



# Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland

Programperiod 2017-2020 med långsiktig utblick till 2035

Antaget av regionfullmäktige 29 november 2016

### Foto (sidnr):

Sergio Joselovsky (foto vänster om innehållsförteckning)

Stina Olsson (s 13)

Thomas Harrysson (framsida, s 7, s 10, s 11, s 26)

### Arbetsgrupp för framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet:

Ulrika Bokeberg	Västra Götalandsregionen
Sara Persson	Västra Götalandsregionen
Jan Efraimsson	Västra Götalandsregionen
Helena Sjöstrand	Trivector
Maria Lindqvist	Västtrafik
Charlotta Tornvall	Borås stad
Tora Gustafsson	Lidköpings kommun
Kajsa Högenå	Göteborgs stad
Lars Rudström	Vänersborgs kommun
Ulf Bredby	Mölnåls stad
Christian Nilsson	Dals Eds kommun
Catarina Nyberg	Kungsbacka kommun
Jan Bremer	Skövde kommun

# Förord

Trafikförsörjningsprogrammet är Västra Götalandsregionens övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Kollektivtrafiken är ett av våra viktigaste verktyg att ge invånarna bättre förutsättningar att bo, leva och utvecklas i samklang med en mer hållbar samhällsutveckling.

Trafikförsörjningsprogrammet ska enligt kollektivtrafiklagen finnas i varje län. Syftet är att peka ut den strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling. Målen i Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram är en del i att sträva mot de nationella transportpolitiska målen och Västra Götalands vision – Det goda livet. Programmet är utgångspunkten för kollektivtrafiknämndens årliga uppdrag till Västtrafik. Programmet revideras vart fjärde år.

Det här är en revidering av det första programmet som antogs 2012. Revideringen har utgått från vad vi vill göra bättre och utveckla mer jämfört med föregående program. Den branschgemensamma vägledningen som SKL och Partnersamverkan - en samverkansarena för branschen – arbetat fram har varit ett viktigt underlag i arbetet. Vi lyfter också in de strategier som arbetats fram sedan förra programmet beslutades.

Arbetet har gjorts tillsammans med kommunerna genom de politiska kollektivtrafikråden och dess tjänstemannastöd. Vi har haft medborgardialog på flera olika sätt, och samråd med många aktörer, organisationer och myndigheter. Bred samverkan är en viktig förutsättning för att nå målen i programmet, eftersom kollektivtrafikens utveckling på många sätt är beroende av hur andra aktörer prioriterar för att vi ska nå målet om hållbart resande.

*Ulrika Bokeberg*

Chef kollektivtrafik och infrastruktur, Västra Götalandsregionen

Vänersborg hösten 2016

## Läsanvisning

Jämfört med föregående trafikförsörjningsprogram har dokumentets struktur förändrats så att det består av flera dokument i stället för en omfattande rapport. Detta är huvudrapporten som beskriver målen och inriktningen för den kommande fyraårsperioden. I den finns hänvisningar till de strategier och underlagsrapporter som ska ses som en del av Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram. Samtliga finns samlade på [www.vgregion.se/kollektivtrafik](http://www.vgregion.se/kollektivtrafik)

Listor över prioriterade hållplatser och knutpunkter för tillgänglighetsanpassning, liksom över trafikavtal och dess giltighet är också en del av trafikförsörjningsprogrammet, men finns på regionens hemsida, bland annat för att kunna uppdateras tätare än programmet revideras.

Trafikförsörjningsprogrammet avser allmän regional kollektivtrafik. I Västra Götaland ligger ansvaret för färdtjänst hos kommunerna och ingår inte i Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram.



# Innehåll

<b>Strategisk inriktning</b> .....	1
Prioriterade stråk, pendlingsnav och målorter .....	2
Vad betyder stråken för trafikplaneringen? .....	3
<b>Övergripande mål: Andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland, och kollektivtrafikresandet fördubblas</b> .....	4
Västra Götaland i framkant i utvecklingen – forskning och utveckling .....	4
Hållbart resande dörr till dörr – utveckla smart kombination av färd sätt .....	4
Samhällsplanering och kollektivtrafik .....	4
Resandet med kollektivtrafiken fördubblas för att nå en ökad marknadsandel .....	5
Hållbart resande kräver att kommuner och staten arbetar i samma riktning .....	7
<b>Delmål 1: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland</b> .....	8
Genomför Målbild tåg 2035 och utveckla prioriterade stråk .....	8
Genomför Landsbygdsutredningen .....	9
Utveckla strategier för de regionala pendlingsnaven .....	9
Smartare samordning med skolresor ger mer kollektivtrafik .....	10
<b>Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik</b> .....	11
Pris- och sortiment, försäljning och information .....	12
<b>Delmål 3: Alla resenärsgupper beaktas</b> .....	13
Genomför Strategin för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken .....	13
Utveckla strukturerat arbetssätt utifrån de sju diskrimineringsgrunderna .....	14
<b>Delmål 4: Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken</b> .....	15
Kollektivtrafiken ska bidra till att driva utvecklingen framåt .....	15
<b>Nuläge och behov</b> .....	16
Befolkningsutveckling .....	16
Resbehov – pendling i Västra Götaland .....	16
Utmaningar .....	17
...och möjligheter .....	18
<b>Förutsättningar för kommersiell trafik</b> .....	19
Underlag för beslut om trafikplikt .....	19
Utvecklade avtalsformer .....	19
Konkurrensneutralt tillträde till terminaler .....	20
Marknadsanalys för kommersiell trafik .....	20
<b>Ekonomiska förutsättningar och finansiering</b> .....	21
Kollektivtrafikutvecklingens finansiering .....	21
Kollektivtrafikens samhällsnytta .....	23
Behov av breddad finansiering – en nationell fråga .....	23
<b>Dialog och samråd för revideringen av programmet</b> .....	24
<b>Kollektivtrafikens styrning – ansvar och roller</b> .....	24
Inom Västra Götalandsregionen .....	24
Avtal mellan Västra Götalandsregionen och kommunerna .....	25
Samverkansformer Västra Götalandsregionen och kommunerna .....	25
<b>Måltal och indikatorer</b> .....	27
Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet .....	28

## Strategisk inriktning

**Vision Västra Götaland - Det goda livet** utgör grunden för arbetet med trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland. För att uppnå en positiv regional utveckling är en prioritering av goda möjligheter till studie- och arbetspendling en grundsten. Bostadsbyggande, infrastrukturutveckling, lokalisering av verksamheter och kollektivtrafikens utveckling är ömsesidigt beroende av varandra för att uppnå ett hållbart transportsystem och en region där människor ges goda förutsättningar att utvecklas.

Trafikförsörjningsprogrammet har ett övergripande mål med fyra delmål. Därtill finns utpekade prioriterade utvecklingsområden, som ska vara i fokus de närmsta åren för att driva utvecklingen mot det övergripande målet. De delregionala kollektivtrafikeråden ska involveras i arbetet med utvecklingsområdena och kommunerna spelar en viktig roll för möjligheten att nå målen.

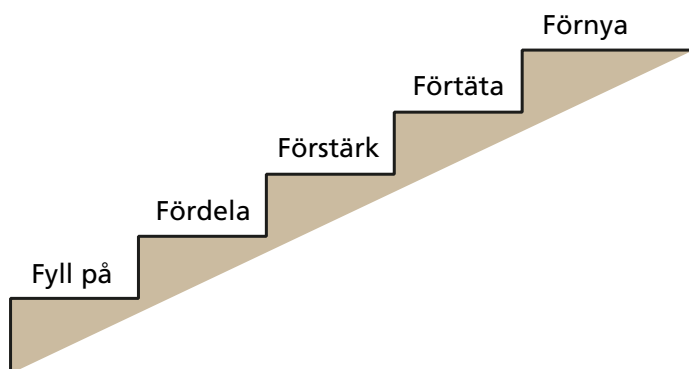


### Prioriterade utvecklingsområden till 2020

- samhällsplanering och kollektivtrafik som ömsesidig process
- samordning med skolresor, utifrån lokala förutsättningar
- hållbart resande, samverkan för att utveckla smartare kombinationer av färd sätt
- pris- och betalsystem samt information – enkelt att resa
- principer och strategier för kollektivtrafiken i regionens pendlingsnav
- strukturerat arbete utifrån de sju diskrimineringsgrunderna; social hållbarhet

<sup>1</sup> Ytterligare strategier är under framtagande, se under respektive delmål

**Flerstegsprincipen** för effektivt användande av samhällets resurser är vägledande vid satsningar. Den har fem steg och innebär att överväganden görs utifrån att först sträva efter att (1)fylla på där det finns kapacitet, genom t ex information, marknadsföring, därefter (2)omfördela, (3)förstärka, (4)förtäta och vid behov (5) förnya med nya linjer.

