtrafik. Kollektivtrafiken förväntas också bättre motsvara framtida behov och underlätta vardagslivet och resor till fritidsaktiviteter. Fler erbjudanden gör att antalet vardags- och helgresor ökar. Det förväntas även ökad cykel- och gångtrafik samt en minskad klimatpåverkan genom satsningar på elektrifiering.

Planen skapar nya resmöjligheter och stärker vissa kopplingar mellan områden och centrum, vilket bidrar till att fysiska och mentala avstånd mellan områden minskar. Planen förväntas därmed främja integration och tillgång till samhällservice och samhällsfunktioner.

Uddevalla kommer att stärkas och utvecklas i rollen som ett viktigt pendlingsnav i Västra Götalandsregionen och som en attraktiv kommun att bo och leva i. Satsningarna stödjer hela regionens utveckling i en hållbar, ekologisk, social och ekonomisk riktning.

Kollektivtrafikplanen kommer att mäta och följa ett antal utvalda indikatorer som stäms av årligen.

När parterna har antagit kollektivtrafikplanen återstår genomförandet, där ett första steg är att ta fram en handlingsplan. Parternas planeringsprocesser är inte statiska och går inte alltid i samma takt. En rad externa och interna faktorer kommer att påverka genomförandet. Finansieringsmöjligheter och konjunkturändringar såväl som teknikutveckling och samhällstrender är faktorer som kommer att påverka. Planen kan behöva ses över efter några år och justeras, särskilt med tanke på att planen tas fram under pågående coronapandemi.

Parterna har identifierat ett antal frågor som behöver utredas och analyseras. En linjenätsutredning, utifrån det utpekade nätet, ska genomföras.

1. INLEDNING

BAKGRUND

En positiv regional utveckling förutsätter goda pendlingsmöjligheter. En hållbar utveckling kräver en ömsesidighet mellan lokalisering av bostäder och verksamheter samt utveckling av infrastruktur, kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar.

Uddevalla är en av tillväxtmotorerna i Västra Götalandsregionen. Det är en regional angelägenhet att kommunen utvecklas positivt på ett hållbart sätt. Det ställer krav på god tillgänglighet och framkomlighet för kollektivtrafik, gång och cykel.

Tillväxtmotorerna och de tyngsta pendlingsstråken är särskilt viktiga för att knyta samman orter, omland och region. Koncentration av verksamheter, service och bostäder till noder i starka kollektivtrafikstråk ger ännu bättre förutsättningar för en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik och för ett ökat hållbart resande.

Denna plan fokuserar på att utveckla kollektivtrafiken och bidra till ett hållbart resande. Planen ska också bidra till dialog och ökad kunskap hos beslutsfattare, tjänstemän och invånare om hållbart resande. Genom fortsatta diskussioner och ställningstaganden blir förståelsen för framtida åtgärder större.

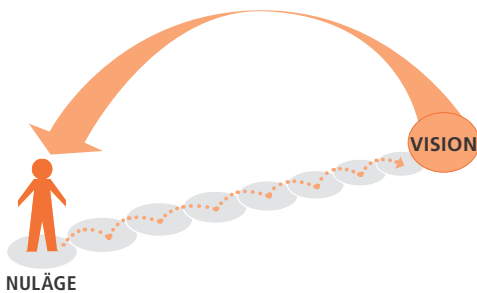
SYFTE

Med kollektivtrafikplanen skapas en gemensam målbild för kollektivtrafikens utveckling. Syftet är att skapa förutsättningar för ett ökat resande med hållbara transportmedel, i symbios med en samhällsplanering som stödjer detta i Uddevalla kommun.

Tidsperspektivet är lång sikt. Parterna ska känna trygghet i att ha en långsiktig gemensam plan som grund för arbetet med att utveckla kollektivtrafiken. Planens ambitioner ska säkerställas genom att en handlingsplan tas fram, samt genom regelbunden uppföljning i det fortsatta arbetet.

Planen ska bland annat ge Västtrafik vägledning att planera för stadstrafikens utveckling, ge underlag för fordonsinvesteringar samt underlag för investeringar i infrastruktur. För kommunen är planen ett instrument för en samhällsplanering, som bidrar till ökat hållbart resande.

Planen innehåller övergripande mål och kvalitetsmål som visar vad vi ska uppnå och varför, samt vad vi strävar efter. Från målen tas steget till struktur och utveckling, där en övergripande struktur presenteras tillsammans med ett antal utvecklingsprinciper för stadstrafikens funktion, fysiska struktur och trafikering. Kvalitetsmål, struktur och utvecklingsprinciper konkretiseras i en systemlösning som bygger på ett kollektivtrafikkoncept för stadstrafiken. Därefter beskrivs förväntade effekter samt återstående arbete under planens genomförande.



I kollektivtrafikplanen används en målorienterad arbetsmetod (backcasting) som innebär att man börjar med att definiera ett önskvärt framtida tillstånd (en vision). Därefter identifieras de åtgärder som krävs för att uppnå det önskvärda tillståndet.

METOD

Att utveckla kollektivtrafiken är ett långsiktigt arbete som med utgångspunkt i hållbar samhällsplanering kräver såväl stora som mindre investeringar i infrastruktur, fordon, informationsinsatser och påverkansåtgärder. De åtgärder och investeringar som genomförs på kort sikt i en handlingsplan måste därför ligga i linje med de långsiktiga målen.

Kollektivtrafikplanen sedd i ett tio-årsperspektiv måste därför grundas på kommunens och regionens visioner och mål och samspela med vilken roll övriga hållbara transporter kan spela i denna process.

En målorienterad arbetsmetod skiljer sig från den traditionella metoden att utveckla kollektivtrafiken i vilken åtgärder genomförs i mindre steg med utgångspunkt från rådande förhållanden. Ett sådant arbetssätt innebär en successiv anpassning av utbudet till efterfrågan utan långsiktiga mål.

AVGRÄNSNINGAR

Ansvaret för stadstrafikens utveckling ligger inom mandatet för stadstrafikforum som är ett samverkansforum mellan Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Uddevalla kommun. Stadstrafikforum fattade beslutet att ta fram en kollektivtrafikplan som säkerställer en utveckling av stadstrafiken. Det handlar om att säkra att samhällsplanering, infrastrukturplanering och kollektivtrafikens utveckling går hand i hand.

Den geografiska avgränsningen är resor som har start- eller målpunkt i kommunen, men inkluderar också kopplingen mellan de regionala och lokala resorna. Fokus är på resor som sker inom Uddevalla tätort. Planen studerar inte detaljer såsom linjedragning, och den är inte heller någon linjenätsutredning.

Utvecklingen av kollektivtrafiken i hela Västra Götaland hanteras i trafikförsörjningsprogrammet och i övriga underlag, se Planeringsunderlag och Styr-dokument nedan.

Planen omfattar inte den fysiska utformningen av stråk, bytespunkter, fordon eller linjenät. Detta är något som måste utredas vidare i det fortsatta arbetet. För att bedöma effekterna av föreslagna åtgärder har dock ett strukturerande, prioriterat linjenät som följer strategierna och utvecklingen pekats ut.

PLANERINGSUNDERLAG

Kollektivtrafikplanen utgår från antagna styrdokument i kommunen och Västra Götalandsregionen samt prognoser, analyser och underlag som har tagits fram i arbetet tillsammans med övriga underlag i närliggande frågor.

En sammanställning av de viktigaste styrande och vägledande dokumenten återfinns nedan och ytterligare information finns i bilaga 1. Utöver dessa har andra nationella, regionala och kommunala dokument använts som underlag i den mån de gett vägledning för hur kollektivtrafiken behöver utvecklas för att uppnå önskade effekter.

Erfarenheter från antagna kollektivtrafikplaner i övriga utpekade noder har tillvaratagits liksom harmonisering av struktur och uppbyggnad för att underlätta struktur och jämförelser.

STYRDOKUMENT

Västra Götalandsregionen

De globala målen för hållbar utveckling, Agenda 2030, och Vision Västra Götaland utgör grunden för arbetet med regional utveckling. Utvecklingen i hela Västra Götaland ska ske med samtliga hållbarhetsperspektiv i fokus – socialt, miljömässigt och ekonomiskt.

Västra Götalandsregionen har fyra måldokument som anger mål och inriktning för att bidra till att uppfylla visionen om det goda livet:

- Västra Götaland 2020 – strategi för tillväxt och utveckling
- Trafikförsörjningsprogram 2021–2025 (fastställs våren 2021) – Hållbara resor i Västra Götaland
- Kulturstrategi Västra Götaland och regional kulturplan 2020–2023
- Strategi för hälso- och sjukvårdens omställning

Utöver dessa finns följande strategier framtagna:

- Målbild Tåg 2035 inkl Målbild tåg 2028 (2013 och 2020) och Västtågsutredningen (2017). Anmärkning: Inarbetad i Målbild tåg
- Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland (2018)
- Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor (september 2018).
- Landsbygdsutredning – Kollektivtrafik i Västra Götaland (april 2014)

Styrdokument Uddevalla kommun

Kommunens vision har formulerats som *Uddevalla – Hjärtat i Bohuslän liv, lust och läge ger livskvalitet*. Översiktsplanen (antagen 2010) utgör det viktigaste styrdokumentet för kommunens mark- och vattenanvändning och beskriver bland annat hur den bebyggda miljön ska användas och utvecklas. En reviderad översiktsplan för hela kommunen beräknas stå klar under 2021.

- Översiktsplan för Uddevalla (2010)
- Fördjupad översiktsplan (FÖP), Uddevalla tätort (2017)
- Samhällsbyggnadsstrategi (2015)
- Cykelplan (2011)
- Trafik och parkeringsstrategi (2017)
- Funktionsutredning Kollektivtrafikens noder i Uddevalla, (Trivector, 2016)
- Områdesplan Bäveån, (2016)



Bilden från trafikförsörjningsprogrammet visar hur regionen och Agenda 2030 hänger ihop.

Samtliga strategier samt trafikförsörjningsprogrammet 2021–2025 finns samlade på www.vgregion.se/kollektivtrafik.

Dialogmöten och medborgardialog

Flera dialogmöten med invånare, elever och företrädare för olika intresseorganisationer har genomförts med fokus på kommunens och stadens utveckling och mobilitetsfrågor.

Nationellt centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik, K2, genomförde under perioden 2015–2017 ett forskningsprojekt om samverkansmodeller med inriktning mot ökat kollektivtrafikresande. Uddevalla medverkade som ett "Living Lab" för att undersöka metoder för samverkan och effekter av genomförda åtgärder.* Flera flera workshoppar genomfördes.

Vid revideringen av översiktsplanen för Uddevalla har flera dialogmöten med invånare genomförts i syfte att samla in synpunkter på vad som är bra i kommunens olika delar och vad som kan förbättras.

Göteborgs Universitet genomförde (2016) ett forskningsprojekt om tillgänglighet för att utveckla begreppet hållbar tillgänglighet i den urbana och regionala planeringen. Projektet syftade till att hitta och lyfta fram lämpliga metoder och verktyg som bidrar till planering som skapar tillgänglighet utan att bidra till ökade transporter.

Kollektivtrafik i storstadens skugga

K2-forskarnas arbete har sammanfattats i skriften "Kollektivtrafik i storstadens skugga". Det råder en tydlig bilnorm i kommunen, från den yngre till den äldre generationen. Flera faktorer påverkar olika grupperns uppfattning av kollektivtrafiken, både positiva och negativa faktorer.

Bland yngre efterfrågas:

- Trygg atmosfär
- Högre turtäthet under eftermiddag och kväll
- Bättre tillgänglighet till fritidsaktiviteter

De äldre efterfrågar:

- Lugn och trygg miljö
- Punktlighet
- Högre turtäthet under dag- och kvällstid
- Bättre tillgänglighet till fritidsaktiviteter

Bland förvärvsarbetande efterfrågas:

- Bättre tillgänglighet till arbetsområden med konkurrenskraftiga restidskvoter
- Direkta regionala kopplingar
- Tydliga och smidiga bytespunkter mellan lokal- och regionaltrafik

Beslutsfattare och tjänstemän

Under en workshop med ett tjugotal aktörer från regionala, nationella och lokala myndigheter samt från näringslivet diskuterades hur kollektivtrafiken kan utvecklas för att attrahera fler resande. Teman som diskuterades, kopplade till eftersökta brister, var bland annat beteendepåverkande åtgärder, utveckling av regionaltrafiken, planering av lokaltrafiken, att göra Kampenhof bussterminal tryggare, att utveckla noder, biljetter och priser, tidig delaktighet i planeringen, teknik och IT samt busschaufförernas bemötande av resenärer.

Slutsatser

Ovanstående punkter sammanfattar väl, enligt forskarna, var fokus behöver läggas för att kollektivtrafiken ska locka till sig en större marknadsandel av motoriserade resor. För att kunna konkurrera med bilen och skapa möjligheter för fler hållbara resor finns till exempel ett behov av att förtäta de mer centrala delarna i kommunen. Likaså behöver bytespunkter erbjuda enkla byten mellan olika trafikslag.

Myndigheter och beslutsfattare behöver också skaffa sig en bättre förståelse för och kunskap om kollektivtrafiksystemet, både dess positiva och mer negativa sidor. ■

* K2, 2019. Kollektivtrafik i storstadens skugga – Krönikor från Living lab i Uddevalla.
<http://www.k2centrum.se/kollektivtrafik-i-storstadens-skugga-kronikor-fran-living-lab-i-uddevalla>

2. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH NULÄGESBESKRIVNING

BEFOLKNINGSUTVECKLING

Den 31 december 2019 hade Uddevalla kommun en folkmängd på 56 703 invånare. Från millennieskiftet (48 971 invånare) till och med år 2019 har befolkningen i Uddevalla kommun ökat med 7 732 invånare, vilket motsvarar en ökning på cirka 13 procent – en befolkningsökning med drygt 400 nya invånare per år.

Befolkningsstillväxten utgörs huvudsakligen av ett positivt flyttnetto tillsammans med ett positivt födelsenetto. Övervägande del av de inflyttade har tidigare bott i andra delar av Västra Götaland; resterande kommer från övriga delar i landet eller utlandet.

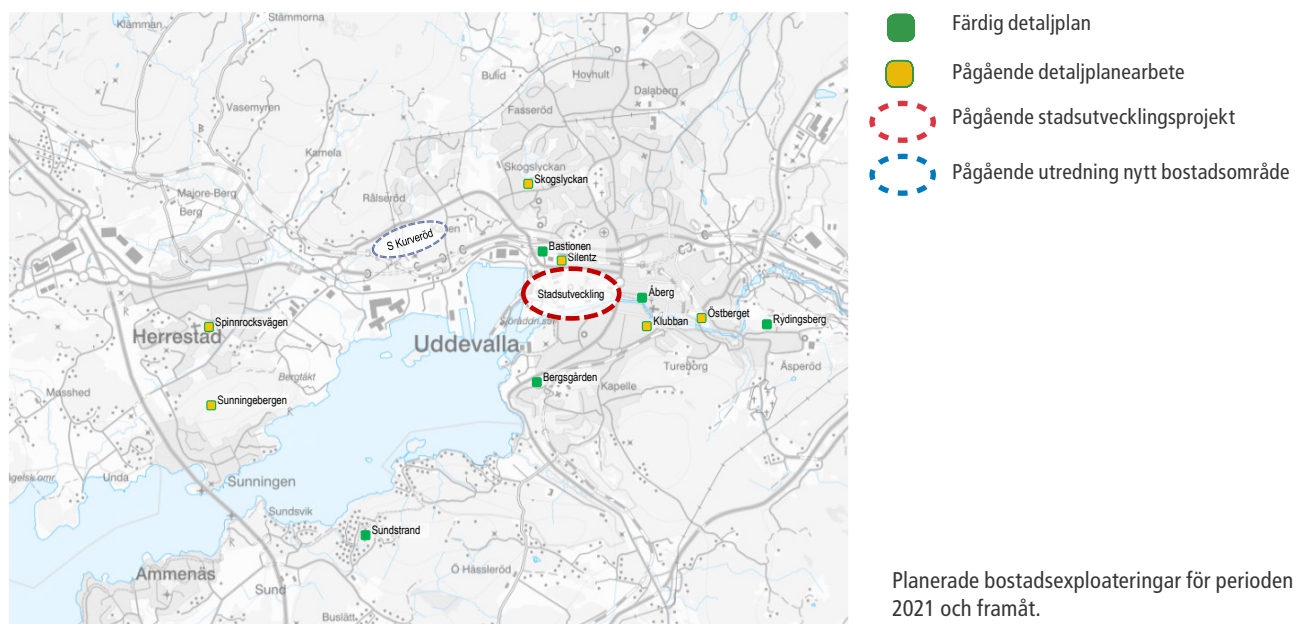
Befolkningsprognos

Den kommunövergripande prognosen, som uppdateras årligen, sträcker sig över tio år medan delområdesprognosen avser de fem närmsta åren. Antalet invånare år 2029 beräknas (enligt prognos 2020) uppgå till drygt 61 500, vilket motsvarar ett invånartillskott på cirka 4 900 personer (närmare 9 procent).

På längre sikt kommer exploateringarna i Uddevalla att öka med bebyggelse på Kampenhofsområdet och runt Bäveån.

Utbyggnadsområden i Uddevalla på kort och lång sikt

Stadens stadsutvecklingsprojekt fokuserar på exploatering och utbyggnad av bostäder och verksamheter. Utbyggnaden kommer att ske etappvis under lång tid och bedöms totalt kunna rymma 4 500 nya bostäder. Bostäderna kompletteras med arbetsplatser, butiker, restauranger, skolor och andra verksamheter.



Landsbygd och mindre tätorter

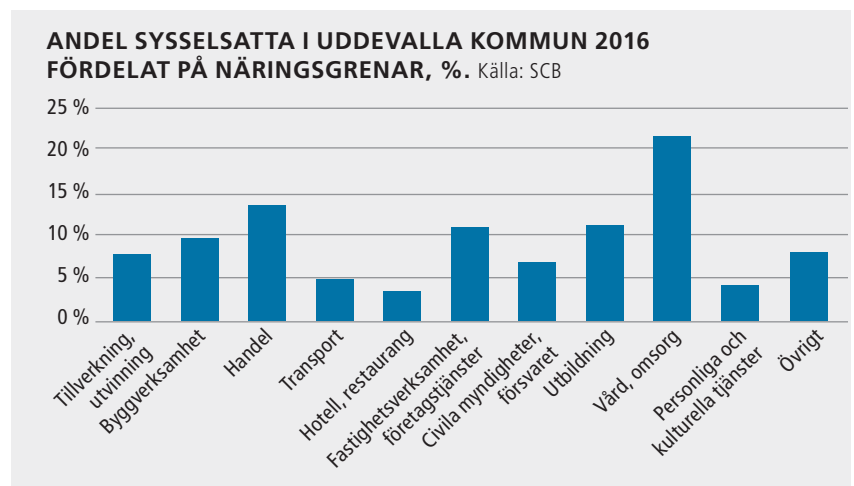
Generellt gäller en långsam utvecklingstakt av bostäder på landsbygden. Komplettering av enstaka fastigheter i anslutning till redan befintliga kan ske där inga andra restriktioner sätter stopp. Där vatten- och avloppslösningar finns kan ytterligare exploatering medges, till exempel på Fräknestranden och Lanesund. För kommunens småorter Hogstorp, Skredsvik, Fagerhult (Lane) och Kyrkbyn (Lane-Ryr) finns för närvarande inga omfattande utbyggnadsplaner.

SYSELSÄTTNING

Arbetsmarknaden till i dag

Antalet arbetstillfällen i kommunen uppgick till cirka 25 100 (2016) varav lite mer än 30 procent (7 600) innehades av arbetstagarare från andra kommuner, främst Trollhättan (1 244) och Vänersborg (1 146). Inpendlingen fördelade sig ungefär lika för kvinnor och män.

Antalet förvärvsarbetande kommuninvånare var 26 200 (2016) varav 8 700 förvärvsarbetade i en annan kommun, främst Trollhättan (1 894) och Göteborg (1 764). Män dominerade pendlingen mot Göteborg och kvinnor mot Trollhättan.



