

Styrelsen	2025-10-23
Handling nr	7.2
Handläggare	Camilla Holtet
Daterad	2025-10-13
Reviderad	

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Uppdrag till Västtrafik 2026–2028 - förslagshandling

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet



Koncernkontoret, Regional samhällsplanering

Uppdrag till Västtrafik 2026–2028

Förslagshandling

Beslutas 17 oktober 2025 av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	3
Utgångspunkter för uppdraget	3
Uppdragets målstruktur	3
Illustration över uppdragets målstruktur Ekonomisk ram.....	4
2. Prioriterade åtgärdsområden	5
Mål 1: Knyta samman Västra Götaland med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet.....	5
Fokusområde 1: Öka kollektivtrafikens marknadsandel och det hållbara resandet	5
Fokusområde 2 (TFP): Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar.....	10
Fokusområde 3 (TFP): Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska bidra till minskad miljöpåverkan och vara resurseffektiv, klimatsmart och robust	11
Fokusområde 4: Strategiskt påverkansarbete för prioriterade infrastrukturobjekt som främjar ett transporteffektivt Västra Götaland	13
Mål 2: Västra Götalandsregionen ska stärka sin beredskap och motståndskraft för att bättre kunna hantera samhällsstörningar, kriser och ett förändrat säkerhetsläge	13
3. Uppföljning av uppdraget	14

1. Inledning

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens (IKN) uppdrag till Västtrafik beskriver de prioriterade åtgärdsområdena som nämnden ser som angelägna att arbeta med under de kommande åren. Det hållbara resandet behöver fortsätta öka för att möjliggöra en hållbar utveckling i hela regionen och bidra till den regionala utvecklingsstrategins mål om att göra Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Västtrafik ska i enlighet med uppdraget genomföra aktiviteter och åtgärder för ökad måluppfyllelse av trafikförsörjningsprogrammet (TFP). Uppdraget följs upp kontinuerligt av IKN enligt plan i uppdraget.

Under 2025 har kollektivtrafikens marknadsandel minskat något medan resandet har stagnerat jämfört med föregående år. Den lägre marknadsandelen förklaras delvis av ändrad mätmetod i den nationella statistiken där de flesta regionala kollektivtrafikmyndigheter runt om i landet ser en liknande trend. Andra förklaringar är att den relativa konkurrenskraften gentemot bilen har minskat något på grund av lägre bilkostnader. Vidare begränsas framkomligheten i centrala Göteborg av flera stora byggprojekt vilket har gjort kollektivtrafiken långsammare och mera störningskänslig. Biljettförsäljningen och snittintäkten per resa fortsätter att ligga på höga nivåer efter pandemin, vilket indikerar att Västtrafiks löpande arbete med intäktssäkring har bestående effekt.

Utgångspunkter för uppdraget

Regionfullmäktiges budget för 2026 samt plan för ekonomi 2027–2028 är tillsammans med Trafikförsörjningsprogrammet 2026–2029 de främsta utgångspunkterna för uppdraget till Västtrafik. Trafikförsörjningsprogrammet beslutades av IKN i juni 2025 och lyfts till regionfullmäktige under hösten 2025.

I budgeten finns den regionala utvecklingsstrategin återgiven där en av de långsiktiga prioriteringarna är att Västra Götaland ska knytas samman med fler hållbara resor och en förbättrad tillgänglighet som en del i omställning till ett hållbart samhälle.

Från och med 2026 ska uppdraget till Västtrafik följas upp i verktyget Plan och styr. Detta påverkar frekvens och rutiner för uppföljning, liksom den övergripande strukturen. Som en följd av nya rutiner inom VGR för budget- och verksamhetsuppföljning så kommer uppdraget till Västtrafik i år och framgent att beslutas i oktober.

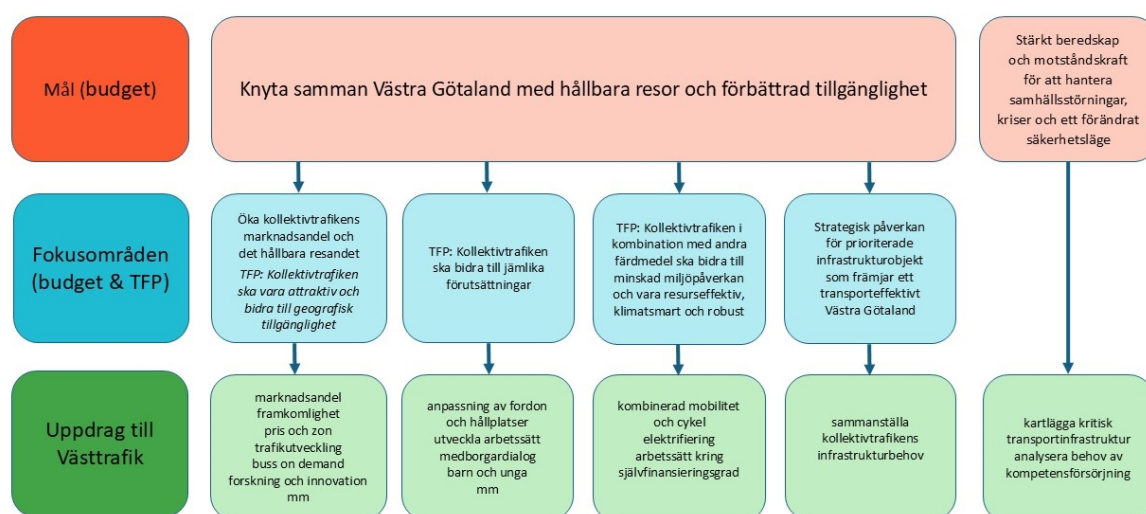
Uppdraget har så långt möjligt utformats för att följa den struktur som gäller för nämndens egen verksamhet samt Västtrafiks interna verksamhetsuppföljning gentemot regionstyrelsen. Uppdraget följer därmed målstrukturen i regionfullmäktiges budget samt kompletterat med trafikförsörjningsprogrammets målstruktur.