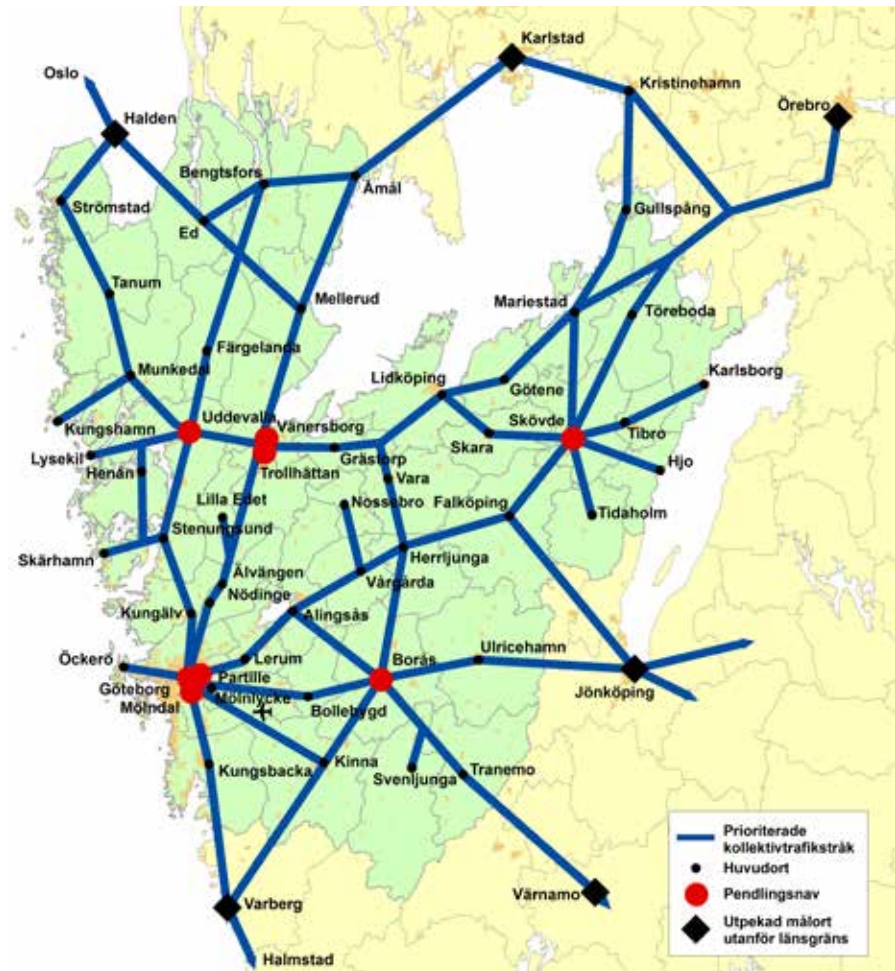


### Prioriterade stråk, pendlingsnav och målorter

Kollektivtrafiken är ett verktyg för den regionala utvecklingen, i stad och på landsbygd för att knyta ihop regionen och målpunkter utanför Västra Götaland.

**De prioriterade stråken** är en kombination av våra tyngsta pendlingsrelationer och politiskt utpekade stråk som bedöms viktiga för att knyta samman Västra Götaland och regionen med omlandet. Samtliga kommunhuvudorter ingår i nätet. Med fler bostäder och verksamheter koncentrerade till stråkens noder förbättras förutsättningarna för en attraktiv, konkurrenskraftig kollektivtrafik.

De noder inom regionen som ges särskilt hög prioritet är de delregionala arbetsmarknadscentrumen. De är **regionens pendlingsnav** och utgörs av den sammanhängande tätorten Göteborg-Mölndal-Partille, Borås, Trollhättan-Vänersborg, Uddevalla, samt Skövde. Dessa är också utpekade som tillväxtmotorer i VG2020, Västra Götalands regionutvecklingsstrategi. **Målorter** utanför regionens gränser, som ofta har motsvarande funktion för kommunerna i regionens ytterkanter, är Halden, Karlstad, Örebro, Jönköping, Värnamo och Varberg/Halmstad. Därtill är Landvetter flygplats en prioriterad regional målpunkt.



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

### Vad betyder stråken för trafikplaneringen?

De prioriterade stråken ska utgöra stommen för all övrig trafikplanering och präglas av långsiktighet. Tågtrafiken utgör ryggraden. Arbets- och studiependling ska prioriteras för att bidra till stärkta, vidgade arbetsmarknader. Utbudet ska balanseras mot efterfrågan, men senast 2035 är målet att utbudet ska vara minst 10 dubbelturer per vardag i samtliga stråk. Restider som är konkurrenskraftiga gentemot bilen ska eftersträvas. För tåg ska resan vara snabbare än bilen, om inte linjen har ett uttalat mål att i första hand tillgodose lokala resbehov. Målet är 20 procent snabbare än motsvarande resa med bil. För buss eftersträvas att restiden är högst 30 procent längre än för motsvarande resa med bil. Det finns andra relationer utanför det prioriterade nätet som även fortsatt kommer ha ett större utbud än vissa prioriterade stråk.



## Övergripande mål: Andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland, och kollektivtrafikresandet fördubblas, för en attraktiv och konkurrenskraftig region

Det övergripande målet syftar till att peka på resandets betydelse för regional hållbar utveckling och tillväxt. Med hållbart menas både miljö, socialt och ekonomiskt perspektiv. Det är mer trafiksäkert att resa med kollektivtrafiken än med egen bil. Genom att öka andelen hållbart resande kan vi få mindre trängsel och miljöpåverkan och därigenom effektivare nyttjande av infrastruktur. Arbetsmarknaderna förstoras till ett mer inkluderande samhälle där stad och land interageras, och vi får bättre livsmiljöer i våra städer.

### Västra Götaland i framkant i utvecklingen – forskning och utveckling

Det övergripande målet om att vara en attraktiv och konkurrenskraftig region innebär vi ska sträva efter att vara i framkant och ta till oss forskning, goda exempel från omvärlden och prova nya lösningar för att nå våra högt ställda mål. Väl avvägda satsningar och prioriteringar bland projekt krävs för att nå goda resultat.

### Hållbart resande dörr till dörr – utveckla smart kombination av färd sätt

Kollektivtrafiken är ofta – men inte alltid – det hållbara alternativet, ekonomiskt och miljömässigt. Ett viktigt utvecklingsområde är att kombinera färd sätt smartare. Åtgärder ska anpassas utifrån lokala förutsättningar och behov, geografiskt och hos olika resenärgrupper, för såväl vardagsresor som resor inom turism och besöksnäring. Det innebär fortsatt hög prioritet för samverkansprojekt för utveckling av nya tjänster för att underlätta för samåkning, bilpooler, cykelpooler osv. Det innebär också att bättre samordna Västtrafiks egna trafikslag för att på så sätt knyta landsort och tätort närmare varandra. Likaså finns ett behov av att söka nya och kreativa lösningar och ha en utökad samverkan med näringsliv och civilsamhälle för att utveckla tillgängligheten till besöksnäringen. Därtill krävs systematiskt beteendepåverkande arbete. Inom kollektivtrafikmyndigheten pågår en uppbyggnad av en organisation; Hållbart resande väst, som ska verka för att samordna och driva utvecklingen framåt. Kommunerna och Trafikverket spelar en viktig roll som väghållare, för att utveckla pendelparkeringar för cykel och bil, samt cykelvägar. För detta krävs politisk vilja och att tillräckliga medel avsätts i nationell och regional infrastrukturplan.

### Samhällsplanering och kollektivtrafik

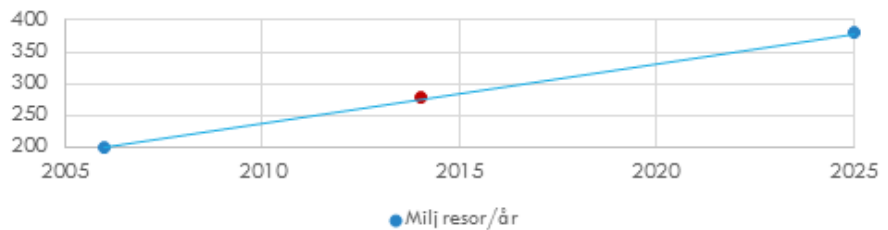
Kollektivtrafik och övrig samhällsplanering behöver ske mer samordnat. Det handlar dels om att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas effektivt, dels om kommunernas förutsättningar för att utveckla ny bebyggelse. Det kräver ömsesidigt

kunskapsbyggande i syfte att ta fram tydligare principer och processer för parterna gällande kollektivtrafikutbud och bebyggelse. Dialogen i kollektivtrafikeråden, där samtliga kommuner ingår, utgör plattform för utvecklingsarbetet.

### Resandet med kollektivtrafiken fördubblas för att nå en ökad marknadsandel

Fördubblingsmålet som antagits tidigare står fast, vilket innebär att antalet resor med kollektivtrafiken totalt sett ska fördubblas mellan åren 2006-2025.

Fördubblingsmålet 2006-2025



Med de långsiktiga kontinuerliga satsningar och åtgärder som gjorts för att utveckla kollektivtrafiken följer resandeutvecklingen den utstakade målkurvan. Utifrån 2014 som basår återstår knappt 40 procents ökning till 2025. Resandet med kollektivtrafiken ska fortsatt öka i hela Västra Götaland, med prioritet för utpekade stråk och regionala pendlingsnav. Det är inte ett självändamål att resandet ska öka, utan ett av flera medel att öka andelen hållbara resor totalt sett. Målbild tåg 2035 antogs av regionfullmäktige 2013 och innebär en ambition att resandet med tågtrafiken ska tredubblas 2006-2035. Det innebär därmed också en tydlig prioritering av att lyfta över längre bilresor till förmån för, i första hand, tågresor. På så sätt kan stad och land knytas samman närmare och stärka de funktionella arbetsmarknaderna på ett mer hållbart sätt. Personkilometer lyfts in som en ny indikator i programmet för att inte bara mäta antalet resor, utan också hur långa resor som sker med kollektivtrafiken.