DE FEM STÖRSTA ARBETSGIVARNA I UDDEVALLA KOMMUN, 2017

Uddevalla kommun	5 425
Västra Götalandsregionen	2 325
Ikea	275
Samhall	275
Kynningsrud Prefab	225

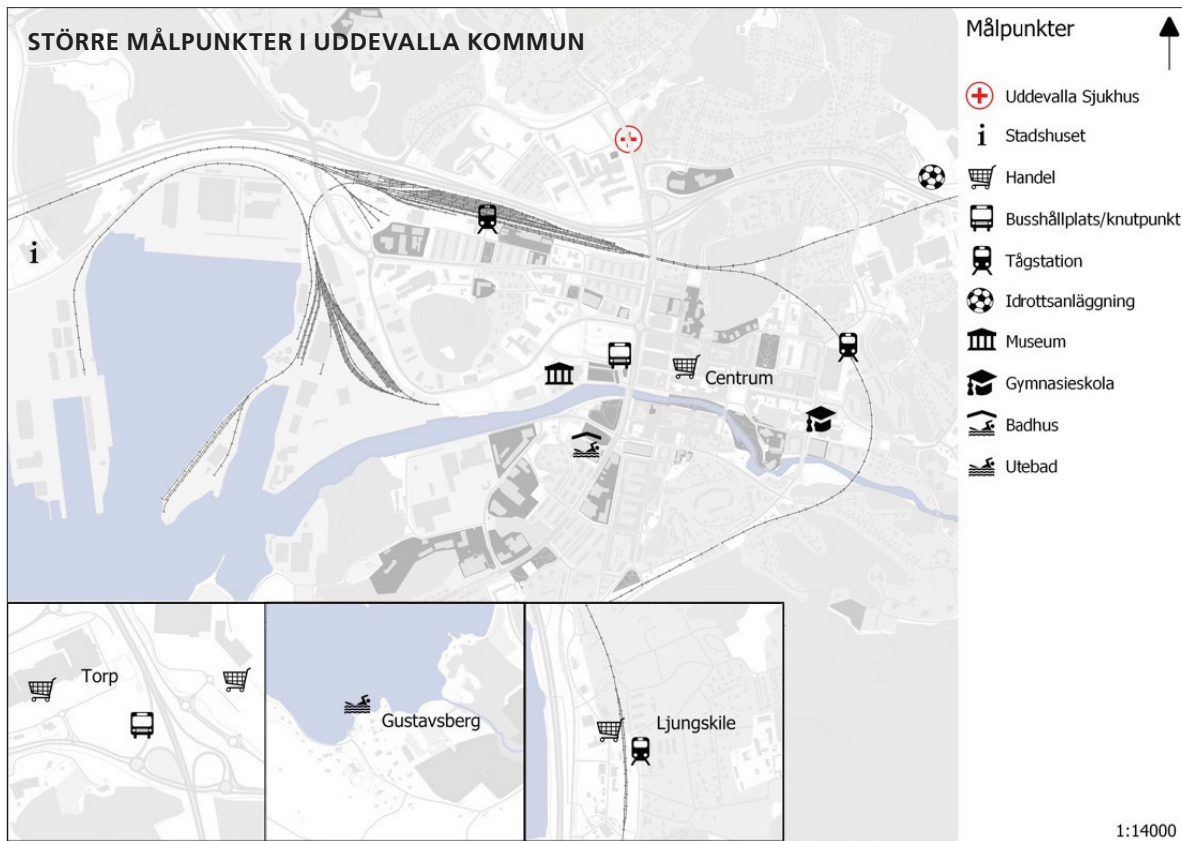
Källa: Uddevalla kommun

Vilka är de största arbetsplatserna?

Uddevalla kommun är den i särklass största arbetsgivaren i kommunen, följt av Västra Götalandsregionen (primärt Uddevalla sjukhus). Största privata arbetsgivare är Ikea och Kynningsrud. Till skillnad från exempelvis Trollhättan och Vänersborg utgör Uddevalla en tydlig småföretagarkommun. Vid sidan om vård och omsorg är handel den näringsgren som har flest anställda.

Framtidens arbetsmarknad

Att utveckla den lokala arbetsmarknaden är en viktig uppgift för Uddevalla kommun. I takt med att näringsliv och arbetsliv förändras behövs nya former för samarbeten. Uddevalla ska, i linje med kommunens vision, vara hjärtat i Bohuslän samt vara centrum för handel, service och kommunikationer och en av regionens tillväxtmotorer. Kommunen ska sträva efter ett gott företagsklimat och skapa en etableringsberedskap genom mark och lokaler.



MÅLPUNKTER

Viktiga målpunkter i staden samt knut- och bytespunkter i kollektivtrafiken:

- Badhuset
- Bohusläns museum
- Centrala staden
- Gustafsberg
- Gymnasieskolan i Uddevalla
- Kampenhof bussterminal
- Rimnersområdet med inom- och utomhusidrottsplatser
- Sjukhuset
- Torp Köpcentrum
- Torp Terminalen
- Uddevalla central
- Uddevalla östra
- Vuxenutbildningen (före detta Regimentet)

FEM PENDLINGSNAV I REGIONEN

Regionens pendlingsnav utgörs av delregionala arbetsmarknadscentrum, noder med extra hög prioritet, vilka är utpekade som tillväxtmotorer i Västra Götalands regionutvecklingsprogram.

ARBETSPENDLING TILL OCH FRÅN UDDEVALLA, 2017

Kommun	PENDLARE			
	Från Uddevalla		Till Uddevalla	
	Antal/dag	%	Antal/dag	%
Trollhättan	1 907	22	1 309	17
Göteborg	1 853	21	552	7
Stenungsund	821	9	397	5
Vänersborg	671	8	1 168	15
Munkedal	554	6	858	11
Lysekil	428	5	559	7
Orust	328	4	467	6
Färgelanda	296	3	677	9
Kungälv	197	2	112	2
Tanum	183	2	241	3

Källa: Uddevalla kommun

TRESTAD OCH TVÅSTAD

Trestad är den samlande benämningen av städerna Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg. Tvåstad motsvarar Trollhättan och Vänersborg.

VÄSTSVENSKA PAKETETS RVU 2017 I ARBETSMARKNADSOMRÅDET KRING GÖTEBORG

Totalt 46 620 invånare i åldern 16–84 år ingick i urvalet varav 12 239 personer svarade på en webb- eller postenkät, vilket motsvarar en svarsfrekvens på 27 procent. I Uddevalla svarade 336 personer för totalt 639 antal resor.

Jämförelse av färdmedelsfördelningen i Uddevalla, Tvåstad och i hela regionen enligt Västsvenska paketets resvaneundersökning 2017.

PENGLING OCH RESFLÖDEN

Uddevalla utgör ett av regionens fem så kallade pendlingsnav. I statistiken noteras störst inpendling från Trollhättan, Vänersborg och Munkedal, men kommunen erbjuder även boende i fler av de kringliggande kommunerna arbete inom såväl offentlig som privat sektor.

Utpendling från Uddevalla sker i första hand till Trollhättan och Göteborg. Sammantaget omfattar in- och utpendlingen omkring 8 000 personer i respektive riktning.

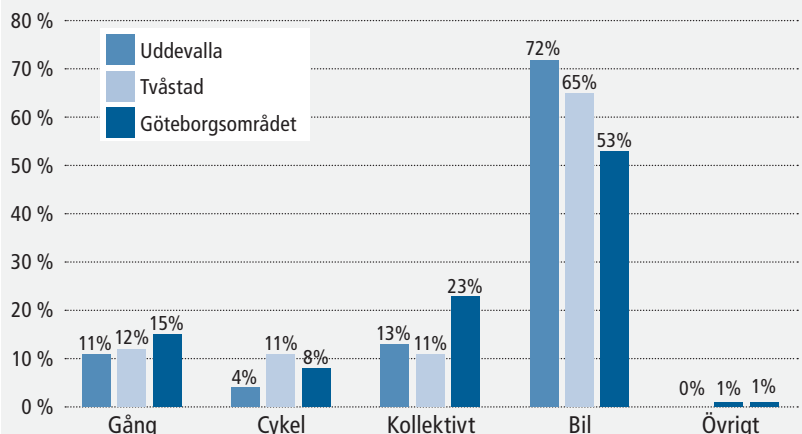
RESMÖNSTER OCH RESANDE

I samband med genomförandet av infrastrukturpaketet för Göteborgsområdet, Västsvenska paketet, genomförs med jämna mellanrum resvaneundersökningar. År 2017 inkluderades även invånare i Trestadsområdet i undersökningen, då Trestad numera ingår i Göteborgs arbetsmarknadsregion. Resvaneundersökningen kartlade invånarnas resvanor en genomsnittlig dag på hösten 2017.

Målet med resvaneundersökningen är att följa resvanorna och att få bättre insikt i hur invånarna reser till och från kommunerna samt hur fördelningen över olika färdmedel ser ut. Undersökningen kartlägger medborgarnas regionala resmönster sett till bland annat färdmedelsfördelning och restid.

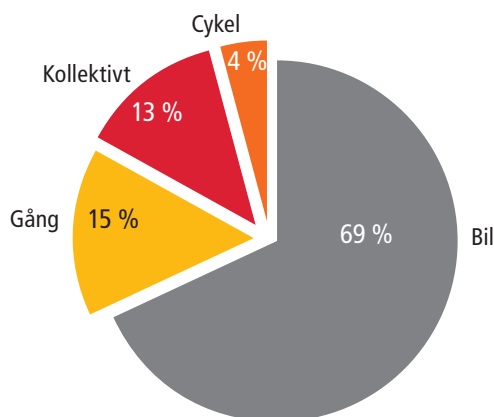
Färdmedelsfördelningen för Göteborgs arbetsmarknadsområde visar att bil dominerar som färdmedel och används för 53 procent av resorna. Näst vanligast är kollektivtrafikresor som används för 23 procent av resorna. Vidare görs fler resor till fots, 15 procent, jämfört med cykel, 8 procent.

I Uddevalla är bilen det vanligaste färdmedlet, med en andel på hela 72 procent. De hållbara resorna utgör 28 procent av det totala resandet i Uddevalla tätort, där kollektivtrafikresor utgörs av 13 procent, gång 11 procent och cykel 4 procent. Jämfört med Tvåstad har Uddevalla en lägre andel gång och cykel men högre andel kollektivtrafik och bilresor.

FÄRDMEDELSFÖRDELNING VARDAGAR PER OMRÅDE ENL VÄSTSVENSKA PAKETETS RESVANEUNDERSÖKNING 2017

Resvaneundersökning för Uddevalla tätort

HUVUDFÄRDSÄTT.



Inom ramen för arbetet med framtagande av kollektivtrafikplanen genomfördes i november 2018, i samarbete mellan Västtrafik och kommunen, en ny resvaneundersökning för Uddevalla tätort.

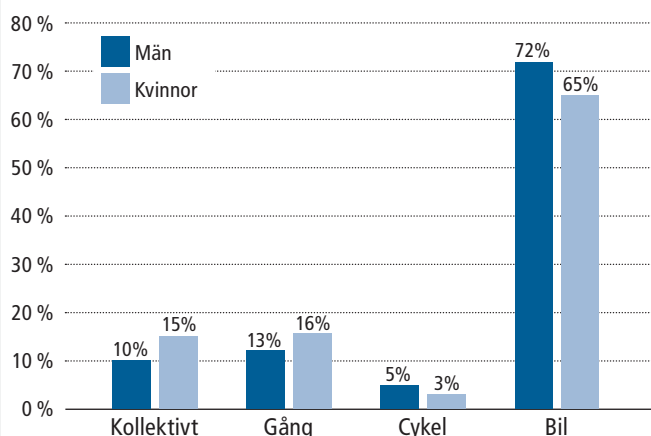
Syftet med undersökningen var att utvärdera marknadsandelar gällande resor för olika trafikslag som de boende gör till, från och inom staden. Vidare önskades information om resandets omfattning, resandeströmmar, samt invånarnas attityder till resandet.

En tredjedel av resorna görs med hållbara färdmedel

Under en genomsnittlig vardag i Uddevalla tätort genomför cirka åtta av tio invånare minst en resa. Det motsvarar 2,1 resor per invånare och 2,6 resor per invånare som rest under dagen. Av de cirka 89 500 resor som genomförs per vardag sker cirka två tredjedelar med bil, och den resterande tredjedelen av gång, cykel och kollektivtrafik. Cykel motsvarar endast 4 procent av de totala antalet resor. Gångtrafiken har sen undersökningen 2017 ökat med 4 procent mot en motsvarande minskning av biltrafiken.

RESOR FÖRDELDE PÅ FÄRDMEDEL OCH KÖN.

Källa: RVU i Uddevalla 2018



Bilen vanligaste färdmedlet för alla grupper

Fördelningen mellan olika färdmedel skiljer sig både vad gäller kön och åldersgrupper. Män använder till större del bil som färdmedel jämfört med kvinnor medan förhållandet är det motsatta vid kollektivtrafikresor. För gång- och cykelresor syns ingen markant skillnad mellan könen.

Yngre samt pensionärer gör en större andel av sina resor med kollektivtrafik. Samma åldersgrupper utför även den lägsta andelen cykelresor. Den yngsta gruppen är dock underrepresenterad bland enkätsvaren (3,9 %).

Bilresor motsvarar den största andelen resor för alla åldersgrupper men är högst bland invånare i åldrarna 25–65 år.

Hälften av invånarna kan tänka sig fler kollektivtrafikresor

Trots den höga andelen bilresor har en stor andel av invånarna en positiv grundsyn när det kommer till frågan att ersätta bilresor med gång-, cykel- eller kollektivtrafikresor. Hälften av invånarna menar att de absolut skulle kunna tänka sig att resa mer kollektivt och en femtedel säger att de troligen skulle kunna göra det.

För att göra kollektivtrafiken mer attraktiv önskade invånarna först och främst lägre priser, följt av ökad turtäthet, mindre avstånd till hållplatser, bättre punktlighet, fler hållplatser och linjer och fler turer på helger och kvällar.

Färdmedelsfördelningen går att påverka

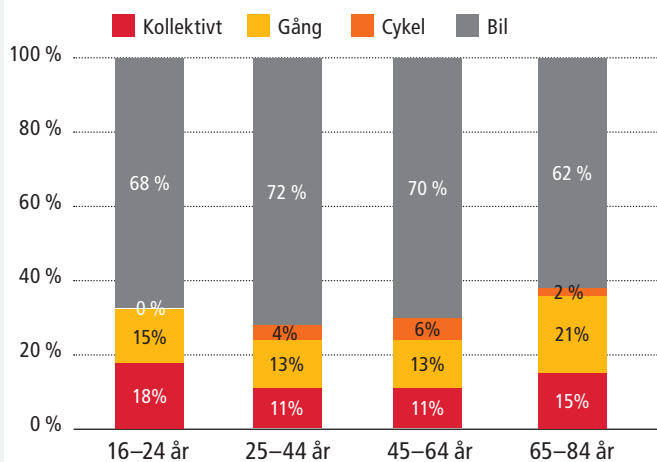
Färdmedelsfördelningen visar att val av färdmedel påverkas av avstånd till handel och service och tillgång till kollektivtrafik för pendling till arbete med mera. Människors färdmedelsval kan därför påverkas om samhällsplaneringen utformas för att stödja gång-, cykel- och kollektivtrafik. En väl utbyggd struktur som stöder gång- och cykeltrafik bidrar också till fler hållbara resor.

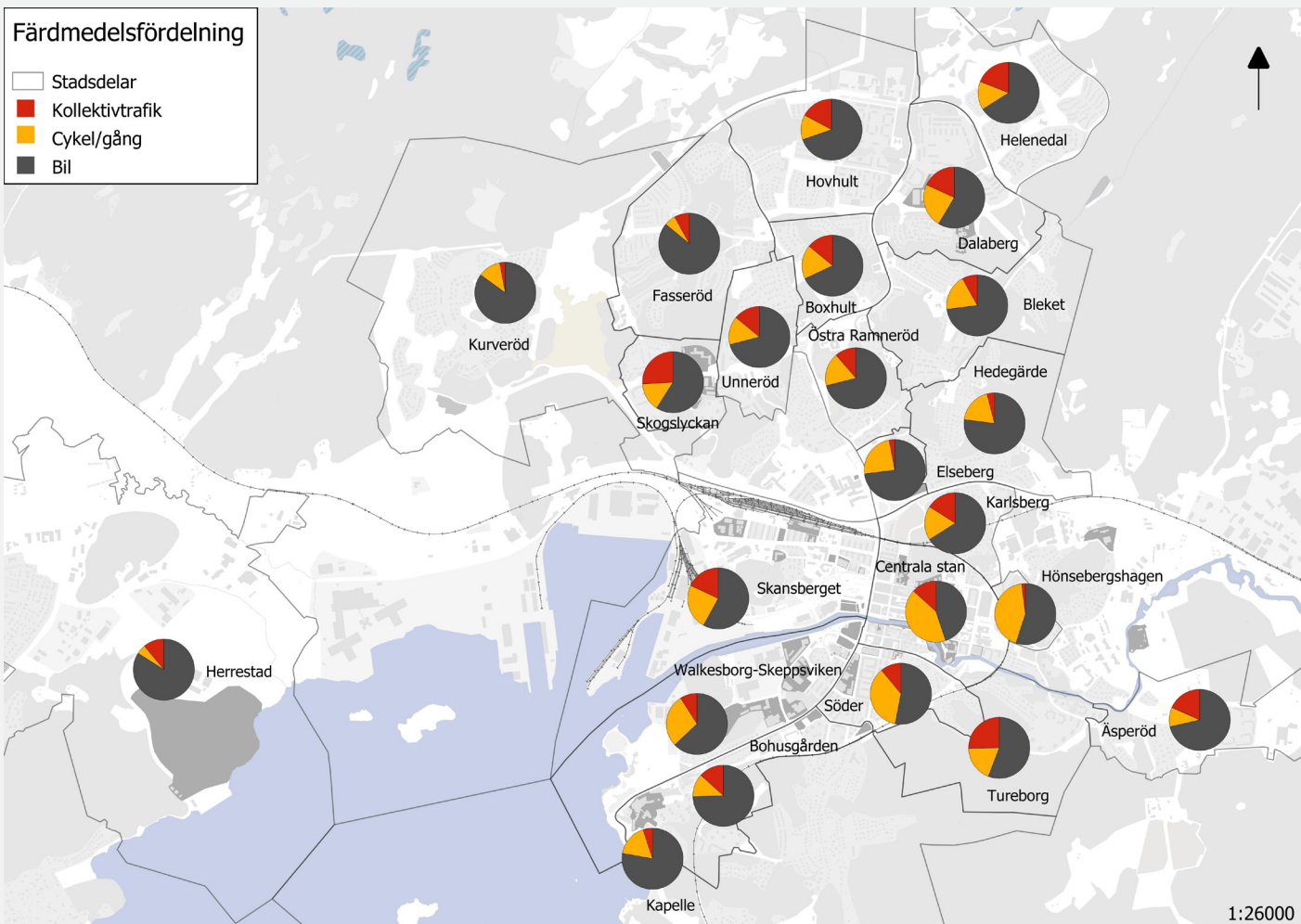
Byggs det exempelvis bostäder i ytterområden, där tillgång till lokal service och förutsättningar för en effektiv kollektivtrafikförsörjning är begränsade, är det rimligt att anta att de framtida resenärerna till stor del kan förväntas resa med bil.

Byggs det istället i centrala staden eller i centrumnära områden

RESOR FÖRDELDE PÅ FÄRDMEDEL OCH ÅLDER.

