

Trafikförsörjningsprogram 2026–2029

Västra Götalands kollektivtrafikstrategi

Antaget av regionfullmäktige 4 november 2025

Innehåll

Inledning och förutsättningar	3
Mål	9
Genomförande	15
Principer för kollektivtrafikens utbud	16
Prioriterade åtgärder	19
Ansvarsfördelning och roller	25
Ekonomi.....	27
Kommersiell trafik	29

Inledning och förutsättningar

Inledning

Trafikförsörjningsprogrammet är Västra Götalandsregionens övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling och beskriver mål och inriktning för kollektivtrafiken under kommande fyraårsperiod¹. Programmet är styrande för Västra Götalandsregionens verksamheter och vägledande för övriga aktörer i Västra Götaland.

Den övergripande inriktningen är att utveckla en attraktiv, hållbar och resurseffektiv kollektivtrafik i hela Västra Götaland på lång sikt. Under programperioden fram till 2029 råder ekonomisk återhållsamhet. Fokus är främst att ta hand om den befintliga kollektivtrafiken och möjliggöra förbättrad tillgänglighet genom anpassade, smarta och nya lösningar i kombination med andra färdmedel och i samverkan med kommuner, statliga myndigheter och övriga aktörer. Ambitionen är att nå måluppfyllelse inom de ekonomiska ramar som regionfullmäktige beslutar. Genomförandet ska vara hållbart ur de tre hållbarhetsperspektiven; ekonomiskt, socialt och miljö.

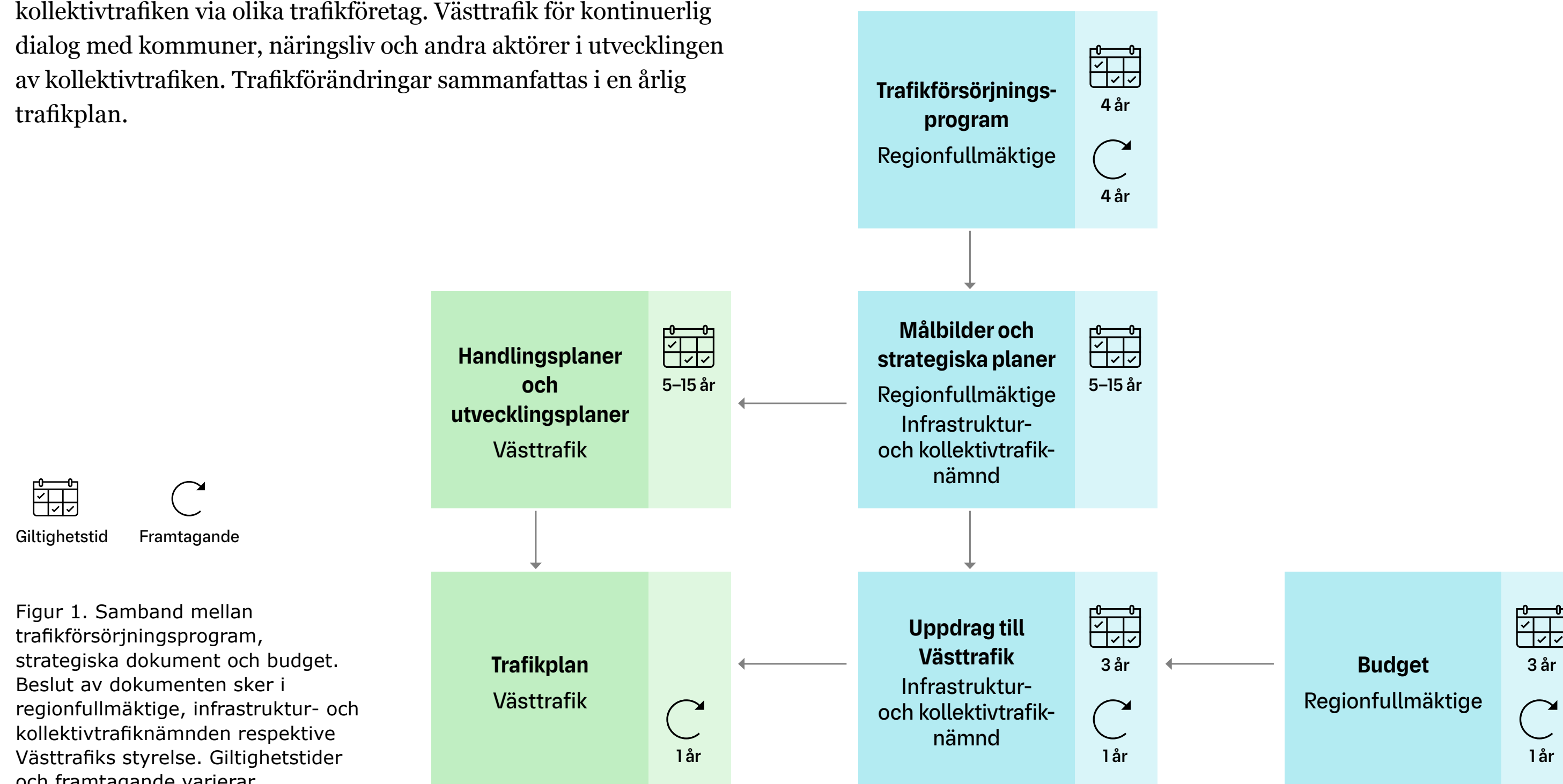
Trafikförsörjningsprogrammet är ett verktyg för att bidra till Västra Götalands vision Det goda livet samt Västra Götalands regionala utvecklingsstrategi (RUS). Programmet utgår från RUS:ens långsiktiga prioritering *Knyta samman*, som syftar till att skapa en hållbar och förbättrad tillgänglighet och ett transport-effektivt samhälle där nödvändiga transporter samordnas och koordineras med övrig samhällsplanering.

1. Kollektivtrafiklagen (2010:1065) anger att varje regional kollektivtrafikmyndighet ska fastställa mål för kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram som ska uppdateras vid behov.

Tillgänglighet är ett exempel på kollektivtrafikens och det hållbara resandets samhällsnytta, andra är exempelvis tillväxt, minskad miljö-påverkan, förbättrad hälsa, minskad trängsel och genom överflyttning av resor från bil till kollektivtrafiken minskar antal skadade i trafiken.

Utifrån regionfullmäktiges budget och trafikförsörjningsprogrammet ger infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden uppdrag till Västtrafik som i sin tur upphandlar, planerar och utför kollektivtrafiken via olika trafikföretag. Västtrafik för kontinuerlig dialog med kommuner, näringsliv och andra aktörer i utvecklingen av kollektivtrafiken. Trafikförändringar sammanfattas i en årlig trafikplan.

Kopplat till trafikförsörjningsprogrammet finns ett antal styrdokument som konkretiserar hur genomförandet av programmet ska gå till. Dessa revideras vid behov (se figur 1).



Behov och förutsättningar

För att planera för tillgänglighet med kollektivtrafik behövs kunskap om rådande befolkningsstruktur, invånarnas resmönster samt olika behov och förutsättningar.



87 %

bor i städer/tätorter



13 %

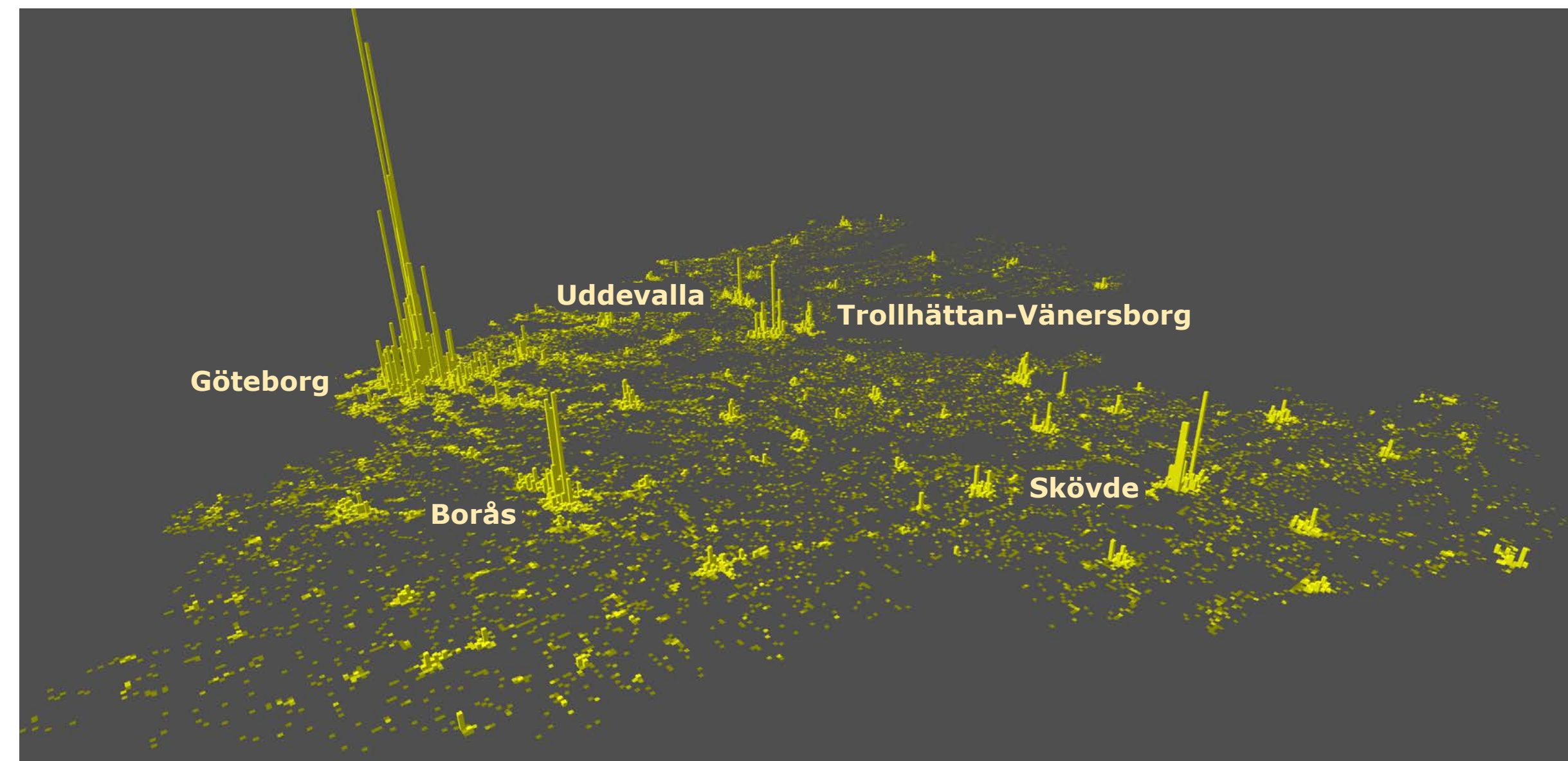
bor i småorter/landsbygder

I Västra Götaland bor knappt 1,8 miljoner invånare varav cirka 87 procent av befolkningen bor i städer/tätorter och övriga 13 procent i småorter eller på landsbygderna. I genomsnitt bor det 72 invånare/km² i Västra Götaland. Det är betydligt glesare i jämförelse med de övriga två storstadsregionerna, Stockholm med 360 invånare/km² respektive Skåne med 124 invånare/km². Till 2029 förväntas en måttlig befolkningstillväxt om cirka 35 000 invånare. Antalet äldre (65+) ökar samtidigt med 26 000 och utgör den snabbast växande åldersgruppen. Med ökande ålder blir en fysiskt tillgänglig kollektivtrafik allt viktigare.