Prioritering - med utgångspunkt i trafikens funktion

<p>ÖVERGRIPANDE MÅL: ANDELEN HÅLLBARA RESOR SKA ÖKA I HELA VÄSTRA GÖTALAND</p>	<p>Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ökar till 30 % år 2020. På sikt ska minst var tredje resa ske med kollektivtrafiken.</p> <p>Resandet med kollektivtrafiken fördubblas 2006-2025</p> <p>Verka för hållbart resande. Cykling och samåkning följs upp årligen, men statistiken är ännu inte utvecklad så att ett bestämt måltal kan sättas i programmet.</p> <p>Målet förutsätter att kommunernas bebyggelseplanering, parkeringspolicys, framkomlighetsåtgärder, cykelåtgärder mm stödjer utvecklingen av hållbart resande. Järnvägens infrastruktur byggs ut för att möjliggöra en kraftigt utbyggd regional tågtrafik.</p>
<p>STRÅK (BUSS O TÅG)</p>	<p>Kollektivtrafiken ska bidra till att Västra Götalands arbetsmarknadsregioner stärks och växer samman. Högst procentuell resandeökning inriktas mot de prioriterade stråken. Resandet med tåg tredubblas 2006-2035.</p> <p>Personkilometer kan endast mätas schablonmässigt, men förs in som ny indikator i programmet för en ungefärlig uppfattning om hur reslängden med kollektivtrafik utvecklas över tid.</p> <p>Restidsförkortning prioriteras i prioriterade stråk. Andelen invånare med mindre än 60 min till pendlingsnav med kollektivtrafik ökar till 90 %</p>
<p>REGIONALA PENGLINGSNAV</p>	<p>En stor ökning av antalet resor behöver ske i stadstrafiken för att nå en högre marknadsandel för hållbart resande och understödja utvecklingen av attraktiva städer. Kollektivtrafiken behöver också utvecklas för att underlätta regional inpendling.</p> <p>Befolkningsutveckling och åtgärder i infrastruktur, framkomlighet och bebyggelse påverkar prioritering av satsningar.</p>
<p>TÄTORTER</p>	<p>Öka resandet med kollektivtrafik, gång och cykel. Kollektivtrafikens utveckling ska stödja stads- och befolkningsutveckling. Planeringen ska utgå från lokala förutsättningar och resandeunderlag.</p>
<p>LANDSBYGD SEKUNDÄRA STRÅK OCH MATARLINJER</p>	<p>Öka resandet med kollektivtrafiken. Säkerställ grundläggande servicenivå i hela Västra Götaland. Utveckla effektiva lösningar för att öka ett hållbart resande genom t ex utökad kollektivtrafik där det finns resandeunderlag, pendelparkeringar vid stråk, verktyg för samåkning etc. Samverkan med kommunerna för bättre samordning av skolskjuts och allmän trafik, utifrån lokala förutsättningar.</p>

### Hållbart resande kräver att kommuner och staten arbetar i samma riktning

För att skapa förutsättningar för Det goda livet med ett hållbart transportsystem, krävs att kommunerna och staten arbetar i samma riktning. Det innebär att byggelseplanering utvecklas på ett sätt som underlättar en effektiv och attraktiv kollektivtrafik, att kollektivtrafiken ges hög prioritet och framkomlighet i städerna, att gång- och cykelvägar och pendelparkeringar byggs ut och att parkeringspolicys i städerna utformas så att de ger incitament att resa på annat sätt än med egen bil.

Därtill krävs kraftfulla åtgärder för att höja järnvägens standard, både på stambanor och i övriga pendlingsstråk. I nuläget bromsas Västra Götalandsregionens utveckling av tågtrafiken av brister i kapacitet och flera sträckor där hastigheterna till och med sänks. Ökad kapacitet behövs för att kunna utveckla såväl utbudet som konkurrenskraftiga restider i tågtrafiken. Infrastrukturplaneringen för 2018-2029 är av avgörande betydelse för kollektivtrafikens utveckling.





## Genomför Landsbygdsutredningen

Landsbygdsutredningen anger riktlinjer för vilken grundläggande servicenivå som ska utvecklas för kollektivtrafik på landsbygden som lägsta utbud. Där behovet är större ska utbudet fortsätta utvecklas utöver landsbygdsutredningens riktvärden. När utredningen gjordes visade den att utbudet såg väldigt olika ut i olika kommuner, som ett arv från när varje kommun avgjorde ambitionsnivån. I och med landsbygdsutredningen sker nu successivt en större likriktning i regionen. Nationell jämförelse visar att Västra Götaland ligger bland de som erbjuder högst servicenivå på landsbygden.

Grundläggande servicenivå enligt Landsbygdsutredningen

Tätort invånare	Syfte/reseärende i första hand	Grundläggande utbud (dubbelriktat= dt)	Trafikslag
Ej tätort <200	Serviceresor	Närtrafik 5 tidsfönster/vardag	Anropstyrd närtrafik
200-499	Serviceresor, fritidsresor gymnasieresor*	2 dt/vardag + närtrafik	Linjelagda turer – kan vara anropstyrda
500-999	Serviceresor, fritidsresor, i viss mån* arbets-/studiependling	5 dt/vardag	Linjelagda turer – kan vara anropstyrda
1000-3000	Serviceresor, fritidsresor och arbets-/studiependling	10 dt/ vardag 3 dt/helg	Linjelagda turer – kan vara anropstyrda

*\*Lokala förutsättningar avgör möjligheten till resurseffektiva lösningar*

## Utveckla strategier för de regionala pendlingsnaven

Strategier för att möta befolkningstillväxten och uppnå ökad marknadsandel för hållbara resor behöver utvecklas ytterligare. Samråd sker politiskt i stadstrafikforum, som finns för respektive pendlingsnav i Västra Götaland. För dessa orter handlar det dels om att skapa effektiva och goda förbindelser för de som pendlar in från resten av regionen, dels att stötta stadsutvecklingen. Störst är behoven i den sammanhängande tätorten Göteborg-Mölndal-Partille där majoriteten av antalet kollektivtrafikresor i regionen görs. Kapaciteten börjar nå sitt tak i kollektivtrafiken och dess infrastruktur, samtidigt som befolkningen ökar i hög takt.

### Smartare samordning med skolresor ger mer kollektivtrafik

Det finns potential att öka servicenivån på landsbygd ytterligare genom samordning med skolskjutsar. De utredningar som gjorts visar att det inte finns en lösning som passar alla kommuner. Samordningen bör därför ske genom samråd mellan Västtrafik och respektive kommun utifrån geografiska och demografiska förutsättningar, inför upphandlingar, där både kommunen och Västtrafik strävar efter bästa möjliga totallösning för invånarna. Dialog kommer fortsätta föras för anpassning av skoltider så att fordonen kan nyttjas bättre och vi kan få mer kollektivtrafik för skattemedlen. Stor potential finns när det gäller gymnasieskolans tider i de största regionala pendlingsnaven.

Delmål: Tillgänglighet för invånarna

Indikator med måltal	Nuläge 2014	Måltal 2020	Utblick 2035	Övriga indikatorer
Andel invånare < 60 min till ett pendlingsnav, med kollektivtrafik	84 %	Öka	90 %	- Antal utbuds-km med Västtrafik - Restidskvot 0,8 för tåg och 1,3 för buss i prioriterade stråk
Andel invånare minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen	84 %	100 %	100 %	- Andel invånare som tycker att avgångstider passar deras resbehov - Andel inv < 90 min till Göteborg. - Brutto- o nettokostnad/ utbuds-km

### Hänvisning:

Strategier som är en del av Regionala Trafikförsörjningsprogrammet:  
 I **Målbild Tåg 2035** finns mål för respektive bana/tåglinje med mål 2020, 2028 och 2035.  
 I **Landsbygdsutredningen** finns fördjupad beskrivning av nuläge och utvecklingsbehov.



## Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik

För att fler ska åka kollektivt för att man vill och inte för att man måste, krävs att kollektivtrafiken upplevs attraktiv. Det handlar om kvalitet, men även om image och känsla. Att gå mot målet om en attraktiv kollektivtrafik innebär ett långsiktigt utvecklingsarbete utifrån resenärernas behov före, under och efter en resa. I samråden inför revideringen av programmet har flera lyft vikten av att **lyssna in ungas behov och idéer**. Det är de som är vuxna 2035. För åtgärder inom målet om Attraktiv kollektivtrafik bör ungdomar involveras i utvecklingsarbetet.

