



Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland

Förslag till trafikförsörjningsprogram
Inför Regionstyrelsens möte den 4 sept 2012

Foto (sidnr):

Göran Assner (5, 17, 36, 41, 46-47, 66, 86)

Diego Cervo (48)

Josefin Dahl (21, 90)

Ola Dusegård (49 övre)

Thomas Harrysson (1, 15 övre, 22, 35, 40, 43, 44, 57, 59, 60, 61, 64, 73, 77, 81)

Sergio Joselovsky (49 nedre)

Allan Karlsson (11, 12-13)

Alexander Klemm (56)

Jeanette Larsson (8, 15 nedre, 20, 31, 62, 94)

Marcus Lindström (37)

Stina Olsson (92)

Kenny Stolpe (55)

Ansvarig för framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet:

Jan Efraimsson, Kollektivtrafiksekretariatet

jan.efraimsson@vgregion.se

010 - 441 12 37

Förord

Var tredje resa är en kollektivtrafikresa 2025!

Det är målet i det första Trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland. För att nå målet krävs en fördubbling av antalet kollektivtrafikresor. Målet är utmanande, inspirerande och framförallt nödvändigt för att utveckla vår region till gagn för invånare, företag och miljön.

Som en följd av den nya kollektivtrafiklagen är Västra Götalandsregionen nu kollektivtrafikmyndigheten i länet med både mandat och ansvar att utveckla kollektivtrafiken, dock inte ensam utan ihop med många aktörer i samhället. I Trafikförsörjningsprogrammet som du nu håller i din hand pekar regionen tillsammans med kommunerna ut riktningen för framtidens kollektivtrafik. Plattformen för programmet är vår gemensamma vision – Det goda livet.

Målet, var tredje resa med kollektivtrafiken, kräver att vi lyfter blicken och är öppna för nya idéer, med resenärens behov i centrum. Vi hoppas också på att kommersiella marknadstillträdet ska kunna bidra till målet, med nya kollektivtrafiktjänster och produkter.

Förväntningarna är höga på kollektivtrafikens förmåga att bidra till en positiv samhällsutveckling. Detta märker vi både nationellt och regionalt. Det handlar om att knyta ihop regionen, underlätta pendling, minska trängseln i och till städerna genom säkrare och miljövänligare sätt att resa. Vi står i ett läge där kollektivtrafiken får en helt annan roll, betydelse och status i framtiden. Därför ställer programmet höga krav på kollektivtrafikens utveckling.

Kollektivtrafiken är en del av samhället och alla parter måste samspela för att vi ska nå målen. Det är anledningen till att trafikförsörjningsprogrammet har arbetats fram i bred samverkan med många olika aktörer.

Med målbilden tydlig och klar har vi nu påbörjat resan mot ett långsiktigt hållbart transportsystem och därmed en bättre vardag för invånarna i Västra Götaland.

Ulrika Bokeberg

Kollektivtrafikdirektör, Västra Götalandsregionen

Innehåll

Sammanfattning av trafikförsörjningsprogrammet	5
1 Första trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland	9
1.1 Ny kollektivtrafiklag 2012	9
1.2 Lagens krav på trafikförsörjningsprogrammet	10
1.3 Samråd vid framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet	10
1.4 Syftet med trafikförsörjningsprogrammet i Västra Götaland	11
2 Utgångspunkter för trafikförsörjningsprogrammet	12
2.1 Miljöanpassning – ställer krav på framtida transportsystem	12
2.2 Ett gott förarbete är gjort delregionalt	13
2.3 Kollektivtrafikbranschen har utarbetat vägledningar	13
2.4 Flerstegsprincipen – en arbetsmetod för att nå uppsatta mål	14
3 Avvägning mellan allmän och kommersiell trafik	15
3.1 Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för samhällsnyttan	15
3.2 Vilka krav ställs på den allmänna trafiken?	15
3.3 Avvägningar inför beslut om allmän trafikplikt	16
3.4 Beslut om allmän trafikplikt	18
3.5 Trafik som bedöms kunna bedrivas kommersiellt	20
3.6 Samverkansformer med kommersiella aktörer	21
3.7 Konkurrensneutral tillgång till offentligt ägd infrastruktur	21
3.8 Ge större utrymme för affärsmässigt agerande i den upphandlade trafiken	23
4 Nuläge	24
4.1 Demografiska förutsättningar	24
4.2 Hur reser vi i dag?	30
4.3 Nöjdheten har kontinuerligt minskat sedan 2002	38
4.4 Anpassning till personer med funktionsnedsättning	39
4.5 Kollektivtrafikens miljöpåverkan minskar	41
5 Omvärldsförändringar	42
6 Utmaningar för framtidens kollektivtrafik	45
7 Vision, mål och strategier till 2025	48
7.1 Vision	48
7.2 Övergripande mål 2025	50
7.3 Delmål 1: Resandet fördubblas	52
7.4 Del mål 2: Nöjdhet 85-90 %	56
7.5 Delmål 3: Förbättra för alla resenärsgupper	59
7.6 Delmål 4: Miljöpåverkan minskas	63
7.7 Delmål 5: Självfinansieringsgrad minst 50 %	65
8 Behov av regional kollektivtrafik 2025 och 2016	67
8.1 Kommunalförbundens målbilder	67
8.2 Det storregionala perspektivet – en rundare region	68
8.3 Fyrbodal - trafikering på lång sikt 2025	71
8.4 Fyrbodal – inriktning fram till 2016	74
8.5 Sjuhärad - trafikering på lång sikt 2025	75
8.6 Sjuhärad – inriktning till 2016	78
8.7 Skaraborg - trafikering på lång sikt 2025	79
8.8 Skaraborg – inriktning till 2016	82
8.9 Göteborgsregionen - trafikering på lång sikt 2025	83
8.10 Göteborgsregionen – inriktning fram till 2016	87
9 Ekonomi	88
9.1 Ökat resande leder till ökat underskott	88
9.2 Västtrafiks resultaträkning 2010	88
9.3 Nationell jämförelse av kollektivtrafikens självfinansieringsgrad	89
9.4 Framtida underskott 2016 och 2025	90
10 Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet	93
Bilaga 1: Intressenter som har varit inbjudna till samråd avseende trafikförsörjningsprogram	96

