

<b>Styrelsen</b>	<b>2020-09-24/25</b>
<b>Handling nr</b>	<b>12.2</b>
<b>Handläggare</b>	<b>Jelena Vitkovic</b>
<b>Daterad</b>	<b>2020-09-04</b>
<b>Reviderad</b>	

**Till  
Styrelsen för Västtrafik AB**

## **Trafikförsörjningsprogrammet 2021-2025**

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta  
att godkänna redovisat remissvar samt ge VD i uppdrag att översända svaret.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

## EKONOMISK ANALYS

Det i Trafikförsörjningsprogrammet utsatta målet om att öka andelen hållbara resor i hela Västra Götaland förutsätter en fortsatt utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och attraktivitet. En översiktlig beräkning av kostnadsutvecklingen fram till år 2035 visar att regionbidraget till Västtrafik fortsatt behöver öka i genomsnitt cirka 5 % per år för att nå uppsatta mål.

## BAKGRUND

Trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande måldokumentet för regionens styrning av kollektivtrafikens utveckling. Programmet revideras en gång per mandatperiod och utgör både grunden för kollektivtrafiknämndens uppdrag till Västtrafik och för regionens samverkan med länets kommuner och andra aktörer.

## ÄRENDEGENOMGÅNG

Västtrafik har fått ta del av remissversionen av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland 2021-2025 och blivit ombudda att lämna synpunkter på programmet. Då Västtrafik i hög grad har varit involverade i arbetet med att ta fram den nya versionen av Trafikförsörjningsprogrammet har vi haft stor möjlighet att från tjänstemannanivå påverka innehållet i stort. Redovisade synpunkter är därmed på en relativt detaljerad nivå.

Det allmänna intrycket är att det är ett bra program. Dock är en viktig synpunkt att målnivån i det övergripande målet för kollektivtrafiken till år 2035 inte är förenligt med Sveriges och Västra Götalandsregionens klimatmål. Västtrafik bedömer att andelen hållbart resande i regionen 2035 bör ligga högre än 50 % och istället bör ligga på en nivå som innebär att klimatmålen nås. Detta oavsett om målet uppnås av egen kraft eller genom andra åtgärder. Dessutom är vi utifrån rådande pandemi positiva till att en översyn av målnivåer görs.

Not: Bifogat remissyttrande behandlar enbart Trafikförsörjningsprogrammet 2021-2025. Remiss Målbild tåg 2035 behandlas vid styrelsens sammanträde i oktober.

//

Skövde 25 september 2020

Handläggare  
Jelena Vitkovic  
Dnr: VTM 1-298-20

Västra Götalandsregionen  
kollektivtrafik@vgregion.se  
KTN 2019-00023

## Yttrande gällande Remiss av Trafikförsörjningsprogram 2021-2025

Västtrafik har tagit del av remissutgåvan av Trafikförsörjningsprogram 2021-2025.

### Västtrafiks kommentarer

#### *Kapitel: Mål*

#### **Övergripande mål - Öka andelen hållbara resor**

Västtrafik är positiva till en översyn av målnivåerna i remissversionen av Trafikförsörjningsprogrammet. Det är problematiskt att föreslagen målnivå för hållbart resande till 2035 (50 %) inte ligger i linje med varken Sveriges eller Västra Götalandsregionens egna klimatmål. Det ligger inte heller i linje med det övergripande målet i den Regionala utvecklingsstrategi som nu är ute på remiss och som säger att regionen ska vara ett föredöme i omställningen till ett hållbart samhälle.

Med det övergripande målet att öka andelen hållbara resor i regionen bör målnivån för 2035 ligga på en nivå som innebär att klimatmålen nås. Detta oavsett om målet uppnås av egen kraft eller genom andra åtgärder. En möjlighet är att, som det i viss mån redan görs i remissversionen, beskriva hur långt det går att nå av "egen" kraft, och därefter tydligare redogöra för vad som krävs utöver detta av omställning i hela samhället. Genom att tydliggöra vad som krävs, och ha ett tydligt mål i ryggen, är det möjligt att agera mer kraftfullt och med större tyngd på arenor där åtgärder som leder till omställning behövs. Även om 2035 ligger relativt nära i tid, kan stora förändringar i samhället ske snabbt, vilket inte minst effekterna till följd av den pågående Coronapandemin visar.

I beskrivningen av det övergripande målet lyfts tre olika scenarion fram som alla kan leda till att andelen hållbara resor når 50 % år 2035. I det tredje scenariot kan även arbete på distans ingå som orsak till minskad andel bilresor utöver övergången till kollektivtrafik, cykel eller gång. Här skulle kunna tilläggas ett scenario där andelen hållbara resor når en nivå som motsvarar klimatmålen, och vad som i så fall skulle krävas.

I definitionen av hållbara resor bör även övriga delade fordon ingå. Mätmetoden för hållbara resor bör dock, precis som föreslagits, fortsatt endast inkludera kollektivtrafik, cykel och gång på grund av svårigheter att mäta på annat sätt. Samtidigt bör det tydligare framgå att resor med bilar som drivs av förnybara

drivmedel kan vara ohållbara om de leder till trängsel (dvs. om fordonen inte delas).

### **Målområde God geografisk tillgänglighet**

En tydligare beskrivning av samhällsplaneringens roll för att uppnå en god geografisk tillgänglighet bör läggas till.

### **Målområde Enkel, trygg och inkluderande**

En definition av inkluderande behövs och kan lyftas in från Strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor. I beskrivningen av målområdet beskrivs tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken, en inkluderande kollektivtrafik innebär dock mer än så och här skulle en anvisning till strategin, där mångfald, jämlikhet, inkludering och barnperspektiv lyfts fram och utvecklas tydligare, behövas.

Målnivåerna stämmer inte överens med målnivåer i Strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor, exempelvis ska över 70 % känna sig trygga i kollektivtrafiken redan år 2020 enligt strategin. Medan målet i programmets remissversion kan anses uppfyllt om 70 % känner sig trygga i kollektivtrafiken år 2025.

Gällande enkelhet ligger fokus på biljettköp i programmet. Fler faktorer som är viktiga för att kollektivtrafiken ska upplevas som enkel, till exempel enkel och inkluderande information vid sökning av resa, vid trafikstörningar etc., skulle här kunna nämnas.

### **Målområde Låg miljöpåverkan**

Målet för kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna är inte alltid relevant för att följa kollektivtrafikens miljöpåverkan. Om cyklister och fotgängare går över till kollektivtrafik och andelen bilister är den samma, kommer kollektivtrafikens marknadsandel av den motoriserade trafiken öka, men det är inte ett önskvärt scenario ur ett hållbarhets- och miljöperspektiv. En tydligare koppling till miljö- och klimatstrategin skulle behövas, bland annat i beskrivningen av målet. Möjligtvis skulle övriga mål i Miljö och klimatstrategin (energi, luftkvalitet, buller), finnas med istället för kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel alternativt skulle den motoriserade andelen som mål kunna problematiseras i programmet.

### **Indikatorer**

Indikatorn *Andel bilpassagerare* behöver en tydligare förklaring, det är oklart om det ska förstås som andelen passagerare av totalt antal som reser med bil eller på annat sätt.

### **Kapitel: Strategisk inriktning och genomförande**

*Avsnitt Planeringsstrategier* - De övergripande planeringsstrategierna kan tydligt kopplas till målområde God geografisk tillgänglighet. Kopplingen till övriga

målområden saknas dock. Strategier för dessa ligger istället under kapitlet *Genomförande*, vilket kan uppfattas som ottydligt. För att underlätta läsförståelsen skulle strategierna kunna ligga samlat innan stycket om genomförande.

I detta avsnitt nämns att ett utvecklingsarbete behöver ske för att tydliggöra ambitionerna för stråken och matartrafik till stråken. Det är oklart vad som menas med ambitioner och kan tolkas som antingen basnivåer, målnivåer eller riktlinjer. Strategier för stråken beskrivs men motsvarande beskrivning av strategier för naven saknas. Navens betydelse för planeringen av trafik och stadsområdet Göteborg/Mölndal/Partilles som en angelägenhet för hela regionen bör också lyftas fram här.

*Avsnitt Genomförande* - För att underlätta läsförståelsen skulle bilden under *Genomförande* (s.21) kunna förtydligas, t.ex. med underrubriker ovan spalterna.

Flera utmaningar som finns beskrivna i programmet så som befolknings- och pendlingsmönster, resurseffektivitet, infrastruktur, ekonomiska utmaningar (vilka ställs på sin spets i rådande Corona-situation) saknar beskrivningar av hur dessa bör hanteras. Här skulle till exempel initiativ kring att sprida ut resandet över dygnet kunna lyftas fram.

Under *Driva på och underlätta för hållbara resval* går att tillägga hur ett partsöverskridande arbete kan genomföras för att öka attraktiviteten och effektiviteten i kollektivtrafiken, t.ex. med gemensamt och strukturerat arbete för framkomlighet eller för depåer i strategiska lägen. Här saknas även beskrivning av åtgärder som behövs för att försvåra ohållbart resande.

Under *Samhällsplanering & kollektivtrafik* bör vikten av tidig samverkan i planeringsskeden framgå tydligare. Som nämns under Kollektivtrafikens roll för regional utveckling (sid 7) krävs stora investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur och det kan här vara bra att belysa hur avgörande översiktsplaner, detaljplaner samt nationell- och regional plan är för att skapa en hållbar samhällsstruktur, samt peka på vikten av samverkan kring dessa. Under *Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken* bör två delar förtydligas; dels innebörden i att även kommersiella aktörer förväntas bidra till målen dels vikten av att alla trafikslag bidrar till måluppfyllnaden.

### ***Kapitel: Roller och ansvar***

Under *Ansvarsfördelning* där ansvar och roll beskrivs kan tilläggas kommunernas roll i arbetet med drivmedel, till exempel genom deras roll i att möjliggöra gasdrift. Till Västfastigheter kan tilläggas depåer.

***Kapitel: Förutsättningar och utmaningar***

I den inledande texten i kapitlet står att kollektivtrafiken är en grundsten i ett hållbart samhälle där alla ges möjlighet att resa utifrån personliga förutsättningar. Detta skulle kunna justeras utifrån att alla inte kommer kunna resa med den allmänna kollektivtrafiken vilket tas upp i Strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor. De utmaningar som lyfts i detta kapitel adresseras inte till någon ansvarig och i kapitlet *Roller och ansvar* tas inte heller dessa utmaningar upp som någon parts ansvar. Här skulle ett förtydligande kring ansvar kunna bidra till arbetet med dessa frågor framöver.

***Kapitel: Ekonomiska förutsättningar och finansiering***

Under *Samhällsnytta* framgår att kollektivtrafiken 2035 motsvarar en samhällsnytta på 17 miljarder, i nu gällande program står 18 miljarder kronor med samma redovisade siffror. Om det inte är en felskrivning kan möjligen ny uträkning som gett ny siffra redovisas.

Under *Behov av styrmedel och finansieringsformer* kan även kommunala styrmedel nämnas utöver de nationella, här skulle en beskrivning av åtgärder och styrmedel som försvårar ohållbara alternativ också kunna läggas till. Även sociala faktorer som tillgänglighet och trygghet bör nämnas som sådant som krävs för att möjliggöra omställningen till ett hållbart transportsystem.