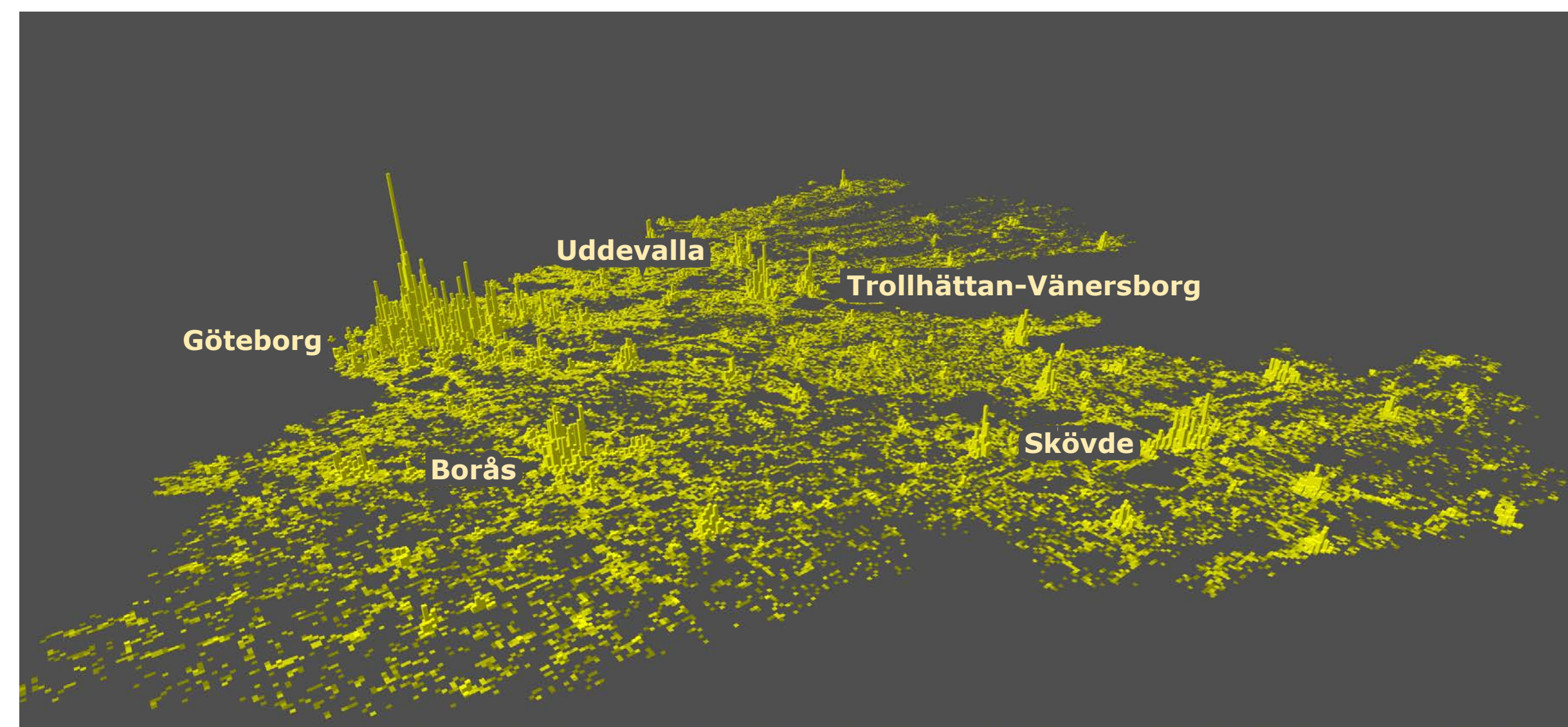
Olika grupper har både olika behov och olika förutsättningar. Exempelvis är äldre en grupp som gör väsentligt färre resor till arbete och studier. Barn, kvinnor, personer med funktionsnedsättning, låginkomsttagare och äldre reser i högre grad lokalt och är mer beroende av kollektivtrafiken för sin mobilitet. Personer med funktionsnedsättning möter i högre grad hinder med att resa med kollektivtrafiken än personer utan funktionsnedsättning.

Befolkningen är relativt ojämnt fördelad över länets 49 kommuner med en större koncentration kring de fyra regionala kärnorna; Göteborg, Borås, Trollhättan-Vänersborg-Uddevalla och Skövde. Här finns ofta ett större utbud av arbetstillfällen, utbildning, samhällsservice, kultur med mera. Göteborgsregionen har en särskild betydelse för hela länet genom sin roll och funktion som centrum för exempelvis arbetsmarknad, transport, logistik, innovation och forskning.

Koncentrationen av arbetsplatser är tydlig i jämförelse med den relativt utspridda bebyggelsen. Arbetsplatserna är koncentrerade till kommuncentra och enskilda större arbetsplatser i mindre orter. Cirka 75 procent av samtliga sysselsatta arbetar i någon av länets kommunhuvudorter. Befolkningstätheten och arbetsplatserns geografiska lokalisering har stor påverkan på resandeströmmarna och kollektivtrafikplaneringen. Exempelvis för möjligheten att skapa en resurseffektiv kollektivtrafik.



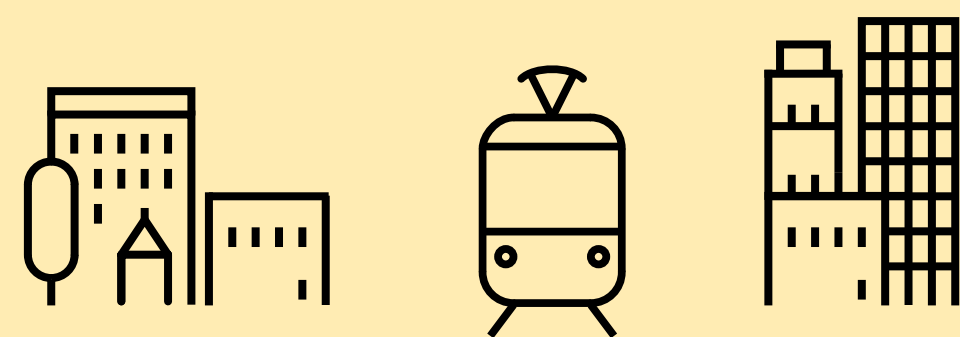
Figur 2. Figuren visar var människor arbetar i Västra Götaland.



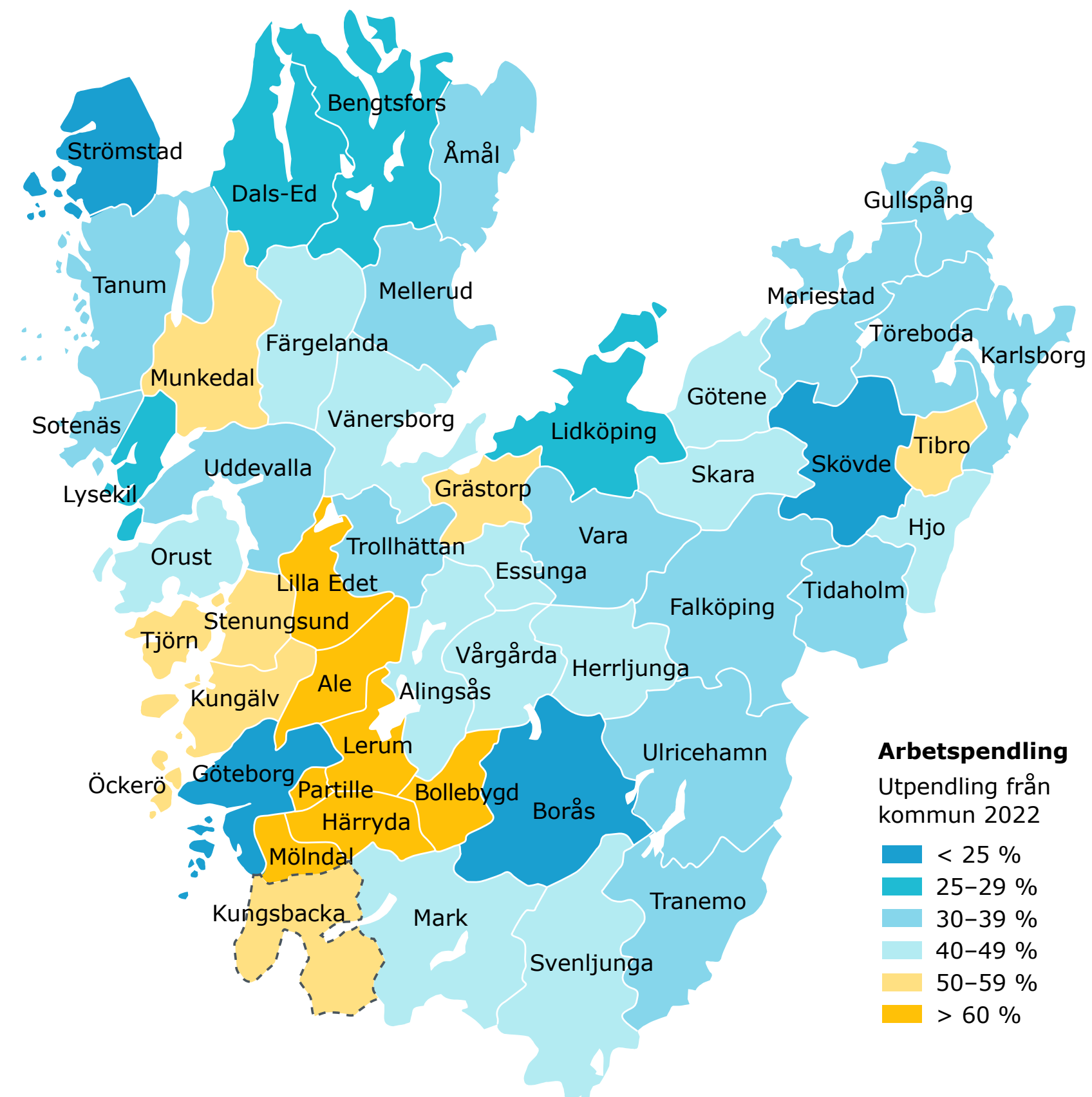
Figur 3. Figuren visar var människor bor i Västra Götaland.

De flesta arbets- och studieresor görs lokalt inom den egna kommunen. Cirka två tredjedelar av Västra Götalands 870 000 sysselsatta arbetar i sin hemkommun. Om en arbets- eller studieresa sker till en annan kommun definieras det som en pendlingsresa. I figur 4 och 5 redovisas hur pendlingen ser ut i Västra Götaland.

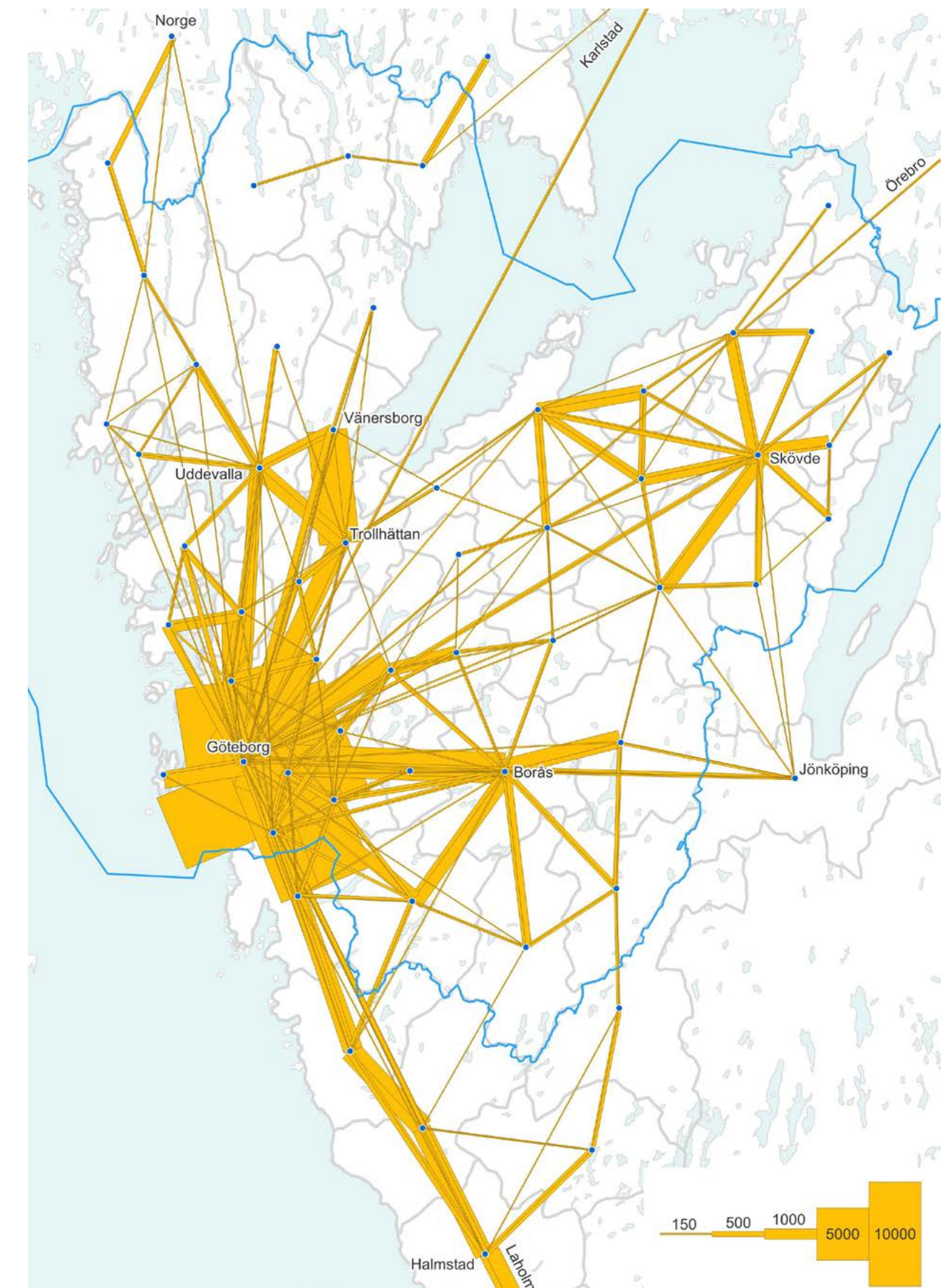
Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor i Västra Götaland var 28 procent 2024. Andelen som har gång som huvudsakligt färdmedel är cirka 10 procent och motsvarande siffra för cykel är 8 procent. Marknadsandelen för hållbart resande, det vill säga kollektivtrafik, gång och cykel var 41 procent 2024. Bilen har störst marknadsandel. Det är stora variationer inom länet vad gäller marknadsandelar (se figurerna 6 och 7). Det är framför allt i de regionala kärnorna, där kollektivtrafiken kan användas för de flesta vardagsresorna, som marknadsandelarna för kollektivtrafik överstiger 20 procent.