IKN ansvarar för att de delar i regionfullmäktiges budget som rör Västtrafik omhändertas i uppdraget. Innehållet i uppdraget är markerat utifrån vad som härrör från regionfullmäktiges budget respektive från IKN.

Uppdragets målstruktur

Uppdraget utgår från regionfullmäktiges övergripande budgetmål om att knyta samman Västra Götaland med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet. Under det övergripande målet ligger fyra fokusområden som är hämtade dels från fullmäktiges budget, dels från trafikförsörjningsprogrammet 2026–2029. Därutöver finns ett mål från fullmäktiges budget som avser säkerhet och beredskap.

Illustration över uppdragets målstruktur



Ekonomisk ram

De positiva ekonomiska resultaten har visat att det finns förutsättningar att minska driftsbidraget till Västtrafik med 200 miljoner kronor jämfört med långtidsprognosen, vilket är inkluderat i regionfullmäktiges budget för 2026. Minskningen av driftbidraget ska inte föranleda några åtgärder från Västtrafiks sida som minskar trafiken på ett sätt som går emot intentionerna i trafikförsörjningsprogrammet.

Med utgångspunkt i regionfullmäktiges budget för 2026 tar IKN höjd för upp till 6 285 miljoner kronor i driftbidrag till Västtrafik för genomförande av uppdraget 2026. På grund av osäkerheter i omvärlden som påverkar kostnadsutvecklingen erhåller Västtrafik initialt inget ökat driftsbidrag för estimerade kostnadsökningar kopplat till index. Västtrafiks prognos för helår 2025 visar på ett överskott bland annat beroende på konjunkturförändringar och försening av nya spårfordon. Vidare på grund av osäkerheter i leveransplaner för nya spårvagnar och tågfordon erhåller Västtrafik initialt ingen ersättning för estimerade kostnadsökningar kopplat till dessa investeringar. Sammantaget bedöms dessa osäkerheter motsvara upp till 255 miljoner kronor.

IKN avsätter därmed initialt 6 030 miljoner kronor till Västtrafik för genomförandet av uppdraget 2026. I samband med Västtrafiks delårsbokslut per augusti och upprättande av prognos för helåret gör nämnden en bedömning av behovet att justera driftsbidraget för 2026. Denna hantering ska inte ses som en nivåjustering av Västtrafiks driftbidrag, utan innebär bara att besluten tas i två steg med hänvisning till de osäkerheter som anges ovan.

I nämndens budget finns även medel avsatta för att utveckla testverksamheten buss on demand med fokus på glesare geografier. Vidare finns "knyta samman-medel"¹⁾ samt dedikerade medel för forskning, innovation och utveckling (FIU). Västtrafik har därmed möjlighet att löpande under året söka medel för eventuella särskilda satsningar eller initiativ.

¹⁾ Inom IKN:s budget finns obundna medel med syfte att bidra till den regionala utvecklingsstrategins långsiktiga prioritering att knyta samman Västra Götaland. Insatser ska stärka utvecklingen av ett hållbart transportsystem i linje med regionala utvecklingsstrategin, Klimat 2030 och trafikförsörjningsprogrammet. Exempel på möjliga insatsoområden är: stärkt kollektivtrafik vid större regionala etableringar, tidigare lagd etablering av kollektivtrafik vid etablering eller utveckling av bostads- och verksamhetsområden, åtgärder för elektrifiering, insatser för integrering av cykel och kollektivtrafik, stöd till nya tågstationer med mera.

2. Prioriterade åtgärdsområden

Nedan följer IKN:s prioriterade åtgärdsområden för respektive mål. Alla uppdrag från regionfullmäktiges budget ligger först under varje avsnitt. Därefter har kompletteringar från IKN och Trafikförsörjningsprogrammet lagts till och markerats med ”från IKN”. Alla uppdrag sammanfattas i slutet av varje avsnitt, där specifika uppdrag som ska slutföras under 2026 markeras med ”➤”.

Mål 1: Knyta samman Västra Götaland med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet

Budgetmål 1 antas motsvara det övergripande målet i *Trafikförsörjningsprogrammet 2026–2029: Hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland*. Det innebär en förändring jämfört med föregående trafikförsörjningsprogram 2021–2025 som hade det övergripande målet: *Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland – med ambitionen att alla resor ska vara hållbara*.

Fokusområde 1: Öka kollektivtrafikens marknadsandel och det hållbara resandet

Fokusområde 1 läggs ihop med trafikförsörjningsprogrammets mål: *Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet*.