Sammanfattning av trafikförsörjningsprogrammet

Ny kollektivtrafiklag

En ny kollektivtrafiklag trädde i kraft vid årsskiftet 2011/12. Lagen innebär ett tydligare politiskt ansvar för kollektivtrafikens strategiska inriktning med en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Lagen innebär också fritt marknadstillträde för kommersiella aktörer att driva regional kollektivtrafik på kommersiell grund.

Varje myndighet skall enligt lagen ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet är det viktigaste dokumentet för att utveckla av kollektivtrafiken, dvs var fokus på kollektivtrafiksatsningar ska ligga i framtiden.

Kollektivtrafiken utvecklas genom målstyrning

Vid årsskiftet tog Västra Götalandsregionen över ägandet av Västtrafik. Västtrafik finns kvar som bolag och är myndighetens förlängda arm ut mot resenärer och kollektivtrafikföretag. Västtrafiks uppgift är att inom fastställda ramar och mål upphandla och utveckla trafiken. Programmet kommer att fungera som styrande dokument för Västtrafik att utveckla kollektivtrafiken mot uppsatta mål.

Tidsperspektiv

Kollektivtrafiken i Västra Götaland är en verksamhet som kräver stora satsningar och mycket planering. För att kollektivtrafiken ska bli så bra som möjligt krävs att vi lyfter blicken och tittar långt in i framtiden. Därför har programmet en långsiktig målbild som sträcker sig till 2025. Denna bild kompletteras av en konkretisering fram till 2016. Vart fjärde år revideras trafikförsörjningsprogrammet.

Kommersiellt marknadstillträde

I programmet beskrivs vilka avvägningar kollektivtrafikmyndigheten avser att göra när det gäller det kommersiella marknadstillträdet, både när det gäller trafikpliktsbeslut, samverkansformer och affärsmässigt agerande i den upphandlade trafiken. Programmet redovisar vilka trafikavtal som löper ut under perioden fram till 2016. Dessa avtal omfattar idag över 900 kollektivtrafikfordon. Vidare framgår en beskrivning av processen för trafikpliktsbeslut med ingående samråd med trafikföretagen inför en kommande trafikupphandling. Vid samrådet skall Västtrafik sondera kommersiella aktörers intresse att bedriva trafik. Denna information ingår som ett viktigt underlag när kollektivtrafiknämnden skall ta ställning till om trafiken skall upphandlas eller drivas kommersiellt.

Målen för kollektivtrafiken

Det övergripande kollektivtrafikmålet är ”att öka kollektivtrafikens marknadsandel för en attraktiv och konkurrenskraftig region”. Idag sker var fjärde motoriserade resa med kollektivtrafik. År 2025 är målet var tredje resa. Det övergripande målet utgår bland annat från vision Västra Götaland - Det goda livet, att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem och att Västra Götaland skall utvecklas



till en väl sammanhållen region.

Under det övergripande målet finns fem delmål och ett antal strategier. Ett av de centrala delmålen för kollektivtrafiken i Västra Götaland är att resandet ska fördubblas fram till år 2025. De andra delmålen handlar om miljöfrågor, kring tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, resenärernas nöjdhet och finansieringen av kollektivtrafiken i framtiden.

Idag betalas kollektivtrafiken till hälften av samhället genom regionskatten, och den andra hälften av dem som reser. De mål som finns angivna i trafikförsörjningsprogrammet innebär att kvaliteten ska höjas på olika sätt, och att trafiken ska bli effektivare, men också att det kommer att läggas mer framtida resurser på kollektivtrafik som ger stor utdelning per satsad skattekrona.