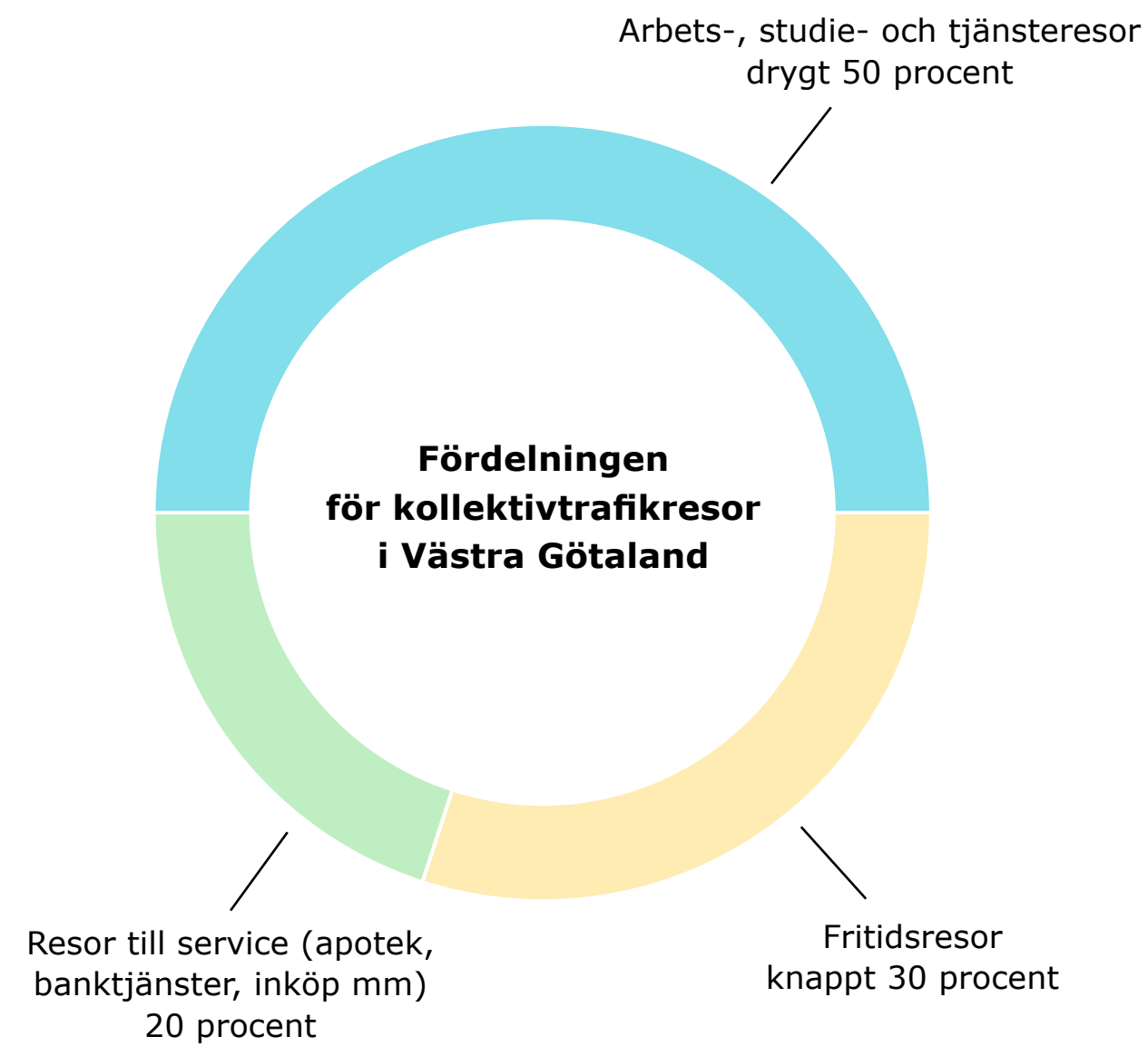
2 av **3** kollektivtrafikresor sker i Göteborg, Mölndal och Partille



Figur 4. Andel arbetspendlare per kommun inom Västra Götaland samt Kungsbacka som tillhör Hallands län.
Källa: SCB, kartan bearbetad av VGR.

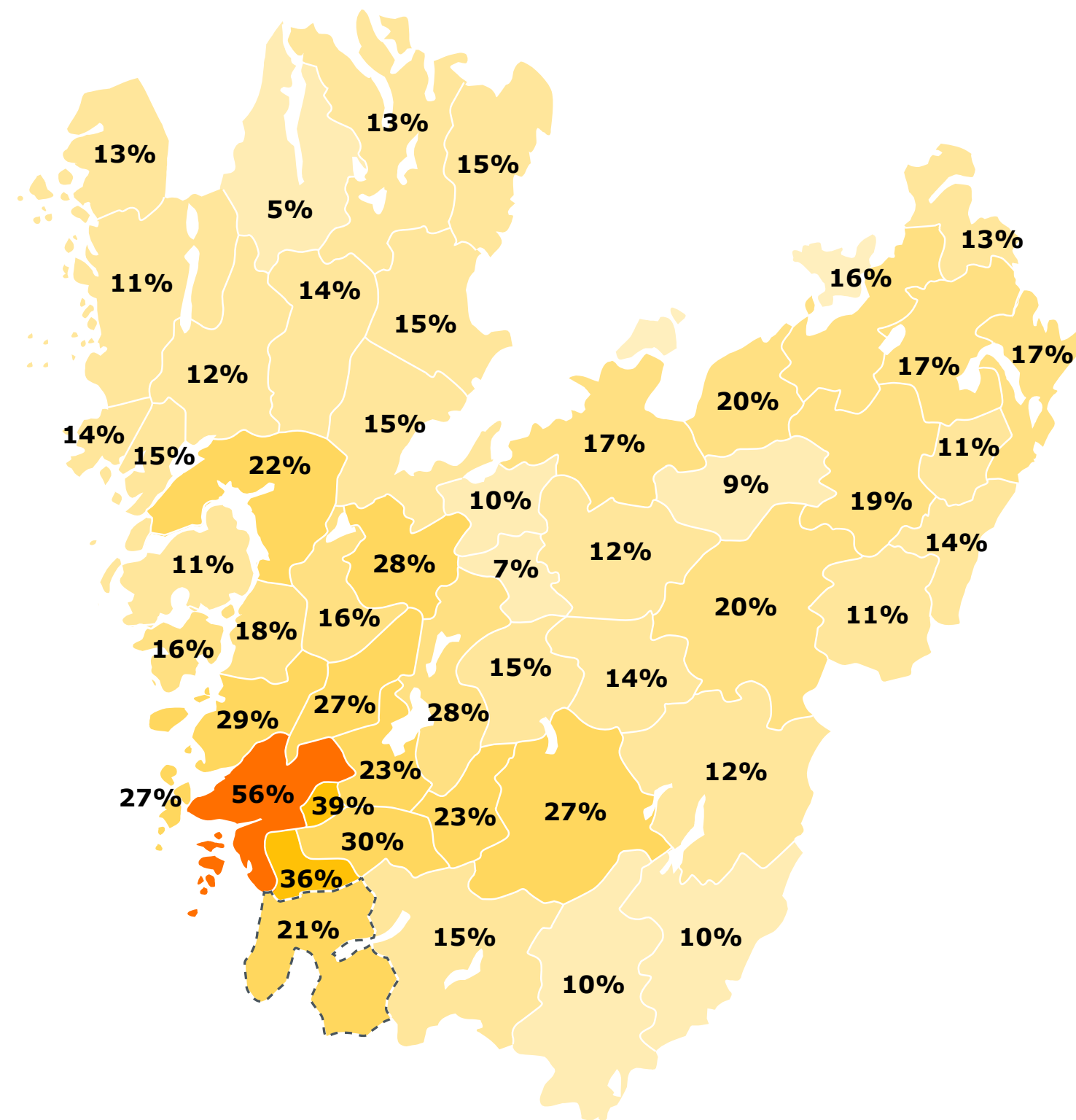


Figur 5. Alla relationer med fler än 150 arbetspendlare över kommungräns som utgår från kommuner i Västsverige.
Källa: SCB 2023 för Sverige, SCB 2022 för Norge. Kartan bearbetad av VGR.



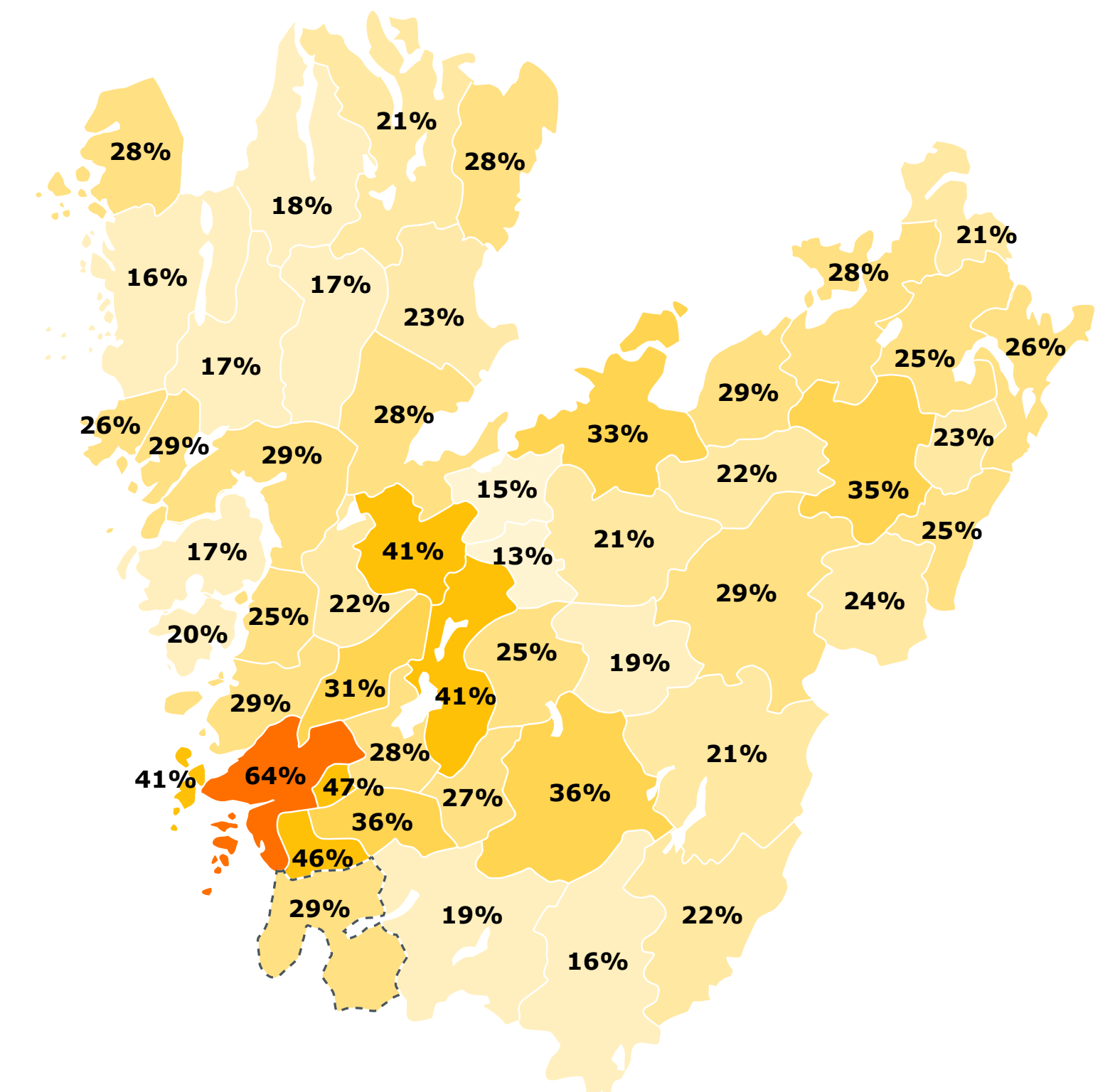
Arbets-, studie- och tjänsteresor utgör drygt 40 procent av alla resor i Västra Götaland, oavsett färdmedel. Övriga 60 procent av resorna fördelas ungefär lika mellan ”resor till service” respektive ”fritidsresor”. Ärendefördelning för enbart kollektivtrafikresor ser något annorlunda ut. Arbets-, studie- och tjänsteresor utgör drygt hälften av alla kollektivtrafikresor medan fritidsresor utgör knappt 30 procent och resor till service resterande 20 procent.

Totalt sett sker drygt 320 miljoner resor med kollektivtrafik i Västra Götaland (inklusive Kungsbacka) per år. Två tredjedelar av resorna sker i stadstrafiken i Göteborg-Mölndal-Partille. Sett till antalet personkilometer står längre resor, ofta över flera kommungränser, för cirka hälften av alla resta kilometer.



Figur 6. Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel (kollektivtrafik jämfört med totala antalet kollektivtrafik- och bilresor) per kommun inom Västra Götaland samt Kungsbacka som tillhör Hallands län.

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2022/2023.



Figur 7. Andel hållbara resor (kollektivtrafik, gång och cykel jämfört med totala antalet resor) per kommun inom Västra Götaland samt Kungsbacka som tillhör Hallands län.

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2022/2023.

Västra Götalandsregionen har för nationell infrastrukturplan prioriterat följande åtgärder som är direkt kopplade till kollektivtrafikens utvecklingsmöjligheter:

1. Dubbelspårig järnväg Göteborg–Borås
2. Fler spår på Västra stambanan Göteborg–Alingsås
3. Dubbelspår Göteborg–Oslo
4. Satsningar på samtliga regionala järnvägar
5. Medel för storstadsåtgärder (Göteborg, Mölndal, Partille)

Transportinfrastruktur är en viktig förutsättning för utvecklingen av kollektivtrafiken, samt för hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland. Behoven av ny eller utvecklad infrastruktur i storstadsområdet Göteborg–Mölndal–Partille finns beskrivna i Målbild koll 2035.

När storstadsområden växer och förtätas behöver stomnätet byggas ut, med fler spårdragningar och fler spårfordon. Västra Götalandsregionen och Västtrafik har också behov av nya depåer för både buss och spårfordon för att kunna utveckla kollektivtrafiken på ett konkurrensneutralt och kostnadseffektivt sätt.