***Kapitel: Uppföljning***

Målet med Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel skulle vara intressant att följa upp uppdelat på stad respektive landsbygd eftersom förutsättningarna skiljer sig åt. Vid svårighet med sådan mätning skulle ett alternativ kunna vara att särskilja pendlingsnaven där det för de flesta redan finns uppsatta mål i kollektivtrafikplanerna.

Tabellen med indikatorer bör kompletteras med bilaga eller handledning för att säkra att samma källa och samma beräkningsmodell används under åren. I tabellen saknas nivå för 2018 för andel kilometer per drivmedel. Dessa siffror finns nu framtagna och kan läggas till. Det kan vara av nytta att även inkludera övriga drivmedel i denna indikator.

***Frågeställning: På vilket sätt kan vi samverka mellan våra organisationer för att uppnå ökad andel hållbara resor? Hur kan er organisation bidra till att nå det övergripande målet?***

Under *Roller och ansvar* beskrivs *Samverkansformer för kollektivtrafiken i Västra Götaland*. I det sista stycket beskrivs hur Västtrafik för dialog med kommunerna. Här bör betoningen i samverkan ligga på den dialog som Västtrafik för med kommunerna i samhällsplaneringen. Utöver det för Västtrafik även dialog med kommuner om konkreta förändringar i trafiken, samt övriga frågor.

***Allmänna synpunkter***

Utifrån Coronasituationen behöver målnivåer och ekonomiska förutsättningar som beskrivs i programmet ses över. Resandet har minskat och förändringen kan antas vara under så lång tid att det påverkar möjligheterna att på kort sikt nå målen.

En förenkling i läsandet och orienteringen i ett så omfattande dokument kan möjligen göras genom att det på varje sida framgår vilket kapitelsidan tillhör.

//

## Stina Wärmedal

---

**Från:** Anna Kronvall <anna.kronvall@vgregion.se>  
**Skickat:** den 28 februari 2020 13:08  
**Till:** info@resenarsforum.se; Vasttrafik; Kommun; vastragotaland@lansstyrelsen.se; trafikverket@trafikverket.se; info@vastsvenskahandelskammaren.se; regionen@rjl.se; regionen@regionhalland.se; info@regionvarmland.se; regionen@regionorebrolan.se; post@viken.no; info@tagoperatorerna.se; info@helasverige.se  
**Kopia:** Pontus Gunnäs; lina.ramberg@regionorebrolan.se; Erik.Hansson (Erik.Hansson@regionhalland.se); Mattias Landin; Christoffer Harnell; Hans Arne Bjerkemyr; anette.lomarker@trafikverket.se; britta.johnson@trafikverket.se; Stenberg Johanna  
**Ämne:** Remisser: trafikförsörjningsprogram Västra Götaland och Målbild tåg 2028  
**Bifogade filer:** Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025 remissversion.pdf; Remissbrev trafikförsörjningsprogram.pdf; Följebrev - Målbild Tåg 2028 inkl storregional busstrafik.pdf; Målbild Tåg 2028 - huvudrapport.pdf

Hej!

Västra Götalandsregionen ansvarar för att regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Kollektivtrafiknämnden har under 2019 arbetat fram ett förslag till nytt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland; Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021–2025.

Västra Götalandsregionen har sedan tidigare en beslutad målbild för tågtrafikens utveckling, Målbild tåg 2035. Kollektivtrafiknämnden har genomfört en utredning av utvecklingen av tågtrafiken med fokus på delmål 2028 inom Målbild Tåg 2035, kompletterat med storregional busstrafik. Utredningen har lett till ett förslag till målbild; Målbild tåg 2028.

Dessa båda dokument med varsitt följebrev sänds via denna e-post på remiss till er. Vi önskar svar på remisserna senast 30 september 2020 till [kollektivtrafik@vgregion.se](mailto:kollektivtrafik@vgregion.se). Vänligen ange i ämnesraden vilken remiss det gäller.

Vänliga hälsningar

### Anna Kronvall

Västra Götalandsregionen  
Koncernkontoret, Kollektivtrafik och infrastruktur  
Mobil: 076-940 28 21

### Regionens hus

Besöksadress: Bergslagsgatan 2, 411 04 Göteborg  
Postadress: Regionens hus, 405 44 Göteborg



Diarienummer: KTN 2019–00023

Datum: 2020-02-28

## Följebrev

# Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021–2025

Västra Götalandsregionen, regional kollektivtrafikmyndighet i Västra Götaland, har tagit fram ett förslag på trafikförsörjningsprogram för perioden 2021–2025. Trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande styrdokumentet för kollektivtrafikens utveckling. I Västra Götaland revideras trafikförsörjningsprogrammet en gång per mandatperiod. Nuvarande program sträcker sig över åren 2017–2020.

Framtagandet av trafikförsörjningsprogram 2021–2025 har pågått under år 2019 och 2020. Arbetet har processlets av tjänstepersoner från avdelningen för kollektivtrafik och infrastruktur på Västra Götalandsregionen. Till sin hjälp har de haft olika grupperingar och funktioner inom Koncernkontoret och Västtrafik till sitt förfogande.

Kollektivtrafiknämnden har efter ett inledande inriktningsbeslut löpande gjort inspel och ställningstaganden under processens gång. Inriktningen för framtagandet av programmet har varit en mindre revidering av gällande program med fokus på prioritering inom befintliga långsiktiga mål och strategier samt att se över målstruktur och kalibrera målnivåer.

Samråd har genomförts med de delregionerna kollektivtrafikeråden, omkringliggande läns kollektivtrafikmyndigheter, andra myndigheter och organisationer, näringsliv och resenärsgupper. Vidare har de delregionala kollektivtrafikerådens tjänstepersonsnätverk gett inspel till programmets mål och inriktning.

Remissversionen kommer inom kort även att finnas på:

<https://www.vgregion.se/kollektivtrafik/revidering-av-trafikforsorjningsprogram/>

Vi tar tacksamt emot allmänna synpunkter på programmet. Därutöver är vi speciellt intresserade av era tankar kring följande:

Målstrukturen i programmet har omarbetats med en förhoppning att göra den tydligare med ett övergripande mål om ökad andel hållbara resor i Västra Götaland och tre målområden för kollektivtrafiken.

- Hur upplever ni den omarbetade målstrukturen? Är det tydligt hur målen för kollektivtrafiken bidrar till det övergripande målet om ökad andel hållbara resor?

Kapitlet om den strategiska inriktningen och genomförande behandlar både grunderna för trafikering och beskriver hur målen ska nås. Genomförandet innefattar befintliga målbilder och strategier för kollektivtrafiken i Västra Götaland, samt fyra utpekade områden för arbetet med att nå målen i programmet. Dessa fyra områden har prioriterats under de samråd som genomförts under framtagandet av programmet. För att uppnå det övergripande målet om en ökad andel hållbara resor behövs samverkan över våra organisatoriska gränser.

- Är de övergripande planeringsstrategierna som ligger till grund för utbud av kollektivtrafik tydliga?
- Är det något område som saknas under genomförande?
- På vilket sätt kan vi samverka mellan våra organisationer för att uppnå ökad andel hållbara resor? Hur kan er organisation bidra till att nå det övergripande målet?

Vår förhoppning är att trafikförsörjningsprogrammet ska vara användbart och ett stöd i ert arbete för frågor som rör kollektivtrafiken.

- På vilket sätt kan ni ha nytta av trafikförsörjningsprogrammet i er verksamhet?

Vi vill ha ert remissvar senast 30 september 2020. Svaret skickas till [kollektivtrafik@vgregion.se](mailto:kollektivtrafik@vgregion.se). Ange i ämnesraden ”*Er organisation – Remissvar TFP, KTN 2019-00023*”.

Frågor angående remissen besvaras av Anna Kronvall, [anna.kronvall@vgregion.se](mailto:anna.kronvall@vgregion.se).

Med vänliga hälsningar

Ulrika Bokeberg  
Kollektivtrafik- och infrastrukturchef  
Västra Götalandsregionen

## Sändlista remiss

### **Kommunerna inom Västra Götaland via**

Delregionala kollektivtrafikråd

- Boråsregionen
- Göteborgsregionen
- Fyrbodal
- Skaraborg

### **Kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län**

Region Halland

Region Jönköping

Region Värmland

Region Örebro

Viken fylkeskommune (tidigare Östfold  
Fylke)

### **Myndigheter och statliga bolag**

Länsstyrelsen Västra Götaland

Trafikverket Region Väst

Swedavia Göteborg-Landvetter Airport

### **Trafikföretag via**

#### **branschorganisationer**

Sveriges Bussföretag

Västra Sveriges Bussbranschförening

Branschföreningen Tågoperatörerna

Taxiförbundet

Skärgårdsredarna

### **Företrädare för näringslivet**

Västsvenska handelskammaren

### **Företrädare för resenärer/resenärsgupper**

Resenärsforum

Västra Götalandsregionens samråd:

- Funktionshinder
- Mänskliga rättigheter
- Nationella minoriteter
- Hbtq
- Barnrätt

### **Organisationer**

Naturskyddsföreningen

Cykelfrämjandet

Svenska cykelstäder

Svensk kollektivtrafik

Svinesundskommittén

### **Hela Sverige ska leva**

- Fyrbodal
- Göteborgsregionen
- Sjuhärad
- Skaraborg

### **Inom Västra Götalandsregionen**

Västtrafik

Västfastigheter

Turistrådet Västsverige

Kulturnämnden

Miljönämnden

Regionala utvecklingsnämnden



# Hållbara resor i Västra Götaland Trafikförsörjningsprogram 2021 – 2025

Remissversion februari 2020

## Läsanvisning

Trafikförsörjningsprogrammet är Västra Götalandsregionens övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling och beskriver mål och inriktning för kollektivtrafiken under den kommande femårsperioden. Nuläge för respektive mål utgår från nivån år 2018. I Västra Götaland innefattar trafikförsörjningsprogrammet inte enbart mål för kollektivtrafik, utan det övergripande målet är att öka andelen hållbara resor som i detta sammanhang definieras som resor med kollektivtrafik, cykel och gång. Prioritering av åtgärder för att nå de uppsatta målen beskrivs.

I programmet finns hänvisningar till de strategier, målbilder och dokument som ska ses som en del av Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram. Samtliga finns samlade på [www.vgregion.se/kollektivtrafik](http://www.vgregion.se/kollektivtrafik). Programmet innehåller förutsättningar, både demografiska och ekonomiska samt en beskrivning av ansvar och roller för kollektivtrafiken i Västra Götaland. Lista över prioriterade hållplatser och knutpunkter för tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättning liksom över trafikavtal och dess giltighet är en del av trafikförsörjningsprogrammet. Dessa finns på Västra Götalandsregionens hemsida för att kunna uppdateras tätare än programmet revideras.

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

Processledning för framtagande av trafikförsörjningsprogrammet:

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

## Dags att ta nästa steg!

Att ställa om sina resvanor kan vara en tröskel som upplevs svår att komma över. Med stöd av forskning och erfarenhet från vår egen region har vi sett att det går. Det handlar ofta om att testa en tid för att hitta det sätt som passar bäst för just mig, just där jag bor. Det är detta som är fokus i det nya trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafiken ska fortsätta utvecklas för att vi ska nå ett hållbart transportsystem och utgöra stommen, men vi måste jobba bredare för att nå ett hållbart transportsystem. Gång, cykel, samåkning, elbilen till en pendelparkering med mera. Olika lösningar passar olika individer och olika geografier.