Åtgärder prioriteras som påverkar resenärens egen upplevelse att det är **smart, tryggt och enkelt** att välja hållbart resande. **Bekvämlighet** när man väntar, byter eller är på fordonet, **punktlighet, pålitlighet**, är viktiga faktorer att ständigt utveckla. **Tjänster** som underlättar resan, eller t o m ger resan mervärden ingår också inom ramen för detta mål. Trafikföretagen spelar en viktig roll, när det gäller till exempel **körsätt, bemötande**, fordonens **kvalitet och trafiksäkerhet**. **Framkomlighet och prioritet** för kollektivtrafiken krävs för att uppnå pålitlighet och punktighet, såväl i städernas infrastruktur som på järnväg. Här spelar kommuner och Trafikverket en avgörande roll. De kommande årens stora infrastrukturprojekt inom västsvenska paketet kommer påverka framkomligheten betydligt. Det innebär stora utmaningar för alla inblandade aktörer att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken. Samtidigt finns möjligheter att förändra resebeteenden och öka andelen hållbara resor både till, från och inom Göteborg.





### Pris- och sortiment, försäljning och information

2014 beslutade regionfullmäktige om steg 1 i en pris- och sortimentstrategi, som syftar till att göra det enklare för resenären. Dagens taxsystem upplevs av många som komplext och ett systematiskt arbete pågår för att göra förenklingar. Färre tillägg och varianter av kort, enhetligare regler för kommunala tillköp, rabattsatser, möjlighet att köpa färdbevis i telefonen och avskaffa check-out, är sådant som redan är beslutat och genomförs successivt. Att gå vidare till steg 2 har hög prioritet och handlar om att se över zonsystemet för att uppnå ett system som resenären upplever som enklare och mer rättvist än dagens indelning, samt utvecklad biljettsamverkan för att underlätta resor över länsgräns. Att byta zonstruktur är ett stort steg, både vad avser ekonomisk risk och hur det kommer tas emot av resenären. Därför krävs djup förankring och tester med olika resenärgrupper. All utredning görs utifrån förutsättningen att intäkterna totalt sett ska vara oförändrade. Förankring sker i första hand genom kollektivtrafikeråden.

Fortsatt utveckling av försäljningskanaler och information till resenären om hur och var man kan köpa biljetter och resa med kollektivtrafiken krävs, med hänsyn till olika resenärgruppers behov och lokala förutsättningar. Digitala försäljningskanaler ger nya möjligheter, bland annat när det gäller nationell samordning av biljettgiltighet.

Delmål: Attraktiv kollektivtrafik

Indikator med måltal	Nuläge 2014	Måltal 2020	Utblick 2035	Övriga indikatorer
Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik	53 %	60 %	75 %	Allmänhetens upplevelse av förseningar med kollektivtrafiken Andelen turer som är punktliga (per trafikslag)
Andelen nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord	93 %	≥93 %	≥93 %	
Andelen nöjda resenärer m Västtrafik	54 %	60 %	85 %	

#### Hänvisning:

Pris- och sortimentstrategi steg 1 – ingår som en del i Trafikförsörjningsprogrammet.

## Delmål 3: Alla resenärsgupper beaktas

Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för jämlikhet och delaktighet i samhället, som bidrar till social hållbarhet. Målet är att kollektivtrafiken utformas så att den inte upplevs diskriminerade, utan stöder en inkluderande samhällsutveckling.

### Genomför Strategin för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken

För att underlätta resandet för personer med funktionsnedsättning är det av stor vikt att alla aktörer har ett hela-resan-perspektiv där både mjuka och fysiska åtgärder beaktas. Kollektivtrafiknämnden har beslutat om en funktionshinderstrategi som ska ses som en del av trafikförsörjningsprogrammet. Strategin pekar ut prioriterade åtgärdsområden, där anpassning av fordon, samt prioriterade knutpunkter och hållplatser ingår som en viktig del. Västra Götalandsregionen rankas högst av Sveriges kollektivtrafikmyndigheter av Myndigheten för delaktighet 2015, när det gäller arbetsätt med tidsatta mål och samråd kring tillgänglighetsfrågor.



## Utveckla strukturerat arbetssätt utifrån de sju diskrimineringsgrunderna

Västra Götalandsregionen har gjort en utredning som visar att åtgärder för funktionsnedsatta även gynnar andra grupper i samhället. Den visar att ytterligare åtgärder krävs, framförallt när det gäller att öka tryggheten för olika resenärsgupper. Ökad kunskap och utveckling av ett strukturerat arbetssätt krävs dock för att beakta de sju diskrimineringsgrunderna; kön, könsidentitet, etnisk tillhörighet, religion/trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder (barn/äldre). Det är ett prioriterat utvecklingsområde. Här ingår att utveckla kollektivtrafikens roll som ett verktyg för integration, jämställdhet och att stärka barns rättigheter.

Delmål: Alla resenärsgupper

Indikator med måltal	Nuläge 2014	Måltal 2020	Utblick 2035	Övriga indikatorer
Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik	67 %	72 %	80 %	Kvalitativ analys utifrån de sju diskrimineringsgrunderna Kvantitativ och kvalitativ uppföljning av Funktionshinderstrategin
Andel anpassade fordon funktionsnedsatta	97 %	100 %	100 %	
Anpassade prioriterade hållplatser terminaler funktionsnedsatta	Ca 350	>800		

### Hänvisning:

**Strategin för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken** ingår som en del av Trafikförsörjningsprogrammet. Här finns delmål och prioriterade åtgärder utpekade. [www.vgregion.se/kollektivtrafik](http://www.vgregion.se/kollektivtrafik)

Underlagsrapport för trafikförsörjningsprogrammet: **Social Hållbarhet och Kollektivtrafik**

**Lista över alla prioriterade hållplatser och knutpunkter** som ingår i funktionshinderstrategin, samt vilka av dem som är åtgärdade uppdateras årligen på [www.vgregion.se/kollektivtrafik](http://www.vgregion.se/kollektivtrafik).

Västra Götalands tillgänglighetsdatabas uppdateras kontinuerligt avseende knutpunkter och terminaler. I Västtrafiks reseplanerare finns information om anpassning för respektive resa.

## Delmål 4: Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken

Kollektivtrafiknämnden har antagit en miljö- och klimatstrategi som uttrycker en hög ambitionsnivå för kollektivtrafiken som aktör i övergången till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Strategin innebär utfasning av fossila drivmedel och minskad energianvändning med låga nivåer av avgaser och buller. Det sker genom successivt ökade krav i varje trafikupphandling.

Utfasningen av fossila drivmedel sker i snabb takt medan ökad energieffektivitet och minskat buller är en stor utmaning. Genom successivt införande av olika grad av eldrivna fordon finns potential för att minska både energianvändning och buller. Vi ser att utvecklingen går snabbt fram på detta område och kräver avvägningar och ställningstaganden kring affärsmodeller.

Västtrafik kör motsvarande 12 varv runt jorden varje dag (fordonskilometrar) varav 83 procent körs med förnybart bränsle 2015. I och med att det miljöpolitiska programmet för Västra Götalandsregionen revideras parallellt med trafikförsörjningsprogrammet justeras målet för 2025, 95 % förnybart bränsle, i miljö- och klimatstrategin till att gälla minskning av koldioxidutsläpp.

Nytt mål: 80 procent minskning av koldioxidutsläpp per personkilometer 2006-2020. För att nå målen krävs en kombination av förnybara drivmedel som exempelvis biogas, el och HVO.

Detta mål motsvarar definitionen av fossilfrihet i den statliga utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) med skillnaden att utredningen siktar på att nå 80 % minskning till 2030.

Koldioxidutsläppen per personkilometer minskade med 50 procent från 2006 till 2015.

### Kollektivtrafiken ska bidra till att driva utvecklingen framåt

Västra Götalandsregionen ska fortsatt medverka i forsknings- och utvecklingsprojekt för att driva utvecklingen inom miljöteknik i transportsektorn framåt. Det är mycket som händer inom detta område och prioriteringar av projekt krävs för att få god utväxling av insatta utvecklingsmedel och personella resurser.

Delmål: Minskad miljöpåverkan

Indikator med måltal	Nuläge 2014	Måltal 2020	Utblick 2035	Övriga indikatorer
Minskning CO <sub>2</sub> -utsläpp per personkilometer jmf 2006	50 %	80 %	Minska ≥ 80%	Uppföljning och analys av buller, utsläpp, energieffektivitet enligt Miljö- och klimatstrategin

#### Hänvisning:

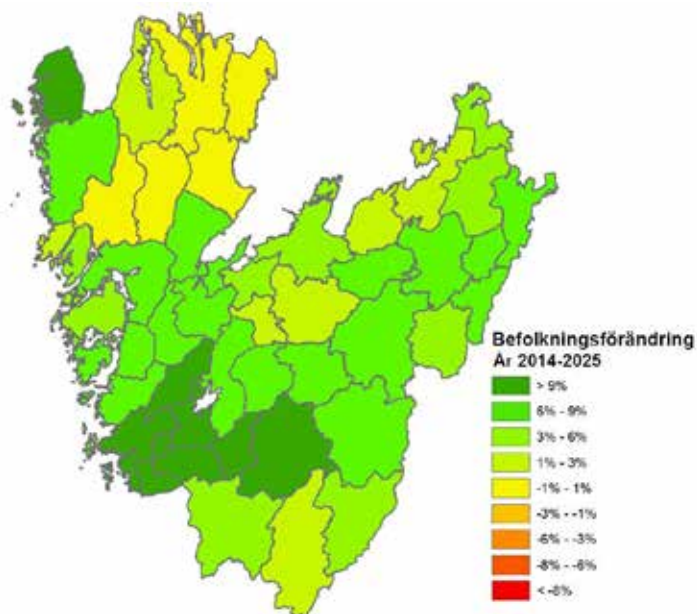
Miljö- och Klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland [www.vgregion.se/kollektivtrafik](http://www.vgregion.se/kollektivtrafik) ingår som en del av Trafikförsörjningsprogrammet

## Nuläge och behov

### Befolkningsutveckling

Västra Götalands befolkning förväntas växa till nästan 1,9 miljoner invånare år 2030<sup>2</sup>. Det innebär 245 000 fler invånare 2030 jämfört med 2014, det vill säga drygt 15 000 fler invånare varje år i genomsnitt. Flyktingströmmarna är svåra att beräkna, men befolkningsökningen väntas vara högre de närmast kommande åren och något mindre i slutet av perioden. De flesta kommuner väntas få en ökad befolkning. Det är framför allt i Göteborgsregionen och stråket österut mot Borås, inklusive Borås kommun som den största ökningen beräknas ske, samt Strömstad kommun.