Ökad marknadsandel

Fokus framåt ska tydligare präglas av att få fler att välja kollektivtrafiken framför bilen. Trafiken ska planeras med resenären i fokus och möta människors resbehov både i stad och på landsbygd. Västtrafik ska med stöd av IKN prioritera insatser för att öka kollektivtrafikens marknadsandel och det samlade hållbara resandet, med sikte på branschmålet om att 4 av 10 motoriserade resor ska ske med kollektivtrafiken.

IKN har fått i uppdrag att under 2026 ta fram en samlad handlingsplan med konkreta åtgärder för att styra mot hur branschmålet ska nås och när. Västtrafik behöver medverka i arbetet och åtgärderna samordnas med Västtrafiks pågående arbete tillsammans med Göteborgs Stad kring förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken i storstadsområdet. Bättre framkomlighet för mer attraktiva och pålitliga restider är nödvändigt för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen.

Från IKN: Handlingsplanen för att nå branschmålet 4 av 10 bör inkludera analyser kring hur vi bättre kan nå de resenärer som idag arbetspendlar med bil, analyser kring upplevd prisvärdhet samt hur man kan åskådliggöra den faktiska kostnaden för olika färdmedel. Handlingsplanen behöver svara på om branschmålet kan nås med fortsatt fokus på arbets- och studiependling enligt trafikförsörjningsprogrammet eller om ett bredare grepp som även omfattar övriga resor behövs. IKN önskar dessutom löpande återkoppling kring Västtrafiks arbete med förbättrad framkomlighet i Göteborg.

Pris- och zonfrågor

För att premiera betalande resenärer och öka den upplevda prisvärdheten ska biljettpiserna frysas på 2025 års nivå och IKN beslutet från april 2025 om att planera för en prishöjning återtogs.

Frysningen av biljettpiserna hanteras inom Västtrafiks budget för 2026.

Kommentar: Ovan gäller till dess att regionfullmäktige eventuellt fattar ett annat beslut.

En utvärdering av trezonsystemet kommer tidigast kunna genomföras 2027 men ett förberedande arbete ska påbörjas under hösten 2026. Precisering av innehållet i utvärderingen kommer att ske i Västtrafiks uppdrag för 2027.

Arbetet med att ta fram en lösning på de zonförändringar för Härryda och Bollebygd som ingår i överenskommelsen om ny järnväg mellan Göteborg och Borås är prioriterat och förändringen ska genomföras sista kvartalet 2026. Västtrafiks intäktsbortfall på grund av zonförändringen arbetas in i långtidsprognosen från 2027 och hanteras genom kompensation från ägaren.

Regionfullmäktiges beslut 2018 om införande av tre zoner anger att det ska vara möjligt för kommuner att subventionera sina kommuninvånarens periodkort. Arbetet med systemutveckling av subventionsmöjligheten pågår och ska träda i kraft under 2026.

I den pågående översynen av principerna för tillköp av färdbevis utreds möjligheten att erbjuda tillköp av fritidskort för kommunerna med giltighet i en zon, vilket efterfrågas av kommunerna. En annan del i översynen är att utreda möjligheten och de ekonomiska konsekvenserna av att förlänga giltighetstiden på skolkorten. Om skolkorten exempelvis var giltiga längre tid på kvällen så att skolbarnen kan ta sig hem efter träningsaktiviteter så skulle behovet att komplettera med fritidskort minska. Översynen ska återrapporteras till IKN i juni 2026.

Kompetensförsörjning

Ett led i att utveckla kollektivtrafiken är att säkra tillgången på förare. Västtrafik ställer redan idag enligt uppdraget krav på goda anställningsvillkor och arbetsmiljö i upphandlingar, vilket är en del i arbetet med att säkra kollektivtrafikens kompetensförsörjning. Det görs i relation till entreprenörerna och i nära dialog med de fackliga organisationerna.

Anropsstyrd trafik

Det finns för- och nackdelar med såväl upphandling, som egen regi. Västtrafik får i uppdrag att 2026 utreda förutsättningarna för att bedriva beställningscentralen för anropsstyrd trafik i egen regi. Utredningen ska belysa för- och nackdelar samt även beakta att Västtrafik inte har rådighet över all anropsstyrd trafik. Exempelvis färdtjänst och skoltaxi ansvarar kommunerna för. Återrapportering till IKN i februari 2027.

Trafikutveckling

Västtrafik behöver fortsatt följa de satsningar som sker i infrastrukturen samt kring nya etableringar i regionen för att samordnat med relevanta aktörer genomföra aktiviteter och åtgärder som stödjer ett ökat hållbart resande. På samma sätt behöver aktiviteter och samverkan ske med större arbetsplatser och industriområden för att utveckla möjligheterna att resa hållbart. Kollektivtrafiken ska vidare anpassas bättre efter arbetspassen på sjukhusen som en del i anpassningen mot större arbetsplatser och inom ramen för befintliga resurser.

Från IKN: Fortsatt utveckling av kollektivtrafikens utbud enligt beslutade planer och program och med resenärerna i fokus. Gymnasieelevers resmöjligheter behöver särskilt belysas när kollektivtrafiken utvecklas. Involvera invånare inför större förändringar i utbudet genom förbättrad kommunikation som också förklarar syftet med förändringarna.