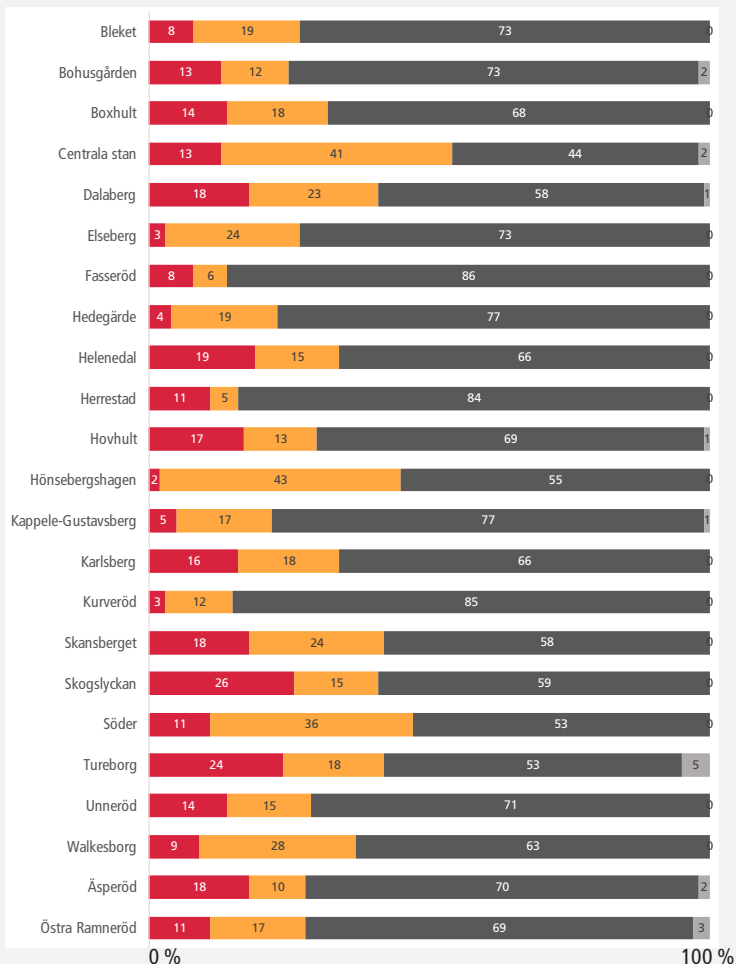
Källa: RVU i Uddevalla 2018





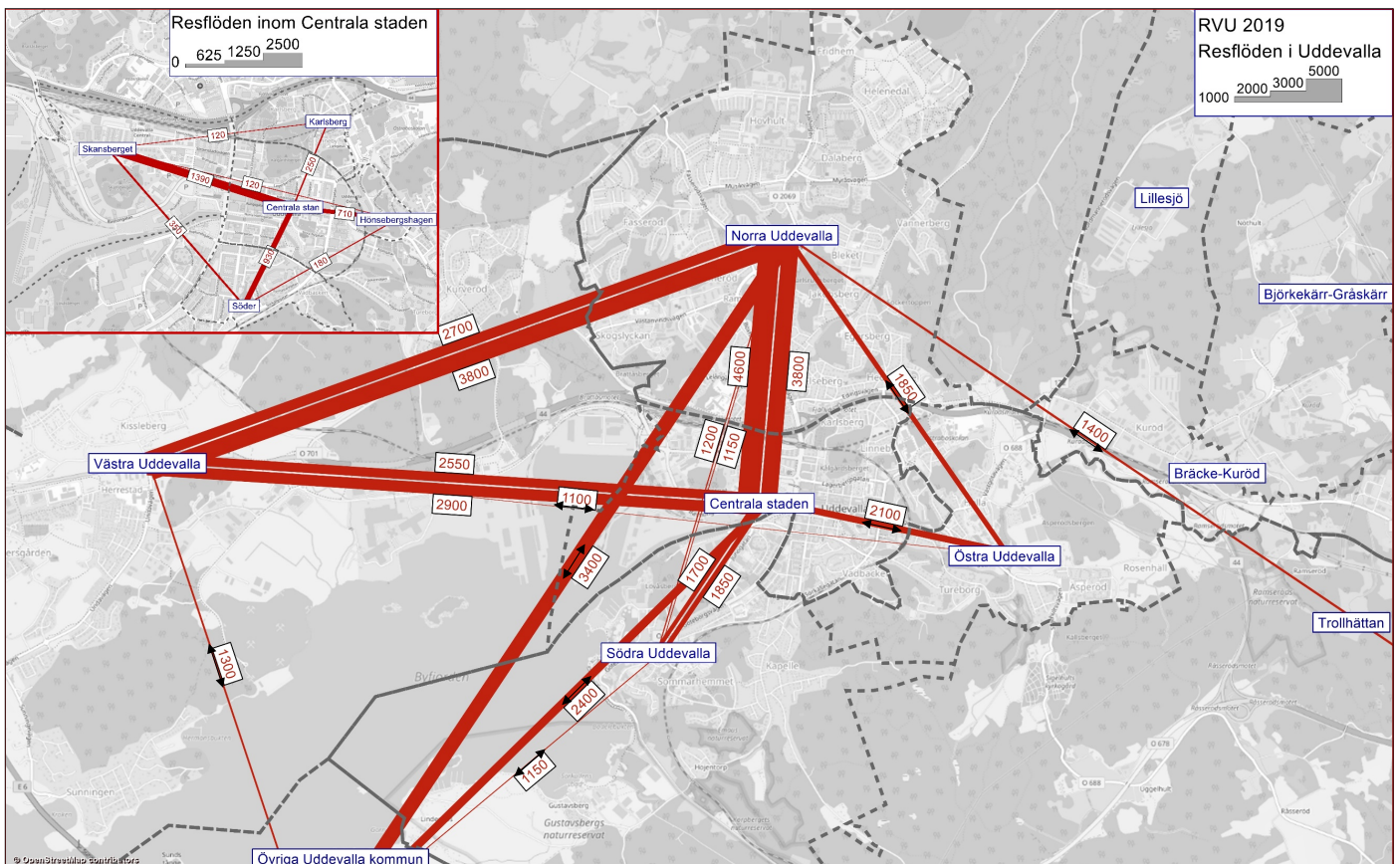
kan man förvänta sig en annan färdmedelsfördelning. Tillgången till service och lokal handel är en viktig faktor för att uppmuntra till hållbara resor även för andra reseärenden än arbete och skola.

Högst bilreseandel återfinns i de västra delarna av tätorten, det vill säga i Fasseröd, Kurveröd och Herrestad. Anmärkningsvärt är att det även är en hög andel bilresor från relativt centrala stadsdelar som Hedegärde, Karlsberg och Elseberg. I centrum, Centrala staden, Söder och Hönsebergshagen är andelen gång- och cykelresor hög medan andelen kollektivtrafikresor är som högst i Skogslyckan och Tureborg. ■



Färdmedelsfördelning för olika stadsdelar i Uddevalla, 2018.

Kollektivtrafik
 Cykel/gång
 Bil
 Annat



Resflöden i Uddevalla tätort.

DAGENS KOLLEKTIVTRAFIK I UDDEVALLA KOMMUN

Regiontrafik

Prioriterade kollektivtrafikstråk syftar till att knyta samman regionens olika delar och de pekas ut i det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland. Ytterligare några stråk syftar till att knyta regionen till målpunkter utanför Västra Götaland exempelvis Halden, Karlstad och Örebro.

För Uddevallas del är järnvägen ryggraden i stråket Uddevalla–Göteborg. Tåget kompletteras med regional busstrafik när kapaciteten i järnvägssystemet inte räcker till. Restidsmässigt är buss minst lika konkurrenskraftig.

Viktiga regionbusslinjer som berör Uddevalla:

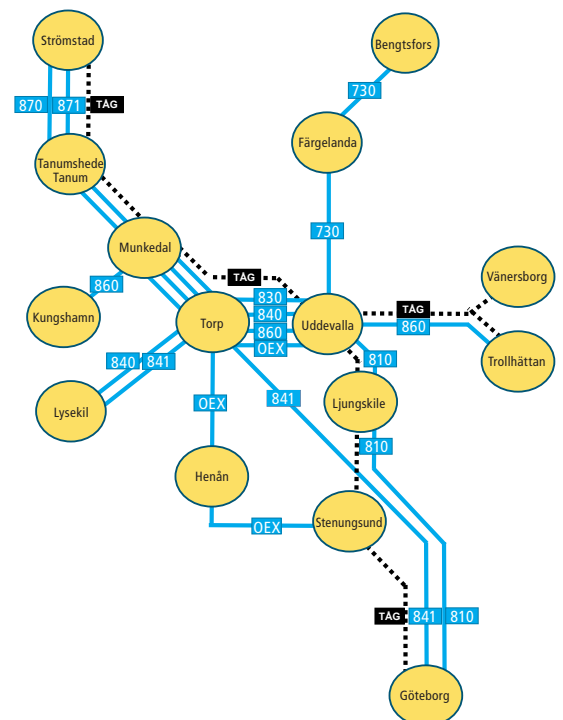
- 810 Uddevalla–Ljungskile–Göteborg
- 860 Smögen/Kungshamn–Uddevalla–Trollhättan
- 730 Uddevalla–Bengtsfors
- OEXP Uddevalla–Torp–Orust–Stenungsund

Regionbusslinjer som endast angör Torp:

- 841 Lysekil–Torp–Göteborg
- 871 Strömstad–Torp

Vidstående karta visar de regionala busslinjer som angör Uddevalla. Observera att det finns ytterligare ett stort antal busslinjer som trafikerar Uddevalla kommun för vilka trafikuppdraget är av mer lokal karaktär eller där turutbudet är begränsat.

ÖVERSIKTLIG BILD AV DET REGIONALA BUSSLINJENÄTET



Regionala busslinjer som angör Uddevalla.

Lokal busstrafik

Utöver de större regionbusslinjerna (expressbussar) finns ett stort antal busslinjer som trafikerar kommunen och närliggande kommuner. Turutbudet på dessa linjer är begränsat och i första hand anpassat till skol- och arbetsresor. Syftet med dessa linjer är att binda samman landsbygd och de mindre tätorterna med kommunhuvudorten och kollektivtrafikens bytespunkter genom att erbjuda ett antal resmöjligheter även utanför de starka stråken.

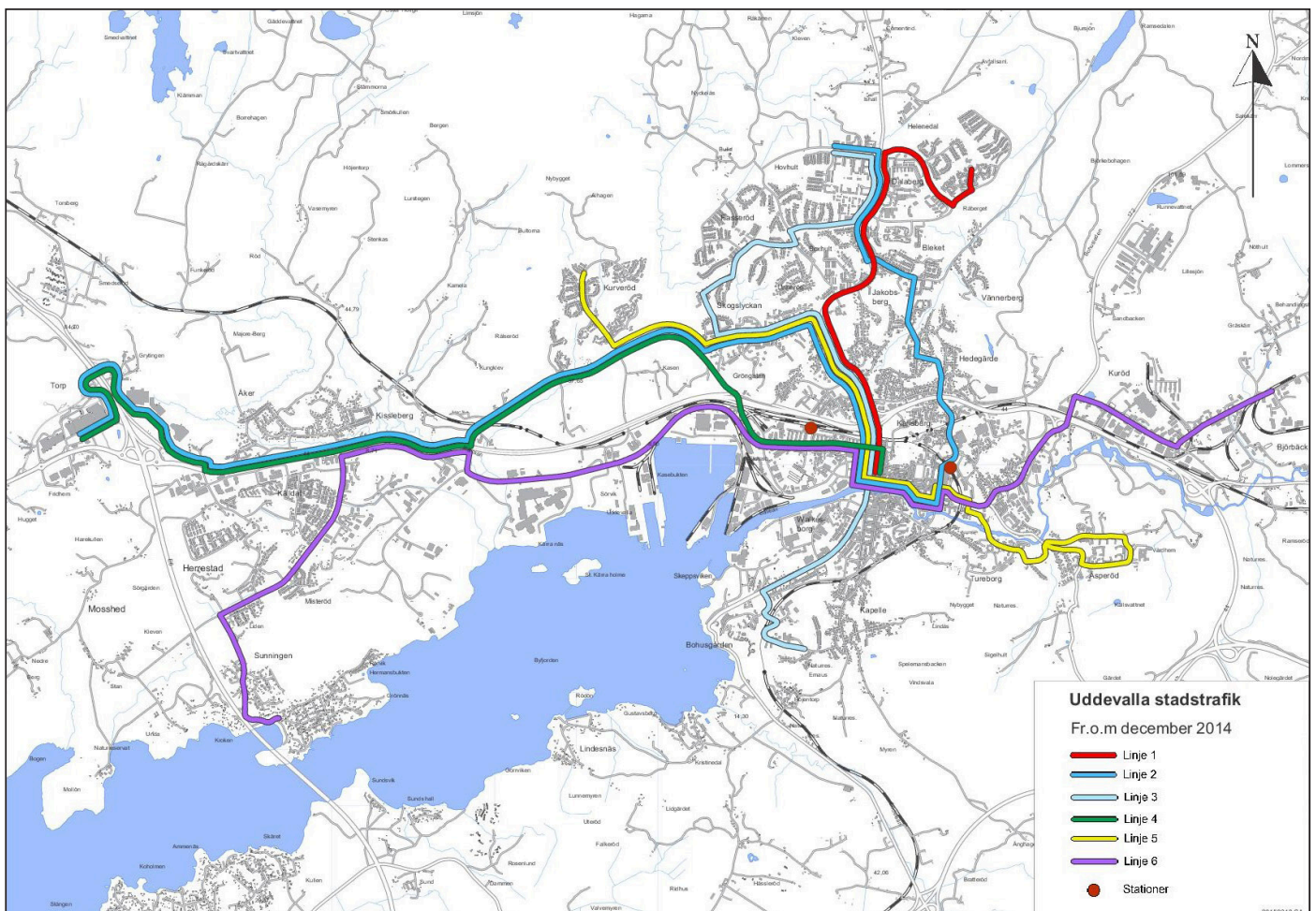
Landsbygdsutredningen, som är en del av det regionala trafikförsörjningsprogrammet, ligger till grund för utbudet med syfte att trygga rätt servicenivå utifrån tätortens storlek. Kommunens geografiska struktur med de stora vägarna och stråken E6, väg 44 och väg 161 ger dock stora delar av kommunens landsbygdsbefolkning tillgång till ett avsevärt bättre kollektivtrafikutbud än vad som vanligtvis kan erbjudas på landsbygden.

Stadsbusstrafik

Dagens linjenät är utformat för resor från ytterområdena till Uddevalla centrum som mål eller bytespunkt. Stadsbusstrafiken består av sex linjer (linje 1–6) med som tätast 12-minuterstrafik (linje 1). Flera av linjerna trafikerar som bäst med 15-minuterstrafik under vardagar. Utöver dessa linjer finns linje 12 som utgör stadens kvälls- och nattrafiklinje. Högst resande återfinns på linje 2 (Hovhult–Kampenhof–Torp) med 755 000 resande och linjerna 1, 3 och 5 med över 500 000 resande per linje.

Fakta om linjerna redovisas i tabellen på nästa sida. Linjesträckningarna för respektive stadsbusslinje återges i nedanstående linjekarta.

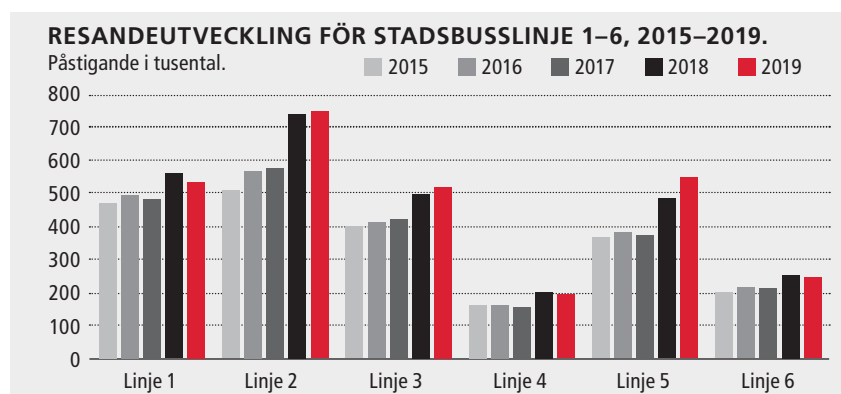
Linjesträckningar för stadsbusstrafiken i Uddevalla.
Linje 1–6 visas i kartbild.



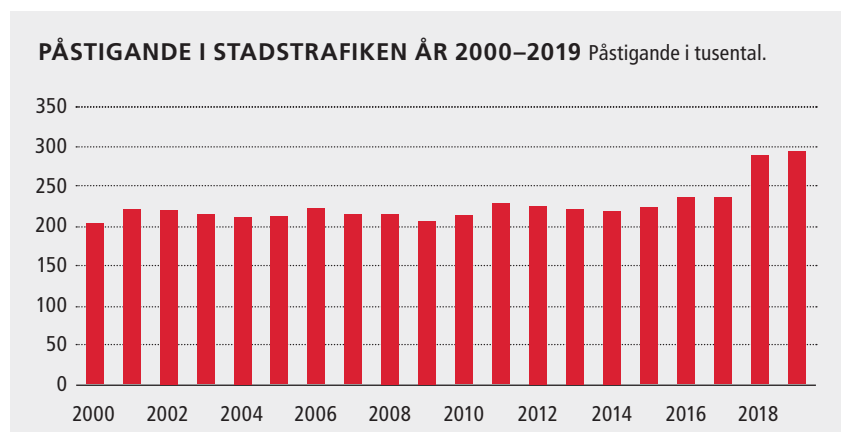
TURUTBUD FÖR STADSBUSSTRAFIKEN I UDDEVALLA DECEMBER 2018–JUNI 2019

	Mån–fre	Lördag	Söndag
Linje 1 Kampenhof–Helenedal	06.00–20.00 (12-min.trafik) 20.00–22.00 (20-min.trafik)	08.00–14.30 (kvartstrafik) 14.30–19.30 (30-min.trafik)	08.30–19.30 (30-min.trafik)
Linje 2 Torp*–Kampenhof–Hovhult** Linjen körs via Uddevalla Ö	06.10–19.30 (kvartstrafik del av linjen), *endast 30-min.trafik 19.30–22.30 (30-min.trafik, ** trafikeras till kl 21)	06.30–18.00 (30-min.trafik, Trafiken från Torp kl 09-23)	07.30–18.30 (30-min.trafik, Trafiken från Torp 08.30–22.30)
Linje 3 Hovhult–Kampenhof–Bohusgården*	05.30–09.15 (20-min.trafik) 09.15–12.45 (30-min.trafik) 13.15–19.00 (20-min.trafik) 19.00–21.00 (30-min.trafik)	08.30–09.00 (30-min.trafik) 09.00–15.00 (20-min.trafik, * Bohusgården trafikeras med 2 turer/timme kl 15–16) 15.00–18.30 (30-min.trafik)	08.30–18.30 (30-min.trafik)
Linje 4 Torp–Kampenhof	09.30–19.30 (30-min.trafik)	06.30–19.30 (30-min.trafik)	06.30–19.30 (30-min.trafik)
Linje 5 Kurveröd*–Kampenhof–Åsperöd	05.15–19.30 (kvartstrafik del av linjen), *Kurveröd 30-min.trafik 05.45–20) 19.30–21.00 (30-min.trafik)	08.30–18.30 (30-min.trafik, *Kurveröd timmestrafik kl–19)	08.30–19.00 (30-min.trafik, *Kurveröd timmestrafik kl 9–19)
Linje 6 Sunningen**–Kampenhof–Kuröd*	06.00–19.00 (30-min.trafik, *trafikeras till kl 17.30) 19.00–22.30 (timmestrafik, **Sunningen trafikeras med tre turer, övriga turer startar vid Kissleberg bussplan)	07.45–18.45 (timmestrafik, *Trafikeras ej, **enstaka turer) 20.45–23.15 (enstaka turer)	09.45–21.15 (timmestrafik, *trafikeras ej, **enstaka anropsstyrda turer)
Linje 12 Ringlinje	21.00–23.45 (6 turer)	00.35–02.15 (4 turer) 05.30–07.15 (30-min.trafik) 18.15–19.30 (3 turer) 19.30–23.45 (40-min.trafik)	00.35–02.15 (4 turer) 05.30–07.15 (30-min.trafik) 19.00–20.00 (3 turer) 20.00–23.00 (40-min.trafik)

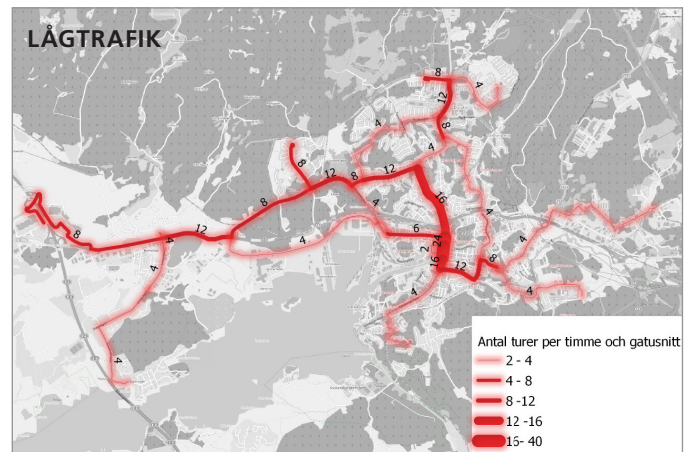
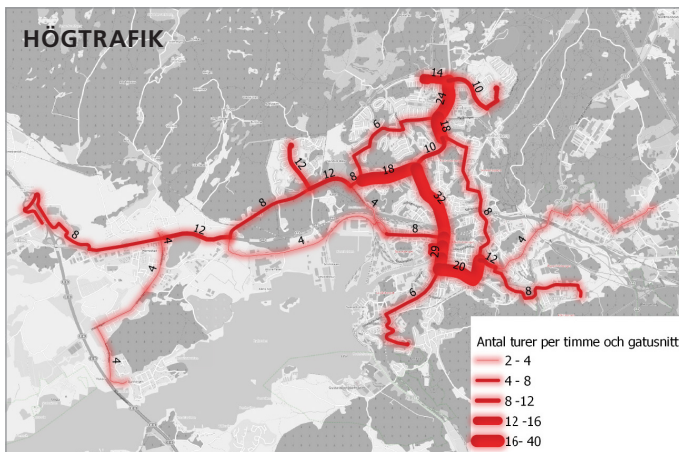
Resandeutvecklingen med stadsbusstrafiken sedan linjeomläggningen 2014 återges nedan. Det kan skönjas små resandeökningar för flertalet av linjerna, undantaget linje 2, som haft en resandeökning på hela 13 procent för perioden 2015–2017.



Stadsbusstrafikens resandeutveckling från millennieskiftet till år 2018 visar att resandet har fluktuerat genom åren men att det finns en svagt ökande restrend. Den markanta resandeökningen som noteras för år 2018 beror till stor del på övergången av datakälla från biljettstatistik till det automatiska kundräknings-systemet (KRS).



Stadsbusstrafikens resandeutveckling från millennieskiftet till år 2019 visar att det finns en svagt ökande restrend.



Antal turer per timme och gatusnitt. De röda linjernas tjocklek illustrerar totalt antal turer sammanräknat för båda färdriktningar i högtrafik respektive lågtrafiktid.

Tätortstrafik Ljungskile

I Ljungskile körs linje 826 i tätorten och matar till tåg- och regionbusstrafiken vid Ljungskile station. Linjen trafikeras i en slinga med 27 turer under vardagar och 8 respektive 3 turer under lördagar och söndagar. Trafikeringen sker med oregelbunden turtäthet.