Strategisk inriktning

En central fråga när det gäller kollektivtrafikens strategiska inriktning är hur och var kollektivtrafiken skall byggas ut för att nå uppsatta mål, inte minst resandemålet. Särskilt komplicerad är frågeställningen när resurserna är begränsade och prioriteringar måste göras. En inriktning för hela Västra Götaland är att kollektivtrafiken behöver byggas ut där potentialen för ökat resande är stor samtidigt som det skall finnas en grundläggande samhällsservice i glest befolkade delar av Västra Götaland.

Utnyttja flerstegsprincipen. Arbetet för att nå uppsatta mål sker med hjälp av en "flerstegsprincip" som redovisas i programmet. I första steget ska vi vårda den kollektivtrafik vi har, öka attraktiviteten och öka resandet inom ramen för befintliga resurser. För varje ytterligare steg ökar resursinsatserna. Syftet med flerstegsprincipen är att samhällets resurser ska utnyttjas optimalt och att åtgärder som leder till uppsatta mål kan genomföras så kostnadseffektivt som möjligt.

Utveckla mest där det finns störst efterfrågan. Det är tydligt att programmet betonar "stråktanken". Detta överensstämmer med samtliga fyra delregionala målbilder som kommunalförbunden tidigare tagit fram. I var och en av de fyra delregionerna finns utpekade stråk. Det innebär att särskild fokus ska läggas på

att utveckla ett övergripande prioriterat regionalt nät inom Västra Götaland och till regionala centra i grannlänerna. Till nätet kopplas en effektiv anslutningstrafik och andra åtgärder för att underlätta hela resan (t ex pendelparkeringar).

Det är viktigt att framhålla att det även finns mycket kollektivtrafik utanför det prioriterade nätet som behöver utvecklas i takt med efterfrågan.

Stadstrafik är en kategori som bedöms ha stor potential för ökat resande. Kollektivtrafik i de större städerna är också till stor nytta för resenärer som reser från kranskommunerna in till städerna. Åtgärder i stadstrafiken bör därför ha en förhållandevis hög prioritet, inte minst i Göteborg där trängselskatter införs vid årsskiftet 2012/2013.

Även för de mindre tätorterna och på landsbygden skall finnas en grundläggande samhällsservice t ex i form av anropsstyrd trafik eller Närtrafik. Här bör åtgärder sättas in för att uppnå miniminivån men åtgärder därutöver blir förhållandevis kostsamma. Kriterier för minsta servicegrad kommer att utvecklas.

Förbättra tillgängligheten för alla resandegrupper. När det gäller tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafikens fordon, görs detta lämpligen successivt i samband med framtida trafikupphandlingar, då fordonen ska bytas ut. Den fysiska anpassningen av terminaler, knutpunkter och hållplatser för personer med funktionsnedsättning måste göras i en samordnad process med ansvariga väghållare, dvs kommuner och Trafikverket. Samordningen mellan alla berörda aktörer är den enskilt viktigaste frågan för att klara tillgänglighetsanpassningen.

Minska transportsektorns och kollektivtrafikens miljöpåverkan. Mobility management är viktigt när det gäller att påverka invånarnas attityder till kollektivtrafiken och till sitt eget resande. Ett förändrat beteende kommer att ha påverkan på miljön globalt och lokalt. En successiv anpassning av kollektivtrafikens fordon till alltmer fossilfri bränsleanvändning är framgångsreceptet. Inte minst viktiga är insatser som minskar energianvändningen.

Västtrafiks självfinansieringsgrad ska vara minst 50 %. Bolagets självfinansieringsgrad ska uppgå till minst 50 % (år 2011 53 %). Västtrafiks budgeterade driftbidrag för 2012 uppgår till ca 3,0 mdr kr. Att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet kommer att kräva kraftfulla satsningar på en fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiksystemet. En uppskattning är att underskottet i löpande priser kan komma att öka till omkring det dubbla till år 2025, beroende på utbyggnadstakt, prisnivåer, effektivisering, oljeprisindex etc.

Programmet är framtaget genom samråd

Trafikförsörjningsprogrammet är framtaget i samråd med de politiska forum som fastställdes i samband med att regionen tog över ägandet av Västtrafik. Programmet har processats i det regionala och de fyra delregionala kollektivtrafikeråden. Vidare har samråd skett med trafikföretagen, både potentiella företag och de trafikföretag som idag har avtal med Västtrafik. Därutöver har samråd skett med ett stort antal externa aktörer, t ex Trafikverket, Västsvenska handelskammaren, Västsvenska turistrådet, Resenärsforum, pensionärsföreningar och handikapporganisationer, för att nämna några. Dessutom har synpunkter inhämtats från de interna nämnder i Västra Götalandsregionen vars verksamhet har kopplingar till kollektivtrafiken.