Västra Götalandsregionen är länets kollektivtrafikmyndighet. Trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande måldokumentet för regionens styrning av kollektivtrafikens utveckling. Programmet revideras en gång per mandatperiod och utgör både grunden för kollektivtrafiknämndens uppdrag till Västtrafik och för regionens samverkan med länets kommuner och andra aktörer. Därför har programmet tagits fram genom en bred samrådsprocess. För att nå målen krävs samverkan och att många aktörer bidrar.

Under förra programperioden, som slutade år 2020, togs viktiga steg med ökat resande i kollektivtrafiken. Det har blivit enklare för resenären att köpa biljett, tillgängligheten för funktionshindrade har förbättrats och kollektivtrafikens klimatpåverkan har minskat, 97 procent av trafiken körs med förnybara drivmedel och andelen eldrift ökar kraftigt.

Nu tar vi nästa steg!

Ulrika Bokeberg  
Kollektivtrafik- och infrastrukturchef  
Västra Götalandsregionen



# INNEHÅLL

Kollektivtrafikens roll för regional utveckling	6
Mål	8
Fördjupad beskrivning av målen	10
Indikatorer kopplade till målen	16
Strategisk inriktning och genomförande	17
Övergripande planeringsstrategier	18
Genomförande - hur målen ska nås	21
Roller och ansvar	28
Förutsättningar och utmaningar	32
Ekonomiska förutsättningar och finansiering	37
Kommersiell trafik	41
Framtagande av trafikförsörjningsprogram 2021 – 2025	43
Uppföljning	46





# KOLLEKTIVTRAFIKENS ROLL FÖR REGIONAL UTVECKLING



# KOLLEKTIVTRAFIKENS ROLL FÖR REGIONAL UTVECKLING

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

Vision Västra Götaland är Västra Götalandsregionens och de 49 kommunernas gemensamma vision. Visionen uttrycker det önskade framtida tillståndet – Det goda livet.

Västra Götalandsregionen har fyra måldokument som anger mål och beskriver inriktningen för att bidra till att uppfylla visionen:

- Västra Götaland 2020 – strategi för tillväxt och utveckling
- Regionalt trafikförsörjningsprogram
- Kulturstrategi
- Strategi för hälso- och sjukvårdens omställning

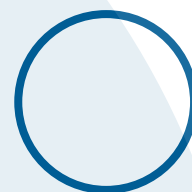
Trafikförsörjningsprogrammet är tillsammans med regionfullmäktiges budget Västra Götalandsregionens övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Kollektivtrafiken är ett av de viktigaste verktygen för att ge invånarna bättre förutsättningar att bo, leva och utvecklas i hela Västra Götaland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

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

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



MÅL



Trafikförsörjningsprogrammet har ett övergripande mål och tre målområden för kollektivtrafikens utveckling. Det övergripande målet är att ”Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland” med mål för åren 2025 och 2035. De tre målområdena ”God geografisk tillgänglighet”, ”Enkel, trygg och inkluderande kollektivtrafik” och ”Låg miljöpåverkan” har mål för år 2025. Som komplement till målen finns även ett antal indikatorer för att följa utvecklingen inom ett visst område.

## ANDELEN HÅLLBARA RESOR SKA ÖKA I HELA VÄSTRA GÖTALAND

### MÅL

2025

2035

- Andelen hållbara resor i Västra Götaland ska öka till minst 42 %.

- Andelen hållbara resor i Västra Götaland ska öka till minst 50 %.



MÅL  
2025

- Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar) ska öka till 80 – 85\* %.
- Antal resor i kollektivtrafiken ska öka till minst 380 miljoner (fördubblingsmålet).
- Antal kollektivtrafikresor i stråk och stadstrafik ska öka till 65 miljoner i stråk och 295 miljoner i stadstrafik.



MÅL  
2025

- 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 st.



MÅL  
2025

- Utsläppen av CO<sub>2</sub> per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 % jämfört med år 2006.
- Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska öka till minst 35 %.

\* Nulägesmätning pågår – målnivå sätts under remissperioden

# Fördjupad beskrivning av målen

## Övergripande mål:

### Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland

Definition: Resor med kollektivtrafik, cykel och gång ska öka i förhållande till övriga resor.

#### Mål år 2025:

- Andelen hållbara resor i Västra Götaland ska öka till minst 42 procent.

#### Mål år 2035:

- Andelen hållbara resor i Västra Götaland ska öka till minst 50 procent.  
Nivå år 2018: 39 procent.

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

Sverige har högt satta miljö- och klimatmål. Detsamma gäller för Västra Götaland, som till år 2030 ska minska klimatutsläppen med 80 procent jämfört med år 2009. Kollektivtrafiken är i stort sett fossilfri och utsläppen av koldioxid hade år 2018 minskat med cirka 70 procent jämfört med år 2006. Att kollektivtrafiken är fossilfri är en del i arbetet för att nå klimatmålen, men det behövs även en stor omställning i invånarnas resvanor där fler behöver välja hållbara färdmedel. Det är en utmaning att skapa förutsättningar för 50 procent hållbara resor i Västra Götaland till år 2035, men genomförbart om Västra Götalandsregionen, kommunerna, Trafikverket och andra berörda aktörer agerar tillsammans. För att nå klimatmålen behöver andelen hållbara resor öka betydligt mer än detta. Det kräver kraftfulla nationella och kommunala styrmedel tillsammans med satsningar för att stödja omställningen till ett mer transporteffektivt samhälle, där fler väljer kollektivtrafik, cykel och gång. Vidare krävs en betydande teknik- och drivmedelsomställning i transportsektorn.

I de mindre tätbebyggda delarna av Västra Götaland är bilen ofta det mest effektiva alternativet. En bilresa kan vara en hållbar resa utifrån ett miljöperspektiv om den sker på förnybart drivmedel, om fler väljer att samåka eller om bilen används i kombination med kollektivtrafik. Andelen bilar som år 2018 drevs med förnybart drivmedel var endast nio procent av totala antalet bilar i Västra Götaland. Utvecklingen går framåt och andelen bilar som drivs av förnybara drivmedel ökar, men inte tillräckligt snabbt för att andelen ska vara en övervägande del av bilparken till år 2025.

År 2018 var andelen hållbara resor i Västra Götaland 39 procent. Jämfört med år 2010 har andelen hållbara resor ökat svagt till år 2018 (knappt fyra procentenheter). Andelen varierar dock kraftigt över de olika delarna av Västra Götaland.

**Hållbara resor** definieras i detta sammanhang som resor med kollektivtrafik, cykel och gång.

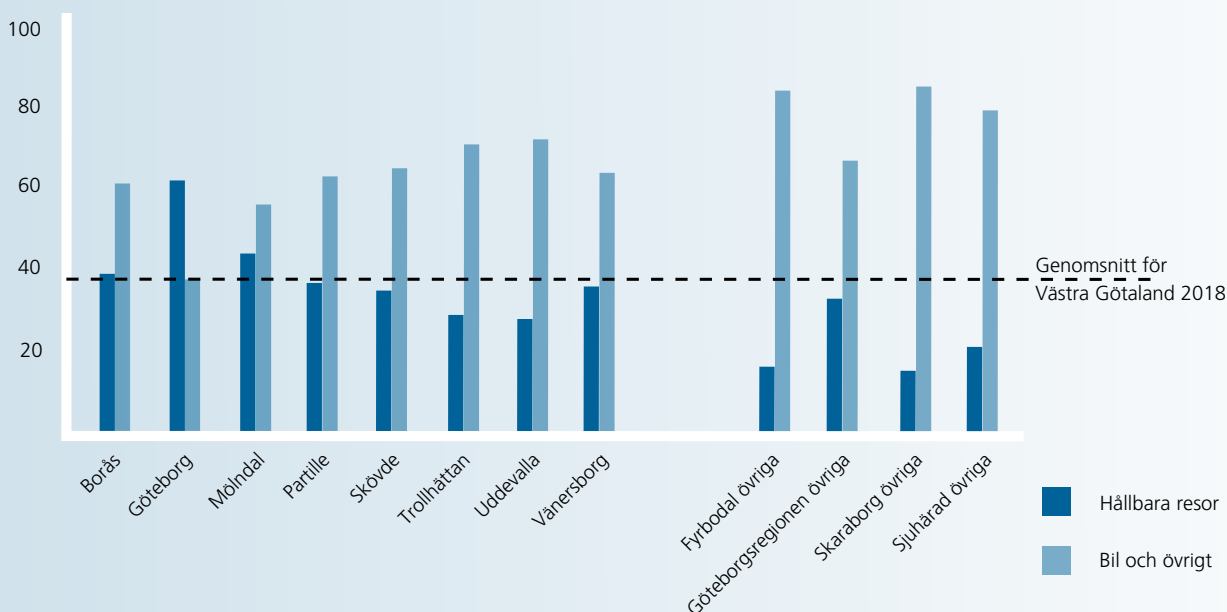
I städer och tätorter är andelen hållbara resor högre än i mindre tätbebyggda delar av regionen. Det är viktigt att ta hänsyn till olika geografiska förutsättningar och att arbeta med en mängd olika initiativ för att det övergripande målet ska kunna nås.

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

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

**Västsvenska paketet** är en överenskommelse som innehåller en rad stora satsningar på infrastruktur i Göteborgsområdet under åren 2010-2027.

## Uppskattad andel hållbara resor 2018



Uppskattad andel hållbara resor år 2018 i Västra Götalands delregioner och regionala pendlingsnav (Borås, Göteborg/Mölnadal/Partille, Skövde, Trollhättan/Vänersborg samt Uddevalla). Göteborgsregionen övriga presenteras exklusivt Kungsbacka, som trafikeras av Västtrafik men inte tillhör Västra Götaland

För att nå en andel hållbara resor på minst 50 procent till år 2035 behövs en kraftsamling i hela Västra Götaland.

### Västra Götalandsregionens huvudscenario

Beslutade strategier och målbilder för kollektivtrafikens utveckling behöver genomföras och resandemål uppnås. Vidare behöver antalet cykel- och gångresor fördubblas, samtidigt som antalet bilresor bibehålls på 2018-års nivå trots att befolkningen förväntas öka med cirka 200 000 invånare.

Det går att uppnå en andel hållbara resor i Västra Götaland på 50 procent till år 2035 på fler sätt. Tre mer eller mindre tänkbara

### Det hållbara resandet ökar procentuellt sett lika mycket i alla delar av Västra Götaland

En procentuell ökning av det hållbara resandet på cirka 15 procent för respektive geografi ger en genomsnittlig nivå på 50 procent hållbara resor år 2035. Göteborg ökar i detta scenario sin andel hållbara resor till drygt 70 procent (från 62 procent) och Mölndal till drygt 50 procent (från 44 procent). Pendlingsnaven Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla uppnår tillsammans med Göteborgsregionens kommuner (exklusive Göteborg, Mölndal och Kungsbacka) i detta scenario en andel hållbart resande på 30 – 45 procent. Övriga delar av Västra Götaland 15 – 25 procent.