Centrala knutpunkter

I dagens kollektivtrafiksystem är Kampenhof bussterminal den viktigaste centrala knutpunkten i Uddevalla. Därtill finns två järnvägsstationer, Uddevalla Östra som endast trafikeras av Bohusbanan samt Uddevalla central med tillhörande busshållplatser, med viss funktion som bytespunkter mellan stads- och regiontrafik. Även Torpterminalen utgör en viktig bytespunkt mellan lokal och regional trafik, om än inte lokaliserad i stadens centrala delar. Bussterminalen vid Kampenhof ligger mycket väl till ur ett kollektivtrafikperspektiv, med direkt anslutning till stadskärnan via Kungsgatan och i direkt anslutning till stadsbusstrafikens centrumhållplats utmed Västerlånggatan. Terminalen är idag något överdimensionerad och upptar stora ytor i ett centralt läge som kommunen skulle kunna utnyttja för stadsutveckling. För att stärka kollektivtrafikens roll i Uddevalla, lokalt och regionalt, är det angeläget att knyta tågtrafiken närmare den övriga kollektivtrafiken.



Visionsbild från Målbild Koll2035, kollektivtrafikprogram för stomtrafiken i Göteborg. ©Sturm&Drang

En flytt av Uddevalla central till ett östligare läge närmare järnvägsviadukten över Västerlånggatan skulle medföra betydande förbättringar avseende tillgängligheten till såväl stadskärnan och sjukhuset som till andra målpunkter i centrum. Med ett nytt stadsbussläge vid järnvägsviadukten över Västerlånggatan kan en attraktiv och gen koppling mellan tåg och busstrafik uppnås, vilket vore mycket positivt.

En flytt av Uddevalla central eller av Kampenhof är förenade med stora kostnader. Med tanke på att dagens bussterminal även klarar framtidens kapacitetskrav bör man i ett kortare tidsperspektiv fokusera på mindre åtgärder. Det kan handla om åtgärder som stärker attraktiviteten för befintliga kollektivtrafiknoder, men också om att effektivisera trafikeringen av Kampenhof, exempelvis genom att i högre grad trafikera med genomgående linjer. På lite längre sikt bör i första hand Uddevalla central flytta till ett nytt östligt läge. En flytt av Kampenhof kan främst motiveras ur ett stadsutvecklingsperspektiv. Detta med hänsyn till att en flytt av terminalen sannolikt blir dyr och att terminalen endast skulle flytta ett kvarter.

Restider och restidskvoter

Restidskvot är ett mått på hur kollektivtrafikens restid förhåller sig till tiden samma resa tar med bil, och den är en viktig faktor vid val av färdmedel. En undersökning av restiderna från respektive stadsdelscentrum till kollektivtrafikens knutpunkter respektive Uddevalla sjukhus har genomförts. Resultatet visar att alla jämförda målpunkter nås inom 30 minuter med kollektivtrafiken och att 18 av 25 undersökta relationer nås inom 20 minuter. Reserelationerna, som valts ut och redovisas i intilliggande diagram, utgör stora start- och målpunkter i Uddevalla kommun.

Med hänsyn till att restiderna i de flesta fall understiger 30 minuter kan redan små skillnader i restid generera stora skillnader i restidskvot. Det är i detta sammanhang relevant att studera de faktiska körtiderna för respektive färdmedel.

Undersökningen visar att:

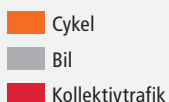
- I flertalet studerade reserelationer, Torp undantaget, är restiden som mest 10–20 minuter, vilket i de flesta städer är att betrakta som en acceptabel restid.
- Restiderna med kollektivtrafiken är starkt beroende av huruvida det finns en direktförbindelse mellan stadsdelscentrum och målpunkt eller inte. De snabbaste reseförbindelserna till Torp sker dock genom byte till regionala linjer.
- Restiden till Uddevalla central (tåg) behöver förbättras.
- Herrestad är den del av staden där restiderna med kollektivtrafiken idag presterar sämst relativt bilen.
- Generellt står sig restiderna med cykel väl gentemot bil och kollektivtrafik och cykling kan därmed, vid sidan om kollektivtrafiken, erbjuda utökade möjligheter för hållbart resande.

BESKRIVNING AV METOD

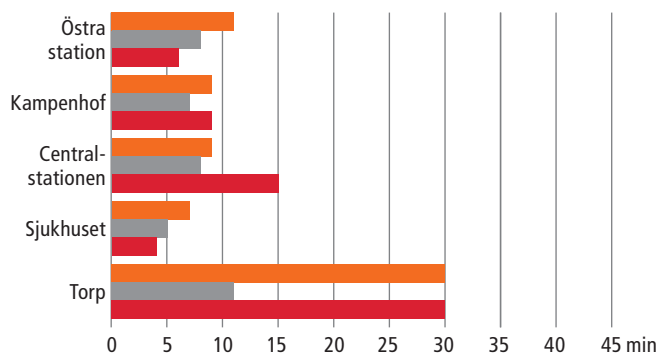
Restiderna har studerats för kollektivtrafik, bil och cykel i reserelationer mellan stadsdelscentrum till kollektivtrafikens knutpunkter samt till sjukhuset och avser i samtliga fall en resa som påbörjas klockan 07:30 en vardag år 2020.

Restidsberäkningarna har tagits fram genom sökningar i Västtrafiks reseplanerare för kollektivtrafik samt i Google Maps för bil och cykel. En centralt belägen hållplats i respektive stadsdel har använts som mätpunkt.

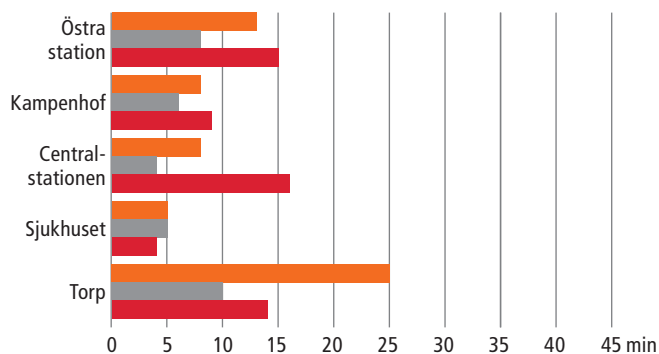
Det ska betonas att sökningarna endast har gjorts i en färdriktning, från stadsdelscentrum till målpunkt, vilket för cykel kan innebära att restider i motsatt riktning kan ge andra restider på grund av stadens topografi.



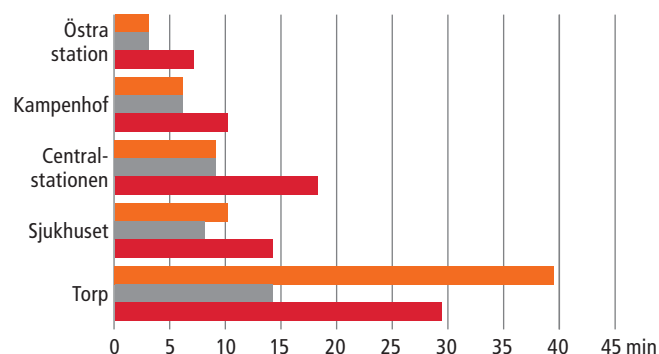
RESTID FRÅN DALABERGS CENTRUM TILL ...



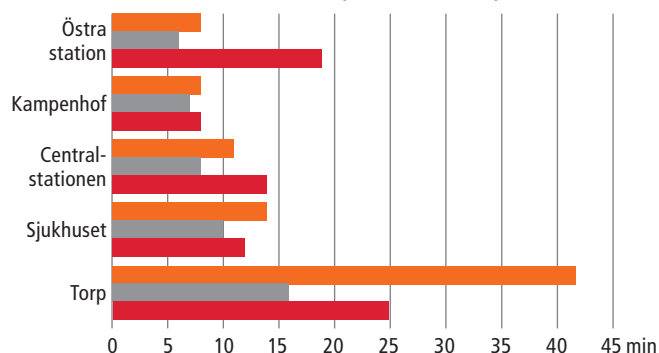
RESTID FRÅN SKOGLYCKAN CENTRUM TILL ...



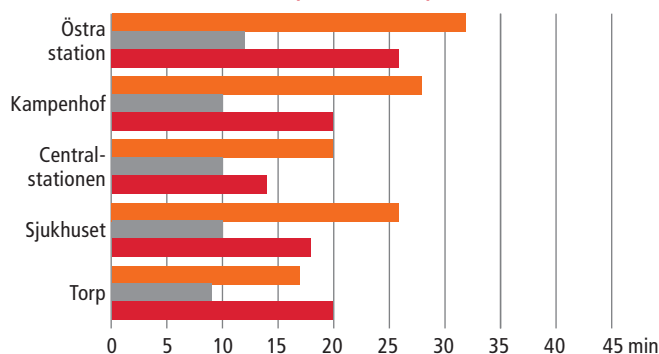
RESTID FRÅN TUREBORG CENTRUM TILL ...



RESTID FRÅN BOHUSGÅRDEN (FÄRÖVÄGEN) TILL ...



RESTID FRÅN HERRESTAD (MISTERÖD) TILL ...



3. TRENDER OCH FRAMTIDSBILD

Regionen tog 2015, tillsammans med en rad andra aktörer, fram en underlagsrapport, Trend och scenarioanalys, inför revideringen av trafikförsörjningsprogrammet 2016–2020. En uppdatering och ny analys av dessa togs fram inför det nya programmet för perioden 2021–2025. Nedanstående trender baseras på detta underlag men anpassat till Uddevallas lokala förutsättningar.

Fortsatt teknikutveckling ger nya lösningar

Den rådande teknikutvecklingen med nya tjänster, exempelvis via applikationer i mobiltelefoner och datorer, spås fortsätta. Detta ger även möjligheter till en ökad interaktion mellan medborgare och offentliga aktörer, mellan företag och kunder samt mellan människor. Det sker även en snabb utveckling av såväl autonoma som eldrivna fordon och transportmedel. Nya sätt att resa kollektivt testas eller kommer bli verklighet inom planens målår 2030. Elektrifierade bussar inom ramen för nuvarande trafikavtal finns redan på plats.

Hur kommunerna kommer att påverkas av den här teknikutvecklingen är svårt att förutsäga. För att säkerställa att teknikutvecklingen går i en hållbar riktning är det viktigt att kommuner och övriga offentliga aktörer tar en aktiv roll.

Till år 2025 kommer elbilar och elbussar i stadstrafiken att ha ökat kraftigt. I enlighet med regionens miljö- och klimatstrategi, som sträcker sig fram till 2035, samt Västtrafiks fastställda miljö- och klimatplan för samma period, ska all stadstrafik vara elektrifierad till år 2030. Detta genomförs genom att krav på elbussar successivt ökar i kommande upphandlingar. I Uddevalla stadstrafik rullar redan flera elbussar och fler tillkommer i samband med ny upphandling 2024.

En elektrifiering kommer även leda till att målen om minskat buller nås. Elbussar är tystare än konventionella bussar, särskilt vid låga hastigheter där motorljudet dominerar över däckljudet. Dessutom spås självkörande eller delvis automatiserade fordon, eventuellt i kombination med BRT (Bus Rapid Transit), vara en verklighet i framtiden.

De senaste åren har försäljningen av elcyklar ökat kraftigt, vilket ger förbättrade möjligheter för cykling i Uddevallas kuperade topografi. Därför är det av vikt att planera för att elcykling kommer att öka allt mer framöver. Utvecklingen av cykelinfrastrukturen bör alltså anpassas för större cykelflöden men också för snabbare cyklisterna.

Landsbygdens utveckling påverkas genom att elbilar kan erbjuda ett hållbart resealternativ för boende i miljöer där kollektivtrafiken inte erbjuder resmöjligheter. I takt med att självkörande fordon introduceras, kan delade fordon ersätta privatägda bilar och bli konkurrent eller komplement till kollektivtrafiken, beroende på hur tjänsterna utformas.

Tjänster kopplade till mobilitet blir viktigare

Redan idag finns ett flertal mobilitetstjänster kopplade till kollektivtrafiken, bland annat genom tillgång till pendelparkering och hyrcykelsystem med mera. Hyrcykelsystem finns först och främst i Göteborg, men troligen kommer liknande system på plats i övriga pendlingsnav. Likaså kräver allt färre tjänster fysisk närvaro. Exempelvis skapar den pågående digitaliseringen förutsättningar för ett minskat transportarbete då många av dagens tjänsteresor istället kan ersättas av digital kommunikation. Användandet av kombinerade mobilitets-

BRT, BUS RAPID TRANSIT

Bus Rapid Transit står för högt utvecklade busstrafiksystem där man tagit vara på många av de lösningar man finner i modern spårtrafik – egna körbanor, gena linjesträckningar, full prioritet i alla korsningar, hög kvalitet och tydlig identitet på fordon och hållplatser etc.

tjänster ses som en viktig åtgärd för att trycka på och förenkla övergången från personbilsresor till mer hållbara resvanor i Uddevalla.

I och med att knappt 20 procent av kommunens befolkning bor på landsbygden är det extra viktigt med tjänster som underlättar den första respektive sista sträckan mellan hemmet och kollektivtrafiken. Organiserad samåkning är ett bra exempel på ett mer hållbart sätt att resa. Med dagens möjligheter att på ett smidigt sätt koppla samman individer och deras resbehov ökar möjligheterna att få till en effektiv samåkning. Vid de större knut- och målpunkterna blir det allt viktigare att erbjuda tjänster och utrymme för de hållbara transportmedlen. Möjligheterna till detta bevakas och följs upp i samband med genomförandet av planen.

Ökad efterfrågan på hållbara färd sätt

Transporterna i Sverige har ökat i hög grad under de senaste 50 åren. Trenden är tydlig och vi reser allt mer och längre. Den här utvecklingen har underlättats och prioriterats utifrån målen om regionförstoring, där flera arbetsmarknader integreras och ger ökade förutsättningar för boende och verksamma att söka arbete på andra orter. Samtidigt är det också tydligt att vårt sätt att resa påverkar klimatet negativt och behöver ändras i en mer hållbar riktning. Coronapandemin har dock framtvingat nya arbetsmönster och lett till ett minskat resande, framförallt för resor till och från arbetet.

Som individer kommer vi att efterfråga effektivare och snålare kommunikationssätt och fossilfria drivmedel. Detta medför en ökad efterfrågan på hållbara färd sätt där gång, cykel och kollektivtrafik, under förutsättning att dessa resor ur ett hela-resan-perspektivet fungerar, förmås ta marknadsandelar från bilen. Det räcker dock inte att vi som enskilda personer gör mer hållbara val i vår vardag. Arbetstagare behöver stimuleras och uppmuntras att resa hållbart i tjänsten och samhället måste planeras på ett sådant sätt att hållbara transportval blir naturliga.

Inom klimatstrategin Klimat 2030* kraftsamlar Västra Götalandsregionen och Länsstyrelsen tillsammans kommunala såväl som privata aktörer för att skapa en klimatsmart region. Det övergripande målet med strategin är att regionen ska vara fossiloberoende år 2030.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet anger mål om att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland. För att uppnå detta mål behöver fler gå, cykla eller resa med kollektivtrafik till arbete och skola, särskilt i de befolkningstäta delarna. I mindre tätbyggda delar är bilen oftast det mest effektiva alternativet och här behöver fler resor ske med förnybart drivmedel, genom samåkning eller, om bilen används, i kombination med kollektivtrafik.

Att göra tydliga prioriteringar i exempelvis infrastrukturen för de hållbara transportslagen, på bekostnad av utrymme för bil, sänder en tydlig signal. Sådana prioriteringar skapar också bättre förutsättningar för att uppnå en pålitligare och mer robust kollektivtrafik, vilket gör kollektivtrafiken mer attraktiv. Detta kan i sin tur locka fler att resa kollektivt.

Ökad inflyttning till attraktiva områden

Urbaniseringen ökar och innebär att allt fler kommer att bo i städer eller större tätorter. Uddevallas utvecklingsplaner ligger i linje med denna utveckling genom att de största utbyggnadsplanerna återfinns i Uddevalla tätort. Den planerade utvecklingen är i linje med ambitionerna i trafikförsörjningsprogrammet med förtätning och genom att huvuddelen av utbyggnaden sker inom de större tätorterna. Genom framtida befolkningstillskott kommer förutsättningarna för hållbart resande att öka. Stadstrafiken spås påverkas positivt och för att möta det ökade resandet behövs utökade satsningar.

KOMBINERAD MOBILITET PÅ LANDSBYGGEN

Projektplattformen Hållbart Resande Väst, HRV, har startat pilotprojekt för kombinerad mobilitet på landsbygden och arbetar aktivt med beteendeförändringar och projektstöd.

*Kraftsamling Klimat 2030, Länsstyrelsen och Västra Götalandsregionen 2018.

Regionförstoringen fortsätter

De lokala arbetsmarknadsregionerna i Västra Götaland knyts samman. Uddevalla, Vänersborg, Trollhättan, Skövde och Borås knyts samman med fler tågturer och snabbare trafik. Resandet i Trestadsområdet – Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg – spås öka och ge ytterligare utökat underlag för arbets-, studie- och fritidsresande. För att uppnå det senare är det viktigt att erbjuda bra resmöjligheter även utanför arbets- och studiependlingstider.

Målbild Tåg 2035 har kompletterats med slutsatser från den så kallade Väst-tågsutredningen, vilket bland annat innebär en utbyggnad av dubbelspår på södra Bohusbanan, vilket i sin tur ger kortare restider mellan Uddevalla och Göteborg. När pendlingsströmmarna jämnar ut sig kan en mer effektiv kollektivtrafik erbjudas invånarna.

Förändrad befolkningsstruktur

Trenden pekar mot allt fler och friskare äldre samt en fortsatt stor invandring och inflyttning till Sverige. Samtidigt som den äldre befolkningen ökar, sker det ändringar i samhället som kan motverka behovet av ökad anpassning till en mer tillgänglig kollektivtrafik. Pensionsåldern höjs och äldres rörlighet och ekonomiska frihet ökar. Med framtidens teknikutveckling och olika satsningar på kompletterande service till den ordinarie kollektivtrafiken kommer dessa förändringar att kunna hanteras.

De tidigare årens utveckling, där en stor del av befolkningsutvecklingen i kommunen härrör från inflyttning från utlandet, spås fortsätta. Kommunen ser ljus på framtiden och vill fortsätta att utvecklas och erbjuda kommunal service samt bidra till att tätorterna utformas med en stark koppling till kollektivtrafiken.

Stadstrafiken spås påverkas positivt, och utökade satsningar behövs för att möta ett ökat resande.

Förändrad stadsplanering

Utvecklingen med en ökning av centrumnära bostäder och verksamheter på mark som idag används för hamn- och industriverksamhet ger förutsättningar för ett minskat bilberoende. För att stödja utvecklingen mot mer hållbara transporter behöver infrastrukturella satsningar genomföras för gång-, cykel- och kollektivtrafik. För att säkerställa att social hållbarhet beaktas inom stadsplaneringen behöver även behoven hos mindre resursstarka grupper i samhället tillgodoses. Satsningar på hållbara transporter, i kombination med varierade upplåtelseformer för bostäder, gynnar en mer diversifierad och inkluderande utveckling.

Mer viljestyrd planering

Det är en tydlig trend att beslutsfattare och tjänstemän allt mer utgår från ideala målbilder och visioner i arbetet med framtidsfrågor. Detta är något som kommer att fortsätta liksom att skapa incitament för att inkludera och involvera invånarna i utvecklingsarbetet.

Den antagna Trafik- och parkeringsstrategin är ett viktigt steg i riktning mot viljestyrd planering. Kommunen behöver gå från bilnorm, där biltrafiken under många år har varit vägledande för stadsplanering och samhällsutveckling, till hållbarhetsnorm. I strategin formuleras hur kommunen vill att transportsystemen ska utvecklas i en mer hållbar riktning.

SLUTSATSER

Att planera för framtidens infrastruktur och trafiksystem i syfte att möta lokala, regionala och globala utmaningar i en osäker framtid, speciellt med tanke på gällande pandemi, covid-19, innebär att inblandade parter i arbetet med kollektivtrafikplanen behöver kunna tänka bortom det system som finns idag. Teknikutvecklingen medför också att planen, samtidigt som den har en strukturerande funktion, även ska erbjuda viss flexibilitet och anpassning. För att fortsätta utvecklingsarbetet och öka det hållbara resandet är det viktigt att det finns en gemensam arena där parterna kan diskutera olika åtgärder. Stadstrafikforum är en fortsatt viktig mötesplats för att diskutera framtidens utmaningar.

Internationella erfarenheter har visat att kollektivtrafiken numera för många städer handlar om image, profilering och marknadsföring. Det är sällsynt att en stad idag marknadsför sig som bilvänlig. Däremot är en attraktiv kollektivtrafik ett konkurrensmedel gentemot andra städer. Kundupplevelsen är en drivande kraft mot ett större användande av kollektivtrafiken. Om kollektivtrafiken upplevs som mer effektiv och modern i och med digitalisering av biljetthantering och kollektivtrafiktjänster, så kommer det att bidra till att kollektivtrafiken blir ett mer attraktivt transportval.