I ett regionalt perspektiv är det prioriterat att i enlighet med trafikförsörjningsprogrammet utöka öppettiderna i de utpekade stråken för att möjliggöra arbets- och studiependling, tidigare på morgonen och senare på kvällen. Ett succesivt införande föreslås under programperioden 2026–2029 där vardagar är mest angeläget följt av helger.

Som ett led i arbetet med utökade öppettider genomförs en kartläggning av nuvarande trafikutbud i de prioriterade stråken jämfört med de eftersträlvade nivåerna enligt trafikförsörjningsprogrammet. Kartläggningen redovisas i juni 2026.

Anpassning av trafikutbudet innefattar även arbetspendling till besöksnäringens arbetsplatser. Under sommaren är det särskilt ungdomar som arbetar i besöksnäringen och de är i högre utsträckning beroende av kollektivtrafik. Västtrafik ska medverka i den studie kring besöksnäringen som arbetsplats som VGR påbörjar under 2026.

Stadstrafik

I de större städerna, Göteborg/Mölndal/Partille, Borås, Trollhättan/Vänersborg, Skövde och Uddevalla reser många kollektivt och trängseln ökar. Antalet invånare i Göteborg, Mölndal och Partille förväntas fortsatt öka till 2040. Därför behöver kollektivtrafikens infrastruktur prioriteras tillsammans med framkomlighetsåtgärder.

Inom ramen för Målbild Koll2035 pågår ett arbete med stegvis införande av ett metrobussystem med egna körbanor. Vidare finns det behov av mer spårväg i Göteborg vilket behöver planeras i samverkan med staden. Spårväg i Alléstråket är en viktig länk för att avlasta Brunnsparken och Drottningtorget som utgör de största flaskhalsarna i systemet. Västra Götalandsregionen ska också arbeta för att hitta alternativa finansieringssätt för att genomföra Målbild Koll2035.

Från IKN: I Målbild Koll2035 konstateras att mer kapacitetsstarka fordon är en nödvändig del i utvecklingen av kollektivtrafiken i storstadsområdet. För spårvagn är detta omhändertaget genom pågående leveranser liksom kommande upphandling av 45 m långa spårvagnar.

På bussidan kvarstår behovet att i kommande trafikupphandlingar så långt möjligt eftersträva mer kapacitetsstarka fordon. Som en del i arbetet med stegvis införande av metrobusskonceptet behöver resultatet av Linjenätsutredningen för Metrobuss²⁾ omhändertas och beaktas i förstudier inför kommande trafikupphandlingar.

Västtrafik behöver avsätta resurser för medverkan i revidering av kollektivtrafikplanerna för Trollhättan/Vänersborg (startar hösten 2025) samt för Skövde (startar hösten 2026).

Tågtrafik

Järnvägen och tågtrafiken är stommen för en attraktiv och klimatsmart persontrafik i regionen och ska ha en fortsatt hög ambitionsnivå. Målbild Tåg 2035 är det dokument som styr planeringen av tågtrafiken, som en del av trafikförsörjningsprogrammet. Målet är att trefaldiga antalet tågresor i Västsverige mellan år 2006 och år 2035 till 130 000 resor per dag.

Målbild Tåg beslutades 2013 och ska revideras med start 2026 tillsammans med Västtågsutredningen. Målbilden ska utvidgas till att också omfatta den storregionala busstrafiken för att få ett sammanhållet måldokument för Västra Götalands transporter med bas i tågtrafiken.

En robust och välutbyggd IT-infrastruktur och mobiluppkoppling är en förutsättning för att det moderna samhället ska fungera. Områden som blivit mer aktuella att fokusera på de senaste åren är uppkopplingsmöjligheter på tåg.

Från IKN: Västtrafik ska i samarbete med VGR:s bredbandskoordinator fortsatt verka för bättre uppkopplingsmöjligheter på tågen, dels genom erforderliga anpassningar ombord, dels genom samverkan med externa aktörer såsom mobiloperatörer för nå förbättrad täckning i berörda järnvägsstråk. Återkoppling till IKN sker löpande i samband med uppföljning av uppdraget.

²⁾ En linjenätsutredning för trafikkonceptet Metrobuss har genomförts gemensamt av VGR, Västtrafik, Göteborg, Mölndal, Partille, GR och Trafikverket under 2024–2025, i enlighet med den av regionfullmäktige beslutade [Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035](#).

Västtrafik behöver avsätta resurser under 2026–2027 för medverkan i revidering av Målbild Tåg 2035 med storregional busstrafik, samt Västtågsutredningen.

Förutsättningarna för cykel ombord på regiontåg varierar i Västra Götaland beroende på fordonstyp. Detta skapar en osäkerhet för hur man som resenär kan planera sin resa. Under 2024 finansierade IKN åtgärder på 22 tåg av modell X61 i syfte att förbättra förutsättningarna för cykel ombord.

För att få en bättre helhet behövs ytterligare insatser i både fordon och infrastruktur avseende cykel ombord på tåg. Västtrafik ska se över förutsättningarna att skapa bättre möjligheter för cykel ombord på tåg.

Båttrafik

Det finns nya möjligheter att nyttja vattenvägarna för att skapa en starkare, mer tillgänglig kollektivtrafik. IKN kommer utreda möjligheterna med ny teknik, där Västtrafik behöver delta. I ett första skede som del av Älvtrafiken i Göteborg och därefter vidare i andra delar av skärgården.