1 Första trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland

Vid årsskiftet 2011/12 inträffade två viktiga förändringar för kollektivtrafiken i Västra Götaland, dels trädde den nya kollektivtrafiklagen i kraft, dels blev Västra Götalandsregionen ensam ägare av Västtrafik och regional kollektivtrafikmyndighet.

Den nya lagen innebär fritt marknadstillträde för kommersiella aktörer att driva regional kollektivtrafik på kommersiell grund. Lagen innebär också ett tydligare politiskt ansvar för kollektivtrafikens strategiska inriktning med en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Som en följd av detta har Västra Götalandsregionen inrättat en politisk nämnd, Kollektivtrafiknämnden. I nämndens uppdrag ingår bland annat att utarbeta ett förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram som under hösten 2012 skall fastställas i regionfullmäktige. Västtrafik kommer fortfarande att ansvara för att upphandla, genomföra och utveckla trafiken med buss, spårvagn, tåg, båt och mindre fordon runtom i Västra Götaland.

Programmet omfattar en långsiktig målbild till 2025 med en konkretisering av den strategiska inriktningen fram till 2016. Dessutom innehåller programmet en beskrivning av myndighetens hållning till det kommersiella marknadstillträdet, en beskrivning av nuläget samt behovet av framtida trafik med bedömningar av hur detta svarar mot resandemål och andra samhällsmål. Även ekonomiska förutsättningar och uppföljning är en viktig del av programmet.

1.1 Ny kollektivtrafiklag 2012

Trafikhuvudmannalagen togs i bruk i början av 1980-talet. Flera nationella utredningar har på senare tid visat på ett behov av förnyelse av den svenska kollektivtrafikmodellen, bland annat för att få till stånd en drivkraft för ökat resande och ökat kundfokus.

Den nya kollektivtrafiklagen började gälla från 1 januari 2012. Den svenska lagen är anpassad till lagstiftningen till EU:s nya regelverk på kollektivtrafikområdet. Lagen innebär bland annat att kollektivtrafikföretag och taxi fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik. I begreppet kollektivtrafikföretag innefattas även taxi.

Några viktiga begrepp

- Allmän trafik - med allmän trafik menas här den trafik som ska ligga till grund för beslut om allmän trafikplikt, det vill säga den trafik som kollektivtrafikmyndigheten väljer att upphandla och avtala om.
- Regional kollektivtrafik - med regional kollektivtrafik menas enligt lagen all kollektivtrafik inom länet (både allmän och kommersiell trafik), samt trafik över länsgräns där det huvudsakliga resandet utgörs av vardagsresor.

Nya lagen ska främja resandet med kollektivtrafik

Lagen i korthet

- Större möjligheter för kollektivtrafikföretag att bedriva kommersiell regional kollektivtrafik.
- Lättare för att etablera trafik över länsgränser.
- Strategiska beslut om kollektivtrafikens utveckling tas på förvaltningsnivå.
- Trafikhuvudmännen ersätts med regionala kollektivtrafikmyndigheter.
- Myndigheten kan besluta om allmän trafikplikt för att säkerställa det offentliga serviceåtagandet med trafik i alla relevanta områden, stråk eller linjer.
- Kommersiella aktörer anmäler till myndigheten om in- respektive utträde tre veckor innan detta sker.
- Nya kommersiella aktörer måste lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt nationellt system för trafikinformation.

1.2 Lagens krav på trafikförsörjningsprogrammet

Den regionala kollektivtrafikmyndighetens ansvar beträffande trafikförsörjningsprogrammet definieras i 2 kap, 8 § och 9 §:

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län. Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. I de fall ett landsting ensamt är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet.

Kollektivtrafikmyndigheten fäster särskild stor vikt vid att trafikförsörjningsprogrammet är väl förankrat i enlighet med lagen och enligt de samverkansformer kring kollektivtrafiken som kommunerna och Regionen gemensamt utarbetat inför Regionens övertagande av kollektivtrafikansvaret i Västra Götaland.

Innehållet i det regionala trafikförsörjningsprogrammet är i lagen reglerat i 2 kap, 10 §. Huvudpunkterna i vad trafikförsörjningsprogrammet ska innehålla är enligt lagen följande:

1. Behovet av regional kollektivtrafik i länet ska beskrivas samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,
2. Alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt.
3. Åtgärder för att skydda miljön,
4. Tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
5. De bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

Därutöver skall kommunerna i Västra Götaland utarbeta trafikförsörjningsprogram för färdtjänsten. Detta ingår således inte i Regionens ansvar.

1.3 Samråd vid framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammet är framtaget genom samråd med de politiska forum som fastställdes i samband med att regionen tog över ägandet av Västtrafik. Programmet har processats i det regionala och de fyra delregionala kollektivtrafikråden. Vidare har samråd skett med trafikföretagen, både potentiella företag och de trafikföretag som idag har avtal med Västtrafik. Därutöver har samråd skett med ett stort antal externa aktörer, t ex Trafikverket, Västsvenska handels-



kammaren, Västsvenska turistrådet, Resenärsforum, pensionärsföreningar och handikapporganisationer, för att nämna några. Dessutom har synpunkter inhämtats från de interna nämnder i Västra Götalandsregionen vars verksamhet har kopplingar till kollektivtrafiken. Se samrådsbilaga, bilaga 1. Denna process har varit en viktig del av arbetet med trafikförsörjningsprogrammets inriktning och utformning.