Att stödja och följa aktuell forskning och innovation blir viktigt för att bygga kunskap, samla lärdomar och erfarenheter samt testa nya lösningar som behövs för att åstadkomma en effektiv och attraktiv kollektivtrafik i regionens pendlingsnav.

Coronapandemin innebär både utmaningar och möjligheter för hållbart resande. Det har startats flera projekt som kommer att studera alltifrån pandemins påverkan på arbets- och resmönster till den långsiktiga påverkan på finansieringen.

Det är angeläget att Stadstrafikforum återkommer till hur den långsiktiga påverkan blir för stadstrafiken i Uddevalla.

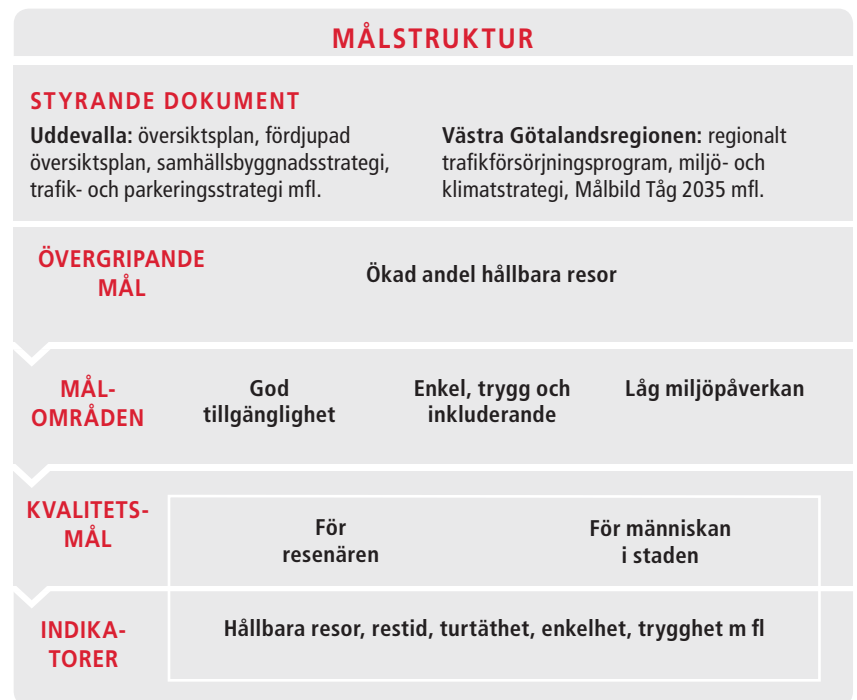
4. MÅL OCH INDIKATORER

Nedanstående målstruktur för stadstrafikens utveckling i Uddevalla är baserad på det regionala trafikförsörjningsprogrammet, kommunens översiktsplan och övriga styrande dokument (se kapitel 2 för mer information).

Det är viktigt att notera att målet för en ökad andel hållbara resor tar sin utgångspunkt i de förutsättningar som finns i ovan nämnda styrande dokument.

Arbetet med specificering av intentionerna i bland annat trafikförsörjningsprogrammet, trendanalys och erfarenheter från antagna kollektivtrafikplaner för övriga pendlingsnav i regionen har gett en tydligare bild av vad som behöver åstadkommas för att uppnå måltalen för år 2030.

Bilden nedan visar hur målstrukturen hänger ihop med styrdokumentet, med mål och målområden från trafikförsörjningsprogrammet för perioden 2021–2025, samt med kvalitetsmål som följs upp genom ett antal indikatorer, framtagna just för att mäta och följa upp planen. Indikatorerna ska belysa hur planens genomförande går.



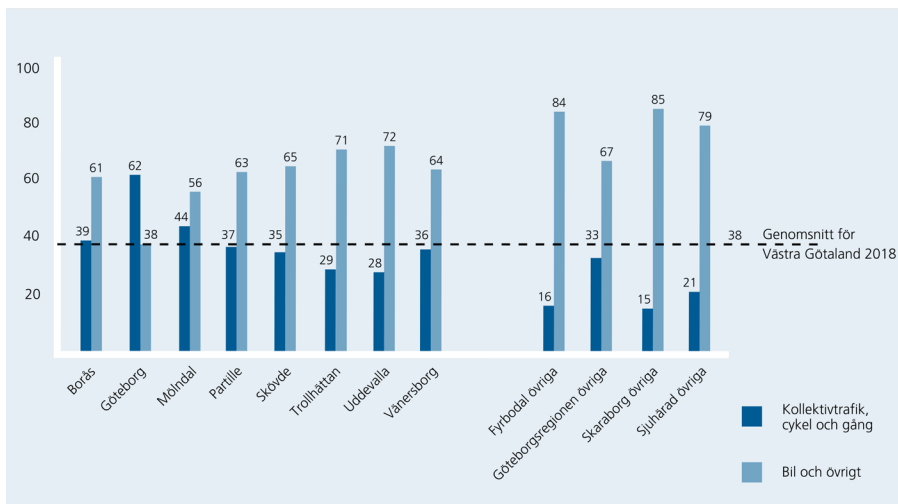
Målstruktur för kollektivtrafikens utveckling.

ÖVERGRIPANDE MÅL

Ökad andel hållbara resor

För att uppnå trafikförsörjningsprogrammets mål att andelen hållbara resor med kollektivtrafik ska öka behövs en kraftsamling i Uddevalla kring frågan. Uddevalla har lägst andel resor med kollektivtrafik, gång och cykel bland pendlingsnaven. Detta innebär att en ökning av antalet kollektivtrafik-, gång- och cykelresor behöver ske för att kommunen ska bidra till att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet.

I nedanstående bild från trafikförsörjningsprogrammet redovisas en uppskattad färdmedelsfördelning år 2018. Stadstrafiken i regionens noder ska bidra till att andelen hållbara resor med kollektivtrafik, cykel och gång ökar i förhållande till övriga resor, med sikte på målen i trafikförsörjningsprogrammet.



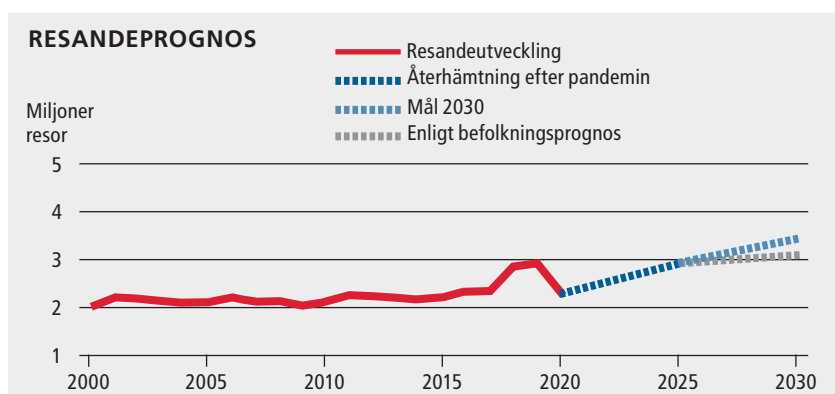
Uppskattad färmedelsfördelning år 2018 i Västra Götalands delregioner och regionala pendlingsnav (Borås, Göteborg/Mölnådal/Partille, Skövde, Trollhättan/Vänersborg samt Uddevalla).

RESANDEMÅL FÖR UDDEVALLA STADSTRAFIK

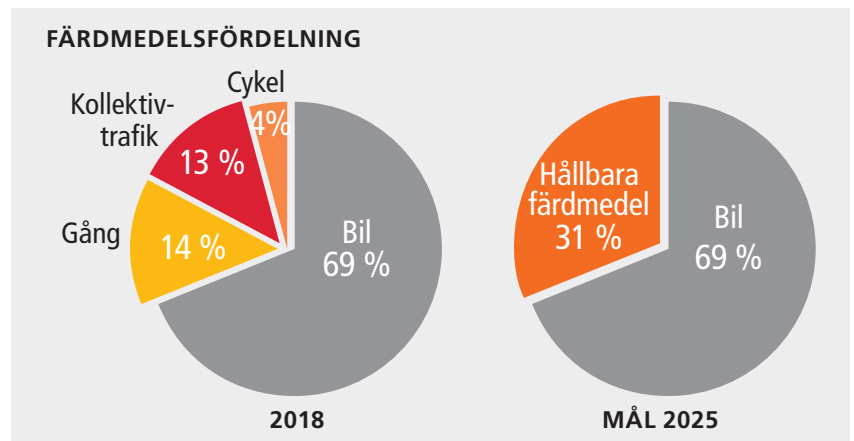
Målet om ett ökat antal resor i stråk och stadstrafik syftar till att ge fler invånare möjlighet att ta del av arbete och utbildning. Det är främst i stadstrafiken och i de prioriterade stråken som kollektivtrafiken på ett tydligt sätt knyter ihop regionens arbetsmarknader och studieorter. I stråken har kollektivtrafiken förutsättningar att vara konkurrenskraftig gentemot bilen. Det är därför viktigt att invånarna kan ansluta till kollektivtrafikens stråk med kollektivtrafik eller via pendelparkeringar för bil och cykel.

Resandet med stadstrafiken har ökat årligen sedan linjeomläggningen år 2014. Likaså är befolkningsutvecklingen positiv i kommunen sedan många år tillbaka. I kommunens befolkningsprognos beskrivs en tillväxt om knappt 5 000 nya invånare till år 2029, vilket motsvarar en årlig tillväxt på strax under en procent per år. Inom stadstrafikområdet spås befolkningen procentuellt öka i motsvarande takt som övriga kommunen i ett kortare tidsperspektiv. Med ökande invånarantal ökar också antalet resor med kollektivtrafik. För att uppfylla målet om att öka andelen hållbara resor behöver kollektivtrafikresandet dock öka mer än befolkningsutvecklingen.

Under 2020 minskade resandet i kollektivtrafiken kraftigt. Målsättningen på kort sikt är att återta de nivåer som rådde innan pandemin.



Diagrammet beskriver resandeutvecklingen. På kort sikt är målet att återta den nivå som rådde 2019.



Resvaneundersökningar och forskningsrapporter visar att bilnormen i kommunen fortfarande är mycket stark. Kommunen måste därför vidta åtgärder om utvecklingen ska ändras och om kommunen ska bidra till en ökning av det hållbara resandet.

I staden finns störst potential för ökat antal resor och högre marknadsandel för kollektiva resor. För invånare boende på landsbygden och i mindre tätbebyggda delar av kommunen är inte alltid kollektivtrafiken lösningen på alla transportbehov. Här kan bilen fortfarande vara det mest effektiva alternativet. Här behöver en omställning ske till mer förnybart drivmedel och fler behöver välja att samåka eller använda bilen i kombination med kollektivtrafik. Det är därför viktigt att ta hänsyn till olika geografiska förutsättningar och att arbeta med en mängd olika initiativ för att kunna bidra till att det övergripande målet nås.

MÅLOMRÅDEN

Trafikförsörjningsprogrammet är uppbyggt med utgångspunkt från tre mål kopplat till olika egenskaper hos kollektivtrafiken. Dessa handlar om kollektivtrafik med god tillgänglighet, som är enkel trygg och inkluderande samt ger låg miljöpåverkan. På motsvarande sätt kan målområden för stadstrafiken i Uddevalla formuleras vilket innebär att målen för kollektivtrafiken i Uddevalla är:

- ▶ Kollektivtrafiken har god tillgänglighet
- ▶ Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande
- ▶ Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan

KORT RESTID OCH MÅNGA RESMÖJLIGHETER

Trafikförsörjningsprogrammets mål om andel invånare med högst 60 minuters restid till närmsta regionala pendlingsnav med minst tio resmöjligheter syftar till att öka invånarnas tillgänglighet med kollektivtrafik till de stora arbetsmarknadsområdena i Västra Götaland: Göteborg/Mölndal/Partille, Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla.

Genom att inkludera minst tio resmöjligheter i vardera riktningen kan kollektivtrafiken ge möjlighet till arbets- och studiependling. Stadstrafiken i dessa noder ska vara möjlig att använda under hela dagen för att möjliggöra kopplingar till den regionala trafiken.

God tillgänglighet

På regional nivå handlar målet om att geografiskt knyta samman territoriet Västra Götaland och att skapa tillgänglighet till studier och arbetsmarknader, vilket i sin tur bidrar till välfärd och tillväxt. Kollektivtrafiken har också en viktig roll för att människor ska kunna vara delaktiga i samhället.

Kollektivtrafiken behöver också utvecklas för att underlätta pendlingen till och från Uddevalla samt mellan Trollhättan, Vänersborg och Göteborgsregionen. Tågtrafiken ska vara stommen för dessa resor varför tågets koppling till staden och stadstrafiken är särskilt viktig.

Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet handlar både om att geografiskt knyta samman territoriet Västra Götaland och att skapa tillgänglighet till studier och arbetsmarknader som i sin tur bidrar till välfärd och tillväxt.

För att få tillgång till kollektivtrafik i stråk blir det viktigt att invånarna kan ansluta till kollektivtrafikens stråk, antingen med bebyggelseutveckling i närhet till stråken eller med hjälp av pendelparkeringar för bil och cykel.

Enkel, trygg och inkluderande

Målet är att invånarna ska uppleva kollektivtrafiken som enkel, trygg och inkluderande. Kollektivtrafiken ska vara ett naturligt val i vardagen och vara utformad utifrån den variation av förutsättningar och behov som finns hos befolkningen. Upplevelsen innefattar inte enbart själva kollektivtrafikresan utan även möjligheten att få information inför resan, att köpa biljett, ta sig till och från hållplatsen eller stationen samt att efter kollektivtrafikresan ansluta till slutmålet. Det är därför viktigt att arbeta utifrån ett hela-resan-perspektiv där samverkan med angränsande kommuner och Trafikverket är avgörande för resultatet.

God framkomlighet och prioritet för kollektivtrafiken är en förutsättning för pålitlighet och punktlighet, såväl i städernas infrastruktur som på järnväg. Trafikföretagen spelar en viktig roll när det gäller körsätt, bemötande, fordonens kvalitet och trafiksäkerhet.

Den nya zonstrukturen som infördes i november 2020 innebär att hela Fyrbodals tillsammans med en stor del av Västra Götaland är i en och samma zon. Arbets- och studiependlarna kommer att gynnas av att kunna resa i en zon. Samtidigt Samtidigt finns periodkortet för Uddevalla tätort kvar i form av en ”mini-biljett”.

Låg miljöpåverkan

Att kollektivtrafiken i stort sett i sig är fossilfri och att utsläppen har minskat kraftigt är en del i arbetet för att nå klimatmålen, men att fler ställer om sina resvanor till hållbara färdmedel är nödvändigt för att klimatmålen ska kunna nås.

Kommunens utveckling av bostäder och verksamheter och framtida satsningar på kollektivtrafiken ska därför samordnas så att konkurrenskraftiga utbud och restider med kollektivtrafiken kan erbjudas i fler av de viktiga reserelationerna.

Kollektivtrafiken i Västra Götaland ska ha låg miljö- och klimatpåverkan och vara en del i ett långsiktigt hållbart transportsystem. I detta innefattas effektiv trafik driven av förnybara drivmedel med låg klimatpåverkan, samt att fler väljer kollektivtrafiken framför bilen. Det krävs en stor satsning på elektrifiering av främst stads- och tätortstrafik, men även av kortare regionbusslinjer. En satsning på elektrifiering ger många ytterligare positiva effekter på miljö- och klimat, bland annat minskade bullernivåer och låga eller obefintliga lokala utsläpp av partiklar och avgaser.

KVALITETSMÅL

Underlätta ett enkelt vardagsliv

Kollektivtrafiken ska erbjuda snabba, enkla och pålitliga resor med god turtäthet under större delen av trafikdygnets timmar mellan viktiga målpunkter. Därmed skapas goda förutsättningar för ett enklare vardagsliv där behovet av bil, och den tillgängliga ytan för biltrafik, kan minskas. I kommunens nya översiktsplan betonas hållbarhetsaspekterna och det så kallade 8–80-perspektivet. Det som är bra för de yngre och vad som är bra för de äldre är också bra för hela samhället.

Det är viktigt att kollektivtrafiken hanterar en allt större andel av arbetspendlingen men också en större andel av övriga resor. Vardagsresor handlar om så mycket mer: resor till fritidsaktiviteter, shopping, besök, turism, nöje och rekreation. Det innebär att offentlig och redan etablerad kommersiell service samt personalintensiva arbetsplatser behöver lokaliseras nära kollektivtrafikknutpunkter för att uppnå god tillgänglighet med kollektivtrafiken.

Satsningar på att skapa attraktiva gång- och cykelstråk för att komma till kollektivtrafiken samt att erbjuda service i närområdet är särskilt viktiga satsningar.



Ny taxezonindelning i Västra Götaland från november 2020.

HUR SER LIVET UT FÖR EN ÅTTA- RESPEKTIVE ÅTTIOÅRIG UDDEVALLABO?

Frågan belyser en arbetsmetod som utgår från att om både åttaåriga barn och åttioåriga äldre kan röra sig med enkelhet, är trygga och kan leva ett gott liv så är samhället inte bara väl anpassat för dessa grupper utan ger också god livskvalitet till alla samhällsgrupper. Metoden utgår från stadsbyggnadsfrågor och lägger särskilt fokus på närmiljö och trafik.

För att ett åttaårigt barn ska kunna röra sig fritt i sin närmiljö behöver trafiksituationen vara säker och ge goda förutsättningar att gå och cykla. Den behöver också upplevas som trygg av föräldrarna.

För äldre kan såväl en väl utbyggd kollektivtrafik som avsaknad av fysiska hinder i gatumiljön ge goda förutsättningar och uppmuntra till ett rörligt liv.

Huvudsyftet och tesen i arbetssättet är dock inte att skapa en närmiljö som är god för 8- och 80-åringar utan att skapa en närmiljö som är god för alla. Några utgångspunkter för detta är exempelvis en god kollektivtrafik och ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät som gynnar alla invånare. Källa: Översiktsplan för Uddevalla

Kvalitetsmålen som följer nedan har delats in i två huvudkategorier: kvalitetsmål ur ett resenärsperspektiv och kvalitetsmål för människan som vistas och rör sig i anslutning till kollektivtrafiken och staden. Kvalitetsmålen är tänkta att vara mer beskrivande. I en uppföljning av målen görs en bedömning av hur väl kvalitetsmålen är uppfyllda.

Kvalitetsmål för resenären – ofta, enkelt, snabbt och pålitligt

Från resvaneundersökningen och genomförda dialoger framkommer de faktorer som invånarna prioriterar högst och som kan kopplas till kollektivtrafikens kvalitet:

- Ökat turutbud, speciellt i mellantrafik och kvälls-/helgtrafik
- Enkelhet/tillgänglighet
- Pålitlighet
- Trygghet
- Kortare restider

Utöver dessa faktorer är det även fler egenskaper som kan bidra till en attraktiv kollektivtrafik. Nedan beskrivs kvalitetsmålen mer ingående.

Turtäthet

Uddevalla erbjuder idag överlag en god turtäthet för busstrafiken under högtrafiktimmarna på för- och eftermiddagen under vardagar. Men för att invånarna ska kunna tänka sig att resa mer med kollektivtrafiken efterfrågas ett ökat utbud under kvällar och helger.

Kvalitetsmålen för turtäthet innebär främst att sträva efter en mer funktionsanpassad busstrafik.

Kvalitetsmålen för turtäthet är:

- ▶ Öka turutbudet i befolkningstäta stråk.
- ▶ Erbjud ett grundutbud i övriga stråk och anpassa turerna så att byten vid stadens knutpunkter underlättas.
- ▶ Öka turutbudet under dygnets lågtrafiktimmar.

Enkelhet

Med enkelhet menas ett intuitivt kollektivtrafiksystem men också att de olika trafikkoncepten, se kapitel 6, har en tydlig identitet. Vid byten ska det vara lätt att hitta anslutande linjer, något som förutsätter en tydlig skyltning och utformning av fordon, bytespunkter och hållplatser i stadstrafiken. Det är viktigt att prioritera linjenätets utformning, förutsägbarhet och stabilitet över tid.

Kvalitetsmålen för enkelhet är:

- ▶ Tydlig information om resmöjligheter, biljettalternativ och information som är lättillgänglig via digitala kanaler och i anslutning till hållplatserna.
- ▶ Enkel, överskådlig och lättbegriplig trafik- och linjestruktur.
- ▶ Eftersträva samma trafikeringsmönster under hela trafikdygnet.

Byten

Resenärer undviker helst byten då dessa lätt kan upplevas som osäkra och tidskrävande. Då alla reserelationer inte kan erbjudas med direktlinjer är det därför viktigt att möjliggöra smidiga och intuitiva bytespunkter.

Idag sker de flesta byten mellan stadsbusslinjer och regionala linjer vid Kampenhofs bussterminal. Däremot saknas effektiva bytesmöjligheter mellan buss och

tåg, då Uddevalla centralstation ligger cirka 900 meter nordväst om Kampenhof. Kvalitetsmålen för byten är:

- ▶ Byten inom kollektivtrafiken ska fungera på ett effektivt och tryggt sätt.
- ▶ Väl fungerande bytesmöjligheter ska finnas mellan stadstrafik, lokal- och regional busstrafik och tåg.