### De fem regionala pendlingsnaven står för hela ökningen

I ett scenario där de fem regionala pendlingsnaven står för hela ökningen behöver Göteborg öka andelen hållbara resor med 27 procent till en andel på 85 procent. Övriga regionala pendlingsnav behöver öka med 40 – 60 procent och nå en andel hållbara resor på 70 – 75 procent. Detta scenario förutsätter en avsevärd minskning av biltrafiken i de fem pendlingsnaven och kräver troligen kraftfulla ekonomiska styrmedel tillsammans med stora satsningar på kollektivtrafik, cykel och gång.

### Samtliga bilister byter bilen mot kollektivtrafik, cykel eller gång en arbetsdag i veckan

Om samtliga bilister ställer bilen till förmån för kollektivtrafik, cykel eller gång en av veckans arbetsdagar minskar andelen bilresor med 20 procent till förmån för det hållbara resandet som då ökar med 26 procent. Den totala andelen hållbara resor i Västra Götaland uppnår i detta scenario en nivå på något över 50 procent.

## God geografisk tillgänglighet

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

### Mål år 2025:

- Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta regionala pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar) per dag ska öka till 80 – 85\* procent.

Nivå år 2018: *Under framtagande.*

- Antal resor med kollektivtrafik ska öka till minst 380 miljoner (fördubblingsmålet).

Nivå år 2018: 339 miljoner resor.

- Antal kollektivtrafikresor i stråk och stadstrafik ska öka till 65 miljoner resor i stråk och 295 miljoner resor i stadstrafik.

Nivå år 2018: Stråk 55 miljoner resor, stadstrafik 258 miljoner resor.

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

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

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

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 och det är därför viktigt att invånarna kan ansluta till kollektivtrafikens stråk, antingen via bebyggelseutveckling i närhet till stråken eller med hjälp av pendelparkeringar för bil och cykel.



## MÅL 2025

- Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar) ska öka till 80 – 85\* %.
- Antal resor i kollektivtrafiken ska öka till minst 380 miljoner (fördubblingsmålet).
- Antal kollektivtrafikresor i stråk och stadstrafik ska öka till 65 miljoner i stråk och 295 miljoner i stadstrafik.

\* Nulägesmätning pågår



## Enkel, trygg och inkluderande

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

### Mål år 2025:

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

För att nå målet om ökad andel hållbart resande behöver fler resenärer välja kollektivtrafiken framför bilen. Kollektivtrafiken behöver då upplevas attraktiv, som ett naturligt val i vardagen och vara utformad med en medvetenhet om den variation av förutsättningar och behov som finns hos befolkningen. Upplevelsen av kollektivtrafiken innefattar inte enbart själva kollektivtrafikresan utan även möjligheten att få information inför sin resa, köpa biljett, ta sig till och från hållplatsen/stationen och efter kollektivtrafikresan ansluta till sitt slutmål. Det är därför viktigt att arbeta utifrån ett hela-resan-perspektiv där samverkan med kommuner och Trafikverket är avgörande för resultatet. Framkomlighet och prioritet för kollektivtrafiken krävs för att uppnå pålitlighet och punktlighet, såväl i städernas infrastruktur som på järnväg. Trafikföretagen spelar en viktig roll, när det gäller körsätt, bemötande, fordonens kvalitet och trafiksäkerhet.

Upplevelsen av enkelhet är en viktig parameter för att välja att resa med kollektivtrafiken och här har utvecklingen av appen ToGo bidragit till en förbättring. I november år 2018 beslutade regionfullmäktige om att införa en ny zonstruktur för Västtrafik, vilket innebar att fler än 70 zoner i Västra Götaland ersattes med tre stora zoner i november år 2020.

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



## MÅL 2025

- 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 st.



Lista över prioriterade hållplatser och knutpunkter för tillgänglighetsanpassning finns på [www.vgregion.se/kollektivtrafik](http://www.vgregion.se/kollektivtrafik)

## Låg miljöpåverkan

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

### Mål år 2025:

- Utsläppen av CO<sub>2</sub> per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 procent jämfört med år 2006.  
Nivå år 2018: Minskning med 72 procent jämfört med år 2006.
- Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska öka till minst 35 procent.  
Nivå år 2018: 33 procent.

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.

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

Fram till år 2025 är målet att den motoriserade marknadsandelen ska öka till minst 35 procent. Att få fler att välja kollektivtrafiken framför egen bil är en stor utmaning. Det gäller för kollektivtrafiken att vara ett fullgott alternativ för att få vardagen att gå ihop för invånarna, trots olika förutsättningar. I vissa fall kan det vara svårt att få hela resan att ske med kollektivtrafiken. Då kan bil eller cykel till en pendelparkering vara en del i att skapa ett mer hållbart transportsystem.



**MÅL**

**2025**

- Utsläppen av CO<sub>2</sub> per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 % jämfört med år 2006.
- Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska öka till minst 35 %.

**Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel** är kollektivtrafikresor i förhållande till alla resor med motorfordon inklusive kollektivtrafik.

## Indikatorer kopplade till målen

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

### INDIKATORER KOPPLADE TILL MÅLEN

Antal personkilometer.

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

Riktlinjer för personer med funktionsnedsättning implementeras.

Antal resor per funktion:

- Stadstrafik (per pendlingsnav)
- Tätortstrafik
- Övrig trafik\*

Antal pendelparkeringar för bil och cykel.

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

Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov.

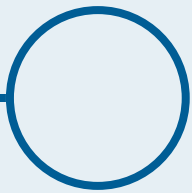
Andel nöjda resenärer med Västtrafik

Andel bilpassagerare.

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

Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning.

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



# STRATEGISK INRIKTNING OCH GENOMFÖRANDE

# STRATEGISK INRIKTNING OCH GENOMFÖRANDE

I detta kapitel presenteras hur arbetet med att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet ska bedrivas med utgångspunkt i kostnadseffektivitet och måluppfyllelse. Avsnittet Planeringsstrategier beskriver grunderna för kollektivtrafikens trafikering i Västra Götaland.

Genomförandeavsnittet beskriver inriktningen för arbetet, inklusive beslutade målbilder och strategier. Dessa är en del av trafikförsörjningsprogrammet och konkretiserar vad som behöver göras inom respektive område.

## Övergripande planeringsstrategier

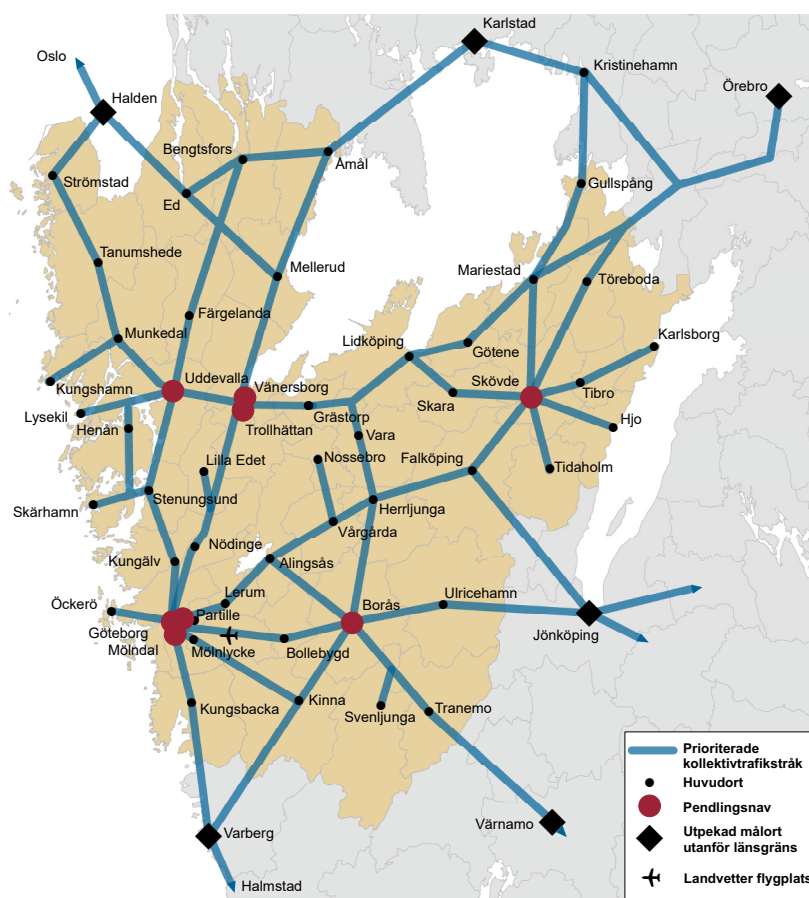
### Prioriterade stråk och noder

De prioriterade stråken är en samling av kommunernas viktigaste pendlingsrelationer. Stråken bedöms viktiga för att knyta samman Västra Götaland och regionen med omlandet. Samtliga kommunhuvudorter ingår i nätet som stråken bildar. Med fler bostäder och verksamheter koncentrerade till stråken förbättras förutsättningarna för en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik.

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

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

Restider som är konkurrenskraftiga gentemot bilen ska eftersträvas. För tåg ska resan vara snabbare än bilen om inte linjen har ett uttalat mål om att i första hand tillgodose ett lokalt rebehov. Målet är att tågtrafiken i stråken ska vara minst 20 procent snabbare än motsvarande resa med bil (restidskvot  $<0,8$ ). För buss eftersträvas att restiden är högst 30 procent längre än för motsvarande resa med bil (restidskvot  $<1,3$ ). Det finns andra relationer utanför de prioriterade stråken som även fortsatt kommer ha ett större utbud än vissa prioriterade stråk på grund av högre resandefterfrågan.



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

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

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

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

## Grundutbud

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

### Grundläggande servicenivå enligt Landsbygdsutredningen

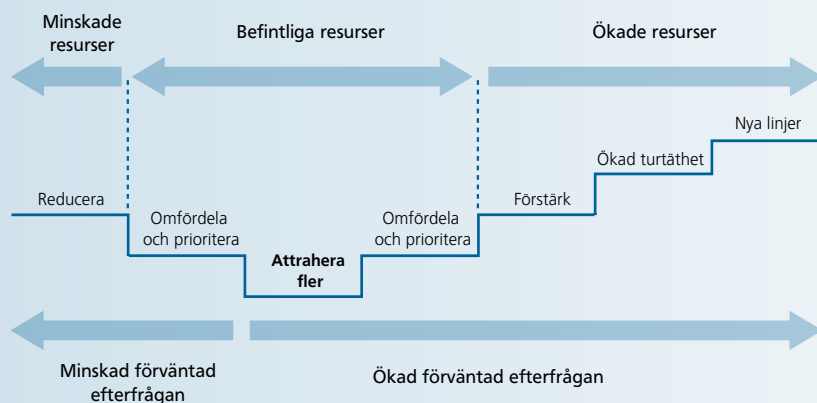
Tätort Invånare	Syfte/reseärenden i första hand	Grundläggande minsta utbud	Trafikslag
Ej tätort <200 invånare	Serviceresor	1 tur- och returresa/vardag, flera olika tidsfönster	Anropstyrd närtrafik
Tätort mellan 200-499	Serviceresor, fritidsresor gymnasieresor*	2 dubbelturer per vardag + närtrafik	Linjelagda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