1.4 Syftet med trafikförsörjningsprogrammet i Västra Götaland

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet har följande två syften:

- att beskriva kollektivtrafikens strategiska inriktning
- att vara vägledande för kollektivtrafiknämndens uppdrag till Västtrafik

Västra Götalandsregionen beslutar om trafikförsörjningsprogrammet som regional kollektivtrafikmyndighet. Inom Västra Götalandsregionen har en ny kollektivtrafiknämnd inrättats för att ta hand om myndighetsuppgifterna. Västtrafik, som nu är ett helägt bolag inom Västra Götalandsregionen har i uppdrag att handla upp den trafik och genomföra de åtgärder som ger störst måluppfyllelse för den ekonomiska ram som kollektivtrafiknämnden beslutar om. Trafikförsörjningsprogrammet kommer vara vägledande för de uppdrag som nämnden ger till Västtrafik, och utgör därmed ett centralt styrdokument för kollektivtrafikens utveckling

Trafikförsörjningsprogram upprättas vart fjärde år och däremellan görs varje år en uppföljning av programmet.



2 Utgångspunkter för trafikförsörjningsprogrammet

2.1 Miljöanpassning – ställer krav på framtida transportsystem

De senaste årens diskussion kring klimatfrågorna har på ett påtagligt sätt tydliggjort den lokala kopplingen till det globala. Det förändrade klimatet medför både frågor om hur det påverkar människorna, men också om vad som kan göras lokalt för att minska den negativa miljöpåverkan. Ett framtida hållbart samhälle hör i stor utsträckning samman med livsstilsfrågor. Det val av färdmedel som Västra Götalands invånare gör påverkar både miljön men också vilken infrastruktur som behöver skapas. Med den negativa påverkan som dagens transporter har på miljön är det nödvändigt att kraftigt öka kollektivtrafikens marknadsandel och se denna som en viktig beståndsdel i ett framtida hållbart transportsystem.

Den samhälleliga strukturen, det vill säga boende och arbetsplatser samt planeringen av dessa kan underlätta på olika sätt. Det är viktigt att planeringsinriktningen är densamma när det gäller kollektivtrafiken, den regionala transportinfrastrukturen och samhällsutbyggnaden i övrigt. Kopplingen till omvärlden visar sig också t ex vad gäller utvecklingen av näringslivet, där globaliseringen understryker behovet av att se relationer och kommunikationer i ett större sammanhang. De fördelar det innebär med större lokala arbetsmarknader är betydelsefulla för näringslivet i Västra Götaland.

Miljö- och näringslivsfrågorna har kraftigt bidragit till att höja förväntningarna på kollektivtrafiken. Den ska inte längre vara ett komplement till övriga transportslag utan utgöra ett betydelsefullt attraktivt alternativ. Kollektivtrafiken ska idag svara upp mot andra uppgifter än att bara erbjuda resmöjligheter. Kollektivtrafiken ses idag både som en nödvändighet och en möjlighet att åstadkomma ett hållbart och bättre samhälle.

I utarbetandet av det regionala trafikförsörjningsprogrammet är Vision Västra Götaland utgångspunkten. De transportpolitiska målen sätter den yttre ramen

Kollektivtrafiken bidrar till ett mer hållbart samhälle



och styr från nationell nivå. Infrastrukturplaneringen på både nationell och regional nivå är på flera sätt styrande för kollektivtrafikens långsiktiga strategiska utveckling. Inom kollektivtrafikbranschen har man gemensamt kommit överens om en vision och övergripande mål. I denna överenskommelse finns en stor kraft genom att både de kommersiella och samhällets aktörer deltagit.

2.2 Ett gott förarbete är gjort delregionalt

I Västra Götaland har sedan flera år tillbaka en process pågått där kommunerna tillsammans med Västtrafik och Västra Götalandsregionen har arbetat fram delregionala målbilder och kollektivtrafikprogram. I dessa har kommunerna utgått från sina förutsättningar i respektive regiondel och satt mål och strategier för kollektivtrafikens utveckling. Därmed finns ett gemensamt åtagande att arbeta för den långsiktiga utvecklingen både för kommunerna och för regionen. Delvis följer Västra Götalandsregionen den inriktning som finns i de delregionala målbilderna och programmen. Trafikförsörjningsprogrammet tar också utgångspunkt i "Det goda livet" och ambitioner om god samhällsutveckling och tillväxt i hela Västra Götaland.