Restider

För att attrahera fler resenärer måste restiderna med kollektivtrafiken vara konkurrenskraftiga jämfört med att resa med bil. En undersökning av restiderna från respektive stadsdelscentrum till kollektivtrafikens knutpunkter respektive Torp och Uddevalla sjukhus har genomförts, **se sid 19**. Resultatet visar att alla jämförda målpunkter nås inom 30 minuter med kollektivtrafiken och att 18 av 25 undersökta relationerna nås inom 20 minuter

Restiderna med kollektivtrafiken är starkt beroende av huruvida det finns en direktförbindelse mellan stadsdelscentrum och målpunkt eller inte. De snabbaste reseförbindelserna till Torp sker dock genom byte till regionala linjer.

Kvalitetsmålet för restid är:

- ▶ Det bör vara mindre än 20 minuters restid från stadsdelscentrum till utpekade målpunkter i 80 procent av de utpekade reserelationerna.

Pålitlighet

Pålitlighet är något som väger tungt vid valet av färdmedel för en resa. En resenär behöver vara säker på att komma fram på utsatt tid, men även kunna lita på att kollektivtrafiken är punktlig vid resans start. För att erbjuda pålitlighet krävs ett robust kollektivtrafiksystem, vilka båda är beroende av god framkomlighet.

I centrum finns en problematik kring järnvägsövergångarna där busstrafiken, liksom annan trafik, stoppas vid bomfällningar för tåg. Med ökande tågtrafik kommer problemet att tillta och åtgärder behöver vidtas för att öka framkomligheten för stadens busstrafik. Väg 44 mellan centrala Uddevalla och Torp (E6) är hårt trafikbelastad med periodvis låg framkomlighet för bland annat kollektivtrafiken. Även här behöver åtgärder vidtas för busstrafikens framkomlighet

Kvalitetsmålet för pålitlighet är:

- ▶ Prioritera framkomlighet för busstrafiken så att restiderna är desamma under huvuddelen av trafikdygnet.

Trygghet

Trygghet, eller upplevd trygghet, är något som är utpekad av invånarna som en brist. Den upplevda tryggheten är individuell och ett resultat av ett flertal faktorer. Bland dessa ingår till exempel vilken tid på dygnet det är, hur en plats är utformad och underhållen, social miljö med mera. För att skapa en trygg helhetsupplevelse är det också viktigt att beakta hela resan. Gång- och cykelvägar vid och i anslutning till hållplatser ska vara gena, välunderhållna (vinterväghållning och god markbeläggning) och väl upplysta. Trygghet handlar också om trafiksäkerhet, det vill säga hur säkert det är att resa med kollektivtrafiken i Uddevalla. En annan viktig faktor är kundbemötande.

Kvalitetsmålen för trygghet är:

- ▶ Kollektivtrafikens miljöer ska upplevas trygga och säkra under hela resan, från start- till slutpunkt. Detta inkluderar utöver fordonen såväl enskilda hållplatsmiljöer som kollektivtrafikens större knutpunkter.
- ▶ Utpekade mål i strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor ska uppfyllas.

Komfort

Begreppet komfort kan tolkas och uppfattas olika för skilda situationer och grupper. Äldre upplever ofta att bussresor inte tillfredsställer deras krav på komfort och service.

Resenärer i stadstrafiken ska uppleva komforten ombord och på hållplatserna 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. För korta resor i rusningstid kan de flesta acceptera att stå; annars är sittplats en självklarhet ur ett säkerhets- och bekvämlighetperspektiv.

Kvalitetsmålen för komfort är:

- ▶ Att resan har en god och smidig komfort med tillräckligt med plats.
- ▶ Hållplatsmiljöer ska vara utformade i enlighet med Västtrafiks riktlinjer.

Kvalitetsmål för människan i staden

Stadsliv och hållplatser

I Uddevalla har befolkningen nära till stadens möjligheter och naturens lugn. Transportsystemet erbjuder en tillgänglighet som gör det möjligt att nå det som kommunen och övriga delar av regionen har att erbjuda. Hållbara val är självklara för invånare, besökare och näringsliv. Transportsystemet ska stärka möjligheterna till en god livskvalitet och en attraktiv stad.

Kollektivtrafiken ska vara en framträdande del av stadsmiljön och stärka kommunens identitet och karaktär. Kollektivtrafiken, cyklister och fotgängare ska ges hög prioritet. Bytespunkter och hållplatser ska växa och utvecklas i nära relation till stadslivet för att skapa levande och naturliga mötesplatser och bidra till stadens attraktivitet.

Kvalitetsmålet för stadslivet är:

- ▶ Kollektivtrafikens miljöer ska ges en framträdande roll i stadsrummet. När fler reser kollektivt, istället för med egen bil, skapas mer utrymme för stadsliv.

Kollektivtrafik och stadsutveckling i samklang

Kommunens övergripande planer och strategier talar om att utveckla ett attraktivt samhälle där de gemensamma resurserna används på det mest fördelaktiga sättet. Alla hållbarhetsperspektiv ska finnas med.

Större fokus ska läggas på tätorternas utveckling och på vikten av att vitalisera centrumkärnan i Uddevalla. Stadens centrala delar i områdena kring Bäveån ska utvecklas, men också obebyggda kvarter och omvandlingsområden med tillgång till goda kommunikationer med tåg och buss.

Strategin kan sammanfattas i följande tre delar:

- Utveckla samhället på ett hållbart sätt genom att dra nytta av nuvarande samhällsbyggnadsstruktur.
- Bygg där det redan finns (eller är enkelt att komplettera) vägar, vatten och avlopp, värme och kollektivtrafik.
- Stärk stadens attraktionskraft – bebygg de obebyggda kvarteren, låt staden växa inifrån och ut.

Kollektivtrafiken behöver långsiktiga planeringsförutsättningar och utgör därför en strukturerande planeringsfaktor för stadsplanering.

Kvalitetsmålet för samhällsplanering och kollektivtrafik är:

- ▶ Stad och tätort måste förhålla sig till och ta hänsyn till kollektivtrafikens långsiktiga möjligheter för att resandet ska öka.

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 bidra till en minskad miljöpåverkan.

Regionen har betonat att el och biogas ska prioriteras som drivmedel i kollektivtrafiken. Ökad användning av el i stadstrafiken är ett tydligt mål i regionens miljö- och klimatstrategi, vilket också bidrar till målet om en lägre energianvändning.

Kvalitetsmålen för miljöpåverkan är:

- ▶ Miljöpåverkan från kollektivtrafiken ska successivt reduceras för att minska CO₂-utsläpp och minska energianvändningen per person.
- ▶ All stadstrafik ska vara eldriven från år 2030.

Trafiksäkerhet och buller

Längs gatu- och vägsträckningar där det finns brister i trafikmiljöns utformning kan hastigheten upplevas vara hög, vilket skapar otrygghet, ökar risken för olyckor, och det kan till och med påverka användningen av staden.

Buller påverkar både stadslivet och hälsan negativt. Dagens kollektivtrafikfordon orsakar buller på flera olika sätt: när de startar samt genom ljud från motor och däck. Teknikutvecklingen kommer att driva fram tystare fordon och andra bullerdämpande åtgärder. Med miljö- och klimatstrategins mål om en elektrifierad stadsbusstrafik till 2030 och med ett delmål till 2025 på 30 procent kommer det innebära att allt färre störs 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.

INDIKATORER

Ett antal indikatorer kommer att följas upp med olika intervall och ansvariga. Se kapitel 8, Uppföljning för mer information om respektive indikator och hur den ska följas upp.

5. DAGENS BRISTER OCH STRATEGIER FÖR ATT UPPNÅ MÅLEN

FUNKTIONS- OCH KVALITETSBRISTER

Mellan kvalitetsmål och dagens kollektivtrafik finns ett gap som visar vilka brister som behöver åtgärdas för att uppnå en mer attraktiv kollektivtrafik och bidra till en ökad andel hållbara resor.

Nedan finns de viktigaste utpekade bristerna för kollektivtrafiken i Uddevalla. Det finns ytterligare synpunkter som vi har beaktat i arbetet, men planen fokuserar på de brister som Stadstrafikforum har störst rådighet över.

För resenären

- Jämfört med bil tar det för lång tid att resa med stadstrafiken till flera av mål- och bytespunkterna. Flera reserelationer, framförallt de som medför ett byte, resulterar i restidskvoter i förhållande till bil på 2–3 eller mer. I dessa relationer utgör inte kollektivtrafiken ett bra alternativ för dem som har tillgång till bil.
- Dagens utbud under kvällar och helger är inte tillräckligt för ett regionalt pendlingsnav. När det ordinarie linjeutbudet ersätts av en annan linje med andra körvägar försvåras möjligheterna för både nya och befintliga resenärer att resa kollektivt.
- Ett tydligt och enkelt linjenät för stadsbussarna saknas. Antalet linjer i stadsbussstrafiken är fler än i andra städer av samma storlek. Linjerna har också olika linjevarianter.
- Stadstrafiken är uppbyggd kring ett linjenät som är konstruerat för att ge en god yttäckning av stadens bostads- och verksamhetsområden. Linjenätet är vidare uppbyggt för att mata resenärer till och från centrala Uddevalla där byten mellan stadsbuss- och regiontrafik är möjlig vid Västerlånggatan/Kampenhof.
- Flera stadsbusslinjer startar respektive slutar vid Kampenhof bussterminal/Västerlånggatan, vilket minskar möjligheten till genomresor och direktresor. Samtidigt saknas det genomgående linjer med hög turtäthet och gena körvägar, som ger förutsättningar för ett ökat resande. För att erbjuda ett mer kvalitativt bussalternativ krävs att utbudet ökas där det finns kapacitetsproblem och att busslinjerna samordnas bättre för att på så sätt möjliggöra tidseffektiva och smidiga byten.

För människan i staden

Andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel är låg jämfört med de regionala målen för år 2025. Utmaningar har identifierats i att:

- kollektivtrafiken och övriga hållbara transporter inte uppfattas som ett förstahandsval eller ett fullgott alternativ till resor med bil. Bilnormen i kommunen är mycket stark.
- stadshuset är beläget cirka två kilometer väster om centrum. Resor för anställda och besökare via stadsbuss innebär ofta ett byte, vilket innebär länge restider jämfört med bil. En utredning om flytt av stadshuset till centrum pågår och ett genomförande kan bli aktuellt inom några år, vilket skulle öka tillgängligheten och ge positiva effekter för centrumkärnan.

- målpunkter för fritidsaktiviteter och rekreation har perifera placeringar. Fridhemsområdet, Rimmersområdet och Gustafsbergsområdet är exempel på områden där kollektivtrafikens turutbud och/eller geografiska sträckning innebär en sämre attraktivitet jämfört med bil.
- det saknas en smidig lösning för att byta mellan buss och tåg. Uddevalla central ligger cirka 900 meter nordväst om Kampenhof bussterminal. Byten försvåras också av att endast ett fåtal linjer passerar stationen, vilket medför att flertalet bussresenärer behöver byta alternativt promenera för att nå tågstationen. I genomförda dialoger upplevs skyltningen mellan stationen och bussterminalen som bristfällig. Den behöver ses över.
- när busstrafiken korsar Bohusbanan vid Lagerbergsgatan respektive vid Västgötavägen orsakar bomfällningar tidsförluster för bussarna. När staden förtätas och kollektivtrafiken ska byggas ut måste störningarna på kort sikt minimeras. På sikt behövs planskilda korsningar vid Lagerbergsgatan och Västgötagatan. Trafikverket har genomfört en utredning och beskrivit tänkbara åtgärder som kan förkorta bomfällningstiderna vid viktiga övergångar.
- kollektivtrafiken bidrar till bullerstörningar. Särskilt i de kuperade delarna av staden.
- elbussar laddas idag på depån. Det saknas en långsiktig lösning för hur en mer storskalig elektrifiering av stadstrafiken ska hanteras.

STRATEGIER

För att uppnå målen och åtgärda bristerna men samtidigt ta höjd för en annan framtidssituation har ett antal strategier för framtidens kollektivtrafik tagits fram. Dessa bygger på generella planeringsprinciper, som bland annat återfinns i Kol-Trast-handboken med flera planeringsdokument.

Integrera kollektivtrafiken i samhällsplaneringen

Bebyggelseutveckling och förnyad infrastruktur ska gå hand i hand med utveckling av kollektivtrafiken så att lokaliseringen av service, arbetsplatser och bostäder kan dra nytta av befintlig och planerad kollektivtrafik och tillsammans bidra till en hälsosam och attraktiv boendemiljö.

För att användningen av hållbara färdmedel ska öka måste kollektivtrafik, gång och cykling anpassas till övriga transportnät samt möta det behov av förflyttning som nuvarande bebyggelse ger. Omvänt behövs en anpassning av framtida bebyggelse till de hållbara färdmedlens förutsättningar.

Kommunen måste i utvecklingen av centralorten tillvarata potentialen i obebbyggda delar i centrum, vilket minskar behovet av transporter. I den redan bebyggda strukturen kan ytterligare utveckling ske i nära anslutning till kollektivtrafikens stråk. Det innebär tät och nära lokalisering av främst service och verksamheter till gemensamma målpunkter – som är lätta att nå med välutvecklad kollektivtrafik, gång och cykel – samt en gynnsam, samordnad utformning av bebyggelse och övriga trafiknät.

Långsiktig utveckling i tydliga stråk

- Ökat utbud i starka stråk med potentiellt god efterfrågan innebär effektivare resursanvändning och bättre förutsättningar för kollektivtrafik med god kvalitet och korta restider.
- Flexibla kollektivtrafik med flera trafikkoncept, såväl tydliga starka linjer som linjer med exempelvis lägre utbud

KOL-TRAST-HANDBOKEN

Kol-Trast är en planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik utgiven av Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting, 2012.

Källa: <https://webbutik.skl.se>

Hela resan och utveckling av smidiga bytespunkter

- Alla delar av resan ska ha god kvalitet.
- Låg standard på någon punkt drar ner helheten.
- Trygga, säkra anslutningsvägar, hållplatser och bytespunkter.
- Enkelt biljettsystem.
- Körvägar med hög framkomlighet.
- Komfortabla fordon, bra bemötande och mjukt körsätt.

Bidra till levande tätorter såväl som landsbygd

- Koncentration av service och annan samhällsservice i centrala delar samt i tätorten Ljungskile.

Enkel och tydlig linjenätsstruktur

- Enkelt och sammanhållet linjenät som möjliggör genomresande i centrum utan byte.
- Samma linjenät, kvällar och helger.
- Gena, tydliga förbindelser till större målpunkter.
- Väl anpassad, synlig infrastruktur med prioriterad framkomlighet som byggs ut i takt med behovet.
- Tydliga, väl synliga, tillgängliga och trygga hållplatser nära målpunkter där man förväntar sig att finna dem.
- Gena, trygga anslutningsvägar för fotgängare och cyklister.
- Väl utvecklad information som stöd för resenären.

Regelbunden tidtabell och konsekventa trafikdygnstider

- När turtätheten är glesare än var 10:e minut bör regelbundna avgångstider eftersträvas. Vid lägre turtätheter bör linjerna ha samtrafik vid en eller flera bytespunkter för att minska den totala restiden i samband med byten. Detta gäller primärt Kampenhof bussterminal, men bör även tillämpas för lokaltrafiken i Ljungskile, med koppling till den regionala trafiken.
- Linjevarianter, det vill säga att en linje har olika körvägar eller linjeben, ska helst inte förekomma.
- Stadslinjer ska under hela trafikdygnet ha ett grundutbud på 30-minuterstrafik som sedan utökas för att motsvara efterfrågan. En linjes grundutbud bör utformas så att tiderna är samma under måndag till söndag.

Informationsinsatser för förändrade resvanor

- Ett stort behov finns att arbeta med olika påverkansmetoder och marknadsföring för att förändra värderingar och beteenden i riktning mot ett ökat hållbart resande.
- Påverkansinsatser får störst effekt om de utförs i direkt samband med kvalitetsförbättringar av kollektivtrafiken och i nära samklang med stadsutvecklingen.

Fordonsutveckling för bättre stadsmiljö

- Fordon ska vara anpassade för sitt uppdrag och ha god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.
- Låga emissioner samt buller- och avgasnivåer eftersträvas och är till fördel för alla.
- Elbussar i stadstrafiken kommer att öka kraftigt fram till 2030, vilket kräver anpassade utrymmen i infrastrukturen för laddning med mera.
- Fordonen ska utvecklas i samklang med den tekniska utvecklingen, bland annat när det gäller elfordon och automatiserade lösningar.

Prioritera kollektivtrafiken

- Parkeringsstal och prissättning av parkeringsplatser bör bidra till att stimulera hållbara transportmedel. Kommunens parkeringsstrategi utgör ett viktigt instrument.
- Samhällsplaneringen bör inriktas mot att arbetsplatser, service och bostäder lokaliseras nära kollektivtrafikens bytespunkter eller stråk. Vid utveckling av nya bytespunkter bör hög tillgänglighet till de hållbara transportmedlen prioriteras.

Framkomlighet

Hastighetsdämpande åtgärder – i form av portar, gupp, sidoförskjutningar, cirkulationsplatser eller avsmalningar – som oftast begränsar busstrafikens komfort och körhastighet mer än biltrafikens, bör undvikas i det prioriterade kollektivtrafiknätet. När åtgärder måste genomföras ska det göras i nära dialog med parterna. Hela bussens körväg och sträckning ska då beaktas.

Framkomlighetsåtgärder för buss – som busskörfält, signalprioritet vid trafikljus, ombyggnad av korsningar och minskning av parkeringsplatser – syftar till att göra det enklare för bussen att ta sig fram. Samhällsekonomiskt ger sådana satsningar tidsvinster, minskad trängsel och ökad nöjdhet för resenärerna.

Exempel på konkreta åtgärder:

- Cirkulationsplatser är bra lösningar för ökad bilkapacitet och trafiksäkerhet, men kan vara ogynnsamma för bussar beroende på antal, utformning och trafikvolym. Åtgärder för att prioritera busstrafiken är bland annat rak körning eller vänstersväng genom cirkulationsplatsen för bussarna och särskilt högersvängande körfält.
- Beakta framtidens teknikutveckling bland annat elektrifiering, automatisering och digitalisering.
- Högre prioritet för kollektivtrafiken i korsningar genom satsningar i trafiksignaler och företrädesskyltning.
- Satsningar på busskörfält och bussgator behövs när staden förtätas och trafiken ökar och trängsel uppstår.
- Borttagning av kantstensparkering, fastighetsutfarter och anslutande mindre gator längs det prioriterade kollektivtrafiknätet, särskilt i tätorterna.
- Vid behov öka hållplatsavståndet genom att slopa eller slå samman hållplatser.
- Att aktivt söka lösningar som ger hög framkomlighet för kollektivtrafiken och samtidigt hög trafiksäkerhet blir viktigt i genomförandet av planen.

Fysisk struktur och bebyggelseutveckling

Uddevallas koppling till järnvägen har historiskt sett haft stor betydelse. Järnvägsstationer har generellt fått en utökad roll i takt med att samhällena har förtätats och stationerna har utvecklats till knutpunkter för alla hållbara transportmedel. Sett till Uddevalla centrum geografiska avgränsning leder dock de båda järnvägsstationernas halvperifer lokalisering i kombination med stadstrafikens knutpunkt vid Västerlånggatan/Kampenhof till bristande bytesmöjligheter mellan lokal och regional kollektivtrafik med hämmad resandeutveckling som följd. I Ljungskile är buss- och tågtrafiken samlokaliserad vid järnvägsstationen, vilket underlättar omstigning. Viss samordning sker mellan lokal- och regiontrafik men det finns förbättringspotential.

Tillgång till bra kollektivtrafik i attraktiva lägen, såväl vid stationer som vid större bytespunkter och hållplatser, är en viktig förutsättning och drivkraft för fortsatt utveckling. Tillgängligheten och den ökade rörligheten den medför ger invånarna tillgång till en större arbetsmarknad i regionen och en ökad möjlighet att välja boendemiljö.

För en fortsatt utveckling av områdena kring stationerna i Uddevalla och Ljungskile är det nödvändigt och viktigt att ha god samverkan med såväl de lokala som de regionala aktörerna.

I genomförandet av planen blir det viktigt:

- att inhämta kunskap från en rad pågående projekt om stationsutveckling.
- att planera för ett långsiktigt utvecklingsarbete i dialog med lokala såväl som regionala parter.
- att mark används effektivt. Aktiviteter koncentreras inom gångavstånd till stationen och Kampenhof bussterminal. Tillgängligheten till stationen som en lokal målpunkt måste förbättras och stationen och det stationsnära området integreras med omgivande stadsdelar. Befintliga eller nya bytespunkter eller stationer ska också kompletteras med nya funktioner, service och ny bebyggelse i anslutning.
- att arbetsplatser lokaliseras inom gångavstånd (max cirka 600 m) från stationerna. En rad studier visar att när arbetsplatser placeras nära stationer och bytespunkter väljer de anställda i högre grad de hållbara färdmedlen.
- att bostadsbebyggelse lokaliseras inom gång- eller cykelavstånd (max cirka 1–2 km) från stationen. Bebyggelsen ska vara tätast närmast stationen.
- att skapa gena, effektiva körvägar med god framkomlighet för busstrafiken till och från stationer och större bytespunkter.