De närmast kommande åren väntas ökningen främst ske med hjälp av invandring. Att invånarna blir fler ger ett ökat behov av kollektivtrafik. I första hand för att vi är fler, men också för att när befolkningstätheten ökar krävs att fler reser med mer yteffektiva transportslag, som kollektivtrafik, än med bil. I de kommuner där befolkningsutvecklingen riskerar att avstanna eller minska är också kollektivtrafiken viktig för attraktiviteten. Kollektivtrafiken gör det möjligt att arbeta eller studera på annan ort än där man bor och ger, sett ur företags och skolors synvinkel, möjligheter att rekrytera personal och studenter från fler kommuner.



### Fler äldre och fler barn

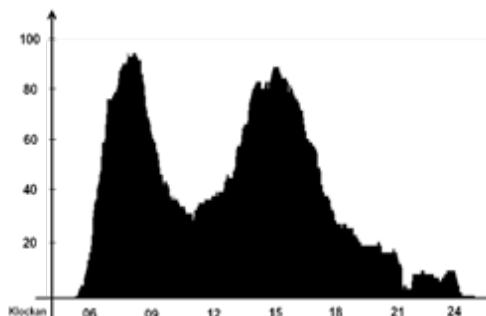
Sammanställningen av befolkningen förändras. Andelen invånare över 80 år bedöms öka från 5 % av befolkningen år 2014 till 7 % av befolkningen år 2030. Även antalet barn väntas öka mer än genomsnittet. Detta ställer krav på kollektivtrafiken, både genom att fler behöver åka och att fler personer har behov av en trygg och tillgänglighetsanpassad kollektivtrafik.

### Resbehov – pendling i Västra Götaland

De funktionella, lokala arbetsmarknaderna växer i Västra Götaland, dels genom inflyttning, dels genom ökad pendling. Västra Götaland har sju lokala arbetsmarknader enligt SCBs definition, som bygger på faktiska pendlingsmönster. Ser vi till den totala pendlingen är det tydligt att Västra Götaland är en flerkärnig region med Göteborg som stark regionkärna. Söderut sträcker sig Göteborgs lokala arbetsmarknad in i Hallands län, och norrut ingår Åmål i Karlstads arbetsmarknad. Pendlingen är i hög utsträckning enkelriktad in mot de fem pendlingsnaven; Göteborg-Mölndal-Partille, Borås, Skövde, Trollhättan-Vänersborg och Uddevalla. När högskolependlingen lyfts in i analysen ökar den dubbelriktade pendlingen framförallt mellan Borås-Göteborg och Trollhättan-Göteborg.

<sup>2</sup> Befolkningsprognos Västra Götaland 2015-2030, rapport 2015:3

Resandet med kollektivtrafiken, mätt i antalet resor, är störst i stadstrafiken. Den största ökningstakten har dock varit inom regiontågstrafiken, där resandet mer än fördubblats det senaste decenniet. Vid införandet av trängselskatt skedde den största procentuella resandeökningen på expressbussarna mellan kranskommunerna och i Göteborg. Kollektivtrafikens marknadsandel har ökat från 24 procent 2010 till knappt 28 procent 2014, vilket är en snabbare ökningstakt än i resten av landet.

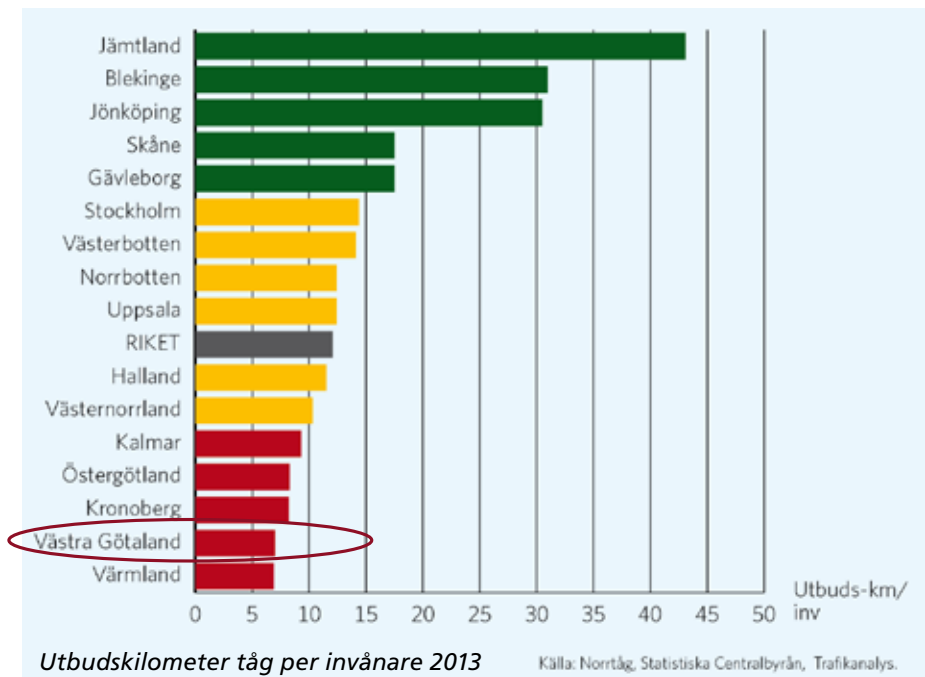


Resandets fördelning över dygnet, med kollektivtrafik

### Utmaningar...

Enkelriktad pendling med hög efterfrågan i högt trafik innebär mycket stora krav på kapacitet under kort tid av dygnet. En personbil används i snitt 48 minuter per dygn och står sedan parkerad och kräver yta. För samhällsbyggnaden i stort är det en viktig fråga att prioritera åtgärder för ett mer resurseffektivt nyttande av samhällets resurser i form av mark, infrastruktur och kollektivtrafik, framförallt i och omkring större städer. Figuren visar hur resandet med kollektivtrafik fördelar sig över dygnet.

En förutsättning för tågresor är att järnvägsinfrastrukturen tillåter utökad utbud av tågtrafik. En jämförelse av utbudet av tågtrafik mellan Sveriges län visar att Västra Götaland ligger bland de län som har allra minst utbudskilometer tåg per invånare. Det beror på att kapaciteten begränsas av infrastrukturen. Västra Götalandsregionens målbild för tågtrafiken till 2035 innebär att Västra Götaland skulle nå samma antal resor som Skåne hade 2013, med en mindre befolkning.



För att kunna trafikera med fler tåg och få mer pålitlig trafik krävs utbyggd infrastrukturkapacitet i form av till exempel fler mötesstationer, nya signalsystem och genomgående spår på Göteborgs Central. Enligt Trafikverkets Järnvägsnätsbeskrivning för 2017 finns det dessutom brister i standarden hos flera av banorna i Västra Götaland och högsta tillåtna hastighet kommer att sänkas. Det gäller delsträckor av både Västra Stambanan, Älvsborgsbanan, Bohusbanan, Kinnekullebanan och Viskadalsbanan.

För att utveckla attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik krävs att kollektivtrafiken ges tydlig prioritet, framförallt i städerna, genom till exempel busskörfält, signalprioritet och andra ITS-lösningar. Kommunernas bebyggelseplanering har också stor betydelse för hur en effektiv kollektivtrafik kan utformas.

### ...och möjligheter

För att klara en omställning till ett hållbart transportsystem krävs nya resvanor och ett nytt sätt att se på resandet. Det finns trender i omvärlden som går i den riktningen. Det handlar till exempel om synen på ägandet, där ungdomar inte ser bilen som statussymbol på samma sätt som tidigare generationer. Det blir allt mer accepterat att betala för att dela på kapitalintensiva resurser. Här ingår delandet av bil. Bilpooler och olika samåkningstjänster ökar i snabb takt. Utvecklingen av mobilitet som tjänst, där flera färd sätt kan kombineras, går hand i hand med digitaliseringen, som också är en stark trend som gynnar omställningen till ett hållbart transportsystem.