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

*\* Lokala förutsättningar avgör möjligheten till resurseffektiva lösningar.*

## Planeringsprinciper för kollektivtrafikutbud

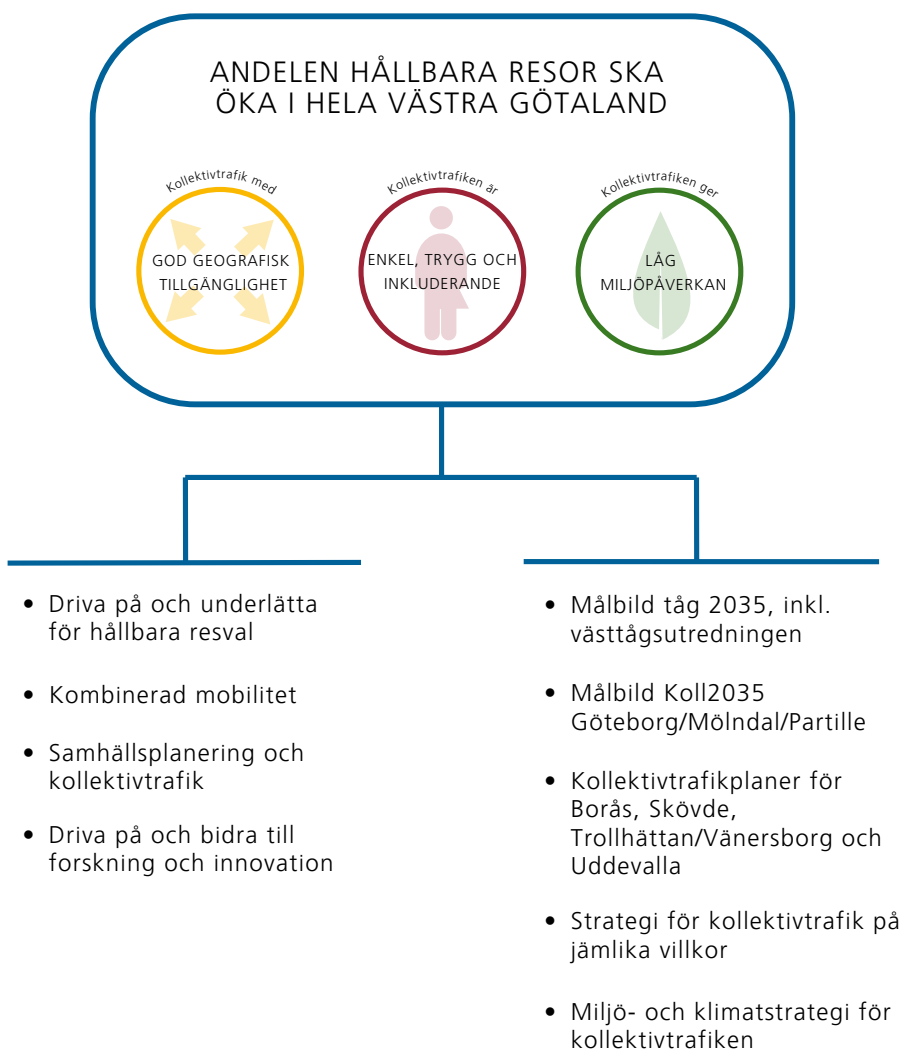
Effektivt användande av samhällets resurser är vägledande vid planering och utveckling av kollektivtrafiken. Vid förändrade ekonomiska resurser behöver trafikutbudet anpassas och ses över för att uppnå högsta möjliga måluppfyllnad. Överväganden ska göras utifrån nedanstående utvecklingstrappa så att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



## Genomförande - hur målen ska nås

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

Det övergripande målet om en ökad andel hållbara resor handlar om att fler ska välja att åka kollektivt, cykla eller gå istället för att resa ensam i bil. För att nå målet behövs både förbättrande förutsättningar och förändringar i invånarnas val av färdmedel. Målet kan inte nås av en enskild part. Genom ett strategiskt och systematiskt arbete tillsammans över organisatoriska gränser skapas möjligheten att gemensamt nå längre än vad varje part kan göra enskilt.





## Driva på och underlätta för hållbara resval

Inom Västra Götalandsregionen bedrivs aktivt arbete för att öka det hållbara resandet. Arbetet sker brett, direkt riktat mot invånare men också tillsammans med kommuner och på nationell nivå.

Det finns ett antal institutionella förutsättningar som främjar privatbilism, så som subventionering av boendeparkering, förmånsbilar och reseavdrag som påverkar konkurrenssituationen för de hållbara resalternativen. Västra Götalandsregionen arbetar aktivt för att förenkla och reformera lagar och regler som hindrar eller försvårar för att nå ett ökat hållbart resande.

Kommunerna har med stöd av parkeringspolicy och parkeringsavgifter samt utformning av detaljplaner möjlighet att främja hållbara resor, både i ett kort och långsiktigt perspektiv. Västtrafik medverkar aktivt i den kommunala planeringens tidiga skeden. Kommunerna stötts också i sitt arbete med hållbart resande bland annat genom ett kunskapsspridande nätverk för kommunala tjänstepersoner som Västra Götalandsregionen driver. Samlad statistik och underlag ger stöd i arbetet, så som den potentialstudie för cykel som Västra Götalandsregionen tagit fram. Studien visar att det finns stor potential för fler pendlingsresor med cykel, elcykel eller med cykel i kombination med kollektivtrafik. I genomsnitt kan 37 procent av den arbetande befolkningen i Västra Götaland cykla till sin arbetsplats på mindre än 30 minuter.

Strategiskt arbete med pendelparkeringar kopplade till kollektivtrafiken är ytterligare ett sätt att underlätta för hållbara resval. Under år 2019 startade Västtrafik upp ett arbete kring detta tillsammans med kommuner, kommunalförbund och Trafikverket. Syftet med arbetet är att ge en långsiktig prioritering och stöd i det löpande arbetet genom en tydligare koppling till de prioriterade stråken och resenärernas behov.

Många resor i Västra Götaland är korta och görs av en ensam förare i bil. Om fler valde att samåka skulle stora ytor frigöras i trafiksystemet och i tätorterna, samtidigt som avgasutsläppen skulle minska. Genom digitalisering och ny teknik kan innovativa lösningar för samåkning utvecklas. Vidare kan autonoma fordon eller taxiliknande tjänster bidra till att fler reser tillsammans, vilket även skapar ökad tillgänglighet för de som inte har tillgång till bil. Denna typ av kombinerade mobilitetstjänster behöver utvecklas för både städer och landsbygder.



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

## Kombinerad mobilitet

Västra Götalandsregionen jobbar aktivt för att främja tjänster inom kombinerad mobilitet, det vill säga tjänster som möjliggör för resenärer att hitta, boka och köpa både kollektivtrafik och andra typer av transporttjänster genom en och samma digitala kanal. Målen är att bidra till att öka transportsystemets tillgänglighet, göra det enklare att resa och minska resandets klimatpåverkan. Västra Götalandsregionens arbete sker genom bland annat pilotprojekt där kombinerad mobilitet testas och utvärderingsmetoder för att påvisa samhällsnyttorna utforskas.

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

Västra Götalandsregionen ska agera för att möjliggöra och främja samverkan mellan privat och offentlig sektor genom till exempel tredjepartsförsäljning av Västtrafiks biljetter, samt genom samarbete med aktörer som utvecklar, tillämpar och utvärderar kombinerade mobilitetstjänster.

## Samhällsplanering och kollektivtrafik

I samband med planering av nya områden finns störst möjlighet att skapa förutsättningar för hållbara färdmedelsval, inte minst genom att lokalisera nya områden på ett sätt som underlättar för kollektivtrafik, cykel och gång. En samhällsutveckling som stödjer det hållbara resandet är avgörande om klimatmålen ska nås. Ett utvecklingsarbete har bedrivits i samverkan med flera parter under åren 2017 – 2020 med fokus på ömsesidigt kunskapsbyggande, utvecklad samverkan och tydligare processer gällande samhällsplanering och kollektivtrafik. För att nå målet om ett ökat hållbart resande behövs fortsatt ömsesidigt kunskapsbyggande och fortsatt utveckling av arbetsformerna för samordning mellan kollektivtrafik och kommunal bebyggelseplanering.

## Driva på och bidra till forskning och innovation

Att verka för forskning och utveckling inom kollektivtrafikområdet ingår i kollektivtrafiknämndens grunduppgifter. Västra Götalandsregionen samverkar med flera aktörer för att driva forskning och innovation inom områden som är viktiga för att utveckla framtidens kollektivtrafik och strävar efter att vara i framkant. Det handlar om att ta till sig av den samlade kunskapen för bättre beslutsunderlag till den ordinarie verksamheten och att testa nya idéer i praktiken för att driva på utvecklingen i riktning mot målen i trafikförsörjningsprogrammet. Ett exempel på detta är det arbetet som genomförts inom ElectriCity och som kommer fortsätta framöver.

**Kombinerad mobilitet** benämns på engelska Mobility as a Service, MaaS.

**ElectriCity** är ett samarbete i Göteborg där industri, forskning och samhälle utvecklar och testar lösningar för morgondagens elektrifierade transporter.

De närmsta åren kommer Västra Götalandsregionen att fokusera på följande forsknings- och innovationsområden kopplade till kollektivtrafiken:

- Långsiktig finansiering av kollektivtrafikens utveckling
- Elektrifiering och digitalisering
- Drivmedelsmix för fossilfrihet, energieffektivitet och minskat buller
- Kollektivtrafik och samhällsbyggnad/stadsutveckling, beteendeförändring
- Social hållbarhet och trygghet

Västra Götalandsregionen finansierar tillsammans med fem andra parter verksamheten och forskningen som bedrivs inom Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, K2. För åren 2020 – 2024 lyfter K2 ”Framtidens mobilitet” och ”Kollektivtrafik för alla” som två nya områden som behöver få mer uppmärksamhet. ”Framtidens mobilitet” handlar om kollektivtrafikens möjligheter och utmaningar med ny digital teknik, samt om den traditionella kollektivtrafikens gränsyta gentemot nya mobilitetstjänster. ”Kollektivtrafik för alla” fokuserar på hur kollektivtrafik och tillgång till mobilitet bidrar till och påverkar tillgänglighet, demokratiprocesser, innanför- och utanförskap. Utöver dessa områden är ”Framtida finansiering och styrning av kollektivtrafik” ett särskilt intressant forskningsfält som kan ha potential för stor påverkan framöver.

**K2** är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Verksamheten bedrivs i samverkan mellan akademi, offentliga aktörer och näringslivet.

## Beslutade strategier

Till trafikförsörjningsprogrammet finns ett antal beslutade strategier och målbilder som konkretiserar programmets mål och viljeinriktning. Dessa är en del av trafikförsörjningsprogrammet och förtydligar hur målen i programmet ska nås inom olika områden.

Beslutade strategier gäller tills vidare men revideras vid behov, till exempel vid avsevärt förändrade förutsättningar. Följande strategier finns kopplade till trafikförsörjningsprogrammet:

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

### Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen

Målbild tåg 2035 beskriver utvecklingsambitionen för den regionala tågtrafiken i Västra Götaland med målsättningen om ett tredubblat tågresandet till år 2035. Restid med tåg ska minska, antalet turer ska öka och antalet platser i tågen ska öka genom längre tåg. En utveckling av tågtrafiken kräver att järnvägens infrastruktur förbättras och byggs ut, vilket är en politiskt prioriterad fråga inom Västra Götaland.