Från IKN: Kollektivtrafiken med båt i skärgårds- och kustlandskapet är en avgörande faktor för möjligheten att bo och verka på öar utan fast landförbindelse. Platsspecifika förutsättningar behöver fortsatt prägla utbudet i båttrafiken och avgöras ifrån fall till fall. Under 2026 kommer IKN att påbörja en utredning som ska belysa och tydliggöra båttrafikens roll och potential i kollektivtrafiksystemet utifrån olika geografiska förutsättningar. Västtrafik behöver delta i utredningen.

Forskning, Innovation och Utveckling

Teknikutvecklingen inom transport- och kollektivtrafikområdet går snabbt med artificiell intelligens och autonoma fordon. Västtrafik ska med stöd av IKN aktivt främja och följa utvecklingen inom området, både avseende spårtrafik, buss- och färjetrafik, samt ta fram förslag till åtgärder och projekt i samråd med berörda intressenter. Att skapa acceptans för tekniken hos resenärer är viktigt och erfarenheter från förare och fackliga organisationer inkluderas i arbetet.

Buss on Demand kan ersätta linjelagd trafik där få reser och erbjuda ett mer behovsanpassat och attraktivt resande. IKN tilldelades i budget 2025 medel för en särskild satsning på att utveckla testverksamheten med Buss on Demand. Under 2026 fortsätter satsningen på testverksamhet där medel ska riktas till glesare geografier där utvecklingen innebär en servicehöjning. Med fördel kan trafiken också samordnas med andra samhällssubventionerade transporter.

Från IKN: Västtrafik ska under 2026 initiera pilotprojekt om dynamisk trafik (Buss on Demand) i glesare geografier som bidrar till servicehöjning och bättre anslutning till linjelagd kollektivtrafik. Förslag till pilotprojekt redovisas för nämnden i juni 2026. Lärdomar från pågående försök med dynamisk kollektivtrafik och autonoma bussar samt erfarenheter och inspiration från andra regioner ska omhändertas i pilotprojektet.

Forskning, Innovation och Utveckling (FIU) ska ses som verktyg för att nå samtliga målområden i trafikförsörjningsprogrammet. Det förutsätter en tillåtande miljö som uppmuntrar forskning och innovation där flera aktörer kan verka tillsammans. VGR och Västtrafik behöver både arbeta med FIU i ordinarie verksamhet och vara en arena och möjliggörare för att nya lösningar ska kunna utforskas, testas och efter utvärdering implementeras och skalas upp.

Västtrafik ska arbeta med integrering av forskning, innovation och utveckling i den ordinarie verksamhetens utvecklingsarbete. I arbetet ska både insatser som kan genomföras inom ordinarie verksamhet samt insatser som kräver omprioritering eller nya resurser beaktas.

Västtrafik ska medverka till och driva egen utveckling av innovationer som underlättar omställning till hållbart resande. I arbetet ingår att identifiera behov av projekt inför utlysningar från bland annat Shift Sweden.

Fortsatt medverkan i ElectriCity samt Shift Swedens omställningslabb och projekt utgör viktiga delar i det arbetet. Återrapportering av FIU sker löpande vid uppdragets ordinarie uppföljningstillfällen.

Utvecklingsprojektet "regionala avtal" där Västtrafik har en aktiv roll fortsätter under 2026. VGR kommer vidare under 2026 genomföra analysarbete om anslutningsvägar till kollektivtrafiken där Västtrafik behöver delta.

Uppdrag under Fokusområde 1:

Prioritera insatser för att öka kollektivtrafikens marknadsandel och det hållbara resandet.

Fortsätt arbetet att i samverkan med Göteborgs Stad förbättra kollektivtrafikens framkomlighet med fokus på innerstaden, med löpande återkoppling till IKN.

Påbörja förberedelser inför kommande utvärdering av zonstrukturen.

Fortsatt dialog med entreprenörer och fackliga organisationer kring god arbetsmiljö för förare och kundnära personal.

Fortsatt utveckla kollektivtrafiken enligt beslutade planer och program med resenärerna i fokus. Gymnasieelevers resmöjligheter behöver särskilt belysas när kollektivtrafiken utvecklas.

Involvera invånare inför större trafikförändringar genom förbättrad kommunikation som också förklarar syftet med förändringarna.

Anpassa trafiken efter arbetstider på sjukhus och andra större arbetsplatser, inom ramen för befintliga resurser.

Beakta besöksnäringen som arbetsplats vid anpassningar av trafikutbudet.

Eftersträva så långt möjligt mer kapacitetsstarka fordon i kommande trafikupphandlingar som berör stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille.

Beakta Linjenätsutredning Metrobuss i förstudier inför kommande trafikupphandlingar.

Fortsatt verka för bättre uppkoppling på tågen genom erforderliga anpassningar ombord samt samverkan med externa aktörer för förbättrad täckning i berörda stråk.

Se över förutsättningarna att skapa bättre möjligheter för cykel ombord på tåg.

Medverka till och driva utveckling av innovationer som underlättar omställning till hållbart resande.

Integrera forskning, innovation och utveckling i ordinarie verksamhets utvecklingsarbete.