En god infrastruktur för gång och cykel är viktig för att öka andelen hållbart resande, samt för att möjliggöra kombinationsresor med dessa färdmedel och kollektivtrafik. För att skapa en sammanhängande helhet samt för att främja kombinationsresande mellan cykel och kollektivtrafik krävs diverse åtgärder kring kollektivtrafiken såsom möjlighet till säker cykelparkering och anslutande cykelvägar. För att tillgängliggöra kollektivtrafiken för fler behöver fler hållplatser och vägen dit tillgänglighetsanpassas.

Underlag för framtagandet

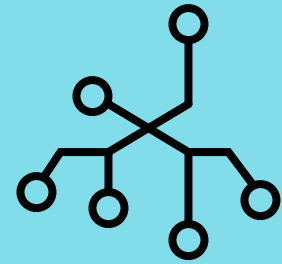
Som underlag för revideringen av trafikförsörjningsprogrammet togs en förutsättningsrapport fram. Utöver den har en särskild kartläggning av utbudet till större arbetsplatser genomförts. Processen har även inneburit samråd med olika intressenter.

Med stöd i kunskaper och slutsatser från arbetet ovan togs en strategisk inriktning fram, där Västra Götalandsregionen tillsammans med kommunalförbunden kom överens om principiellt innehåll och ramar för programmet.

Utifrån inriktningen togs en remissversion fram. En hållbarhetsbedömning och prövning av barnets bästa gjordes av remissversionen. Bearbetning av beslutversionen genomfördes med utgångspunkt i remissvaren. Hållbarhetsbedömningen uppdaterades i samband med beslutsversionen. Rapporterna finns att läsa på www.vgregion.se/kollektivtrafik.

Mål

Övergripande mål: Hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland



Målområde:

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

Mål till 2029:

- Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka på sikt med kortsiktig ambition att minst vara 33% (28% 2024), för arbets- och studie-resor 46% (41% 2024)
- Andelen invånare som anger att de kan lita på att de kommer fram i tid ska öka till 45% (39% 2024)
- Andel invånare som kan nå en kommunhuvudort med kollektivtrafiken inom 30 minuter ska minst vara 76% (76% 2024)
- Andel invånare som upplever att det är prisvärt att resa med kollektivtrafik ska minst vara 33% (33% 2024)

Prioriterade åtgärder:

- Fortsätta utveckla kollektivtrafiken utifrån beslutade planer och program
- Samverka för god samhällsplanering och kollektivtrafikens framkomlighet
- Utvecklingsarbete kring vägen till och från hållplats



Målområde:

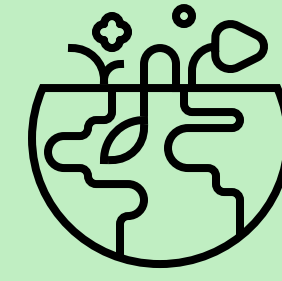
Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

Mål till 2029:

- Alla fordon och 800 prioriterade hållplatser ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning (637 hållplatser 2024)
- I minst fem utvalda processer ska sociala analyser systematiskt integreras i syfte att främja en tillgänglig och inkluderande kollektivtrafik

Prioriterade åtgärder:

- Utveckla och säkerställa funktionen av tillgänglighetsanpassningar
- Utveckla arbetet med sociala analyser
- Utveckla dialog med invånare – fokus på barn och unga
- Utveckla och samverka kring trafiksäkerhet och brottsförebyggande arbete



Målområde:

Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska bidra till minskad miljöpåverkan och vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

Mål till 2029:

- Andelen hållbara resor ska öka till 45% (41% 2024)
- Självfinansieringsgraden ska öka på sikt med kortsiktig ambition 46,7% (47,2% 2024)
- Utsläppen av koldioxid från kollektivtrafiken ska minska med 80% jmf med år 2006 (69% 2024)
- Utsläppen av koldioxid per personkilometer ska minska med 85% jmf med år 2006 (72% 2024)

Prioriterade åtgärder:

- Fortsatt elektrifiering
- Fortsätta utveckla det kombinerade resandet
- Utveckla åtgärder för hållbar finansiering av kollektivtrafiken över tid
- Systematisera arbetet med civil beredskap

Prioriterad åtgärd: Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås

Målstruktur

I trafikförsörjningsprogrammet finns ett övergripande mål om hållbar och förbättrad tillgänglighet samt tre målområden med 10 måttatta mål som samlat bidrar till det övergripande målet. Målen är tänkta att balansera varandra och ska ses som en helhet. Ett mål ska därmed inte uppnås på bekostnad av ett annat, utan strävan är att få en samlad måluppfyllelse som bidrar till det övergripande målet. Avvägningar kring kollektivtrafikens tilldelning av medel sker årligen i regionfullmäktiges budgetarbete.

För varje målområde beskrivs prioriterade åtgärder. VGR och Västtrafik har ett stort ansvar för att genomföra dem, men det förutsätter en medverkan från i första hand kommuner och Trafikverket. Även andra aktörer, som näringsliv, forskare och civilsamhälle är viktiga i genomförandet.

Uppföljning

Målen i programmet följs upp årligen. Efter två år sker en mer omfattande uppföljning och utvärdering. En särskild plan för uppföljning ska tas fram som följer Västra Götalandsregionens modell "Lärande uppföljning och utvärdering" för redovisning av måluppfyllelse, genomförande och aktiviteter. Uppföljningen sker i de flesta fall via etablerade nationella och regionala datakällor och undersökningar.

Utöver målindikatorerna kommer ett antal indikatorer följas upp för att ge en bättre helhetsbild och för att belysa faktorer i samhället och omvärlden som har betydelse för möjligheten till måluppfyllelse. Därtill kommer en del indikatorer att brytas ner utifrån exempelvis kön, funktionell geografi och ålder där det är relevant.

Tillgänglighet som begrepp

I trafikförsörjningsprogrammet definieras tillgänglighet som möjligheten att ta del av något som antingen är eftersträvat eller nödvändigt, så som arbete, utbildning, service och kultur.

Tillgänglighet kan åstadkommas på tre sätt, genom nära lokalisering (rumsligt nära), genom mobilitet/rörlighet (tidsmässigt nära) och digitalt (virtuellt nära i tid och rum). Delarna påverkar också varandra. Till exempel påverkar målpunkters lokalisering och bredbandsutbyggnad behovet av fysisk mobilitet, men också att det som erbjuds går att ta del av. Exempelvis att människor har råd, kunskap och möjlighet att använda transportsystemet och de digitala lösningar som finns.

Tillgänglighet

Närhet

Mobilitet

Digitalt

Tillgänglighet kan åstadkommas på tre sätt, genom nära lokalisering, mobilitet/rörlighet och digitalt.

Övergripande mål: Hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland

Transportsystemet och kollektivtrafiken har stor betydelse för människors tillgänglighet och bidrar till att tillväxt och utveckling kan ske i hela Västra Götaland. Samtidigt står transporter för cirka en fjärdedel av Västra Götalands klimatpåverkande utsläpp. En omställning behöver ske vad gäller drivmedel men framförallt av hur behoven av tillgänglighet och mobilitet tillgodoses.

En omställning till ett transporteffektivt samhälle som i högre grad bygger på att människor har nära till viktiga målpunkter är avgörande för att i större utsträckning kunna minska resbehov, påverka färdmedelsandelar och göra kollektivtrafik, gång och cykel till självklara val för allt fler.

Trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål handlar om att verka för hållbar tillgänglighet genom att erbjuda invånarna resmöjligheter med kollektivtrafiken i kombination med andra hållbara färd sätt, utifrån människors olika behov och de varierande geografiska förutsättningarna i regionen.

Att gå i riktning mot en hållbar tillgänglighet betyder ett skifte mot att i högre grad planera för att möjliggöra ett minskat resbehov genom nära planering, digitala lösningar och att de resor som görs i allt högre utsträckning sker med hållbara färdmedel.

Framgångsfaktorer är en nära samverkan och förståelse för olika parter ansvar och roller i samhällsplaneringen, där framför allt kommunerna har en nyckelroll. Se tabell 3 för tydliggörande av ansvar och roller.

Detta trafikförsörjningsprogram föreslår inte några nya större satsningar, utan tillgängligheten ska i stora delar utvecklas genom resurseffektiva lösningar och inom de budgetramar som regionfullmäktige beslutar.

Målområde:

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

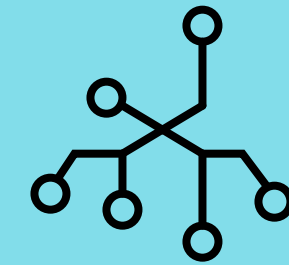
Kollektivtrafiken har betydelse i människors liv, för att kunna ta sig till arbete och studier men också andra målpunkter. Ökade marknadsandelar för kollektivtrafik möjliggör ett transporteffektivt samhälle, minskade utsläpp och minskad trängsel vilket kan frigöra platser/områden för alternativ användning. För programperioden är målsättningen att öka marknadsandelen till 33 procent, för att sikta mot branschmålet om 40 procent. Störst effekt på marknadsandelen får insatser som är en kombination av att öka kollektivtrafikens attraktivitet och samtidigt minska bilens attraktivitet.

För att människor ska vilja och kunna åka med kollektivtrafiken är det avgörande att den är attraktiv, med bra utbud och hög kvalitet. Ett grundläggande utbud av kollektivtrafik över tid, utifrån geografiska och platsspecifika förutsättningar, innebär en långsiktighet för invånarna. Kollektivtrafiken med dess olika trafiklösningar ska vara enkel att använda, oavsett om du har en funktionsnedsättning eller ej. Den ska också i möjligaste mån fungera i ett integrerat system vad gäller information, beställning, biljetter med mera.

Arbets- och studiemöjligheter tillsammans med mycket annan service samt kultur- och fritidsaktiviteter är ofta koncentrerade till större tätorter, kommunhuvudorter och städer. Genom att utveckla kollektivtrafik till och från omkringliggande landsbygder kan en ökad andel invånare resa med kollektivtrafik till arbete, studier, service, fritids- och kulturaktiviteter.

En av kollektivtrafikens styrkor är möjligheten att nyttja tiden under resan. Att kunna arbeta och studera ombord förutsätter god uppkoppling mot mobila bredbandstjänster.

Utöver utbud, resmöjligheter, och restider är en viktig del för den upplevda kvaliteten att det känns tryggt och tillförlitligt att resa i kollektivtrafiken. Undersökningar visar att det främsta skälet för att resenärer ska uppleva trygghet i kollektivtrafiken handlar om att kunna lita på att komma fram i tid. Detta handlar om att trafiken går i tid, att byten fungerar, tydlig information och lösning vid störningar. För att detta ska fungera behöver kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras. Det behövs också fortsatta insatser för att säkra kompetensförsörjning i kollektivtrafiken, förbättrade system och utvecklad resenärsinformation, både av planerad trafik och vid störningar.

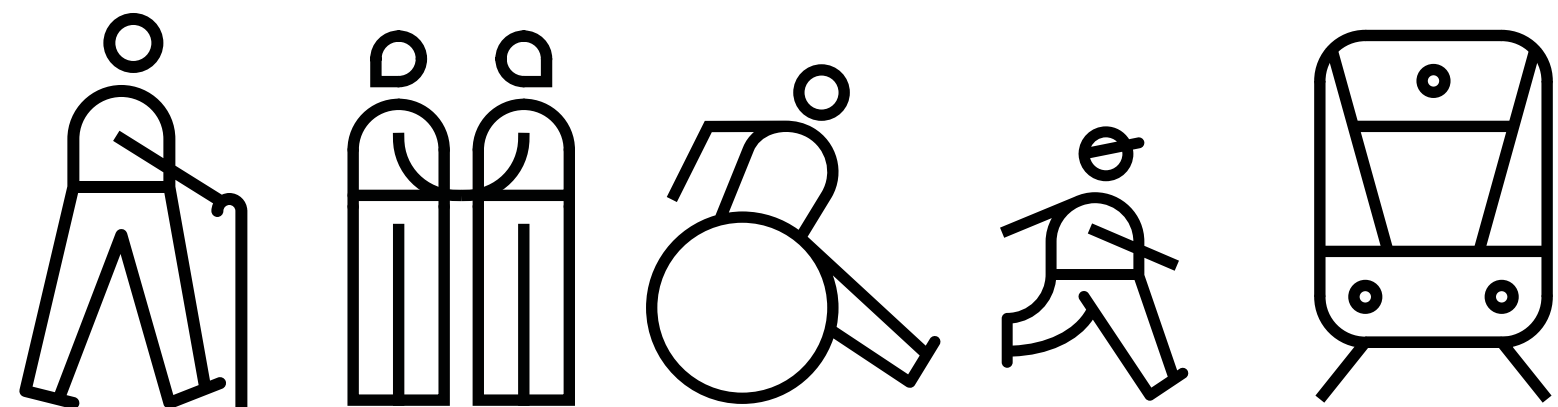


Målområde:

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

Mål till 2029:

- Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka på sikt med kortsiktig ambition att minst vara 33% (28% 2024), för arbets- och studieresor 46% (41% 2024)
- Andelen invånare som anger att de kan lita på att de kommer fram i tid ska öka till 45% (39% 2024)
- Andel invånare som kan nå en kommunhuvudort med kollektivtrafiken inom 30 minuter ska minst vara 76% (76% 2024)
- Andel invånare som upplever att det är prisvärt att resa med kollektivtrafik ska minst vara 33% (33% 2024)



Målområde:

Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

Invånarna i Västra Götaland har olika livsvillkor och förutsättningar och alla ges inte samma möjlighet att delta i samhället. Transport-systemet spelar en viktig roll för att människor ska kunna ta del av och utöva sina mänskliga rättigheter, som rätten till arbete, utbildning, kultur och hälso- och sjukvård. Kollektivtrafiken har en avgörande roll när det gäller att tillhandahålla tillgängliga transporter och den är därmed ett viktigt verktyg för att skapa jämlika förutsättningar i Västra Götaland. *Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor* konkretiserar hur genomförandet inom målområdet ska gå till.