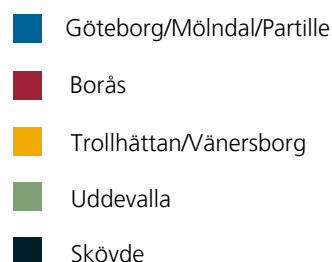
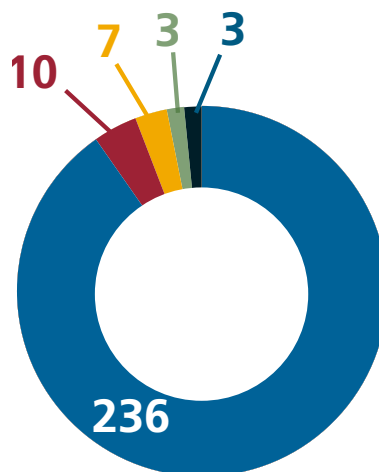
Enligt Målbild tåg 2035 ska resandet öka från 21 miljoner tågresor år 2018 till 32 miljoner tågresor år 2028. För att möjliggöra detta krävs det utökad tågtrafik och ökad attraktivitet i form av kortare restider. Utredningen Målbild tåg 2028 inklusive storregional busstrafik beskriver hur resandemålen till år 2028 kan uppnås. Under åren 2021 – 2025 är fokus genomförbarhet och utveckling fram till att större infrastrukturprojekt i den nationella infrastrukturplanen kommer på plats.

### Målbild Koll2035 Göteborg/Mölndal/Partille och Västsvenska paketet

År 2018 beslutade regionfullmäktige samt kommunfullmäktige i Göteborg, Mölndal och Partille om en gemensam målbild för utvecklingen av stadstrafikens stornät i storgöteborg, Målbild Koll2035. Stadstrafiken i området Göteborg/Mölndal/Partille står för över 90 procent av antalet resor i Västra Götalands fem pendlingsnav. En mer kapacitetsstark, snabb och pålitlig kollektivtrafik i storstadsområdet är en förutsättning för tillväxt och utveckling i staden och i regionen som helhet. En handlingsplan för genomförande av målbilden med fokus på åren 2020 – 2024 finns framtagen.

Under samma tidsperiod pågår byggandet av Västlänken och flera stora infrastrukturprojekt inom Västsvenska paketet, vilket innebär stora påfrestningar på trafiksystemet med köbildning, längre restider och minskad punktlighet som följd. Ett stort fokus behöver läggas dels på att säkerställa god framkomlighet för kollektivtrafiken i

Antal miljoner resor i regionala pendlingsnav år 2018



storstadsområdet under de närmaste årens intensiva byggskede, dels på att ta de första stegen mot genomförande av Målbild Koll2035 med utgångspunkt i handlingsplanen.

### **Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla**

Beslutade kollektivtrafikplaner finns för de delregionala pendlingsnaven Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla\*. Planerna pekar ut riktningen för att möta kommunernas befolkningstillväxt och uppnå en ökad marknadsandel för hållbara resor. Utvecklingen i respektive pendlingsnav sker efter behov och i samverkan med kommunens utbyggnadsplaner. Kommunens och Västra Götalandsregionens gemensamma prioriteringar och genomförandeplan för åtgärder, både gällande infrastruktur och trafiksatsningar, beskrivs i handlings- eller genomförandeplaner.

### **Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor**

Strategin syftar till att få en kollektivtrafik på jämlika villkor utan diskriminering och verkar för att göra det möjligt för fler att resa kollektivt. Området handlar om att resans olika moment ska gå att genomföra i ett prioriterat nät, att resenärer ska bli bemötta med respekt och värdighet och kunna känna sig trygga i kollektivtrafiken. Även kommunikation ska vara inkluderande och förståelig. Därtill ska strategin bidra till att sociala hänsyn tas på ett medvetet och systematiskt sätt i den strategiska planeringen av kollektivtrafiken. Fokus för åren 2021 – 2025 är att fortsätta utveckla arbetet med att ta sociala hänsyn i strategisk planering av kollektivtrafiken samt att, utifrån den handlingsplan som Västtrafik tar fram för att verkställa strategin, genomföra åtgärder som leder till en kollektivtrafik på jämlika villkor.

### **Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken**

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

Förnybar el och biogas är de drivmedel som prioriteras främst, medan flytande biodrivmedel rekommenderas där el eller biogas inte kan användas. Prioriteringen beror bland annat på nuvarande tekniska möjligheter, men även på osäkerheter kring prisutveckling, tillgång och miljömässig hållbarhet för flytande biodrivmedel. På grund av rådande osäkerheter kring utvecklingen av drivmedel för kollektivtrafiken och den snabba teknikutveckling som sker följs utvecklingen av både drivmedel och framdrivningstekniker noga.

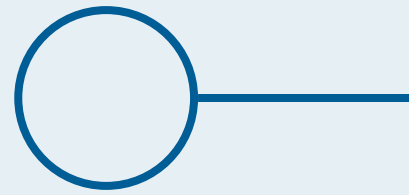
*\* Kollektivtrafikplan för Uddevalla är under framtagande och väntas vara beslutad vid programstart 2021.*

---

Strategin genomförs i huvudsak genom Västtrafiks miljö- och klimatplan som utarbetades parallellt med strategin. Planen genomförs främst genom miljökrav i trafikupphandlingar. Även kommersiella aktörer förväntas bidra till att uppnå målen.

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

# ROLLER OCH ANSVAR



# ROLLER OCH ANSVAR

## Ansvarsfördelning

Västra Götalandsregionen är regional kollektivtrafikmyndighet och ansvarig för den allmänna kollektivtrafiken i länet. Regionen beslutar om den övergripande inriktningen och tar fram målbilder och strategier för kollektivtrafikens utveckling. Trafikförsörjningsprogrammet utgör det viktigaste måldokumentet och ska enligt beslutade samverkansformer för kollektivtrafiken i Västra Götaland uppdateras en gång per mandatperiod. Processen att ta fram trafikförsörjningsprogram, strategier och måldokument för kollektivtrafiken bygger på delaktighet från samtliga kommuner genom de delregionala kollektivtrafikeråden.

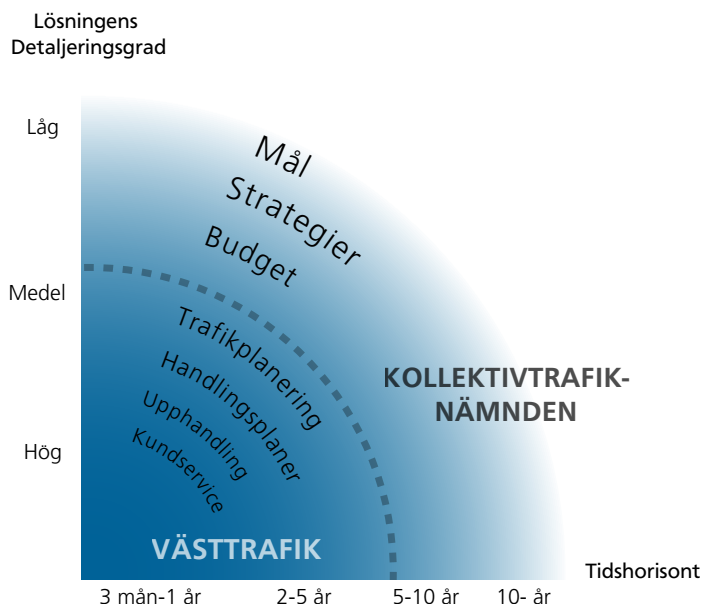
Västra Götalandsregionen är ensam ägare av Västtrafik och beslutar om budget och uppdrag för Västtrafik. Västra Götalandsregionen har organiserat ansvaret genom att inrätta en kollektivtrafiknämnd. Regionfullmäktiges budget ger tillsammans med trafikförsörjningsprogrammet inriktningen för kollektivtrafiknämndens arbete.

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

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

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

Västfastigheter, som är en förvaltning inom Västra Götalandsregionen, förvaltar och utvecklar resecentrum, terminaler och hållplatser.





## Avtal mellan Västra Götalandsregionen och kommunerna

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

## Samverkansformer för kollektivtrafiken i Västra Götaland

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

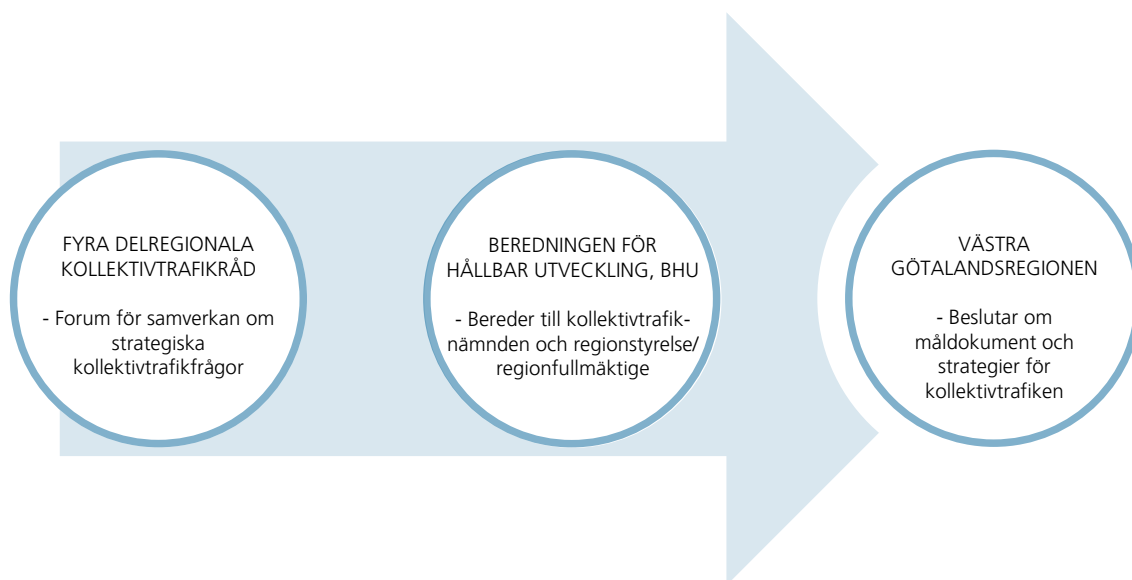
Kollektivtrafikeråden och BHU har inte beslutsmandat men synpunkter och rekommendationer väger tungt i Västra Götalandsregionens beslut. I kollektivtrafikeråden ingår representanter från samtliga kommuner och två representanter från Västra Götalandsregionens kollektivtrafiknämnd. Representanter från Västtrafiks styrelse adjungeras. Delregionala kollektivtrafikeråd ska enligt beslutade samverkansformer hållas minst två gånger per år.

### Beredningen för hållbar utveckling (BHU)

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



Avtal och samverkansformer finns på [www.vgregion.se/kollektivtrafiknamnden](http://www.vgregion.se/kollektivtrafiknamnden)



---

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

Västtrafik för dialog med kommunerna om bland annat konkreta förändringarna i trafiken i en årligt återkommande process. Därtill finns kontaktpersoner hos Västtrafik och i respektive kommun som ansvarar för löpande dialog. Västtrafik för även dialog med kommunen i samhällsplaneringens tidiga skeden och kan vara ett stöd i detaljplanearbetet gällande kollektivtrafikfrågor.