2.3 Kollektivtrafikbranschen har utarbetat vägledningar

Under flera år har kollektivtrafikbranschen inom ramen för det så kallade fördubblingsprojektet utarbetat principer och vägledningar som kan användas för att utveckla kollektivtrafiken. Branschen utgörs av Svensk kollektivtrafik, Bussbranschens Riksförbund, Taxiförbundet, Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket. Vid framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland har flera vägledningsdokument varit till hjälp t ex vägledning för trafikförsörjningsprogram, allmän trafikplikt, marknadstillträde, principer för tilldelning och prissättning av bytespunkter, miljökrav m m.

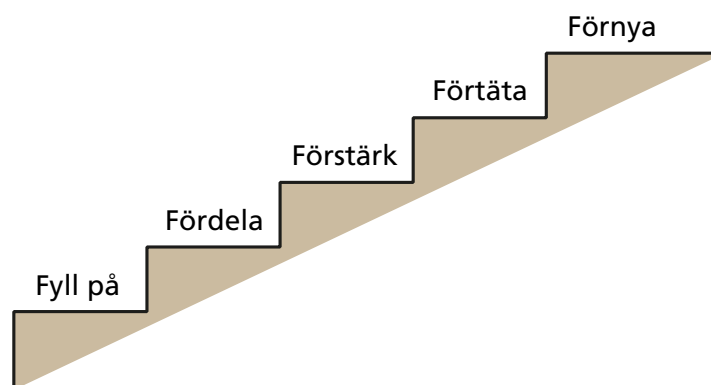
Utnyttja resurserna optimalt

2.4 Flerstegsprincipen – en arbetsmetod för att nå uppsatta mål

Regionen finner det angeläget att utveckla kollektivtrafiken i hela Västra Götaland. Arbetet för att nå uppsatta mål i trafikförsörjningsprogrammet kommer att ske efter en flerstegsprincip. Flerstegsprincipen bygger på att vi i första steget ska vårda den kollektivtrafik vi har, öka attraktiviteten och öka resandet inom ramen för befintliga resurser. För varje ytterligare steg ökar resursinsatserna för att öka resandet. I de två översta stegen sker mer proaktiva insatser med nya resurser vilket inledningsvis kan vara kostsamt men på sikt kan förväntas ge nya resenärer till kollektivtrafiken.

Syftet med flerstegsprincipen är att vara vägledande och användas på sådant sätt att den bidrar till att samhällets resurser utnyttjas optimalt samt att åtgärder som leder till uppsatta mål kan klaras så kostnadseffektivt som möjligt.

*Flerstegsprincipen – en vägledning
för att utveckla kollektivtrafiken.*



De fem stegen för ökat resande är följande:

1. Fyll på – Förbättra trafikens attraktivitet och öka fyllnadsgraden i befintlig trafik

– fler resenärer eftersträvas där det finns ledig kapacitet i fordonen. Det kan innebära attraktivitetshöjande åtgärder, marknadsföringsinsatser, flexibel pris-sättning, flyttning av skoltider etc.

2. Fördela - Omfördela och effektivisera

– omfördela resurser från områden/klockslag till andra områden/klockslag där resurserna ger större nytta. Utveckla optimala trafikeringskoncept som är anpassade till olika storlek på efterfrågan.

3. Förstärk - Möta befintligt efterfrågetryck, s k nödvändiga åtgärder

- Sätt in förstärkningsturer där alla resenärer ej får plats på den ordinarie turen.

4. Förtäta - Genomföra proaktiva åtgärder, ökad turtäthet

- I syfte att öka attraktiviteten ökas turtätheten i befintlig linje.

5. Förnya - Genomföra proaktiva åtgärder, ny trafik

- I syfte att öka attraktiviteten etableras ny trafik i nya linjer. Detta steg är förhållandevis resurskrävande och kan inledningsvis bli kostsamt.

3 Avvägning mellan allmän och kommersiell trafik

3.1 Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för samhällsnyttan

Den nya kollektivtrafiklagen innebär att trafikföretag har rätt att på kommersiell grund etablera kollektivtrafik i ett område, stråk eller linje. Ett syfte med lagen är att ge fler aktörer tillträde till marknaden och att invånarnas resmöjligheter med kollektivtrafiken ska öka, att resenärerna ska få ett mer varierat och attraktivt utbud. Kommersiella kollektivtrafikföretag har rätt att med tre veckors varsel träda in respektive ut från marknaden efter eget val.

De mål som beskrivs i trafikförsörjningsprogrammet avser all regional kollektivtrafik, oberoende om trafiken är upphandlad eller kommersiell.

Kollektivtrafiken betyder mycket för invånarnas vardag och livsbetingelser och för hela Västra Götalands funktion och utveckling. Förändringar av kollektivtrafiksystemet måste därför genomföras med stor omsorg. Öppenhet för de nya utvecklingsmöjligheter som erbjuds genom den nya lagen förenas med ett ansvar för att länets trafikförsörjning fungerar väl och har en hög grad av förutsebarhet och kontinuitet. Utgångspunkten är att resenärerna i Västra Götaland även i fortsättningen skall erbjudas ett sammanhållet kollektivtrafiksystem som är attraktivt, tillgängligt och överblickbart för alla.