Vi ser också en stark trend inom så kallad elektromobilitet. Elcyklar och mindre elfordon har potential att vara miljö- och platseffektiva alternativ för kortare resor, eller för att nå en knutpunkt i ett kollektivtrafikstråk. Utvecklingen av högkapacitetfordon som till stor del går på eldrift, och som inte är beroende av spårinfrastruktur innebär nya möjligheter för, i första hand, stadsutvecklingen, med mindre utsläpp och buller. Hur autonoma fordon kan komma att påverka utvecklingen av hållbart resande råder det delade meningar om, men om möjligheten tas tillvara och nyttjas på rätt sätt bör även denna utveckling kunna leda till bättre nyttjandegrad av samhällets resurser i form av mark, fordon och infrastruktur.

Den trend som finns i samhället för att i högre grad prioritera hälsa och ekologisk konsumtion bedöms gynna kollektivtrafiken som ett smart livsstilsval. Det finns också en bred politisk uppslutning kring behovet att utveckla kollektivtrafiken och ett hållbart resande för att nå en attraktiv och konkurrenskraftig region som inkluderar alla och ger förutsättningar för visionen om Det goda livet.

Hänvisning till underlagsrapport till trafikförsörjningsprogrammet:

Nulägesbeskrivning av kollektivtrafiken och dess förutsättningar i Västra Götaland

## Förutsättningar för kommersiell trafik

Kollektivtrafiklagen innebär att trafikföretag har rätt att etablera kollektivtrafik på kommersiell grund. Målen i trafikförsörjningsprogrammet avser all regional kollektivtrafik oavsett om trafiken är upphandlad eller kommersiell. Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för att värdera samhällsnyttan och ska besluta om vilken trafik som samhället behöver handla upp för att motsvara invånarnas behov. Västra Götalandsregionen är kollektivtrafikmyndighet och myndighetens uppgifter sköts av kollektivtrafiknämnden.

### Underlag för beslut om trafikplikt

Kollektivtrafiknämnden fattar beslut om trafikplikt för upphandlad kollektivtrafik, som en tydlig information till marknadens aktörer om samhällets avsikt. Om målen bedöms kunna uppnås utan att trafiken handlas upp bör kollektivtrafiknämnden fatta beslut om att avstå trafikplikt. Möjligheten att resa i ett sammanhängande system ska beaktas. Kollektivtrafiknämndens dokument "Kriterier för trafikplikt" beskriver process och kriterier inför beslut om trafikplikt, framtaget i dialog med branschens parter.

Västra Götalandsregionen ser positivt på det nationella branschgemensamma samarbete som finns; Partnersamverkan för förbättrad kollektivtrafik<sup>3</sup>. Här diskuteras branschövergripande frågor och man arbetar fram vägledning och verktyg till stöd för branschens aktörer, bland annat gällande trafikplikt, avtalsformer och frågor som rör det kommersiella marknadstillträdet.

### Utvecklade avtalsformer

För att långsiktigt bygga upp möjligheterna för en kommersiell trafik som bidrar till måluppfyllelsen är det viktigt att Västtrafik fortsätter tillsammans med trafikföretagen med utveckling av avtalsmodeller, där arbetet med branschgemensamma avtalsmodeller är en utgångspunkt. Trafikförsörjningsprogrammet stödjer arbetet med Västtrafikmodellen som ökar trafikföretagens ansvar, engagemang och möjligheter att utveckla trafiken och kundnöjdheten.

En framgångsfaktor för successiv övergång till kommersiell trafik kan vara att ytterligare utveckla nya samarbetsformer. När ny lagstiftning kring koncessioner införts under 2016 kommer denna avtalsform utredas ytterligare.

Kommersiell regional kollektivtrafik finns idag på flygbusslinjen Göteborg – Landvetter. Därtill kommer ett antal turistlinjer, som har körts sommartid i Göteborgs stad, på järnväg i Dalsland samt fartygstafik i skärgården.

---

<sup>3</sup> Bakom Partnersamverkan står de nationella branschorganisationerna Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket och Jernhusen.



### Konkurrensneutralt tillträde till terminaler

Kommersiell och upphandlad trafik ska ha konkurrensneutralt tillträde till terminaler, knutpunkter och hållplatser. Västra Götalandsregionens kollektivtrafikmyndighet för ett fördjupat samråd med Västtrafik och trafikföretagens branschföreningar nationellt och regionalt kring tillträde till terminaler och knutpunkter. Prissättning för angöring på tomtmark behöver vara transparent, och principer för prioritering av tillträde vid kapacitetsbrist bör vara funktionsbaserad och likvärdig för alla trafikföretag. Speciellt viktigt kan detta bli i samband med förväntad kapacitetsbrist vid de stora byggprojekten inom Västsvenska Paketet och stadsutvecklingsprojekten i Göteborg.

### Marknadsanalys för kommersiell trafik

Marknadsanalys för kommersiell trafik görs i huvudsak av trafikföretagen i samband med samråd inför upphandling så att man utgår från aktuella förutsättningar. Västtrafik ska då tillhandahålla en öppen redovisning av data såsom antal resande och intäkter för de avtal som löper ut. Trafikföretagen kan med detta underlag och sin egen marknadsanalys som grund ta ställning till om de ska investera i en kommersiell trafik. Trafikförsörjningsprogrammet redovisar därför endast ett övergripande resonemang.

Förutsättningarna för kommersiell trafik bedöms störst där hög andel enkelbiljettskunder indikerar en betalningsvilja hos resenärerna och ett mindre beroende av det större sammanhängande systemet. Det innebär att linjer som nyttjas av turister sommartid kan vara intressanta under delar av året. Vi har hittills sett sådana initiativ i skärgården, Göteborg och i Dalsland. Till större turistmål, som t ex Skara Sommarland, bör därmed också finnas viss potential. Andra intressanta områden för utveckling av kommersiell trafik kan vara ekonomiskt starka tillväxtområden såsom den påbörjade utökade exploateringen kring Landvetter flygplats.

Med utgångspunkt i den dialog Västra Götalandsregionen haft med trafikföretagen kring möjligheten att etablera kommersiell trafik är det vår bedömning att det är svårt för en kommersiell linje att gå med hög turtäthet för vardagspendling och klara sig med biljettintäkter. Den ekonomiska risken bedöms som hög även där resandeunderlaget är relativt stort. Däremot bör det finnas potential för nya lösningar där lönsamheten utökas genom medfinansiering från andra kommersiella aktörer. Det skulle kunna handla om större köpcentrum, eller andra kommersiella verksamheter som har många anställda och/eller besökare.

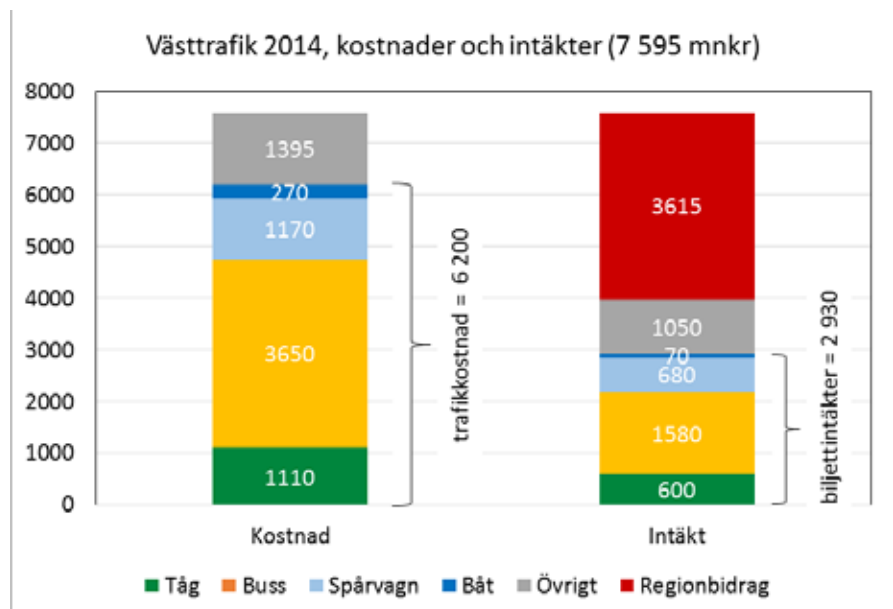
Dokument som är en del av trafikförsörjningsprogrammet:

**Kriterier för trafikplikt** beskriver process och kriterier inför beslut om trafikplikt är framtaget i dialog med branschens parter och ingår i Trafikförsörjningsprogrammet

**Förteckning över alla trafikavtal**, samt när dessa löper ut, publiceras i årlig rapport

## Ekonomiska förutsättningar och finansiering

Under 2014 uppgick Västtrafiks totala kostnad till cirka 7,6 mdr kr. Intäkterna uppgick till 4,0 mdr kr och regionbidraget till 3,6 mdr kr. Kostnadstäckningen fördelar sig per trafikslag enligt nedanstående figur. Buss står för både den största kostnaden och intäkten, med ca 43 procent kostnadstäckning. Bäst kostnadstäckning har spårvagnstrafiken med 58 procent.



Under 2014 uppgick Västtrafiks självfinansieringsgrad totalt till 52 procent. Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad i Sveriges olika län varierar mellan 35 och 75 procent. Västtrafiks självfinansieringsgrad ligger ungefär på riksgenomsnittet.