Vissa grupper och områden är mer beroende av kollektivtrafiken för sitt vardagsresande än andra och priset på kollektivtrafiken har större betydelse för vissa. Äldre, personer med funktionsnedsättning, kvinnor, barn, ungdomar och personer i hushåll med lägre inkomster är oftare beroende av kollektivtrafik för sin resa. Vissa grupper möter också större hinder i kollektiv-

trafiken. Personer med funktionsnedsättningar men även barn och äldre kan behöva olika typer av anpassningar för att kunna använda kollektivtrafiken.

Hbtqi+-personer löper risk att bemötas illa och/eller utsätts för trakasserier eller hatbrott på och i anslutning till kollektivtrafiken. Detsamma gäller personer med vissa typer av religiös klädsel eller andra attribut som kan antas ha koppling till en religion eller annan trosuppfattning. För att säkerställa att planering och genomförande av kollektivtrafiken görs med medvetenhet om olika gruppers behov och förutsättningar behöver systematiska analyser av sociala faktorer vara en integrerad del i beslutsunderlag. Detta i syfte att bidra till en mer tillgänglig och inkluderande kollektivtrafik.



Målområde:

Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

Mål:

- Alla fordon och 800 prioriterade hållplatser ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning (637 hållplatser 2024)
- I minst fem utvalda processer ska sociala analyser systematiskt integreras i syfte att främja en tillgänglig och inkluderande kollektivtrafik



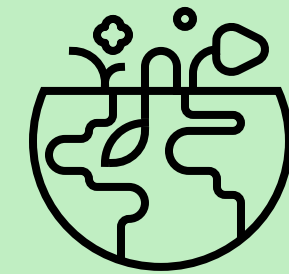
Målområde:

Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska bidra till minskad miljöpåverkan och vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

Utveckling av det hållbara och kombinerade resandet bidrar till hållbar tillgänglighet och möjliggör en minskad miljöpåverkan från transportsektorn. Möjligheten att kombinera olika färdmedel utifrån olika behov kan medföra att en större del av resan kan ske med ett hållbart transportmedel. Om fler väljer mer hållbara och yteffektiva färdmedel, framför allt i våra städer, bidrar det även till minskad trängsel i stadsrummet.

För att kollektivtrafiken ska vara hållbar över tid behöver den vara klimatsmart, resurseffektiv och robust. Det innebär att satsningar och omställning behöver göras utifrån den aktualiserade *Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland*, men även att befintlig kollektivtrafik är så resurseffektiv som möjligt. Kollektivtrafiken behöver dessutom vara robust och fungera både över tid och i tider av kris och nödläge. Kollektivtrafiken behöver också fungera i ett förändrat klimat.

Kollektivtrafikens intäkter och kostnader ökar årligen, driven av satsningar, investeringar och resandeutveckling. De senaste årens utveckling, där kostnaderna ökat i snabbare takt än intäkterna, motiverar åtgärder för att få en bättre balans mellan kostnader och intäkter. Detta för att den långsiktiga finansieringen av kollektivtrafiken ska bli mer hållbar och därmed möjliggöra framtida satsningar på kollektivtrafiken men också för att få ut mer måluppfyllnad och nytta för investerade medel. För programperioden är målsättningen att självfinansieringsgraden minst bibehålls på 2023 års nivå för att på sikt återgå till minst 50 procent. Självfinansieringsgraden är en långsiktig målsättning, där större variationer enskilda år, till exempel till följd av större investeringskostnader, inte ska föranleda kraftiga öknings av biljettpriser. Avvägningar kring behov av ytterligare tilldelning av medel med anledning av sådana större variationer sker i regionfullmäktiges budgetarbete.



Målområde:

Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska bidra till minskad miljöpåverkan och vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

Mål:

- Andelen hållbara resor ska öka till 45% (41% 2024)
- Självfinansieringsgraden ska öka på sikt med kortsiktig ambition 46,7% (47,2% 2024)
- Utsläppen av koldioxid från kollektivtrafiken ska minska med 80% jmf med år 2006 (69% 2024)
- Utsläppen av koldioxid per person-kilometer ska minska med 85% jmf med år 2006 (72% 2024)

Genomförande

”

Alla invånare ska ha minst ett grundläggande utbud

Principer för kollektivtrafikens utbud

Västra Götalandsregionen erbjuder en lägstanivå av tillgänglighet med kollektivtrafik till regionens invånare i form av ett grundutbud. Framtagna principer och nivåer för det grundläggande utbudet säkerställer att kollektivtrafiken i Västra Götaland planeras på ett så likartat sätt som möjligt. Grundutbudet anger vilket utbud som invånarna minst kan förvänta sig utifrån geografiska och demografiska förutsättningar, men kan vara betydligt högre där det finns en större efterfrågan på kollektivtrafikresor.

Grundutbudet ska vara långsiktigt för att skapa trygghet i att resmöjligheterna kommer att finnas kvar över tid. Det kan därmed utgöra grund för var samhällsutveckling bör ske för att bidra till fler hållbara resor över tid. Samtidigt behövs det en flexibilitet i systemet om målpunkter och resbehov förändras, exempelvis vid större verksamhetsetableringar.

Regionfullmäktiges budget sätter ramarna för hur mycket medel som ska gå till kollektivtrafiken. Vilket kollektivtrafikutbud som erbjuds baseras sedan på vilken efterfrågan och resandepotential

det finns i ett område, stråk eller en resrelation. Finns det en stor efterfrågan och ett stort resandeunderlag erbjuds ett högre utbud med många turer och linjer. Är det en lägre efterfrågan och ett lägre resandeunderlag erbjuds färre resmöjligheter.

Arbets- och studiependling ska prioriteras, men där det erbjuds ett bra utbud skapas även resmöjligheter för andra ärenden som resor till service och fritidsaktiviteter. Med studiependling avses resor till högskola, vuxenutbildning och gymnasieskola. Det är eftersträvansvärt att samordna kollektivtrafiken med kommunernas skolskjutsansvar för grundskolan. Samordnade lösningar kan bidra till en ökad tillgänglighet och effektivt nyttjande av offentliga medel. Resurseffektiva lösningar eftersträvas vilket innebär att merparten av invånarna ska kunna använda kollektivtrafiken till arbete och studier. Det innefattar även arbetspendling till besöksnäringens arbetsplatser. Under sommarsäsongen är det särskilt ungdomar som arbetar i besöksnäringen och de är i högre utsträckning beroende av kollektivtrafik. Kollektivtrafik kan dock inte garanteras på individnivå.

Ökad tillgänglighet till gymnasieskolor kan innebära bättre förutsättningar att välja de utbildningar som ungdomar önskar och öka möjligheten att fullfölja sina studier. Gymnasieelevers resmöjligheter med kollektivtrafik behöver särskilt belysas när kollektivtrafiken utvecklas. VGR inklusive Västtrafik ska tillsammans med kommunerna verka för att anpassa trafiken och hitta gemensamma kostnadseffektiva lösningar för att öka tillgängligheten för gymnasieelever. Noteras bör att merparten gymnasieelever redan idag kan gå, cykla eller åka kollektivtrafik till sin gymnasieskola. Det är tills vidare inte möjligt för VGR inklusive Västtrafik att tillgodose kollektivtrafiklösningar för alla gymnasieelever på individnivå.

Utvecklingen av kollektivtrafik behöver skifta fokus från den administrativa geografin till den funktionella i syfte att underlätta för invånarnas resebehov.

Grundutbud landsbygder

För landsbygder utanför tätorter ska minst en resmöjlighet tur och retur per vardag erbjudas till en kommunhuvudort. Trafiken är i första hand anropsstyrd och syftet är att erbjuda möjlighet till serviceresor, som att handla, besöka läkare eller liknande.

Kollektivtrafiken med båt i skärgård- och kustlandskapet är en avgörande faktor för möjligheten att bo och verka på öar utan fast landförbindelse. Platsspecifika förutsättningar behöver fortsatt prägla utbudet i båttrafiken och avgöras i fall till fall. Under programperioden avser VGR att genomföra en utredning som ska belysa och tydliggöra båttrafikens roll och potential i kollektivtrafiksystemet utifrån olika geografiska förutsättningar.

Grundutbud mellan tätorter

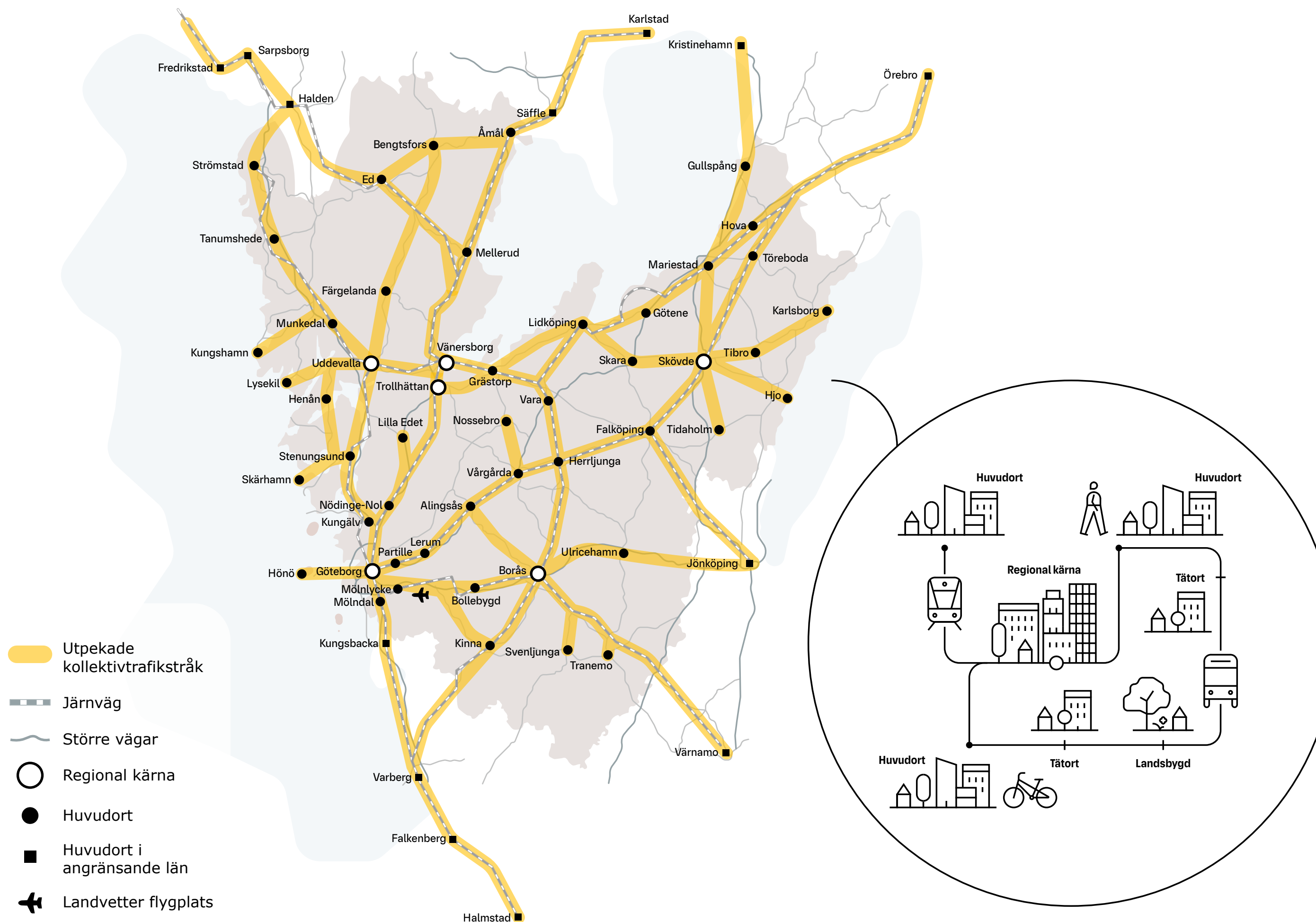
Samtliga tätorter ska erbjudas ett lägsta grundutbud med resmöjligheter till kommunhuvudort. Grundutbudet varierar utifrån orternas storlek. Turerna är linjelagda, men kan vara anropsstyrda i relationer eller vid tider då få reser.

För övriga resrelationer mellan tätorter finns det inte något fastställt grundutbud. Här är det efterfrågan på kollektivtrafikresor som avgör vilket utbud som erbjuds.

Utpekat regionalt kollektivtrafiknät

Det utpekade regionala kollektivtrafiknätet ger goda möjligheter att nå arbetsplatser, högskolor/universitet men också andra målpunkter för service, nöje och fritidsaktiviteter.

Nätet knyter samman kommunerna i Västra Götaland och deras huvudorter, Landvetter flygplats samt grannregionerna inklusive Norge. Tågtrafiken utgör stommen i nätet med busstrafik som komplement där det saknas tågförbindelser.



Figur 8. Utpekat regionalt kollektivtrafiknät med illustration av omkringliggande orter och landsbygder.