### **Tillköp**

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

FÖRUTSÄTTNINGAR  
OCH UTMANINGAR



# FÖRUTSÄTTNINGAR OCH UTMANINGAR

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



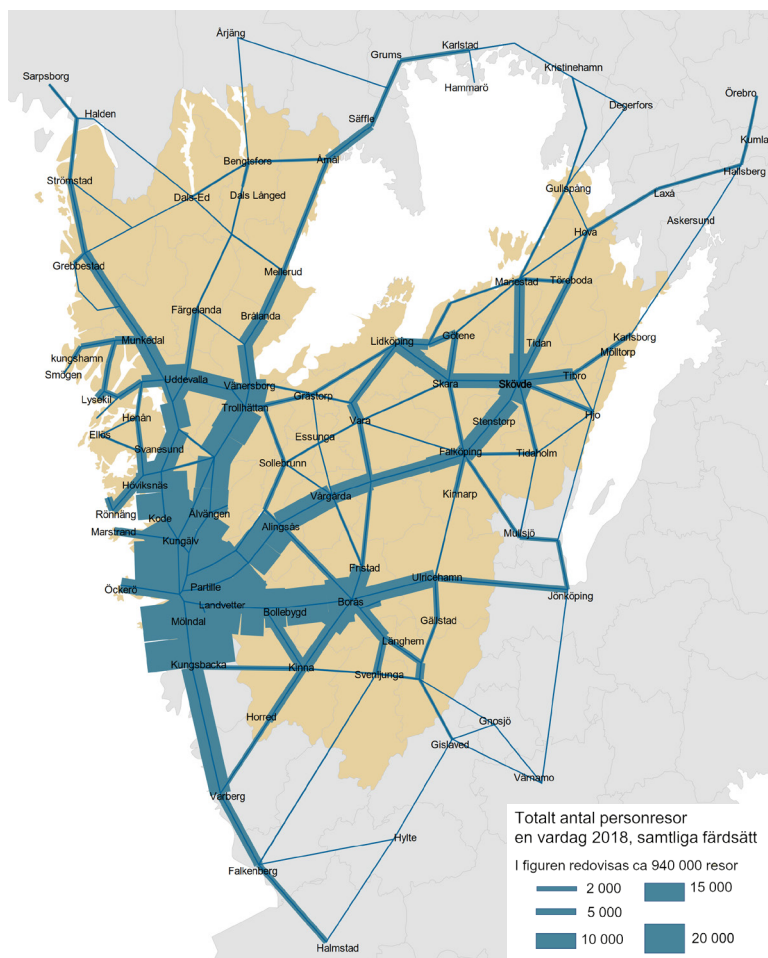
Förutsättningsrapporten finns på [www.vgregion.se/kollektivtrafik](http://www.vgregion.se/kollektivtrafik)

## Befolkningsstruktur och resmönster

För att planera kollektivtrafik behövs kunskap om rådande befolkningsstruktur, befolkningens resmönster och behov samt olika förutsättningar. Generellt sett är det lättare att kollektivtrafikförsörja ett område effektivt ju mer tätbefolkat det är. Totalt bor det drygt 1,7 miljoner människor i Västra Götaland (2018). Fler än hälften av dessa är bosatta i Göteborgsregionen där Göteborgs kommun är den mest tätbefolkade kommunen. I de övriga tre delregionerna; Fyrbodal, Skaraborg och Sjuhärad finns det flera glest befolkade kommuner med färre än 25 invånare per km<sup>2</sup>. Genomsnittlig befolkningstäthet för hela länet är 69 invånare per km<sup>2</sup> men befolkningstätheten skiljer sig i hög grad åt mellan såväl enskilda kommuner inom länet som mellan delregionerna.

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

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



I bilden redovisas en uppskattning av längre resor med bil och kollektivtrafik, fördelade på stråk. Dessa kan ses som en potential för ökat resande med kollektivtrafik i framtiden.

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

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

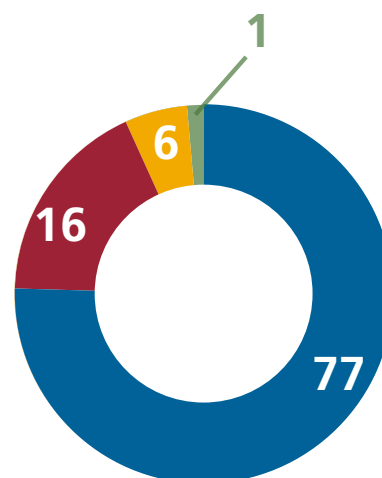
### Infrastruktur

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

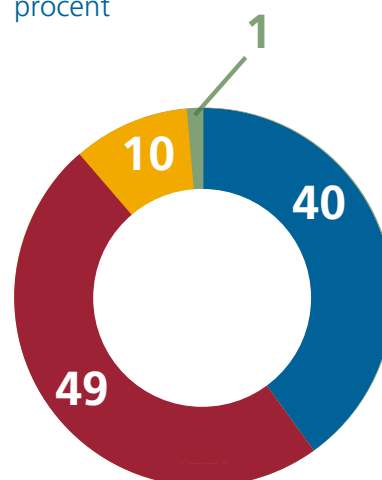
Målbild tåg 2035 förmedlar en vilja att utveckla Västra Götaland till ett konkurrenskraftigt tillväxtområde i norra Europa. Målsättningen är att tredubbla resandet med tåg till år 2035 jämfört med år 2006. För att klara av detta krävs det investeringar i järnvägsinfrastrukturen på flertalet ställen.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

För att ställa om till en ökad andel hållbara resor finns stora behov av infrastrukturinvesteringar för kollektivtrafiken i vägnätet. Det handlar bland annat om framkomlighetsåtgärder i gaturummet, busskörfält för nya trafikkoncept och pendelparkeringar för bil och cykel. Behoven finns främst i och omkring de regionala pendlingsnaven, vilket bland annat lyfts i de målbilder och planer som tagits fram för respektive nav. De största behoven finns i Göteborg och Göteborgsregionen, där också de flesta resorna sker. Utmaningar finns bland annat i kapacitetsbegränsningar, som väntas förvärras till följd av ett ökat resandebehov i och med den ökande befolkningen. I takt med att kollektivtrafiken utökas påverkas även tillgången till terminaler och större bytespunkter runt om i regionen, framför allt i Göteborg.

Andel resor per kategori i procent



Andel personkilometer per kategori i procent



- Stadstrafik
- Stråk (tåg och buss)
- Övrig trafik
- Tåtort

---

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

### **Omvärld och trender**

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

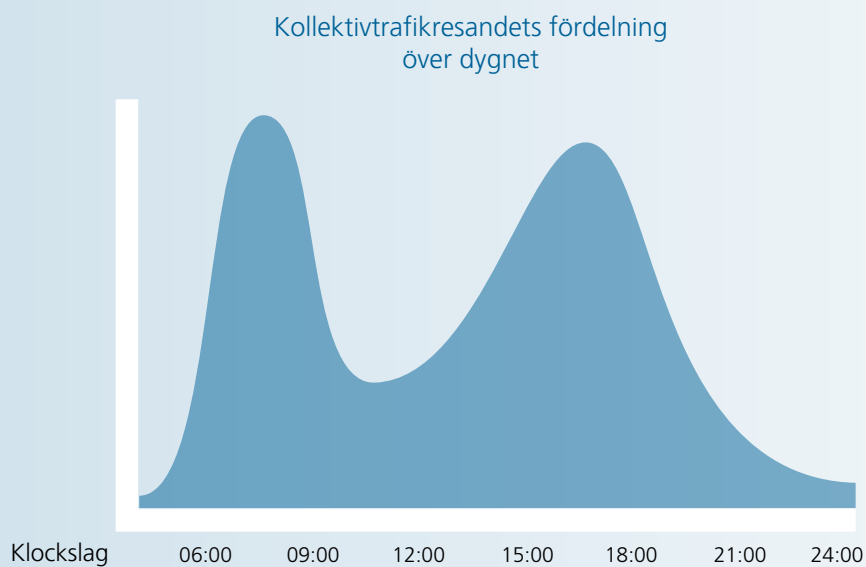
En fortsatt teknikutveckling ger nya lösningar. När tjänster och kommunikation kan levereras direkt i mobiltelefoner, datorer och övriga hjälpmedel skapas möjlighet för en mer tillgänglig kollektivtrafik. Teknikutvecklingen kommer också att medföra en diversifiering av fordon samt att elektrifierade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

### **Behov av styrmedel och finansieringsformer**

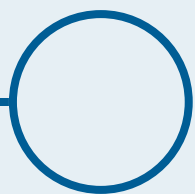
Trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål är att öka andelen hållbart resande i Västra Götaland. Lagar, styrmedel, finansieringsformer och statliga investeringar behöver anpassas för att klara en omställning till ett hållbart transportsystem, i riktning mot nationella, regionala och lokala mål.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

## Öka resurseffektiviteten

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



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



# EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FINANSIERING



# EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FINANSIERING

## Samhällsnytta

Kollektivtrafikens bidrag till samhället är mer än det som traditionellt syns i beräkningar av kostnader och intäkter. Nyttorna uppstår genom bland annat bättre hälsa genom ökad fysisk aktivitet, färre olyckor, minskad trängsel i vägsystemet, regional sammanhållning och möjligheter att ta del av arbetstillfällen, utbildning och kultur. Det finns olika modeller för att beräkna samhällsnyttan i ekonomiska termer. Västtrafik har i tidigare arbete visat att en satsad krona på kollektivtrafiken i Västra Götaland gav 1,75 kronor tillbaka i samhällsnytta. Det innebär att regionbidrag till kollektivtrafiken utifrån prognosen för år 2035 skulle generera en samhällsnytta på 17 miljarder kronor per år.