6. TRAFIKKONCEPT, STRÅK OCH BYTESPUNKTER

TRAFIKKONCEPT

Ett trafikkoncept består av många olika delar.

Västtrafik definierar olika trafikkoncept där utgångspunkten är att skapa 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 Västtrafiks kundlöfte. Ett koncept lanseras inte mot kund utan att samtliga delar har beaktats och tillhörande standardnivåer är uppfyllda.

Ansvar och roller för trafikkonceptet i Uddevalla

Trafikering – med Västtrafik och Västra Götalandsregionen som huvudansvariga.

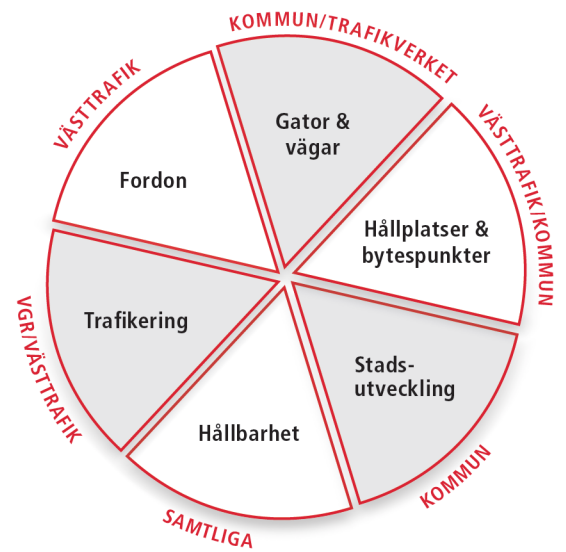
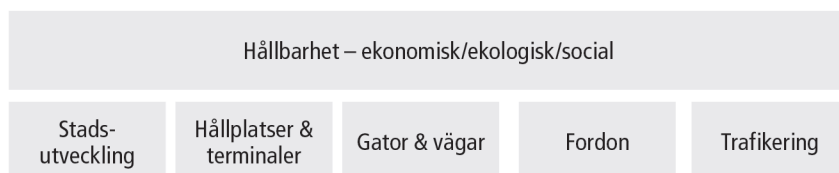
Fordon – med Västtrafik som huvudansvarig.

Gator och vägar – med kommunerna som huvudansvariga. Där kollektivtrafikplanen angränsar eller omfattar statlig väg är Trafikverket ansvarig för infrastrukturen och dess funktion.

Hållplatser och bytespunkter – med Västtrafik som ansvarig för själva anläggningarna ovan mark och kommunen eller Trafikverket som ansvariga för själva ytan och anslutande gång- och cykelvägar.

Stadsutveckling – med kommunen som ansvarig för lokalisering av verksamheter och bostäder samt 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.

Hållbarhet – med Västtrafik och Västra Götalandsregionen som huvudansvariga för samhällsnyttan. Hållbarhet omfattas av följande kvalitetsmål: trygghet, stadsliv och hållplatser, miljöpåverkan, trafiksäkerhet och buller samt långsiktigt av städernas strukturer.



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

VÄSTTRAFIKS KUNDLÖFTE:

- Du ska alltid känna dig trygg hos oss.
- Du ska alltid känna att vi hjälper dig.
- Du ska alltid känna att du har den kunskap du behöver.

Genom att utgå från kundlöftet i hela Västtrafiks verksamhet, sätts fokus på kunden och kundens upplevelse. Det bidrar i sin tur till nöjdare kunder och ökat resande.

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

Trafikkoncept i Uddevalla

Kollektivtrafikplanen pekar ut de viktigaste kollektivtrafikstråken i kommunerna samt sätter upp riktlinjer för de viktigaste egenskaperna för trafikering och infrastruktur. Planen behandlar dock inte hur fordon eller hållplatser ska utformas eller vilka linjer som ska trafikera de olika sträckorna.

Områdestrafik Uddevalla stad

Trafikkonceptet områdestrafik stad har karaktären av tyngre stadstrafik och finns i regionens fem utpekade pendlingsnav, lika med stadstrafikområden, varav Uddevalla är ett av dessa. Samverkan med kommunerna samt de bestämda standardnivåerna bidrar till en strukturerande effekt.

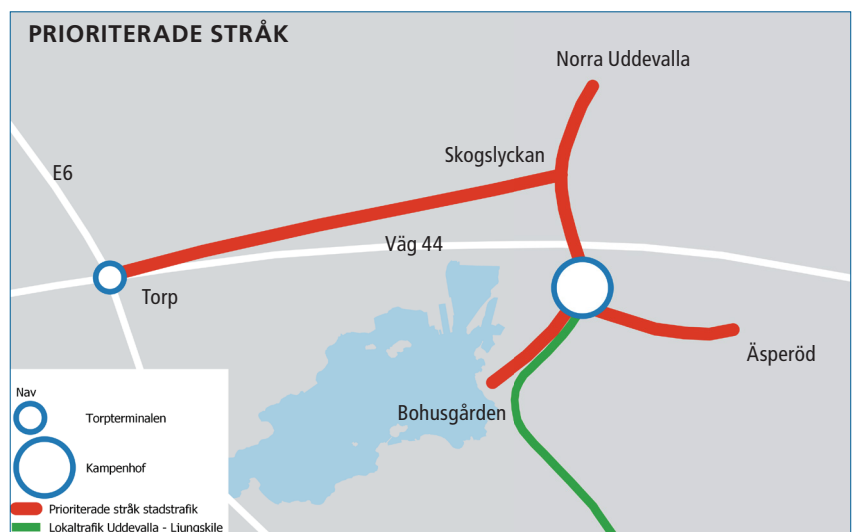
Linjesträckningar planeras utefter befintlig bebyggelse och målpunkter, men även med utblick mot planerade utbyggnadsområden. Genom en långsiktig planeringshorisont och samverkan med kommunerna och lokala intressenter skapas en trygghet och stabilitet över tid, som leder till ett ökat resande och en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

Stadstrafiken har en viktig funktion för det lokala resandet, men också som en del i det regionala resandet där byte sker mellan tåg och stadsbuss eller mellan regionbuss och stadsbuss. Linjenätet bör utformas enkelt och erbjuda attraktiva resmöjligheter i stadens viktigaste stadsdelar och stråk.

Genom stadens Flexlinje erbjuds en extra service för resenärer som behöver komma nära olika målpunkter eller som behöver extra stöd i samband med sin resa. Flexlinjen och stadstrafikens bussar bör ses i en helhet där de olika trafikformerna kompletterar varandra på ett positivt sätt.

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

Planens prioriterade stråk för stadstrafiken är markerad i rött. Det är i dessa stråk framtida satsningar både när det gäller turutbud och infrastruktur behöver lokaliseras i första hand. Även lokaltrafiken mellan Uddevalla–Ljungskile (grönt) finns med i kartan.



Regiontrafik

Regiontrafiken består dels av delregional buss- och tågtrafik med koppling till tätorterna, dels av långväga buss- och tågtrafik som knyter ihop trafikförsörjningsprogrammets prioriterade stråk.

Den delregionala busstrafiken består dels av snabbare bussar med expressbuskaraktär (med få hållplatsstopp och snabba körvägar), dels av bussar med mer uppsamlande karaktär (fler hållplatsstopp och trafikering i mindre tätorter med mera). I stråken finns oftast båda varianterna.

Trafikförsörjningsprogrammets prioriterade stråk trafikeras i huvudsak av tåg, men trafiken kan också kompletteras eller utföras med expressbusstrafik, se bilaga 1 för mer information.

Övrig kollektivtrafik

Utöver konceptet områdestrafik stad kan det finnas områdestrafik tätort eller landsbygd. Denna är mer flexibel och trafikeras när och där det behövs, anpassat efter behoven hos exempelvis skolor och arbetsplatser.

Anropsstyrda linjer

Områdes- och regionlinjer kan vara helt eller delvis anropsstyrda i områden eller under tider då resandeunderlaget är oregelbundet eller lågt. Turerna kan köras med vanlig buss eller med mindre fordon.

Närtrafik

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

Skoltrafik

Särskild skoltrafik är kommunernas eget ansvar att planera och trafikera. Viss samordning kan dock ske. Kommunerna kan välja att låta Västtrafik upphandla och trafikera skolbusstrafik.

STRÅK

Regionala stråk

De största in- och utpendlingsstråken för Uddevallas del är mot Göteborg och Trollhättan. Inpendling sker även till Uddevalla från Munkedal och Vänersborg (se kapitel 2). Förutom huvudorterna är Norra Älvsborgs Länssjukhus, NÄL en viktig regional målpunkt.

Norrut finns stråket mot Tanum och Strömstad via Bohusbanan och E6 och västerut stråk mot Lysekil och Sotenäs. Det finns även ett regionalt stråk mot Dalsland genom Färgelanda och Bengtsfors.

Lokala stråk

Stråket mellan orterna Uddevalla och Ljungskile är en del i det södergående regionala stråket mot Göteborg utmed Södra Bohusbanan och E6. Mellan orterna kompletteras utbudet i stråket med kollektivtrafik som matar till knutpunkterna.

Utpekade stråk inom staden omfattar befintliga målpunkter och större bostadsområden. Det är också i anslutning till dessa som framtida stadsutveckling i

huvudsak förväntas ske. Detta stärker de lokala stråken ytterligare och skapar goda förutsättningar att utveckla ett tyngre och tydligare stadsbussnät som erbjuder attraktiva resmöjligheter och kopplingar till regionala stråk under hela trafikdygnet.

KNUT- OCH BYTESPUNKTER

Knutpunkter är mer än en bytespunkt och innehåller mer service och en tätare stadsmiljö.

Bytespunkter är platser där kollektivtrafiklinjer möts och resenärer kan byta.

KNUTPUNKTER OCH BYTESPUNKTER

Även om direktresor är attraktiva är människors resbehov oftast så skiftande att det är omöjligt att tillgodose detta önskemål. Ett modernt stadsbussystem skapar därför attraktiva resor genom en bra grundtrafikering och attraktiva bytesmöjligheter mellan linjerna. Bytespunkterna kan vara spridda i staden för att skapa ett flerkärnt nät eller koncentrerade så att bytena sker vid en större, central bytespunkt.

I takt med att planens mål om ökat resande gradvis uppfylls kommer antalet människor som rör sig i kollektivtrafiken och på dess bytespunkter att öka. Detta ställer krav på att bytespunkterna utvecklas för att motsvara kraven på en modern kollektivtrafik. Nedan listas viktiga knut- och bytespunkter i Uddevalla.

Kampenhof bussterminal

Kampenhof är den största centrala knutpunkten i Uddevalla och en mål- och bytespunkt för tätortstrafiken och den regionala busstrafiken.

Torpterminalen

Torp är förutom en viktig målpunkt för handel utanför staden en viktig bytespunkt där lokala och regionala kollektivtrafiklinjer möts.

Uddevalla central och Östra station

Lokala och regionala tågstationer är och kan utvecklas till väsentliga utvecklingsnoder. Vid stationerna i Uddevalla ges vissa bytesmöjligheter till stads- och regiontrafik. Men primärt är det Kampenhof och Torpterminalen som har de viktigaste bytespunktsfunktionerna i staden.

Övriga bytespunkter

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

Kollektivtrafikplanen beskriver här endast bytespunkter som är viktiga ur ett övergripande system- och utvecklingsperspektiv. Kommersiell och upphandlad trafik ska ha konkurrensneutralt tillträde till terminaler, knutpunkter och hållplatser. För resenären är det hela resan – kvaliteten från dörr till dörr, hur man tar sig till och från hållplatsen och hållplatskvaliteten i båda ändar – som är avgörande.

PENDELPARKERINGAR FÖR BIL OCH CYKEL

Byten kommer även framöver att ske mellan bil eller cykel och kollektivtrafiken. 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 eller minskning sker i samråd mellan kommunerna, Trafikverket och Västtrafik.

Pendelparkering för bil

För centralortens del sker byten mellan bil och kollektivtrafik vid Kampenhof och vid centralstationen samt vid Torp, där parkeringar finns. Det är viktigt att det finns bra möjligheter att pendelparkera för dem som måste ta bilen en del av resan. Men målet bör vara att minska behovet av att starta eller sluta sin resa med bil, och istället välja mer hållbara resealternativ, som buss, gång eller cykel. Kommunens parkeringsstrategi behöver styra utbudet.

Det finns idag åtta utpekade pendelparkeringar i Uddevalla kommun. Inom Uddevalla tätort ligger det pendelparkeringar i anslutning till de två stationerna, samt vid Kampenhof och Torp. Inom Ljungskile tätort finns det också pendelparkeringar. På dessa finns det möjlighet att parkera bil och cykel. Vid den senaste beläggningsinventeringen (2018) konstaterades att beläggningen var hög (90–100 procent) på parkeringarna i Ljungskile samt vid Kampenhof och vid Östra station. Vid Torp samt vid Uddevalla central var beläggningen relativt låg (34–45 procent). Det är bara parkeringarna vid Torp och i Ljungskile som inte är avgiftsbelagda. Bara parkeringen vid Torp samt en av parkeringarna i Ljungskile är skyltade som pendelparkering (från inventeringen 2018).

Pendelparkering för cykel

Byten mellan cykel och kollektivtrafik sker på många platser i kommunerna. Pendelparkeringar för cykel bör finnas i anslutning till samtliga större hållplatser för stadstrafiken. Vissa regiontrafikållplatser erbjuder cykelparkering med möjlighet att på ett tryggt sätt låsa fast sin cykel. Cykelparkering bör 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.

PENDELPARKERINGAR

- Groheds korsväg, två parkeringsytor
- Kampenhof
- Ljungskile station, två parkeringsytor
- Torp köpcentrum
- Uddevalla centralstation
- Uddevalla östra

7. EFFEKTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNING

I framtiden kommer allt fler att gå, cykla och resa med kollektivtrafiken. Satsningar i såväl infrastruktur som på trafikering och kommunikation samt insatser för beteendeförändringar kommer att krävas för att uppnå framtidsbilden.

Kollektivtrafikplanen har i huvudsak konsekvensbedömts på en övergripande nivå. Enskilda åtgärder, som kan vara aktuella för statlig medfinansiering – exempelvis busskörfält, signalprioritet eller hållplatser – bedöms i enlighet med statsbidragsförordningen för medfinansiering av bland annat kollektivtrafikåtgärder och övriga styrande dokument.

EFFEKTER KOPPLADE TILL DE ÖVERGRIPANDE MÅLEN

Kollektivtrafikplanen bidrar till trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål om att öka andelen hållbara resor. Genomförs planen stödjer den också den stads- och befolkningsutveckling som kommunen planerar för.

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

Genomförs satsningar på genomgående linjer och förbättrade bytesmöjligheter mellan buss och tåg förväntas kollektivtrafiken bättre motsvara behovet.

Satsningarna underlättar vardagslivet och resor till fritidsaktiviteter. Fler erbjudanden gör att antalet vardags- och helgresor ökar. Om utökad samverkan mellan kollektivtrafik och stadsutveckling sker, förväntas även att cykel- och gångtrafiken ökar.

Minskad klimatpåverkan genom satsningar på elektrifiering och ett ökad hållbart resande blir en följd av satsningarna.

EFFEKTER KOPPLADE TILL KVALITETSMÅLEN

För resenären och invånaren i staden

När alla åtgärder är genomförda kommer resenärerna att uppleva kollektivtrafiken som mer tillgänglig samt enklare, trygg och säker. Med genomgående linjer blir det färre byten än idag och med nya bytesmöjligheter har 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 att kollektivtrafiken stärker kommunens identitet och karaktär. De upplever centrum och målpunkter som mer tillgängliga. Det är enklare att klara vardagen utan bil för både arbetsresor och övriga vardagsresor. Även fritidsresor med kollektivtrafik kommer att bli mer tillgängliga. Byten mellan buss och tåg blir möjliga och tillgängliga på ett bättre sätt än i dag.

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

Uddevalla kommer att stärkas och utvecklas i rollen som ett viktigt pendlings-

nav i Västra Götalandsregionen och som en attraktiv kommun att bo och leva i. Satsningarna stödjer hela regionens utveckling i en hållbar, ekologisk, social och ekonomisk riktning.

Utvecklingen av stadstrafiken bidrar även till att skapa en tydlig och gemensam struktur av hur de hållbara transportmedlen ska utvecklas. Samordnas kollektivtrafikens utveckling med kommunens utvecklingsplan kommer det hållbara resandet öka kraftigt. Fler får möjlighet att ta sig till fots och med cykel till de centrumnära områdena.

Sociala effekter

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

När parterna i en genomförandefas utgår från Västra Götalandsregionens strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor kommer det ge ytterligare förbättringar så att den allmänna kollektivtrafiken blir allt mer tillgänglig för fler grupper i samhället. Se även Bilaga 1 för mer information om strategins inriktning.

Samverkan mellan parterna krävs för att resultat ska uppnås. Det är viktigt att det i planeringen av genomförandet tas hänsyn till lokala förutsättningar i de olika stadsdelarna i kommunen, och att satsningarna förankras.

Planen skapar nya resmöjligheter och stärker vissa kopplingar mellan områden 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 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, blir effekten att de stärker varandra. Invånarna kommer att uppleva större frihet, får möjligheter att välja var de önskar bo inom tätorten, och kan resa på ett mer hållbart sätt.

8. UPPFÖLJNING

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 på uppföljningen. Uppföljning sker löpande enligt frekvenserna nedan. Rapportering till Stadstrafikforum sker varje år i en årsrapport. Tätare uppföljning för rapportering kan göras vid behov.

	MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG
Antal resor kollektivtrafik	Återta 2019 års nivå.	Resandeökning per år	Resandestatistik	Västtrafik
Färdmedelsfördelning	Kollektivtrafik, gång och cykel minst 31 %	Andel resor per invånare	RVU	Västtrafik/ kommun
Restid	Restider till olika målpunkter			
Turtäthet	Ökat turutbud	Tidtabell	Tidtabell	Västtrafik
Pålitlighet	Punktlig resa (80 % av alla turer)	Andel punktliga turer		Västtrafik/ trafikföretag
	Upplevd pålitlighet	Andel resenärer som upplever att fordon kommer i tid	Kundundersökning	Västtrafik/ trafikföretag
Komfort	God och smidig åkkomfort	Andel resenärer som upplever att fordon körs lugnt/smidigt	Kundundersökning	Västtrafik/ trafikföretag
	Tillräcklig plats/sittplatser	Andel resenärer som anser att det är tillräckligt med plats ombord	Kundundersökning	Västtrafik/ trafikföretag
Enkelhet	Tydlig och lättillgänglig information om resmöjligheter	Andel resenärer som tycker det är enkelt att resa med Västtrafik	Kundundersökning	Västtrafik
Trygghet	Resenärerna ska känna sig trygga i kollektivtrafiken	Andel resenärer som upplever sig väl bemötta	Kundundersökning	Västtrafik/ trafikföretag
	Alla prioriterade hållplatser enligt Strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor ska vara funktionshinderanpassade enligt plan till 2025	Andel hållplatser som är funktionshinderanpassade	Avstämning mot gemensam åtgärdslista	Västtrafik/ kommunen
Miljöpåverkan	CO ₂ -minskning	CO ₂ -utsläpp per personkm	Fordonsdatabasen FRIDA	Västtrafik/ trafikföretag
	Minskad energianvändning	Energianvändning per personkm	Fordonsdatabasen FRIDA	Västtrafik/ trafikföretag
Buller	Bullerminskning	Bullernivå	Bullerkartläggning	Kommunen/ trafikföretag

9. GENOMFÖRANDE

INLEDNING

Efter att parterna har antagit planen återstår genomförandet. Parternas planeringsprocesser är inte statiska och går inte alltid i samma takt. En rad interna och externa faktorer kommer att påverka planens genomförande. Finansiering och konjunkturrändringar såväl som teknikutveckling, samhällstrender och en pandemi är faktorer som kommer att påverka genomförandet av planen.

Planen kan behöva ses över några år efter antagandet och samordning behöver ske i samband med kommunens utveckling. Arbetet behöver ske i ett flertal olika konstellationer i enlighet med ansvar och roller i kapitel 6, Trafikkoncept, stråk och bytespunkter.

Handlingsplan är nästa steg

Med kollektivtrafikplanen som utgångspunkt är nästa steg att ta fram en handlingsplan. Västtrafik är tillsammans med kommunen ansvarig för arbetet. Innehållet i handlingsplanen arbetas gemensamt fram av parterna. Följande frågor är exempel på tidigare identifierade frågor som kan behandlas i handlingsplanen:

- Samhällsplanering och kollektivtrafik. Beslut om utbyggnationer av bostäder och arbetsplatsområden har stor betydelse för hur den framtida kollektivtrafiken i Uddevalla ska struktureras och byggas ut.
- Arbete med fördjupade översiktsplaner och detaljplaner som bedöms ha strategisk påverkan för kollektivtrafik- och stadsutveckling. Exempel är förtätning av de centrala delarna längs med Bäveån och utveckling av Rimnersområdet.
- Genomförandet av en linjenätsutredning där det prioriterade linjenätet inklusive åtgärder studeras vidare. Prioriterat framtida linjenät med åtgärdsbehov.
- Trafiksystemet i stråket Torp–Kampenhof/Resecentrum, där resandet i hög grad sker med den regionala trafiken, behöver diskuteras.
- Elektrifieringens påverkan och utmaningar för Uddevalla.
- Bevaka och stimulera utbyggnad av tåg- och busstrafik samt identifiera konkreta infrastruktursatsningar (se vidare nedan).