Ett minsta utbud och öppettider ska erbjudas i hela nätet. Syftet är att i huvudsak skapa goda förutsättningar att kunna arbets- och studiependla med kollektivtrafik, även utanför de vanligaste pendlingstiderna. För att kollektivtrafiken ska kunna vara ett attraktivt alternativ ska timmestrafik på vardagar och varannantimmemestrafik övriga dagar mellan klockan 6-22 eftersträvas.

I relationer med större resande, där grundutbudets kapacitet inte räcker till, erbjuds ett högre utbud och mer generösa öppettider, baserat på efterfrågan.

Det utpekade regionala nätet syftar i första hand till att skapa attraktiva resrelationer mellan kommunhuvudorter. Här är kortare restider och kollektivtrafikens restidskvot jämfört med bil viktigt att arbeta med. Dock kan utbudets utformning behöva anpassas till vad som är den bästa lösningen utifrån lokala och geografiska förutsättningar, till exempel snabba turer med få stopp, lite långsammare turer med fler stopp eller en mix av båda i relationer med stort resandeunderlag.

För att så många invånare som möjligt ska få tillgång till det utpekade regionala nätet behöver möjligheterna att ta sig till och ansluta till nätet utvecklas. Det kan vara pendelparkeringar, ökad cykelbarhet till hållplatser, matartrafik etcetera.

Utbud inom regionala kärnor och större tätorter

Inom de regionala kärnorna och större tätorter finns det underlag för att kunna erbjuda kollektivtrafik inom tätorterna. Där finns det också potential och är nödvändigt att fler väljer yteffektiva transportmedel, som kollektivtrafik, för att minska trängseln.

Västtrafik har tagit fram riktlinjer för vilket kollektivtrafikutbud som bör erbjudas inom tätorter. Öppettider, turutbud och trafiklösning varierar beroende på hur stor orten och hur tät bebyggelsen är. Riktlinjerna revideras vid behov.

För de regionala kärnorna finns det särskilt framtagna målbilder och planer för hur kollektivtrafiken ska utvecklas.

Tabell 1. Sammanfattning av utbudet i olika geografier.

Geografi	Grundläggande minsta utbud och öppettider	Trafiklösningar	Prioriterade resor
Landsbygder	1 tur- och returreisa (flera tidsfönster) mån-fre	Anropsstyrd trafik ex. Närtrafik	Till kommunhuvudort/större orter/hållplats i utpekad nät Syfte: Serviceresor
Tätorter 200-499 invånare	2 turer per riktning mån-fre + Närtrafik	Linjelagd trafik, kan vara anropsstyrd	Till kommunhuvudort/hållplats i utpekad nät Syfte: Arbets- och studiependling, serviceresor
Tätorter 500-999 invånare	5 turer per riktning mån-fre	Linjelagd trafik, kan vara anropsstyrd	Till kommunhuvudort/hållplats i utpekad nät Syfte: Arbets- och studiependling, serviceresor
Tätorter >1000 invånare	10 turer per riktning mån-fre 5 turer per riktning lör-sön	Linjelagd trafik, kan vara anropsstyrd	Till kommunhuvudort/hållplats i utpekad nät Syfte: Arbets- och studiependling, service och i viss mån fritidsresor
Utpekad regionalt nät mellan kommunhuvudorter	16 turer per riktning* mån-fre, 06-22 8 turer per riktning* lör-sön, 06-22	Linjelagd trafik, kan vara anropsstyrd	Till kommunhuvudort/grannregioner Syfte: Arbets- och studiependling, service- och fritidsresor
Inom regionala kärnor och större tätorter	Utbud i enlighet med kollektivtrafikplaner/Västtrafiks riktlinjer för trafikering	Linjelagd trafik, kan vara anropsstyrd	Arbets- och studiependling, service- och fritidsresor

* Utveckling av utbudet sker succesivt under programperioden utifrån ekonomiska förutsättningar. För länsgränsöverskridande relationer är inriktningen för utbudet 10 turer per riktning/vardag samt 5 turer per riktning /helgdag.

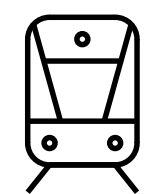
Prioriterade åtgärder

Prioriterade åtgärder som ska bidra till att kollektivtrafiken blir mer attraktiv och geografiskt tillgänglig

Fortsätta utveckla kollektivtrafiken utifrån beslutade planer och program

Kollektivtrafikens utbud ska fortsätta att utvecklas i hela regionen i den takt som resandeutveckling och regionfullmäktiges budgetramar tillåter. Ny järnvägs- och spårvägsinfrastruktur tillsammans med fortsatta leveranser av nya tåg och spårvagnar möjliggör ett utökat utbud under programperioden, särskilt i Göteborg med omnejd. I ett regionalt perspektiv är det prioriterat att utöka öppettiderna i de utpekade stråken för att möjliggöra arbets- och studiependling, tidigare på morgonen och senare på kvällen. Ett succesivt införande föreslås under programperioden där vardagar är mest angeläget följt av helger.

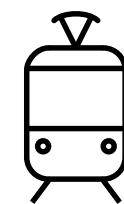
Beslutade målbilder och planer konkretiserar utvecklingen av kollektivtrafikens utbud gällande tågtrafik och stadstrafik i Västra Götalands kärnor:



Målbild Tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen

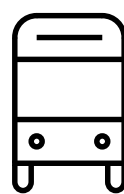
Målbild tåg 2035 beskriver utvecklingsambitionen för den regionala tågtrafiken i Västra Götaland, som är ryggraden i det regionala kollektivtrafiksystemet och knyter samman Västra Götaland. På kort sikt är det prioriterat att nyttja den potential för både förbättrad och förändrad trafikering som Västlänkens successiva öppnande ger från och med 2026. Ett fortsatt påverkansarbete för en utbyggd järnvägsinfrastruktur i Västra Götaland är avgörande för att nå målbildens ambitioner om ett ökat tågresande. Det påbörjade arbetet med att möjliggöra nya stationer enligt Västtågsutredningen fortsätter också under de kommande åren.

Under programperioden kommer målbilden revideras.



Målbild koll 2035 – Göteborg/Möln dal/Partille

Målbild koll 2035 beskriver ambitionerna för hur stadstrafikens stomnät¹ ska utvecklas på sikt. En mer kapacitetsstark, snabb och pålitlig kollektivtrafik i storstadsområdet är en förutsättning för tillväxt och utveckling i både området i sig och i Västra Götaland som helhet. Det innebär utveckling av både olika trafikkoncept och tillhörande infrastruktur. Under programperioden är det prioriterat att fortsätta planering, säkerställa finansiering och byggstart av en ny ”Allélänk” för att avlasta spårvägssystemet. Därtill att arbeta med ett stegvis införande av konceptet metrobus (utvecklad busstrafik med bland annat högre grad av egen infrastruktur och hög turtäthet) samt att fortsatt samverka för förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken.



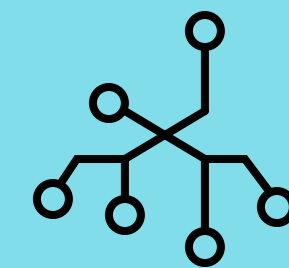
Kollektivtrafikplaner i Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla

Kollektivtrafikplanerna beskriver hur kollektivtrafiken ska utvecklas i respektive område för att stödja hållbar region- och stadsutveckling, möta kommunernas befolkningstillväxt och uppnå en ökad marknadsandel för hållbara resor. Utvecklingen i respektive område sker i samverkan mellan Västtrafik, Västra Götalandsregionen och berörda kommuner.



47 %

av befolkningen bor i de regionala kärnorna (Göteborg/Möln dal/Partille, Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla)



Målområde:

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

Prioriterade åtgärder:

- Fortsätta utveckla kollektivtrafiken utifrån beslutade planer och program
- Samverka för god samhällsplanering och kollektivtrafikens framkomlighet
- Utvecklingsarbete kring vägen till och från hållplats
- Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås

1. Kollektivtrafik med undantag för lokalbussar, flextrafik och färjetrafik.

”

Genom att prioritera vägen till och från hållplats kan tillgängligheten och attraktiviteten öka i hela Västra Götaland

Samverka för god samhällsplanering och kollektivtrafikens framkomlighet

I samband med planering av nya områden och större förändringar i den fysiska miljön finns störst möjlighet att skapa förutsättningar för hållbara färdmedelsval. Det förutsätter en koordinerad planering, där olika aktörer samlat utforskar och verkar för det hållbara resandets attraktivitet. Kommunerna har med bland annat stöd av den fysiska planeringen, parkeringspolicy och parkeringsavgifter möjlighet att främja hållbara resor, i både ett lång- och kortsiktigt perspektiv. Med fler bostäder och verksamheter koncentrerade till det utpekade nätet (se sidan 17) förbättras förutsättningarna för en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik. När fler människor bor och arbetar inom gång- och cykelavstånd från kollektivtrafiknätet ges fler människor möjlighet att resa med kollektivtrafik.

Tidig dialog mellan Västtrafik och kommunerna kopplat till kommunernas planarbeten är en viktig del i att få samhällsplanering och kollektivtrafik att gå hand i hand. För att främja gång- och cykeltrafik är det viktigt att bland annat bygga gång- och cykelbanor, cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder och förbättra trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

Kollektivtrafik och andra hållbara färdmedel behöver tydligare prioriteras i gaturummet. Detta bidrar till både förbättrad framkomlighet och ökad konkurrenskraft för det hållbara resandet.

I regionens kärnor och särskilt i Göteborg med omnejd finns stora utmaningar kopplat till kollektivtrafikens framkomlighet. Det bidrar till att kollektivtrafiken blir mindre förutsägbar och att restiden ökar, vilket

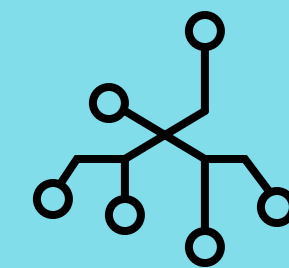
påverkar attraktiviteten. Det behövs ökad samverkan med framförallt kommuner och Trafikverket för att förbättra framkomligheten.

De senaste årens arbete för att höja både kunskap och medvetenhet om roller, ansvar och kollektivtrafikens planeringsförutsättningar bland parterna behöver fortsätta och samverkan utvecklas ytterligare. En prioriterad fråga är att underlätta och möjliggöra kollektivtrafik och andra hållbara resor i tidigt skede vid nyetableringar/utbyggnader av bostäder och verksamheter.

Utvecklingsarbete kring vägen till och från hållplats

Arbetet med att göra hållplatser tillgängliga behöver breddas till att även omfatta vägen till och från hållplatsen. Likaså behöver anslutningsmöjligheter i form av exempelvis strategiskt placerade och trygga pendelparkeringar för bil och cykel prioriteras för att öka tillgängligheten och attraktiviteten i hela Västra Götaland. Regional plan för transportinfrastrukturen är ett verktyg där det finns möjlighet att använda medel till investeringar för tillgänglighetsanpassningar, pendelparkeringar och cykelvägar.

Under programperioden vill VGR med Västtrafik tillsammans med kommunerna, Trafikverket och övriga berörda aktörer gemensamt verka för att öka tillgängligheten och attraktiviteten till, från och på hållplatser. Arbetet bör ta hänsyn till de varierande förutsättningar som råder i länet. Med fördel kan hållplatsområden och andra kollektivtrafikmiljöer bidra positivt till den gestaltade livsmiljön.



Målområde:

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

Prioriterade åtgärder:

- Fortsätta utveckla kollektivtrafiken utifrån beslutade planer och program
- Samverka för god samhällsplanering och kollektivtrafikens framkomlighet
- Utvecklingsarbete kring vägen till och från hållplats
- Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås

Prioriterade åtgärder som ska bidra till jämlika förutsättningar

Utveckla och säkerställa funktionen av tillgänglighetsanpassningar

Arbetet med att öka tillgängligheten inom kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning behöver fortsätta. Det handlar om ytterligare Anpassningar såväl som att säkerställa att de åtgärder som görs fungerar, exempelvis ramper, skyltar och utrop på fordonen. Hållplatser behöver inventeras för att säkerställa tillförlitligt underlag, både för fortsatt planering för åtgärder och för att kunna informera resenärer som är beroende av tillgänglighetsanpassningar.

Utveckla arbetet med sociala analyser

Genom att identifiera och analysera olika gruppers behov och förutsättningar möjliggörs mer medvetna beslut. Det arbete med att göra sociala konsekvensanalyser som har påbörjats i förstudier inför upphandling av kollektivtrafik är ett sådant exempel. Arbetet behöver utvecklas till att även omfatta beslutsskedena så att det blir tydligt för beslutsfattare vilka konsekvenser olika alternativ får för olika resenärgrupper. Arbetet behöver också utvecklas och systematiseras i fler processer i kollektivtrafikplaneringen under programperioden, exempelvis exempelvis trafikutvecklingsprocessen, prisförändringar och biljettstruktur, information till resenär, viktiga innovations- och utvecklingsprojekt, revidering av målbild tåg 2035 och kollektivtrafikplaner.

Utveckla dialog med invånare – fokus på barn och unga

Det finns skillnader i inflytande och delaktighet mellan olika grupper i samhället och även inom grupper. Vissa grupper har lättare att göra sig hörda om något inte fungerar eller inför att nya beslut ska tas. Detta ger en obalans i hur makt fördelas och vilka som känner sig delaktiga. Barn är en grupp som har särskilt svårt att göra sin röst hörd; det saknas upparbetade

forum för dialog med barn, de omfattas inte av kollektivtrafikbarometerns undersökningar och får sällan riktad information eller ges möjlighet till dialog. Barnkonventionen slår fast att ”barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet. Hänsyn ska tas till barnets åsikter, utifrån barnets ålder och mognad”. Dialogen med invånare behöver utvecklas, både vad gäller arbetssätt och systematik. Framför allt dialogen med de som har svårt att göra sin röst hörd i andra sammanhang.