För att kunna förena öppenhet med ansvar måste ställningstaganden i strategiska frågor ske efter hand som man vinner nya erfarenheter. Att fastställa en bestämd fördelning mellan upphandlad och kommersiell trafik har inget egenvärde, utan målen för kollektivtrafikens utveckling bör vara styrande. Med fördubblat resande som mål och den resandeökning vi har i Västra Götaland bör viss potential finnas för nya aktörer att agera kommersiellt utöver den upphandlade trafiken.

3.2 Vilka krav ställs på den allmänna trafiken?

Utöver generella kvalitetskrav som till exempel pålitlighet och punktlighet redovisas nedan exempel på krav och standard som myndigheten anser bör karakterisera den allmänna trafiken i framtiden. Kraven utgår bland annat från uppsatta mål i detta trafikförsörjningsprogram.

Tillgänglighet för alla

Den allmänna trafiken ska successivt anpassas för alla. Personer med funktionsnedsättning ska kunna resa med kollektivtrafiken. Därför ställer samhället krav på anpassning och resurser läggs på t ex fordon och infrastruktur.

Miljö

Den allmänna trafiken ska i framtiden minska miljöpåverkan och energianvändning. Fordonen kommer successivt att anpassas till detta mål.



Byten

En kollektivtrafikresa innehåller i många fall ett eller flera byten och det är då viktigt att bytena kan ske så smidigt som möjligt. Det ställer krav på korta väntetider och en god funktion i bytespunkten som gör det lätt att orientera sig, att bytet upplevs bekvämt och att det även är anpassat för personer med funktionsnedsättning. Tidsmässig samordning mellan linjer och olika trafikslag t ex buss och tåg är viktigt. Den allmänna trafiken ska utgöra ett sammanhängande system så att resenärernas uppoffring vid byten minimeras.

Lägsta rekommenderade turtäthet

Trafikutbudet i länet är en funktion av tillgängligt linjenät och faktisk turtäthet. Den allmänna trafiken i utpekade huvudstråk mellan städer, i städerna, i mindre tätorter och på landsbygden ska erbjuda invånarna en minsta turtäthet under högt trafik, mitt på dagen, kvällar och helger. En del av denna information finns beskriven i trafikförsörjningsprogrammet. I övrigt bör olika standardkrav avseende turtäthet i kollektivtrafiksystemet utarbetas senare, t ex i kommande tågstrategi.

Länsgränsöverskridande trafik

Turtätheten för länsgränsöverskridande trafik ska utvecklas i samverkan med regionala kollektivtrafikmyndigheter i våra grannlän. Här pågår ett arbete bland annat inom ramen för tågstrategin.

3.3 Avvägningar inför beslut om allmän trafikplikt

Avgörandet om vilken trafik som ska beläggas med allmän trafikplikt sker utifrån målen i trafikförsörjningsprogrammet. Myndigheten eftersträvar en kollektivtrafik som erbjuder invånare och besökare i Västra Götaland attraktiva resor med god tillgänglighet till olika delar av regionen i ett sammanhållet system. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla resandegrupper, bl a resenärer med funktionsnedsättning. Kollektivtrafiken ska vara effektiv, ha låg miljöpåverkan och låg energianvändning.

Det är en fördel för invånare och resenärer om kollektivtrafiken har ett enhetligt biljett- och taxesystem för resor över hela länet. Om myndigheten avstår trafikpliktsbeslut och kommersiella aktörer tar över trafikeringen i ett område, stråk eller linje har kommersiella aktörer rätt att använda egna biljetter och egen prissättning, men särskilda överenskommelser kan också träffas för biljettgiltighet kopplat till Västtrafiks prissystem (se avsnitt 3.6).

Kollektivtrafiken ska vara effektiv, ha låg miljöpåverkan och låg energianvändning.

Vid samråd som genomförts under 2011 med kommersiella aktörer antyds att den kommersiella trafiken inledningsvis blir relativt begränsad. Möjligheterna att pröva kommersiell trafik istället för att handla upp motverkas och begränsas av den långa process som en upphandling kräver. Mot bakgrund av detta bedömer myndigheten att målet om en ökad kollektivtrafikandel kan bli svårt att nå om den allmänna trafiken minskas jämfört med situationen innan lagen trädde i kraft. Snarare behöver kollektivtrafiken byggas ut kraftigt om resandemålen ska



kunna uppnås. I en utvidgad marknad kan såväl samhällsköpt som kommersiell trafik bidra till måluppfyllelsen.