När man jämför regionbidraget per invånare i olika län visar det sig att län med stora städer ligger högre än övriga län, eftersom tät bebyggelse förutsätter platseffektiva färdmedel. Under 2014 uppgick regionbidraget per invånare i Stockholms län till 3 590 kr och i Västra Götaland till 2 560 kr (källa: Trafikanalys).

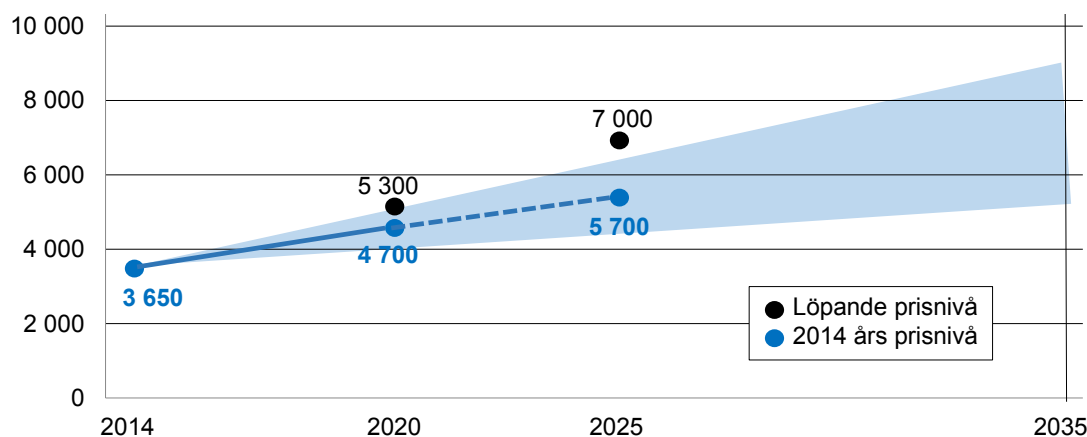
### Kollektivtrafikutvecklingens finansiering

Den långsiktiga ambitionen i Västra Götaland är att var tredje motoriserade resa ska ske med kollektivtrafik. För att klara detta och övriga uppsatta mål krävs att bebyggelse- och infrastrukturutvecklingen stödjer en sådan utveckling, samti-

dig som det sker en successiv utbyggnad av kollektivtrafikens attraktivitet och kapacitet.

Under 2014 uppgick kollektivtrafikens regionbidrag till drygt 3,6 mdr. Bedömningen är att regionbidraget behöver öka i genomsnitt 5,5-6,5 procent per år för att nå uppsatta mål. Här ingår alla kostnader, även driftskonsekvenser från investeringar. I diagrammet nedan visas det som en rät linje, men utvecklingen är ofta i form av trappsteg, kopplat till större infrastruktur- och fordonsinvesteringar. När infrastruktur byggs ut medger det också utökning av trafik som gör att trafikkostnaderna ökar i trappsteg.

Beräkningen baseras på att kollektivtrafikens kostnadsindex uppgår till 2,5-3 procent/år, det vill säga något högre takt än inflationen i samhället. I kalkylen höjs biljettpriserna i samma takt som kollektivtrafikens index.



Diagrammet ovan bygger på en kalkyl som är översiktligt beräknad. Den utgår från att satsningar ger motsvarande resandeökning, ungefär 3 procent per år. Det krävs ett aktivt arbete med kostnadseffektiva åtgärder genom t ex smartare samordning mellan kollektivtrafik och skolskjuttrafik, jämnare spridning av resandet över dygnet och ökad prioritering av kollektivtrafikens framkomlighet. Även intäkthöjande åtgärder som t ex företagsbearbetning och marknadsföring är angeläget. Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad kan då bibehållas, på dagens nivå, omkring 50 procent

Osäkerheten ökar med tiden. Vi kan inte förutse omvärldsfaktorer som t ex bensinpriser, hur andra färdstätt utvecklas som självkörande fordon, nya tjänster, och cyklandet i städerna, samt befolkningsutvecklingen i stort. Möjligheten att bygga ut kollektivtrafiken är också starkt beroende av infrastrukturens utbyggnad, när det gäller järnvägen regionalt och framkomlighet i städerna.

### Kollektivtrafikens samhällsnytta

Det finns ett positivt samband mellan kollektivtrafikens utveckling och bättre miljö, färre olyckor, bättre hälsa, regional balans, regionförstoring och tillväxt. Västtrafik har tidigare utvecklat en metod för att beräkna kollektivtrafikens samhällsnytta. Bedömningen då var att samhällets återbäring på varje insatt krona i kollektivtrafiken var 1 krona och 75 öre. Det innebär att regionbidraget år 2035 skulle motsvara en samhällsnytta på 18 mdr kronor per år.

Snabbare och bättre tågförbindelser bidrar till regionförstoring, och därigenom tillväxt och ökat skatteunderlag. Jönköpings handelshögskola har genomfört en beräkning som visar att ett en utveckling av den regionala tågtrafiken enligt Målbild Tåg 2035 ger ett ökat årligt produktionsvärde (bruttoregionprodukt) för Västra Götaland motsvarande 2 mdr kr.

### Behov av breddad finansiering – en nationell fråga

Under det senaste decenniet har kostnaderna för svensk kollektivtrafik ökat snabbare än både resandet, skatteunderlaget och biljettintäkterna. För att klara en långsiktig finansiering av omställningen till ett mer hållbart transportsystem krävs ett systematiskt arbete inom flera områden. Det handlar om att utveckla trafiken så kostnadseffektivt som möjligt, och att utforma biljettsortimentet så att betalningsviljan hos resenären tas till vara. Men ska en omställning av transportsystemet ske krävs fortsatt kraftfulla satsningar på utbudet och på kollektivtrafikens infrastruktur.

I Sverige finansieras kollektivtrafiken med biljettintäkter och skattemedel. För att kraftigt bygga ut kollektivtrafiken, så att den får en annan roll i transportsystemet behöver ett arbete påbörjas om finansieringen kan breddas. Sveriges kommuner och landsting (SKL) har gjort en omvärldsspaning som visar att kollektivtrafikens driftskostnader även utomlands till största delen finansieras av biljettintäkter och skattemedel, men även på andra sätt, till exempel genom bompeng/trängselskatt, arbetsgivaravgifter, exploateringsavgifter, parkeringsavgifter, fastighetsskatt m.m. En nationell dialog bör föras kring vilken finansieringsmodell som krävs för att klara målen om fossiloberoende fordonsflotta och ett hållbart transportsystem.

## Dialog och samråd för revideringen av programmet

Revideringen av detta program har gjorts genom en bred förankringsprocess. Västra Götalandsregionens kollektivtrafiknämnd har lett arbetet i nära samverkan med kollektivtrafikeråden och dess tjänstemannagrupper, där alla kommuner ingår. En särskild arbetsgrupp med åtta kommundienstjänstemän, två från varje delregion, har berett underlag till råden. Två workshops har genomförts med trafikföretagen och dess nationella och regionala branschorganisationer. Dialog har också förts med grannlänens kollektivtrafikmyndigheter, grannlän, länsstyrelsen, Trafikverket och ytterligare intressenter. Medborgardialog har genomförts genom digital medborgardialog och fokusgrupper. Därtill genom samråd med Västra Götalandsregionens rättighetskommittés fem samråd: samrådet för funktionshinderfrågor, samrådet för jämställdhet- och hbtq-frågor, samrådet för nationella minoriteter, samrådet för ålder och samrådet för mänskliga rättigheter. Förslag till program innehåller en avvägning av de inspel som framkommit vid dessa samråd.

Hänvisning till underlagsrapporter till trafikförsörjningsprogrammet:

**Medborgardialog;** sammanställning av fokusgrupper och resultat från digital medborgardialog

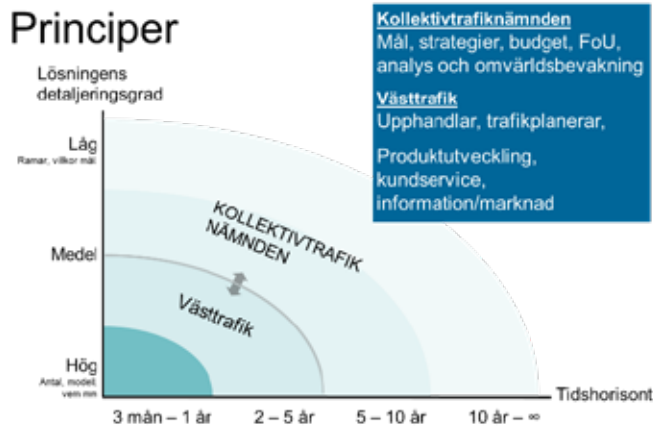
**Samrådslogg** – förteckning över samrådsmöten som varit en del av framtagandet av programmet

## Kollektivtrafikens styrning - ansvar och roller

Västra Götalandsregionen är regional kollektivtrafikmyndighet och har helhetsansvaret för kollektivtrafiken i Västra Götaland. Ansvaret regleras i Lagen om kollektivtrafik, samt genom ett avtal med länets kommuner. Prioriteringar för kollektivtrafikens utveckling läggs fast vart fjärde år genom trafikförsörjningsprogrammet (detta dokument), som är utgångspunkten för styrningen.