Utveckla och samverka kring trafiksäkerhet och brottsförebyggande arbete

Rädsla att utsättas för brott samt risker kopplat till trafiksäkerhet är två viktiga parametrar kopplat till trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken. Vissa typer av brott och vissa trafiksäkerhetsrisker är större för vissa grupper. Exempelvis är det vanligare bland äldre kvinnor att råka ut för fallolyckor ombord. Kvinnor är i högre grad utsatta för sexualbrott och män är mer utsatta för misshandel.

Det finns behov av att utveckla det brottsförebyggande arbetet, bland annat genom att vidareutbilda förare i deras ansvar ombord på fordonen. Mycket av det brottsförebyggande arbetet sker i samverkan med kommun och andra aktörer och här behöver ett fortsatt arbete ske. Det handlar bland annat om att få trygga miljöer i och kring kollektivtrafiken. Västtrafiks trygghetskoordinatorer är viktiga resurser för kommunsamverkan.

Arbetet med trafiksäkerhet behöver fokusera på att kollektivtrafiken håller sig inom hastighetsbegränsningar och att kollektivtrafikens miljöer utformas på ett trafiksäkert sätt. En lägre bashastighet i tätorter för all motoriserad trafik har också en positiv inverkan på möjligheterna att gå och cykla trafiksäkert i anslutning till kollektivtrafiken.



Målområde:

Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

Prioriterade åtgärder:

- Utveckla och säkerställa funktionen av tillgänglighetsanpassningar
- Utveckla arbetet med sociala analyser
- Utveckla dialog med invånare – fokus på barn och unga
- Utveckla och samverka kring trafiksäkerhet och brottsförebyggande arbete
- Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås

Prioriterade åtgärder som ska bidra till minskad miljöpåverkan samt att kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel är resurseffektiv, klimatsmart och robust

Fortsatt elektrifiering

Ett viktigt steg i att göra kollektivtrafiken mer klimatsmart är att, i enlighet med miljö- och klimatstrategin, fortsätta omställningen till eldrift. Elektrifieringen bidrar både till minskade utsläpp av koldioxid och hälso-påverkande ämnen samt till minskat buller. Genom att först och främst i samband med upphandling av ny trafik ställa krav på eldrift eller annat drivmedel som medför låga koldioxidutsläpp kan målen om minskade utsläpp av koldioxid uppnås.

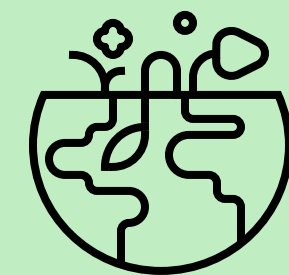
Elektrifieringen av trafiken får dock inte ske på bekostnad av dåliga arbetsvillkor hos dem som tillverkar fordonens komponenter, exempelvis batterier. Det är därför angeläget att verka för hållbara leverantörsled.

Fortsätta utveckla det kombinerade resandet

Vid korta avstånd är cykel oftast det mest effektiva färdmedlet. För längre resor kan cykel komplettera kollektivtrafiken och bidra till en förbättrad tillgänglighet. En systematisk integrering av kollektivtrafik och cykel¹ kan möjliggöra ett kapacitetsstarkt och flexibelt resealternativ både i städer och på landsbygden. Överflyttning till gång, cykel och annan mikromobilitet gör också att mer plats skapas ombord på fordonen för de som behöver resa med kollektivtrafiken.

Genom att skapa lösningar och goda förutsättningar för att kombinera olika färdmedel, såväl privata som delade, kan en överflyttning till hållbart resande ske. Kombinationsresan ökar upptagningsområdet för kollektivtrafiken samtidigt som restiderna minskar för första och/eller sista kilometern, som ofta står för en betydande del av den totala restiden. Det behövs ett helhetsgrepp för att komplettera kollektivtrafiken med andra färdmedel.

Åtgärder som främjar kombinationsresandet är till exempel utveckling av digitala verktyg, pendelparkeringar för bil och cykel, möjlighet att ta med cykel på tåg, en tydlig kommunikativ profil för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik, ökad gång- och cykelbarhet till hållplats med mera.



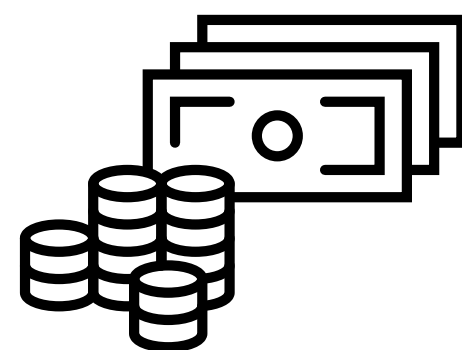
Målområde:

Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska bidra till minskad miljöpåverkan och vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

Prioriterade åtgärder:

- Fortsatt elektrifiering
- Fortsätta utveckla det kombinerade resandet
- Utveckla åtgärder för hållbar finansiering av kollektivtrafiken över tid
- Systematisera arbetet med civil beredskap
- Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås

1. I Strategisk plan för ökad cykling beskrivs och konkretiseras hur detta ska ske. Se www.vgregion.se för mer information.



Utveckla åtgärder för hållbar finansiering av kollektivtrafiken över tid

I syfte att uppnå en hållbar finansiering av kollektivtrafiken behövs åtgärder för att intäkter och kostnader ska utvecklas mer balanserat.

Utveckling och effektivisering av kollektivtrafiken i alla steg, från upphandling till genomförande och drift, ska fortsätta. Här ingår en bred palett med exempelvis fordonskrav, trafikupplägg, insatser för ökad framkomlighet i kombination med ny teknik och lösningar. Med fördel kan fler branschgemensamma lösningar sökas och tillämpas för ökad kostnadseffektivitet.

Åtgärder för intäktssäkring är fortsatt prioriterat. Precisa aktiviteter och utformning ansvarar Västtrafik för. Erfarenheter från utökade biljettkontroller utgör ett underlag för arbetet.

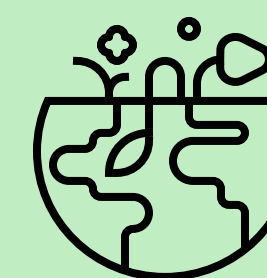
Under programperioden ska ett utvecklingsarbete genomföras kring principer och förhållningssätt för att på sikt återgå till en självfinansieringsgrad på minst 50 procent. Exempel här kan handla om att i beslutsunderlag tydliggöra hur olika satsningar och investeringar påverkar både olika samhällsnyttor och självfinansieringsgraden på kort och lång sikt samt att ta fram rutiner för uppföljning och mätbara indikatorer/nyckeltal.

Det är angeläget att fortsätta arbeta för flera finansieringskällor, exempelvis statlig medfinansiering, för att begränsa depå- och fordonsinvesteringarnas andel av Västtrafiks kostnads massa. VGR behöver tillsammans med övriga kollektivtrafikmyndigheter och branschen i sin helhet fortsatt driva påverkansarbete för att möjliggöra detta.

Systematisera arbetet med civil beredskap

Kollektivtrafik utgör en samhällsviktig verksamhet. Det innebär att Västra Götalandsregionen och Västtrafik enligt lag ska säkerställa att kollektivtrafik för samhällsviktiga funktioner och målpunkter, inom regionen och dess direkta närhet, ska fortsätta att fungera även vid kris och katastrof, både i freds- och krigstid. VGR inklusive Västtrafik ska även kunna ge stöd till Försvarmakten avseende transportresurser, genomföra sjukhustransporter samt bistå och kunna genomföra storskalig utrymning.

För att kunna uppfylla detta behöver Västra Götalandsregionen och Västtrafik fortsätta påbörjade aktiviteter, utveckla och systematisera arbetet med civil beredskap för att säkerställa att det finns en robust verksamhet och resurser som fungerar i händelse av kris eller krig. Under 2025 tar VGR fram en regional utvecklingsplan för beredskap och civilt försvar, där angelägna åtgärder för transporter och kollektivtrafik på kort sikt kommer att tydliggöras.



Målområde:

Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska bidra till minskad miljöpåverkan och vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

Prioriterade åtgärder:

- Fortsatt elektrifiering
- Fortsätta utveckla det kombinerade resandet
- Utveckla åtgärder för hållbar finansiering av kollektivtrafiken över tid
- Systematisera arbetet med civil beredskap
- Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås

Prioriterad åtgärd inom alla målområden: Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till måluppfyllelse

Att verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling (FIU) syftar till att få den kunskap som behövs för att hitta lösningar på både små och stora utmaningar och omsätta dem i praktiken. FIU ska leda till nya, bättre och kostnadseffektiva lösningar, processer och tjänster för en hållbar tillgänglighet och ge större nytta för invånarna.

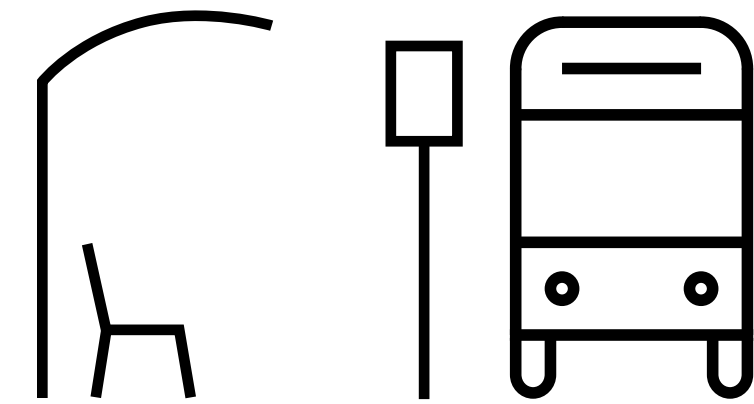
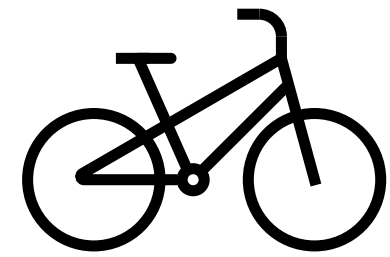
FIU ska ses som verktyg för samtliga målområden i trafikförsörjningsprogrammet och är nödvändiga för att målen ska nås. Det förutsätter en tillåtande miljö som uppmuntrar forskning och innovation där flera aktörer kan verka tillsammans. Västra Götalandsregionen och Västtrafik behöver både arbeta med forskning, innovation och utveckling i sin ordinarie verksamhet och vara en arena för att nya lösningar ska kunna utforskas, testas och efter utvärdering implementeras.

Det handlar både om att förbättra den befintliga kollektivtrafiken (göra saker bättre) och att hitta nya lösningar (göra bättre saker). Därtill finns ett behov av att skapa utrymme för förändring genom att etablera verktyg och processer för att bättre förstå och verka för en möjlig framtid (se kollektivtrafikens roll på nya sätt). Att se kollektivtrafikens roll på nya sätt innebär att hitta nya utgångspunkter för hur vi tar oss an utmaningar kopplat till bland annat sjunkande servicenivåer på landsbygd, begränsade resurser och klimatet. Det behövs aktiviteter och insatser i samtliga delar och tillsammans med flera aktörer.

Genom praktiska tester kan lärdomar dras av vad som fungerar bra och mindre bra, vilka konsekvenser det medför, uppskattning av kostnader, vad som behöver utvecklas vidare samt vad som inte ska arbetas vidare med. Utveckling av nya produkter, tjänster eller arbetsätt blir till innovationer först när de skalats upp i större volymer, spridits och kommit till användning i större sammanhang och konkreta verksamheter.

Tabell 2. Olika lärandenivåer inom forskning, innovation och utveckling.

Typ av lärande	Typ av åtgärd/intervention	Exempel
Göra saker bättre	Utveckla, optimera och effektivisera befintlig trafik	Ruttoptimering med AI, digitalisering av Närtrafiken, elektrifiering, samordning skoltrafik, framkomlighetsåtgärder
Göra bättre saker	Förändra strukturer, nya trafik- och mobilitetslösningar	Närtrafik, dynamisk kollektivtrafik, kombinationsresor, integrering med andra färdstätt, ToGo
Se kollektivtrafikens roll på nya sätt	Skapa utrymme för förändring, etablera verktyg och processer för att bättre förstå och verka för en möjlig framtid	Framtidsprototyper, nya och andra finansieringsmöjligheter, en integrerad fysisk planering och kollektivtrafikplanering, att utforska och utmana invanda roller och mandat



Ansvarsfördelning och roller

Västra Götalandsregionen har huvudansvaret för kollektivtrafiken men det är många aktörer som är med och bidrar till en fungerande kollektivtrafik och att målen i trafikförsörjningsprogrammet kan nås. Ingen aktör har full rådighet, utan det krävs ett samspel och en fungerande samverkan.

Trafikförsörjningsprogrammet är styrande för Västra Götalandsregionens och Västtrafiks arbete med att utveckla kollektivtrafiken, utifrån de ramar som fastställs i regionfullmäktiges budget. Trafikförsörjningsprogrammet är också vägledande för kommuner och

Trafikverket i deras roll som väghållare och ansvarig för kommunal samhällsplanering. I tabellen nedan redogörs översiktligt om olika aktörers ansvar och bidrag i förhållande till programmets tematiska målområden.

Kommunalförbunden företräder medlemskommunernas gemensamma intressen vid samverkan med VGR och Västtrafik. Kommunalförbunden har ansvar för förankring av strategiska frågor inom kollektivtrafik gentemot kommunerna.