INFRASTRUKTURBEHOV

För att kollektivtrafiken ska vara pålitlig och konkurrenskraftig gentemot bilen behöver den prioriteras i den fysiska miljön i staden. Brister i infrastrukturen som har identifierats i arbetet med planen är bland annat järnvägspassagerna vid Lagerbergsgatan vid Östra station samt Västgötavägen. Här påverkar bland annat långa bomfällningstider stadsbussarnas tidtabeller, men de orsakar även bristande pålitlighet.

Kopplingar mellan stadens knutpunkter och stationer (Kampenhof, Torp, Uddevalla central, och Uddevalla östra) behöver studeras vidare. Det finns även behov av att identifiera vilka konkreta åtgärder i punkter eller sträckor i vägnätet som kan öka eller bibehålla framkomligheten för kollektivtrafiken. Ett exempel är här behov av busskörfält på sträckan Kampenhof–Torp. I takt med att staden växer, inte minst i direkt anslutning till Kampenhof, behöver kollektivtrafikens infrastruktur beaktas. Vid förändringar i linjesträckningar eller vid andra förändringar i kollektivtrafiknätet behöver gena körvägar med

god framkomlighet prioriteras. Fortsatt tillgänglighetsanpassning av hållplatser, i enlighet med strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor, behöver också genomföras.

Under planens genomförande behöver parterna återkomma till vilka konkreta infrastrukturbehov som ska prioriteras. I arbetet med handlingsplanen föreslås därför att en gemensam lista tas fram med förslag till åtgärder på såväl kort som på lång sikt, där kostnader och ansvar för åtgärderna tydliggörs.

KOSTNADER

Ett genomförande av planen innebär många förbättringar, vilket förväntas ge ett ökat resande med kollektivtrafiken och de övriga hållbara transportmedlen.

Kollektivtrafikplanen leder även till andra samhällsekonomiska nyttor som mindre trängsel, minskade utsläpp och utvidgad arbetsmarknad.

Arbete med att ta fram en grov bedömning av framtida trafik kostnader kommer att göras i samband med upphandling av stadstrafiken i Uddevalla med trafikstart i juni 2024.

Planen kommer därför, enligt parternas önskemål, inte att innehålla en kostnadsuppskattning

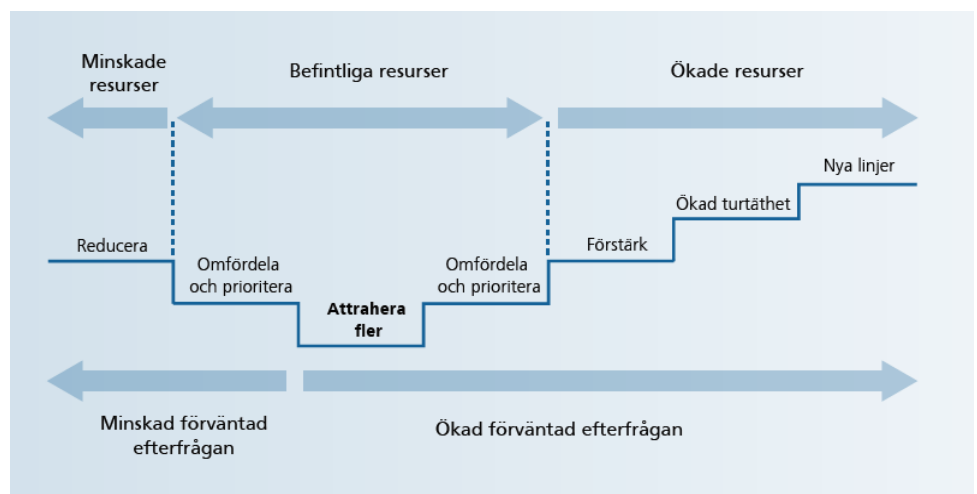
FINANSIERINGSMÖJLIGHETER

Effektivt användande av samhällets resurser är vägledande vid planering och utveckling av kollektivtrafiken och dess infrastruktur. Finansieringen av genomförandet av kollektivtrafikplanen utgår från parternas ansvarsområden.

Följande finansieringsformer och möjligheter finns:

Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland: Den övergripande ramen för utveckling av kollektivtrafiken läggs i trafikförsörjningsprogrammet för perioden 2021–2025 och i regionfullmäktiges budget.

Vid förändrade ekonomiska resurser behöver trafikutbudet anpassas och ses över för att uppnå högsta möjliga målluppfyllnad. Överväganden ska göras utifrån nedanstående utvecklingstrappa så att åtgärder som leder till uppsatta mål kan uppnås på ett kostnadseffektivt sätt.



Utvecklingstrappan för att åtgärder som leder till att uppsatta mål kan klaras av på ett kostnadseffektivt sätt.

Stadsmiljöavtal: Det har avsatts en miljard kronor per år för medfinansiering av mindre och medelstora kollektivtrafikåtgärder för perioden 2018–2029. Parterna har möjlighet att söka finansiering bland annat för bytespunkter, framkomlighetsåtgärder, cykelsatsningar och test av ny teknik.

Regional plan för transportinfrastruktur: Den regionala planen för infrastruktur revideras vart fjärde år. Nu gällande infrastrukturplan omfattar perioden 2018–2029. Ett nytt uppdrag om revidering av planen kom våren 2020. Det finns möjligheter att söka medfinansiering till smärre kollektivtrafikåtgärder som bytespunkter, gång- och cykelbanor, pendelparkeringar, framkomlighetsåtgärder med mera. Därutöver kan större kollektivtrafikåtgärder, så kallade namngivna objekt (belopp över 25 miljoner kronor), inarbetas i planen.

Nationell plan för transportinfrastruktur: Den nationella infrastrukturplanen omfattar väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Planen innehåller medel som fördelas i den regionala planen.

Eftersom bland annat åtgärder för järnvägsstationen lyfts fram behövs dialog med Trafikverket i arbetet framgent.

Kommunens investeringsbudget och exploateringsytor: Kommunen upprättar varje år en flerårsplan för den kommande treårsperioden som innefattar en budget för det första av de tre kommande åren.

Kommunens investerings- och exploateringsmedel antas kunna vara underlag för ett genomförande av kollektivtrafikplanen då kommunal medfinansiering krävs för att söka såväl statliga som regionala medel. Även exploateringsytor kan användas som finansieringsverktyg, genom att markvärdesnyttor, som kan kopplas till en viss kollektivtrafikinvestering, realiserar och används för att betala eller delbetala en investering.

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

BILAGA: PARTERNAS STYRANDE DOKUMENT

* Vision "Det goda livet" antogs av Regionfullmäktige i april 2005 och definieras bland annat som god hälsa, arbete och utbildning.

Mer om visionen på www.vgregion.se.

REGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI

Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030, antogs av regionfullmäktige i februari 2021. Strategins övergripande mål är: Tillsammans gör vi Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle.

Vision Västra Götaland

Vision Västra Götaland är Västra Götalandsregionens och de 49 kommunernas gemensamma vision. Visionen uttrycker det önskade framtida tillståndet – Det goda livet*. Visionen är grunden för det tillstånd som vi ska försöka uppnå. Följande ska gälla för kollektivtrafiken 2030:

- ▶ Kollektivtrafiken har ett konkurrenskraftigt utbud som en del i ett långsiktigt hållbart transportsystem med hög tillgänglighet.
- ▶ Kortare restider ökar tillgängligheten till arbetsmarknader och utbildning, både i och kring Västra Götaland, vilket gör regionen rundare.
- ▶ Kollektivtrafiken utvecklas i en riktning som svarar mot både kvinnor och mäns transportbehov: den ska främja integration och vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning.

Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland 2021–2025

Trafikförsörjningsprogrammet är, tillsammans med regionfullmäktiges budget, Västra Götalandsregionens övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Dokumenten beskriver mål och inriktning för kollektivtrafiken under den kommande femårsperioden. Kollektivtrafiken är ett av de viktigaste verktygen för att ge invånarna bättre förutsättningar att bo, leva och utvecklas i hela Västra Götaland – i samklang med en mer hållbar samhällsutveckling.

Övergripande mål och målområden

Trafikförsörjningsprogrammet har ett övergripande mål och tre målområden för kollektivtrafikens utveckling.

Det övergripande målet är att

- Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland – med den långsiktiga ambitionen att alla resor ska vara hållbara.

De tre målområdena är:

- God geografisk tillgänglighet
- Enkel, trygg och inkluderande kollektivtrafik
- Låg miljöpåverkan

Som komplement till målen finns även ett antal indikatorer för att följa utvecklingen inom ett visst område.

ÖVERGRIPANDE MÅL

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

MÅL FÖR TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2021–2025

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



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



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



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

*Kollektivtrafikens marknadsandel beräknas som andelen resor med kollektiva färdmedel av samtliga resor med motordrivna fordon
**2019 års nivå

Den strategiska inriktningen i programmet bygger på ett antal utpekade stråk som binder samman kommunerna i Västra Götaland. I dessa stråk eftersträvas långsiktighet och ett kollektivtrafikutbud som möjliggör arbets- och studiependling. Ett minsta grundutbud säkerställer att kollektivtrafik finns tillgängligt för invånarna. I mindre tätorter och på landsbygder är kollektivtrafiken ofta anropsstyrd. Utöver detta är principen att kollektivtrafiken utvecklas resurseffektivt kopplat till efterfrågan.

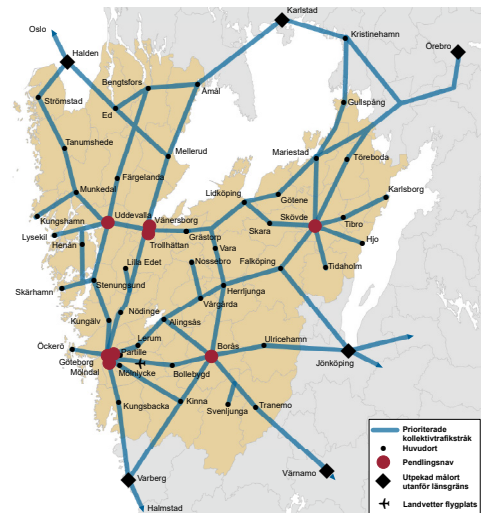
Genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet sker dels genom beslutade strategier, dels genom ett antal fokusområden.

Beslutade strategier är:

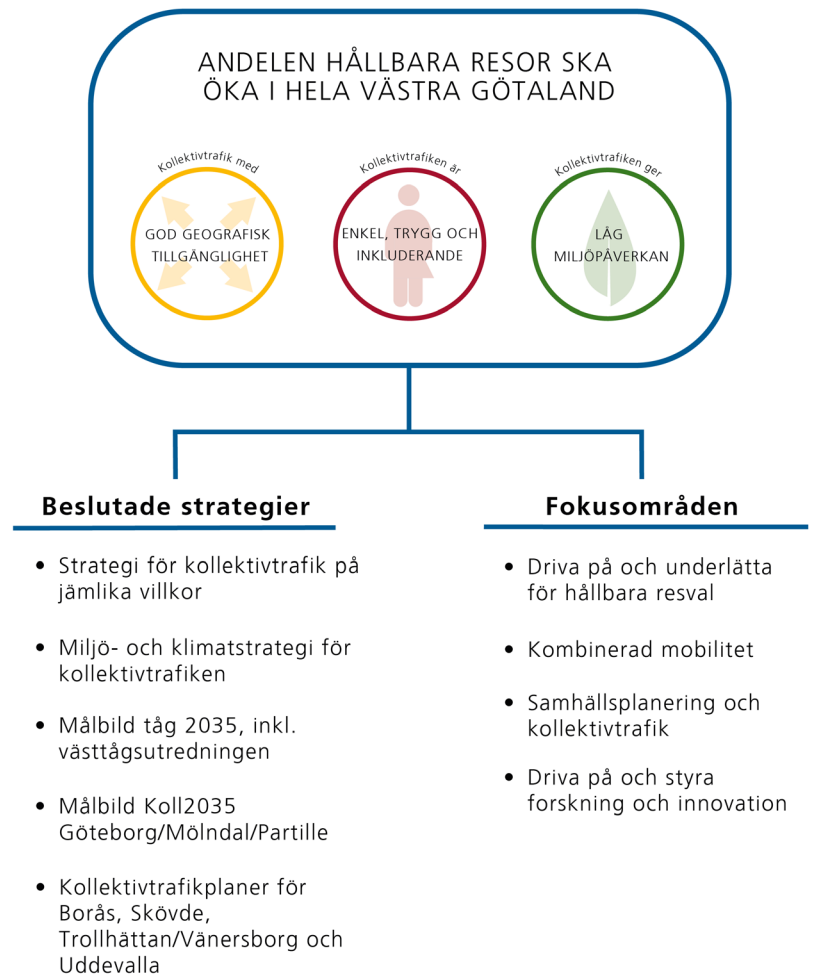
- Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor
- Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken
- Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen
- Målbild Koll2025 för Göteborg/Mölnadal/Partille
- Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla

Fokusområden för trafikförsörjningsprogrammet är:

- Driva på och underlätta för hållbara resval
- Kombinerad mobilitet
- Samhällsplanering och kollektivtrafik
- Driva på och styra forskning och innovation



Prioriterade stråk och noder. Stråken på kartan illustrerar funktion – inte hur tåglinjer, vägar eller busslinjer går.



Strategierna som är kopplade till programmet är ofta av långsiktig karaktär och takten i genomförandet behöver anpassas både till resandeutveckling och ekonomiskt utrymme.

Fokusområdena sammanfattar och beskriver de frågor som bedöms vara prioriterade att arbeta med för att nå trafikförsörjningsprogrammets mål. Det finns ingen inbördes ordning mellan fokusområdena utan samtliga är prioriterade att arbeta med under perioden. Arbetet med fokusområdena förutsätter samverkan mellan flera aktörer, inte minst kommuner, kommunalförbund, Trafikverket och Västra Götalandsregionen.

UDDEVALLA KOMMUNS PLANER OCH MÅL

Översiktsplan för Uddevalla

Kommunens översiktsplan antogs år 2010 med den övergripande visionen: Uddevalla – Hjärtat i Bohuslän – där människor växer och erbjuds god livskvalitet. För Uddevalla tätort finns en fördjupad översiktsplan antagen 2017 liksom för Ljungskile antagen 2007. Ny översiktsplan för kommunen är under framtagande.

I den fördjupade översiktsplanen för centralorten Uddevalla behandlas bland annat de områden i de centrala delarna vari större delen av stadens framtida bebyggelse ska tillkomma. Staden ska växa inifrån och ut. Från områdena kring Kampenhof och Bäveån och mot väster ut i det gamla hamnområdet. I den fördjupade översiktsplanen görs ställningstagandet: Staden ska förtätas med bostäder, verksamheter, mötesplatser och arbetsplatser på ett hållbart sätt. Ny

bebyggelse bör lokaliseras i bra kollektivtrafiklägen eller på sådana platser där de förstärker underlaget för kollektivtrafiken i befintlig miljö.

Samhällsbyggnadsstrategi

Samhällsbyggnadsstrategin utgör en konkretisering av kommunens översiktsplaner med fokus på att utveckla ett attraktivt samhälle där de gemensamma resurserna används på det mest fördelaktiga sättet. Som en följd av detta lägger strategin ett stort fokus på tätorternas utveckling. Strategin kan sammanfattas i följande tre delar:

- Utveckla samhället på ett hållbart sätt genom att dra nytta av nuvarande samhällsbyggnadsstruktur. Bygg där det redan finns (eller är enkelt att komplettera) vägar, vatten och avlopp samt värme och kollektivtrafik
- Stärk stadens attraktionskraft. Bebygg de obebyggda kvarteren, låt staden växa inifrån och ut.
- Samla utvecklingskrafter i samma riktning och fokusera på färre saker för att göra skillnad.

Sammankopplat med samhällsbyggnadsstrategin finns en genomförandeplan med prioriteringar av nya projekt som ska starta eller genomföras de närmaste åren. Som en del i samhällsbyggnadsprocessen har kommunen även beslutat om förprovning av alla nya exploateringsförslag. Nya initiativ och idéer ska alltid prövas mot kommunens måldokument och bedömas utifrån hur väl de bidrar till en utveckling i önskad riktning.

Mål och riktlinjer för bostadsförsörjningen

Grundläggande för all bostadsutveckling i Uddevalla är att den ska präglas av hållbarhetsperspektivet i dess tre delar: socialt, ekonomiskt och ekologiskt. Bostadsplaneringen ska därför vara hållbar, tillgodose olika boendebehov och ta hänsyn till särskilda grupper men även bidra till att tillvarata kulturhistoria och befintlig bebyggelse och värna miljön kring boendet. Målen som kan kopplas till kollektivtrafik formuleras:

- All större nybyggnation (samlad bebyggelse) ska i första hand planeras utmed eller i närheten av befintlig infrastruktur. Då nya bostadsområden planeras ska möjligheterna till kollektivtrafikförsörjning samt gång- och cykelvägar, vägas in redan i planeringsfasen.
- Genom en aktiv mark- och planberedskap ska tätorterna utvecklas med fokus att bygga inifrån och ut. Varierade bostadstyper och upplåtelseformer ska eftersträvas.
- Kommunen ska genom strategiska markförvärv i tätortsnära lägen i Uddevalla och Ljungskile frigöra byggbara tomter i syfte att förtäta kommunens två viktigaste centra.

Stadsutveckling

I linje med rekommendationerna i den fördjupade översiktsplanen för Uddevalla tätort och samhällsbyggnadsstrategins planeringsprinciper har en områdesplan för utveckling av stadens mest centrala delar tagits fram. Planen omfattar ett område från järnvägen i norr via Kampenhof till ömse sidor av Bäveån från centrum och västerut in i nuvarande hamnens område. Områdesplanen skapar en gemensam bild av hur området kan utvecklas vilken nu omsätts i ett stadsutvecklingsprojekt som har till uppdrag att realisera stadens utveckling enligt områdesplanens tankar. En utbyggnad av såväl bostäder som verksamheter kommer att ske i etapper enligt principen inifrån och västerut. Initialt hanteras frågor kring översvämningsproblematik, föroreningar i mark och andra frågor kopplade till markägande och markens användning.

Frågan om ett nytt resecentrum och ny järnvägsstation ingår som en del i stadsutvecklingsarbetet. Stadens kommunikationer kan därför hanteras som en viktig del av stadens utveckling som centralort och som kommunikationsnod ur ett regionalt perspektiv.

STRATEGISKA UTREDNINGAR

Trafik-och parkeringsstrategin

I kommunens strategidokument för trafik- och parkering formuleras ett antal trafikstrategiska mål.

- Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor ska öka i tätorten.
- Hållbara färdmedel ska ges företräde vid prioritering av yta för olika transportslag i centrala Uddevalla.
- Uddevalla tätort ska ha en väl fungerande och väl utvecklad kollektivtrafik.
- Uddevalla tätort ska ha mycket goda gång- och cykelmöjligheter.

Strategin för dessa mål är bl.a. att bygga och utveckla staden där god kollektivtrafik kan säkerställas. GC-nätet och kollektivtrafik ska stärkas och funktioner och tjänster för ökat hållbart resande ska utvecklas i samtliga stadsbyggnadsprojekt.

Kollektivtrafikens noder i Uddevalla

Flera studier kring kollektivtrafikens noder – stationer och terminaler – har genomförts med syfte att utreda möjligheter att stärka kollektivtrafikens roll i pendlingsnoden Uddevalla. Studierna utgör ett kunskapsunderlag för möjliga förändringar som bidrar till målen om ökat hållbart resande.

En flytt av centralstationen till ett läge närmare järnvägsviadukten över Västerlånggatan är en åtgärd som skulle medföra betydande förbättringar avseende tillgängligheten till staden och stadens kollektivtrafik. Bussterminalen Kampenhof ligger dock väl till ur ett resenärsperspektiv genom sitt läge i omedelbar anslutning till stadskärnan.

På kort sikt rekommenderas mindre åtgärder för att stärka attraktiviteten för befintliga kollektivtrafiknoder. På längre sikt rekommenderas en flytt av Uddevalla central österut till Bävebäcksgatans förlängning. En flytt av Kampenhof bedöms endast som aktuell sett ur ett stadsutvecklingsperspektiv.

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN FÖR UDDEVALLA

Styrgrupp

Stadstrafikforum för Uddevalla

Projektgrupp

Line de Verdier, Västra Götalandsregionen

Martin Elofsson, Västra Götalandsregionen

Malin Kristensson, Västtrafik

Stefan Krafft, västtrafik

Sven Andersson, Uddevalla kommun

Sebastian Fält, Trivector

Christoffer Collander, Trivector

Lillemor Bulukin, Appellera