Specifika uppdrag 2026:

- Planera för frysta biljettpriser 2026.
- Möjliggör för kommuner att subventionera periodkort.
- Slutför översyn av principer för tillköp av färdbevis inklusive fritidskort för en zon och skolkort men längre tidsgiltighet på kvällar.
- Utred förutsättningar för att bedriva beställningscentral för anropsstyrd trafik i egen regi.
- Kartlägga nuvarande trafikutbud i de prioriterade stråken jämfört med de eftersträlvade nivåerna för ökade öppettider i TFP.
- Främja och följa teknikutvecklingen inom AI och autonoma fordon för spårtrafik, buss- och färjetrafik samt ta fram förslag till åtgärder och projekt i samråd med berörda intressenter.
- Initiera pilotprojekt om dynamisk trafik i glesare geografier, samt se över möjligheterna till samordning med andra samhällssubventionerade transporter.

➤ Medverka i:

- framtagande av handlingsplan för hur och när Västtrafik kan nå branschmålet om att 4 av 10 motoriserade resor ska ske med kollektivtrafiken
- revidering av Målbild Tåg 2035 med storregional busstrafik, samt Västtågsutredningen
- analysarbete om anslutningsvägar till kollektivtrafiken
- utvecklingsprojekt kring ”regionala avtal”
- revidering av kollektivtrafikplanerna för Trollhättan/Vänersborg och Skövde
- studie kring besöksnäringen som arbetsplats
- utredning av båttrafikens roll och potential i kollektivtrafiksystemet utifrån olika geografiska förutsättningar

Fokusområde 2 (TFP): Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

Hållplatser och bytespunkter

När resenärer behöver göra byten ska det vara smidigt och tidseffektivt. Västtrafik och styrelsen för fastighet, stöd och service har som uppgift att sträva efter att bytespunkter uppfattas som trygga och säkra. Åtgärder vid hållplatser och trygg- och säkerhetsarbete kräver ett samarbete med kommunerna.

Från IKN: Västtrafik ska inventera och ta fram en plan för att senast 2029 anpassa minst 800 av de största hållplatserna för personer med funktionsnedsättning. Inventeringen och planen ska redovisas för nämnden i juni 2026.

Resenärsinformation

Att kollektivtrafiken är punktlig och tillförlitlig är viktigt för alla resenärer. Den vanligaste anledningen till en känsla av otrygghet i kollektivtrafiken är osäkerhet om att komma fram i tid. Därför är snabb, korrekt och sammanhållen kommunikation till resenärer vid trafikstörningar ett viktigt utvecklingsområde. Aktiviteter för att förbättra och utveckla information och kommunikation vid både planerade och oplanerade trafikförändringar eller störningar gentemot resenärerna är prioriterade. Genomförda aktiviteter och åtgärder återspeglaras till IKN i december 2026.

Anpassning av fordon

Från IKN: Anpassning av fordon som upphandlas eller avtalas behöver fungera för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig. Anpassningar ska ske inom ramen för rekommenderade standarder (Bus Nordic). Västtrafik ska säkerställa att anpassningarna fungerar för resenärerna, beskriva nuläget och löpande följa upp utvecklingen av andel tillgängliga fordon. Återspeglaras till nämnden i juni 2026.

Utveckla arbetssätt

Från IKN: Fortsätta utveckla upphandlingsprocessen vad gäller sociala analyser, så att det blir tydligare inför beslut vilka avvägningar som har gjorts. Exempelvis i likhet med hur miljö- och klimatstrategin har omhändertagits i rekommendation inför trafikpliktsbeslut.

Utveckla och systematisera arbetet med sociala analyser i trafikutvecklingsprocessen. Det behöver tydligt redovisas vilka grupper som kommer påverkas av förändringar i kollektivtrafikutbudet, vilka avvägningar som har gjorts och hur det påverkar hur tillgänglig och inkluderande kollektiven blir. Löpande redovisning till nämnden.

Utveckla systematiskt arbetssätt för dialog med invånare, framför allt grupper som har svårt att göra sin röst hörd. Löpande redovisning av vilka invånargrupper som dialog har förts med samt planerad utveckling av att göra människor delaktiga i kollektivtrafikplaneringen.

Fortsatt utveckling av det brottsförebyggande arbetet samt trafiksäkerhet i enlighet med trafikförsörjningsprogrammet.

Ta fram en handlingsplan som beskriver genomförande av strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor, med återkoppling till nämnden i juni 2026.

Kollektivtrafiken har stor betydelse för barn- och ungas självständiga mobilitet och barnets bästa behöver tydligare prägla kollektivtrafikplaneringen. Genomför en nulägeanalys om på vilket sätt Västtrafik jobbar med barn och unga i sin ordinarie verksamhet, med återkoppling till nämnden i december 2026.

Uppdrag under Fokusområde 2:

Fortlöpande utveckla brottsförebyggande arbete och trafiksäkerhetsarbete.

Systematisera arbetet med sociala analyser i trafikupphandlingar och i trafikutveckling.

Utveckla systematiskt arbetssätt för dialog med invånare.

Specifika uppdrag 2026:

- Inventera och ta fram en plan för anpassning av de 800 största hållplatserna för personer med funktionsnedsättning.
- Förbättra och utveckla resenärsinformation och kommunikation vid planerade och oplanerade trafikförändringar och störningar.
- Ta fram metod för att säkerställa att tillgänglighetsanpassningar i fordon fungerar för resenärerna samt redovisa nuläge för att följa utvecklingen av andel tillgängliga fordon.
- Ta fram handlingsplan för genomförande av strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor.
- Genomför en nulägeanalys över Västtrafiks arbete med barn och unga i ordinarie verksamhet.