### Inom Västra Götalandsregionen

Västra Götalandsregionen har organiserat ansvaret genom att inrätta en kollektivtrafiknämnd. Regionfullmäktiges budget, och trafikförsörjningsprogrammet ger inriktningen för kollektivtrafiknämndens arbete. Västtrafik är ett helägt bo-



lag som utför verksamheten i enlighet med de mål och uppdrag som kollektivtrafiknämnden sätter, utifrån givna ekonomiska ramar. Bolaget handlar i sin tur upp all trafik från trafikföretag.

Figuren är en förenkling. Till exempel är frågor med hög detaljeringsgrad inom en kommun, inom Västtrafiks ansvar även om de är långsiktiga. Generellt beslutar kollektivtrafiknämnden om principer, mål och strategier som avser hela territoriet. Det direkta kundansvaret ligger hos bolaget, men kollektivtrafiknämnden bär det politiska ansvaret gentemot medborgarna i Västra Götaland.

get, men kollektivtrafiknämnden bär det politiska ansvaret gentemot medborgarna i Västra Götaland.

### Avtal mellan Västra Götalandsregionen och kommunerna

Gränssnittet i ansvaret mellan kommunerna och Västra Götalandsregionen är definierat i ett avtal som skrevs under våren 2011, i samband med beslut om skatteväxling. Avtalet innebär att ansvaret för kollektivtrafikens utveckling ligger hos Västra Götalandsregionen, men kommunerna ansvarar fortfarande för färdtjänst, och sådan trafik som riktas främst till äldre, samt för skolskjutsar. Kommunerna ansvarar också för kollektivtrafikens infrastruktur upp till och med markytan inom kommunalt väghållaransvar. Undantaget är spårväg, där kapitalkostnaden för spår ingår i driftskostnaden.

### Tillköp

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

### Samverkansformer Västra Götalandsregionen och kommunerna

Kommunerna och Västra Götalandsregionen har enats om samverkansformer som innebär att man gemensamt ska bereda den långsiktiga strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling. Det sker genom kollektivtrafikråden. BHU (Beredningen för hållbar utveckling) ingår som regionalt kollektivtrafikråd. Råden har inte beslutsmandat men väger tungt i Västra Götalandsregionens beslut. I kollektivtrafikråden ingår representanter från Västra Götalandsregionen och samtliga kommuner som bereder frågor gemensamt. Delregionala kollektivtrafikråd ska enligt beslutade samverkansformer hållas minst två gånger per år.

Rekommendationen i den utvärdering som genomfördes 2013 är att även representanter från Västtrafiks styrelse adjungeras, för bättre förankring och samverkan.

För de fem regionala pendlingsnaven finns politiska stadstrafikforum. De samråder inom ramen för det gällande trafikförsörjningsprogrammet kring frågor om stadsutveckling och kollektivtrafik, och träffas ungefär två gånger per år, beroende på aktuellt behov.

Västtrafik för dialog med kommunerna om de konkreta förändringarna i trafiken, mm, i en årligt återkommande process. Därtill finns kontaktpersoner hos bolaget och i respektive kommun som ansvarar för löpande dialog.

Den utvärdering som gjordes 2013 av samverkansformerna resulterade i ett antal åtgärdsområden. Västtrafik har utökat sitt kommunteam och utvecklat den årliga dialogprocessen för trafikplaneringen. Kollektivtrafiknämnden har utvecklat sina processer genom att sträva efter längre tid för förankring och större delaktighet från kommunerna i strategiska processer. Kommunerna bär ansvaret för att bättre förankra det arbete som sker i kollektivtrafkråden i sin kommun. fungerande samverkan är ett ömsesidigt och ständigt pågående utvecklingsarbete

Hänvisning: dokument finns på [www.vgregion.se/kollektivtrafikraden](http://www.vgregion.se/kollektivtrafikraden)

**Avtal om ansvar för kollektivtrafiken i Västra Götaland**

**Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland**

**Principer för tillköp av färdbevis, beslutad nov 2014**



## Måltal och indikatorer

För varje mål finns måltal för 2020 och en långsiktig utblick mot 2035 (basår 2014), samt ett antal indikatorer<sup>4</sup>. Indikatorerna är med för att visa på en utveckling.

Indikator med måltal	Nuläge	Måltal	Utblick	Övriga indikatorer
<b>Övergripande mål: Andelen hållbara resor</b>	2014	2020	2035	
Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel	27,5 %	30 %	> 33 %	Antal personkilometer Körsträcka personbilar Bilnehav/1000 invånare Andel cykelresor Andel bilpassagerare (samåkning)
Antal resor i kollektivtrafiken	278 milj	+ 15 %	Fördubbla 2006-25	Antal resor per funktion: a) stråk (tåg, expressbuss, cityexpress) b) stadstrafik (per pendlingsnav) c) tätortstrafik d) landsbygd /övrigt Brutto-och nettokostnad/resa
<b>Delmål 1: Tillgänglighet för invånarna</b>	2014	2020	2035	
Andel invånare < 60 min till ett pendlingsnav, med kollektivtrafik	84 %	Öka	90 %	Antal utbuds-km med Västtrafik Andel invånare, avgångstider som passar deras resbehov
Andel invånare minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen	93 %	100 %	100 %	Restidskvot 0,8 för tåg och 1,3 för buss i prioriterade stråk Brutto- o nettokostnad/utbuds-km
<b>Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik</b>	2014	2020	2035	
Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik	53 %	60 %	75 %	Allmänhetens upplevelse av förseningar med kollektivtrafiken Andelen turer som är punktliga per trafikslag
Andelen nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord	93 %	≥93 %	≥93 %	
Andelen nöjda resenärer med Västtrafik	54 %	60 %	85 %	
<b>Delmål 3: Alla resenärsgupper</b>	2014	2020	2035	
Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik	67 %	72 %	80 %	Kvalitativ analys utifrån de sju diskrimineringsgrunderna. Kvalitativ och kvantitativ uppföljning av strategin för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken.
Andel anpassade fordon funktionsnedsatta	97 %	100 %	100 %	
Anpassade prioriterade hållplatser terminaler funktionsnedsatta	Ca 350	> 800		
<b>Delmål 4: Minskad miljöpåverkan</b>	2014	2020	2035	
Minskning CO <sub>2</sub> -utsläpp per personkilometer jmf 2006	50 %	80 %	Minska ≥ 80%	

<sup>4</sup> Flera av måltalen och indikatorerna mäts genom den nationella kollektivtrafikbarometern. Diskussioner pågår om förändringar i denna som kan komma att påverka sättet att mäta måluppfyllelsen av trafikförsörjningsprogrammet.



## Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet

Måltal och indikatorer följs upp årligen och sammanställs i en rapport. Förutom uppföljning av dessa kvantitativa uppgifter ska trafikförsörjningsprogrammets beslutade strategier följas upp årligen. Följande strategier är beslutade och ingår som en del av trafikförsörjningsprogrammet;

**Strategi för funktionshinderanpassning** – Strategin har en särskild status, eftersom kollektivtrafiklagen tydligt anger kollektivtrafikmyndighetens ansvar inom detta område. I strategin återfinns tidsatta mål och åtgärder. Det handlar om anpassning av fordon, hållplatser och terminaler. Men också om ledsagning, bemötande, utveckling av tjänster och kvalitetssäkring. En årlig redovisning och uppföljning av strategin tas fram, separat från trafikförsörjningsprogrammets årliga uppföljning. En kortare mer kvantitativ uppföljning ingår i den årliga uppföljningen av programmet.

**Målbild Tåg 2035** – Målbilden är en strategi för hur tågtrafikens utbud och restider successivt kan förbättras i olika etapper till 2020, 2028 och 2035 för att binda ihop regionen och regionen med dess omland, och lyfta över fler resor till tåg. Västtrafik har tagit fram en konkretiserad genomförandeplan för perioden fram till 2020. I den årliga uppföljningen kommer en lägesrapport om genomförandet att ingå.

**Landsbygdsutredningen** – Utredningen innehåller mål för den grundläggande servicenivån för invånarna och följs upp årligen som en del av trafikförsörjningsprogrammets uppföljning.

**Pris- och sortimentsstrategi Steg 1** – Strategin syftar till att göra det enklare för resenären. Färre tillägg och varianter av kort, enhetligare regler för kommunala tillköp, renodlade rabattsatser, möjlighet att köpa färdbevis i telefonen och avskaffa check-out, är sådant som ingår och som genomförs successivt. I den årliga uppföljningen ges en lägesrapport om genomförandet.

**Miljö- och klimatstrategi** – I strategin ingår, förutom mål om att minska CO<sub>2</sub>-utsläpp, mål och åtgärder för att minska utsläpp, öka energieffektiviteten och minska buller från kollektivtrafiken. I den årliga uppföljningen ges en lägesrapport om genomförandet.

Då nya strategier tillkommer, eller revideras och kompletteras under kommande programperiod lyfts de successivt in i den systematiska uppföljningen. En målbild för stornätet i storstadsområdet Göteborg-Mölndal-Partille är en sådan, liksom planerade tillägg till Målbild tåg 2035