”

Många aktörer är med och bidrar till en fungerande kollektivtrafik

Tabell 3. Olika aktörers ansvar och roller i genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet. Programmet är styrande för Västtrafik och VGR samt vägledande för kommuner och Trafikverket.

	Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden	Västtrafik	Förvaltningen Fastighet, stöd och service (FFSS)	Kommuner	Trafikverket
Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet	<ul style="list-style-type: none"> • Ger uppdrag till Västtrafik. • Beslutar om biljettpriser. • Beslutar om kollektivtrafikplaner för stadstrafiken. • Verkar för och finansierar forskning och innovation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Planerar och upphandlar kollektivtrafik. • Verkar för konkurrenskraftig kollektivtrafik i täta geografier, utökade öppettider i utpekat regional nät, tillförlitlig trafikinformation, beteendepåverkande åtgärder. • Ansvarar för att sammanställa kollektivtrafikens infrastrukturbehov. • Verkar för och genomföra forskning och innovation. • För dialog med Trafikverket, kommuner, näringsliv och civilsamhälle i utvecklingen av kollektivtrafiken. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bygger, förvaltar och utvecklar resecentrum, terminaler, hållplatser samt strategiska buss-, spårvagns- och tågdepåer. • Ansvarar för hållplatsutrustning (undantaget realtid). 	<ul style="list-style-type: none"> • Ansvarar för den kommunala väg- och järnvägsinfrastrukturen, kollektivtrafikens framkomlighet samt drift och underhåll av gator. • Ansvarar för hållplatsytor på kommunalt vägnät. • Ansvarar för fysisk planering och bebyggelseutveckling. • Ansvarar för bland annat parkeringsavgifter och parkeringstal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ansvarar för den statliga väg- och järnvägsinfrastrukturen, kollektivtrafikens framkomlighet samt drift och underhåll av vägar och järnvägar. • Ansvarar för hållplatsytor på statligt vägnät och järnvägens plattformar och plattformsförbindelser.
Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar	<ul style="list-style-type: none"> • Beslutar om strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor. • Ger uppdrag till Västtrafik. • Verkar för och finansierar forskning och innovation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Planerar och upphandlar trafik. • Tar fram handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor, genomför åtgärder enligt planen. • Bidrar till kommunens brottsförebyggande arbete kopplat till kollektivtrafikens miljöer. • Verkar för att upphandla fordon som är tillgänglighetsanpassade samt att anpassningarna fungerar. • Verkar för att anpassa prioriterade hållplatser i samverkan med väghållare och FFSS. • Verkar för att utveckla dialog med invånare med fokus på barn och unga. • Verkar för och genomför forskning och innovation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Förvaltar och utvecklar resecentrum, terminaler, hållplatser samt strategiska buss-, spårvagns- och tågdepåer. • Anpassar prioriterade hållplatser i samverkan med väghållare. • Bidrar till kommunens brottsförebyggande arbete kopplat till kollektivtrafikens miljöer. • Ansvarar för hållplatsutrustning och information på hållplatser. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ansvarar för att hållplatsytor samt vägen till och från hållplats på kommunala gator är trygga och anpassade för personer med funktionsnedsättning. • Ansvarar för brottsförebyggande arbete • Ansvarar för hastighetsbegränsningar inom tätbebyggt område 	<ul style="list-style-type: none"> • Ansvarar för hållplatsytor samt vägen till och från hållplats på statliga vägar. • Ansvarar för järnvägens plattformar och plattformsförbindelser samt trafikinformation på stationer.
Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska bidra till minskad miljöpåverkan och vara resurseffektiv, klimatsmart och robust.	<ul style="list-style-type: none"> • Beslutar om strategisk plan för minskad miljö- och klimatpåverkan från kollektivtrafiken. • Ger uppdrag till Västtrafik. • Verkar för och finansierar forskning och innovation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tar fram handlingsplan för minskad miljö- och klimatpåverkan, genomför åtgärder enligt planen. • Verkar för att säkerställa goda arbetsvillkor i alla led. • Verkar för bättre möjligheter att kombinera kollektivtrafiken med andra transportslag samt beteendepåverkande åtgärder. • Verkar för och genomför forskning och innovation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Förvaltar och utvecklar resecentrum, terminaler, hållplatser, hållplatsutrustning samt strategiska buss-, spårvagns- och tågdepåer. • Ser till att depåer är anpassade för ett förändrat klimat. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ansvarar för gång- och cykelbanor i kommunala vägnätet, mark vid bytespunkter, ytor för pendelparkeringar och infartsparkeringar. • Ansvarar för att gator tål ett förändrat klimat. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ansvarar för gång- och cykelbanor i statliga vägnätet, ytor för pendelparkeringar. • Ansvarar för att vägar och järnvägar tål ett förändrat klimat.

Ekonomi

Nuläge

Kollektivtrafiken i Västra Götaland finansieras i huvudsak av biljettintäkter och skattemedel i form av regionbidrag till Västtrafik. 2024 är regionbidraget till Västtrafik 6 242 miljoner kronor jämfört med 3 039 miljoner kronor 2012. Utbud, kvalitets- och miljöförbättringar och resande har ökat kraftigt under den här perioden. Västtrafiks totala budget för 2024 omfattar cirka 11 800 miljoner kronor.

Självfinansieringsgraden beskriver intäkternas andel av kostnaderna och var tidigare ungefär 50 procent i Västra Götaland. Under pandemin minskade intäkterna och behovet av bidrag ökade.

I biljettintäkterna ingår även kommunala tillköp, exempelvis seniorekort. Dessa tillköp är skattefinansierade och den totala "skattefinansieringsgraden" är därmed högre än om enbart regionbidraget beaktas.

Kostnadsutveckling

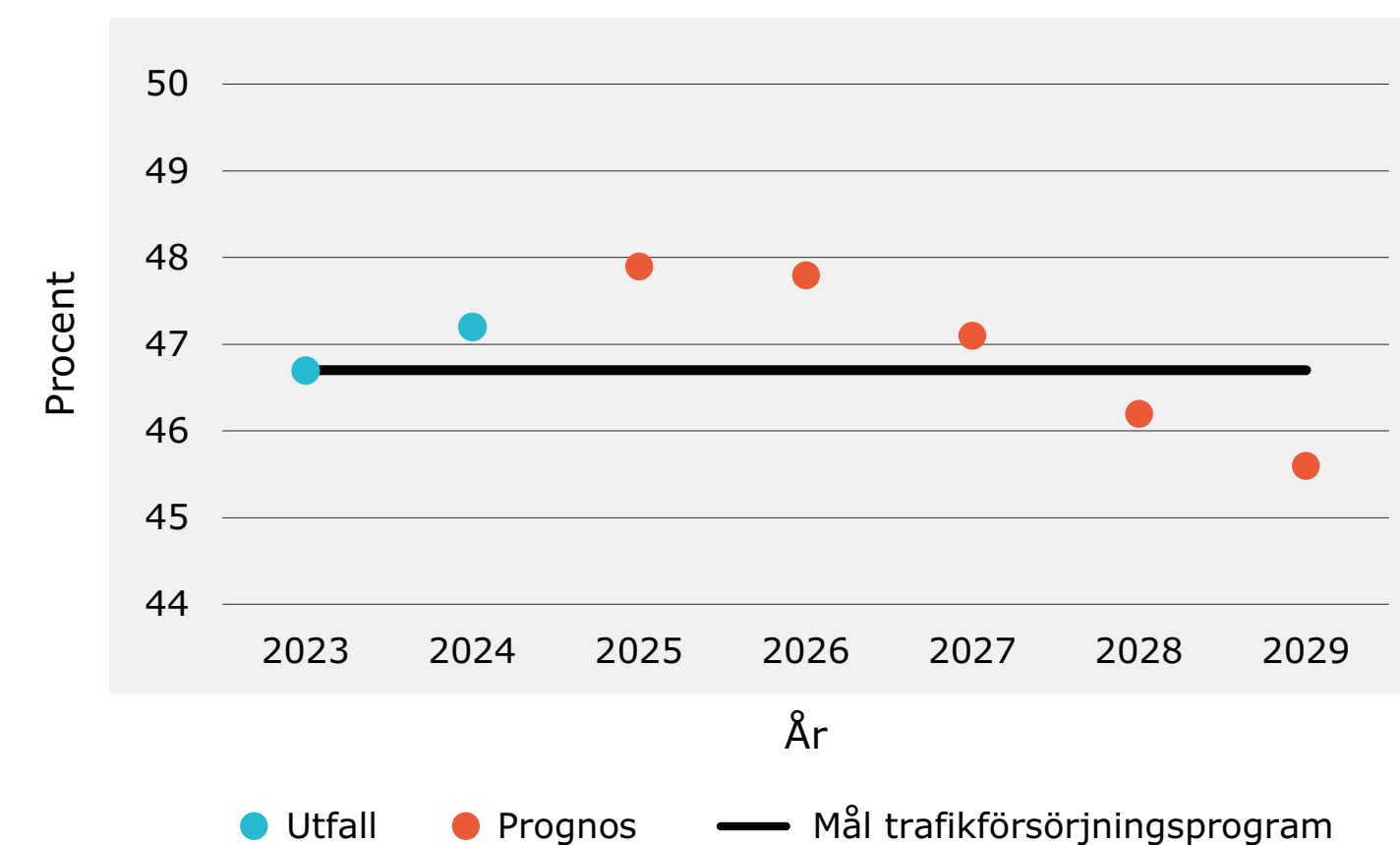
Kostnaderna för kollektivtrafiken ökar årligen, vilket främst beror på ökade kostnader för den befintliga trafiken, investeringar i nya fordon och depåer samt satsningar på utvecklad eller ny trafik. Kostnaderna för den befintliga trafiken ökar främst genom det kostnadsindex som Västtrafiks trafikavtal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

Trafikförsörjningsprogrammets mål att kollektivtrafiken ska vara attraktiv, bidra till geografisk tillgänglighet och jämlika förutsättningar i länet innebär också att kostnaderna för kollektivtrafiken kommer att öka.

Självfinansieringsgraden

I figur 9 beskrivs utvecklingen av självfinansieringsgraden enligt Västtrafiks prognos till 2029. Trafikförsörjningsprogrammets mål är att minst bibehålla 2023 års nivå (46,7%), vilket innebär en ökning med cirka 1,1 procentenheter jämfört med prognosen. Detta innebär ett behov av flera åtgärder på intäkts- och/eller kostnadssidan. Se sidan 23.

Figur 9. Utveckling av självfinansieringsgrad, prognos respektive mål.



Kommersiell trafik

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

Det är kollektivtrafikmyndigheten i varje region som ansvarar för att värdera samhällsnytta och beslutar om vilken kollektivtrafik som ska handlas upp och därmed kunna skattefinansieras. Inför all upphandling av kollektivtrafik tas beslut om allmän trafikplikt av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden kan också besluta om att avstå trafikplikt. Det sker då nämnden anser att trafikförsörjningsprogrammets trafik- och samhällsmål kan nås genom kommersiell trafik.

Samtliga mål och riktlinjer i trafikförsörjningsprogrammet gäller både kommersiell och upphandlad kollektivtrafik. Dokumentet ”Kriterier för trafikplikt” beskriver process och kriterier inför beslut om trafikplikt och har tagits fram av Västra Götalandsregionen i dialog med kollektivtrafikbranschens parter.

För att underlätta marknadsanalys för kommersiell trafik ska Västtrafik i samband med samråd inför upphandling av trafik tillhandahålla en öppen redovisning av data över bland annat antal resande och intäkter för utgående avtal. Trafikföretagen kan med hjälp av detta underlag avgöra om det finns potential för kommersiell trafik eller inte. Generellt kan sägas att förutsättningarna för kommersiell regional trafik bedöms vara störst på de sträckor där det sker många sällanresor, utan behov av att byta vidare till det övriga kollektivtrafiksystemet.



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

- Kriterier för trafikplikt – beskriver process och kriterier inför beslut om trafikplikt.
- Principer för tillträde till kollektivtrafikens bytespunkter.
- Förteckning av kommersiell regional kollektivtrafik. Publiceras löpande.

Västra Götalandsregionens styrande strategier och kopplingen till trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammet är ett av Västra Götalandsregionens fyra övergripande styrdokument. Prioriteringar och åtgärder i trafikförsörjningsprogrammet samspelar och bidrar till de övriga strategierna:



Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030

Den regionala utvecklingsstrategin har som mål att Västra Götaland ska vara ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Strategin innehåller fyra långsiktiga prioriteringar respektive fyra kraftsamlingar. Trafikförsörjningsprogrammet bidrar främst till den långsiktiga prioriteringen att knyta samman Västra Götaland med förbättrad tillgänglighet och hållbara resor. Kollektivtrafiken har också en viktig roll i övriga prioriteringar och kraftsamlingar.



Västra Götalands kulturstrategi och kulturplan 2024-2027

Strategins fem utvecklingsområden med tillhörande prioriteringar styr mot ett fritt, rikt och starkt kulturliv i hela Västra Götaland. Kollektivtrafiken bidrar till att utveckla resmöjligheterna i hela länet vilket möjliggör för fler att ta del av kulturutbudet, särskilt barn och ungdomar.



Strategi för omställning av hälso- och sjukvården i Västra Götalandsregionen 2023-2027

Strategin pekar ut inriktningen för hela Västra Götalandsregionens hälso- och sjukvård. Trafikförsörjningsprogrammet samspelar med strategin genom att bidra till ökad tillgänglighet till bland annat målpunkter för hälso- och sjukvården.