Fokusområde 3 (TFP): Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska bidra till minskad miljöpåverkan och vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

Utsläpp och drivmedel

Västra Götalandsregionen tar ansvar för en viktig del i sänkta koldioxidutsläpp genom att underlätta för hållbar mobilitet. Den minskning i utsläppstakt som krävs för att nå koldioxidbudgeten är inte tillräcklig och kollektivtrafiken är en viktig del i att bidra till minskade utsläpp.

Västtrafik ska fullfölja omställningen till förnybara drivmedel och elektrifiering med utgångspunkt i aktualiserad Miljö- och klimatstrategi, i den takt som ekonomin tillåter. Kollektivtrafiken är en viktig del i Kraftsamling Elektrifiering inom den regionala utvecklingsstrategin.

Från IKN: Elektrifieringen av trafiken får dock inte ske på bekostnad av sämre arbetsvillkor hos dem som tillverkar fordonen. Det är därför angeläget att verka för hållbara leverantörsled.

Cykel och kombinerad mobilitet

Även när gång eller cykel inte är det primära färd sättet så utgör de ofta en del av resandekedjan.

Därför är mobilitetshubbar med säker parkering för cyklar, hyrcyklar och elsparkskotrar utmed kollektivtrafikens stråk ett utvecklingsområde. Det har blivit enklare för resenärer att ta med cykel på tåg och målsättningen är att det ska bli enklare att kombinera resor även med cykel och buss.

Från IKN: Cykeln är ett naturligt komplement till kollektivtrafiken. Det ska vara enkelt att kombinera cykel och kollektivtrafik oavsett var resan sker. En systematisk integrering av kollektivtrafik och cykel kan möjliggöra ett kapacitetsstarkt och flexibelt resealternativ både i städer och på landsbygden. Överflyttning till gång, cykel och annan mikromobilitet gör också att mer plats skapas ombord på fordonen för de som behöver resa med kollektivtrafiken.

Arbetet med kombinerade resor mellan cykel, övrig mikromobilitet och kollektivtrafik ska utifrån resultat och erfarenheter växlas upp och implementeras i Västtrafiks ordinarie verksamhet i den takt ekonomin medger och i relation till de värden som skapas.

Åtgärder som främjar kombinerad mobilitet kan exempelvis vara utveckling av digitala verktyg, pendelparkeringar för bil och cykel, möjlighet att ta med cykel på tåg, påverkansinsatser för ökat hållbart resande, en tydlig kommunikativ profil för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik, ökad gång- och cykelbarhet på vägen till hållplats med mera. Stora nyttor kan uppnås genom att systematiskt integrera cykel och kollektivtrafik enligt prioriteringarna i [Strategisk plan för ökad cykling i Västra Götaland](#).

Samverkan med kommuner behöver stärkas kring framkomlighet, tillgänglighet och ökad cykelbarhet till kollektivtrafiken liksom anslutningsmöjligheter i form av pendelparkeringar för cykel och bil. Fokus på storstadsområdet och de större pendlingsnaven.

Västtrafik behöver medverka i VGR:s arbete med att kartlägga strategiska kollektivtrafikknutpunkter med potential för kombinationsresor med cykel. Arbete genomförs under 2026.

Ekonomi och självfinansieringsgrad

Från IKN: Utveckling och effektivisering av kollektivtrafiken ska fortsätta i alla steg, från upphandling till genomförande och drift. Västtrafik ska vara drivande i att söka branschgemensamma lösningar för ökad kostnadseffektivitet inom exempelvis fordonskrav. Åtgärder för intäktssäkring är fortsatt prioriterat, vilket även kan inkludera förslag till justeringar i biljettsortimentet.

IKN ska tillsammans med Västtrafik utveckla principer, rutiner och förhållningssätt till trafikförsörjningsprogrammets mål om självfinansieringsgrad. Exempelvis kan det handla om att i beslutsunderlag tydliggöra hur satsningar och investeringar påverkar både samhällsnyttan och självfinansieringsgraden på kort och lång sikt, samt att ta fram rutiner för uppföljning och mätbara nyckeltal och indikatorer. Arbetet kommer att innehålla delar som är gemensamma samt andra delar som ligger var för sig på IKN respektive Västtrafik. Återrapportering till nämnden i december 2026.

Uppdrag under Fokusområde 3:

Fortsatt ställa krav i trafikupphandlingar på förnybara drivmedel och elektrifiering utifrån miljö- och klimatstrategin, med beaktande av ekonomi och hållbara leverantörsled.

Stärka samverkan med kommuner kring cykel och kombinerad mobilitet, med fokus på storstadsområdet och de större pendlingsnaven.

Växla upp och integrera arbetet med kombinerad mobilitet i ordinarie verksamhet.

Medverka i VGR:s arbete med att kartlägga strategiska kollektivtrafikknutpunkter med potential för kombinationsresor med cykel.

Fortsatt utveckla och effektivisera verksamheten i alla steg från upphandling till genomförande samt vara drivande i att söka branschgemensamma lösningar för ökad kostnadseffektivitet inom exempelvis fordonskrav.