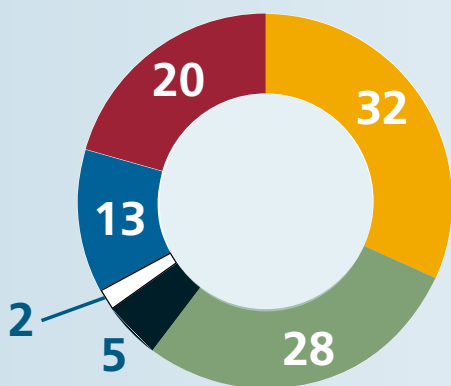
## Nuläge

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

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

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

Kostnadsfördelning per trafikkategori i procent



Stråk (tåg, expressbuss och cityexpress)

Stadstrafik Göteborg/Mölndal/Partille

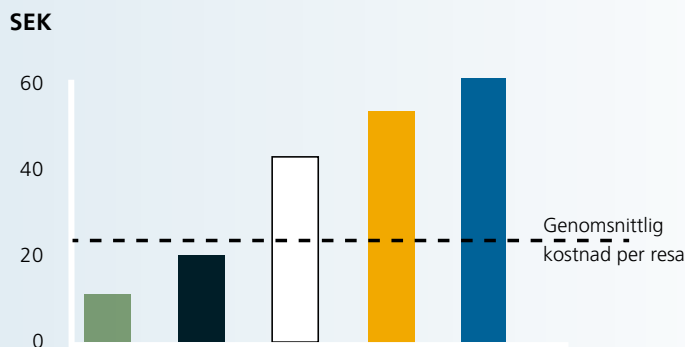
Stadstrafik Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla

Tätortstrafik

Övrig trafik (buss på landsbygd och båt i skärgård)

Övriga kostnader (trafik- och försäljningskostnader, särskild anropsstyrd trafik samt administration)

Bruttokostnad per resa inom respektive trafikkategori



## Framtida kostnadsutveckling

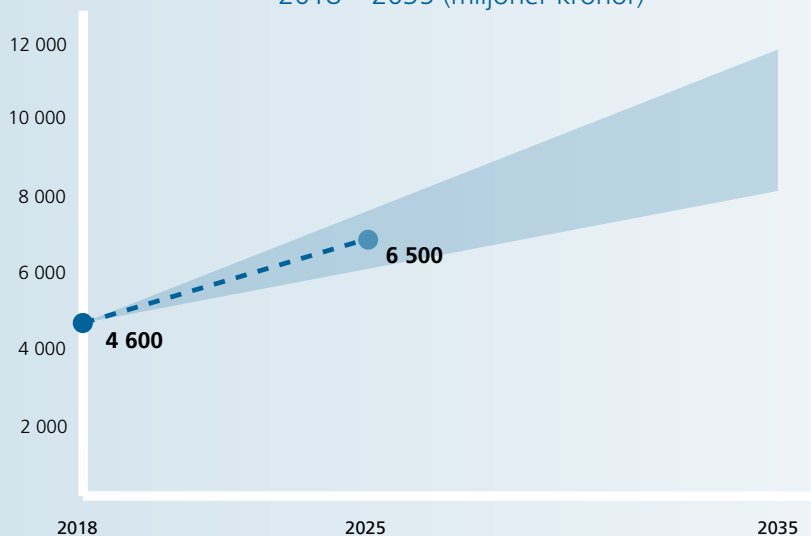
Kostnaderna för kollektivtrafiken ökar årligen vilket främst beror på ökade kostnader för den befintliga trafiken, investeringar i nya fordon samt satsningar på utvecklad eller ny trafik. Kostnaderna för den befintliga trafiken ökar främst genom det index som Västtrafiks trafikavtal med trafikföretagen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

Målet om att öka andelen hållbara resor i hela Västra Götaland förutsätter en fortsatt utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och attraktivitet. En översiktlig beräkning av kostnadsutvecklingen fram till år 2035 visar att regionbidraget till Västtrafik fortsatt behöver öka i genomsnitt cirka 5 procent per år för att nå uppsatta mål. Avvägningar kring kollektivtrafikens medelstilleddning sker årligen i regionfullmäktiges budgetarbete.

Prognosen innehåller alla driftskostnader och bygger på flera antaganden, bland annat antalet resor med kollektivtrafiken, investeringar i nya fordon och depåer, samt biljettpriser och indexutveckling.

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

Regionbidrag prognos  
2018 – 2035 (miljoner kronor)



Indexutvecklingen för kollektivtrafiken är beräknad till 2 – 3 procent per år. I kalkylen höjs biljettpriserna i samma takt. Därtill förväntas en effektivisering av kollektivtrafiken ske genom kontinuerligt arbete med exempelvis utjämning av topparna i högtrafik, samordning mellan kollektivtrafik och skolskjuttrafik samt smarta trafikupplägg. Tillsammans med en ökad intäktsutveckling är bedömningen att självfinansieringsgraden kan bibehållas kring dagens nivå på omkring 50 procent.

---

Det finns flera osäkerhetsfaktorer som är svåra att förutse. Införandet av tre zoner med tillhörande prissättning innebär en av de största förändringarna som gjorts i kollektivtrafiken i Västra Götaland på många år. Andra faktorer som påverkar är utvecklingen av olika framdrivningstekniker för kollektivtrafikens fordon, tillgång till trafiknära depåer, osäkerheter kring drivmedelsutvecklingen och drivmedelspriser, utvecklingen av delade mobilitetstjänster, självkörande fordon samt framkomlighet i städerna och utbyggnad av infrastruktur, framför allt järnvägsinfrastruktur.

### **Finansieringsmöjligheter**

En fortsatt ökning av kostnaderna för kollektivtrafiken innebär att regionbidraget behöver öka ytterligare eller att nya intäktskällor behöver tillkomma.

Tidigare och pågående utredningar kring breddad finansiering av kollektivtrafikens driftskostnader visar på olika möjliga intäktskällor. Samtliga förutsätter ändrad lagstiftning vilket innebär att frågan är av nationell karaktär. Exempel på alternativa finansieringskällor kan vara användning av trängselskatt, arbetsgivaravgifter eller parkeringsavgifter. Dessa exempel skulle kunna utgöra en del av framtida finansiering. Bedömningen är emellertid att nuvarande driftbidrag via skattemedel fortsatt skulle utgöra merparten av kollektivtrafikens finansiering.

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



KOMMERSIELL TRAFIK

# KOMMERSIELL TRAFIK



Trafikföretag har enligt kollektivtrafiklagen rätt att etablera 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 bytestpunkter”, vilket Västra Götalandsregionen har tagit fram tillsammans med trafikföretagens branschföreningar.

Det är kollektivtrafikmyndigheten i varje region som ansvarar för att värdera samhällsnytta, beslutar om vilken kollektivtrafik som ska handlas upp av samhället. Samtliga mål och riktlinjer i trafikförsörjningsprogrammet gäller både kommersiell och upphandlad kollektivtrafik.

För all upphandlad kollektivtrafik tas beslut om allmän trafikplikt av kollektivtrafiknämnden. Kollektivtrafiknämnden kan också besluta om att avstå trafikplikt. Det sker då nämnden anser att trafikförsörjningsprogrammets trafik- och samhällsmål kan nås genom kommersiell trafik. Dokumentet ”Kriterier för trafikplikt” beskriver process och kriterier inför beslut om trafikplikt och har tagits fram av Västra Götalandsregionen i dialog med kollektivtrafikbranschens parter.

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



Information kopplat till kommersiell trafik finns på [www.vgregion.se/kollektivtrafik](http://www.vgregion.se/kollektivtrafik)

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



FRAMTAGANDE AV  
TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM  
2021 – 2025

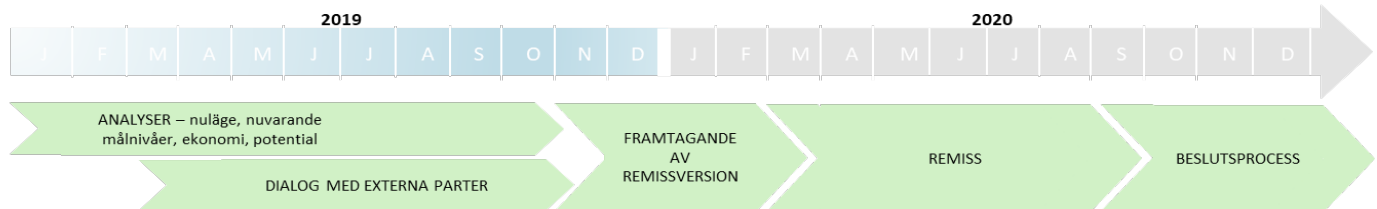
# FRAMTAGANDE AV TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2021–2025

Framtagandet av trafikförsörjningsprogram 2021 – 2025 har pågått under år 2019 och 2020. Kollektivtrafiknämnden har efter ett inledande inriktningsbeslut löpande gjort inspel och ställningstaganden under processens gång.

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

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

Under hösten år 2019 har en remissversion av programmet tagits fram, vilken du nu håller i din hand. Remissvar kommer att samlas in och tas om hand under hösten år 2020. Därefter startar beslutsprocessen för att ha ett nytt gällande trafikförsörjningsprogram från och med år 2021.



*Detta kapitel skrivs klart i sin helhet efter remiss.*

# Hållbarhetsbedömning av programmet

En hållbarhetsbedömning av trafikförsörjningsprogrammet för år 2017 – 2020 har gjorts. Bedömningen utgår från principerna för miljöbedömning men med ett vidgat perspektiv genom att inkludera fler sociala och ekonomiska aspekter än vad som vanligtvis ingår i en miljöbedömning, därav benämningen hållbarhetsbedömning.

Relevanta måldokument från global och nationell nivå samt de mest övergripande måldokumenterna på regional nivå genomlystes för att identifiera de mål som ansågs relevanta för trafikförsörjningsprogrammets hållbarhetsbedömning. Målen grupperades i olika kategorier och underkategorier som trafikförsörjningsprogrammet bedömdes mot.

Hållbarhetsbedömningen har legat till grund för arbetet med att ta fram trafikförsörjningsprogrammet för år 2021 – 2025. Även beslut som tagits under processen har bedömts ur ett hållbarhetsperspektiv.

*I beslutsversionen av trafikförsörjningsprogrammet kommer en kort redovisning av resultatet av hållbarhetsbedömningen av trafikförsörjningsprogrammet för år 2021 – 2025 att finnas med. Mer information om hållbarhetsbedömningen kommer då också att publiceras på [www.vgregion.se/kollektivtrafik](http://www.vgregion.se/kollektivtrafik).*





UPPFÖLJNING



# UPPFÖLJNING

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

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



MÅL	NIVÅ	MÅLTAL
<b>Övergripande mål: Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland</b>	2018	2025
Andelen hållbara resor ska öka i Västra Götaland.	39%	≥ 42 %
		2035
		≥ 50 %
<b>God geografisk tillgänglighet</b>	2018	2025
Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmaste pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar) ska öka.	xx %* <i>* Nulägesmätning pågår</i>	80 – 85 %
Antal resor i kollektivtrafiken ska öka.	339 miljoner	≥ 380 miljoner
Antal kollektivtrafikresor i stråk och stadstrafik ska öka.	55 miljoner i stråk och 258 miljoner i stadstrafik	65 miljoner i stråk och 295 miljoner i stadstrafik.
<b>Enkel, trygg och inkluderande</b>	2018	2025
Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka.	61 %	≥ 65 %
Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka.	66 %	≥ 70 %
Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka.	Ca 400 stycken	≥ 800 stycken
<b>Låg miljöpåverkan</b>	2018	2025
Utsläppen av CO <sub>2</sub> per personkilometer i kollektivtrafiken jämfört med år 2006 ska minska.	72 %	≥ 85 %
Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska öka.	33 %	≥ 35%

## INDIKATORER KOPPLADE TILL MÅLEN

### Antal personkilometer.

Nivå år 2018:  
2833 miljoner

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

Nivå år 2018:  
*Under framtagande*

### Riktlinjer för personer med funktionsnedsättning implementeras.

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

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

### Antal pendelparkeringar för bil och cykel.

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

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

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

### Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov.

Nivå år 2018:  
56 %

### Andel nöjda resenärer med Västtrafik.

Nivå år 2018:  
57 %

### Andel bilpassagerare.

Nivå år 2018:  
10 %

### Restidskvot 0,8 för tåg och 1,3 för buss i prioriterat stråk.

Nivå år 2018:  
Redovisas i karta

### Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning.

Nivå år 2018:  
97 %



[www.vgregion.se](http://www.vgregion.se)