Arbeta kontinuerligt med intäktssäkring.

Specifika uppdrag 2026:

- Att tillsammans med IKN utveckla rutiner, principer och förhållningssätt till målet om självfinansieringsgrad.

Fokusområde 4: Strategiskt påverkansarbete för prioriterade infrastrukturobjekt som främjar ett transporteffektivt Västra Götaland

Från IKN: Västtrafik ska årligen sammanställa kollektivtrafikens infrastrukturbehov och ta fram förslag på prioritering i dialog med VGR, kommuner, kommunalförbund och Trafikverket. Prioriteringen utgår från trafikförsörjningsprogrammet, Målbild Tåg 2035, Målbild Koll2035, kollektivtrafikplaner för pendlingsnaven och regionens övriga måldokument för kollektivtrafiken inklusive strategisk planen för ökad cykling avseende utvecklingsområdet ”integrering av cykel och kollektivtrafik”.

Uppdrag under Fokusområde 4:

Sammanställa kollektivtrafikens infrastrukturbehov och ta fram förslag på prioritering i dialog med berörda parter.

Mål 2: Västra Götalandsregionen ska stärka sin beredskap och motståndskraft för att bättre kunna hantera samhällsstörningar, kriser och ett förändrat säkerhetsläge

Västtrafik ska förbättra krisberedskapen och en kartläggning ska påbörjas för att identifiera kritisk transportinfrastruktur för kollektivtrafikens behov och eventuella behov av kapacitetshöjande åtgärder ur ett beredskapsperspektiv.

Samtliga utförarstyrelser inom VGR ska genomföra en analys av regionens kompetensförsörjningsbehov vid kris och genomföra utbildningsinsatser för medarbetarna kring totalförsvar och krisberedskap.

Omvärldsläget har snabbt förändrats till det värre och det är viktigt att fortsätta utveckla Västtrafiks verksamhet för att säkerställa beredskapen i händelse av kris eller krig. Det är även utifrån detta perspektiv viktigt att se kollektivtrafikens betydelse som samhällsservice.

Från IKN: Västtrafik ska samverka med IKN och övriga utpekade nämnder och styrelser i arbetet med att ta fram en process för åtgärdsval, en handlingsplan och en plan för uppföljning av mål och delmål när kommande regiongemensamt måldokument kring säkerhet och beredskap har fastställts. Uppdragen under Mål 2 kan då även komma att utökas och preciseras.

Uppdrag under Mål 2:

Kartlägga kritisk transportinfrastruktur för kollektivtrafiken och behov av kapacitetshöjande åtgärder ur ett beredskapsperspektiv.

Analysera behov av kompetensförsörjning vid kris och genomföra utbildning för medarbetare kring totalförsvar och krisberedskap.

Samverka med IKN och utpekade nämnder och styrelser i att ta fram en process för åtgärdsval, en handlingsplan och en plan för uppföljning av mål och delmål när kommande regiongemensamt måldokument kring säkerhet och beredskap har fastställts.

3. Uppföljning av uppdraget

2026 förändras uppföljningen av uppdraget så att den skriftliga redovisningen i första hand sker i verktyget *Plan och styr*. Uppföljningen kan där med fördel samordnas med Västtrafiks egen verksamhetsuppföljning. VGR inhämtar Västtrafiks skriftliga uppföljning i *Plan och styr* samt sammanställer och återkopplar till IKN.

Uppföljning av samtliga uppdrag, mål och fokusområden görs för tertial 1 i maj, för tertial 2 i september samt för helår i februari 2027. Vid dessa tillfällen görs även en muntlig redovisning av status för uppdrag, resandeutveckling, övergripande ekonomi samt övriga aktuella frågor.

Därutöver sker skriftlig och muntlig återslagrapportering för slutförda specifika uppdrag i juni och december 2026 respektive februari 2027. Behov av muntlig dragning avgörs i samråd med IKN presidiet inför varje nämndsammanträde. Nedan följer en sammanställning över tider för uppföljning under 2026/27:

IKN 2 februari

- Uppföljning helår för uppdraget 2025

IKN 22 maj

- Uppföljning tertial 1 med status för uppdrag, mål och fokusområden

IKN 12 juni

- Återslagrapportering av slutförda uppdrag

IKN 15 september

- Uppföljning tertial 2 med status för uppdrag, mål och fokusområden

IKN 8 december

- Återslagrapportering av slutförda uppdrag

IKN 12 februari 2027

- Uppföljning helår för uppdraget 2026
- Återslagrapportering av slutförda uppdrag

Nedan sammanställs vilka deluppdrag som ska redovisas senast vid följande tillfällen:

IKN 12 juni

- *Översyn av principer för tillköp av färdbevis*
- *Kartläggning av utbud i prioriterade stråk*
- *Inventering och plan för anpassning av 800 hållplatser*
- *Handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor*
- *Förslag till pilotprojekt om dynamisk trafik i glesa geografier*
- *Metod för uppföljning av tillgänglighetsanpassade fordon*

IKN 8 december

- *Arbete med förbättrad resenärsinformation*
- *Möjliggöra kommunal subvention av periodkort*
- *Nulägesanalys arbete med barn och unga*

IKN 12 februari 2027

- *Utredning av beställningscentral i egen regi*
- *Rutiner, principer och förhållningssätt till mål om självfinansieringsgrad*