För att garantera ett robust länstäckande trafikutbud föreslår myndigheten att ett trafiknät som ligger till grund för allmän trafikplikt ska karakteriseras på följande sätt:

- Den allmänna kollektivtrafiken ska garantera länsinvånarna förbindelser till viktiga målpunkter, som regioncentrum, kommuncentrum och regionala stadskärnor. Därutöver ska länsinvånarna erbjudas väl fungerande förbindelser till viktiga samhällsfunktioner.
- Kollektivtrafiken ska ha ett minsta turutbud i dess olika delar. Avsteg kan dock behöva ske beroende på lokala förutsättningar och tillgängliga resurser.
- Den allra största delen av kollektivtrafiksystemet ska kunna nyttjas i ett och samma taxesystem. Därmed garanteras huvuddelen av länsinvånarna att kunna nå samtliga länets kommuner i en "obruten resa".

Den trafik som bör omfattas av allmän trafikplikt bör baseras på länsinvånarnas och samhällets behov av kollektivtrafik – utifrån målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Allmän trafikplikt ska garantera ett robust trafikutbud

3.4 Beslut om allmän trafikplikt

Process för beslut

Beslut om allmän trafikplikt är en av hörnstenarna i den nya kollektivtrafiklagen. För myndigheten är beslut om allmän trafikplikt ett strategiskt verktyg för att utveckla kollektivtrafiken. Enligt Transportstyrelsens föreskrifter kan en kommersiell aktör med tre veckors varsel träda in respektive träda ut från marknaden. Detta regelverk bör finnas med i beaktande inför myndighetens övervägande om trafikpliktsbeslut.

Inför varje trafikavtal som löper ut ska myndigheten pröva och överväga om trafiken ska upphandlas på nytt. Västtrafik har myndighetens uppdrag att bedöma marknadens potential och föra dialogen med trafikföretagen, vilket är en viktig del i denna process. En tydlighet och öppenhet gentemot trafikföretagen är nödvändig. I god tid innan ett trafikavtal löper ut ska processen inför ett övervägande om trafikpliktsbeslut starta. Processen kan grovt delas in i följande steg:

- Annonsering i den europeiska unionens tidning.
- Utvärdera och analysera den befintliga trafikens funktion och nytta.
- Bedöma behov av framtida trafik kopplat till trafikförsörjningsprogrammets mål och intentioner.
- Genomföra SIU, samråd inför upphandling, med potentiella trafikföretag angående intresset att etablera kommersiell trafik.
- Ta beslut angående om trafiken, eller delar av trafiken, ska upphandlas eller ej, det vill säga beslut om allmän trafikplikt.

SIU= Samråd med trafikföretagen angående förutsättningar för kommersiell trafik och avtalsformer

För vart och ett av stegen i denna process finns behov av att utveckla goda rutiner och arbetssätt – ett arbete som bör drivas såväl regionalt som nationellt.

Trafikavtal som löper ut under perioden 2013-2016

Trafikavtalen har en avtalslängd på i genomsnitt 7-8 år plus ett par optionsår. Det innebär att avtal löper ut successivt i stort sett varje år. Om kollektivtrafikmyndigheten har för avsikt att samhället ska fortsätta upprätthålla trafik i ett område, stråk eller linje, efter att ett avtal löper ut, ska myndigheten fatta beslut om allmän trafikplikt. Lagen kräver att alla trafikpliktsbeslut skall kunna härledas ur trafikförsörjningsprogrammet.

I syfte att i god tid ge information till kommersiella aktörer beskrivs nedan inom vilka geografiska områden trafikavtal löper ut under perioden 2013-2016. Storleken på respektive avtal visas med antalet fordon som trafikerar i befintligt avtal. Volymen kan naturligtvis komma att ändras i framtiden. Även årtalet för enskilda avtal kan komma att justeras beroende på hur enskilda avtal kommer att samordnas i framtiden.

Utifrån målen i trafikförsörjningsprogrammet bedöms att trafik i dessa områden ska upprätthållas även på lång sikt. Västtrafik kommer att genomföra särskilda analyser angående trafikens förutsättningar, omfattning och behov i god tid innan avtal löper ut. I ett senare skede, efter att samråd genomförts med trafikföretagen, kommer myndigheten att överväga beslut om allmän trafikplikt.

**Förteckning av trafikavtal som löper ut 2013-2016
(totalt 921 fordon i befintliga avtal)**

Benämning	Antal fordon	Omfattar nuvarande avtal	Fram till
Hisingen	120	Stadstrafik Göteborg Hisingen, Svart Express	juni 2013
Dalsland	90	Dalsland landsbygd, Dalsland Express, Bengtsfors, Vänersborg Dals Ed och Åmål skolor	augusti 2013 juni 2014, augusti 2014
Kungälv	20	Skolskjutsar	augusti 2013
Flexlinjer	2	Flexlinjetrafik Lerum	juni 2013
Stenungsund	35	Stenungsund linje, närtrafik och skolor	juni 2013
Båt Fjällbacka	1	Fjällbacka skärgårdstrafik	augusti 2013
Södra skärgården	7	Båttrafik mellan Göteborg och Södra Skärgården	januari 2014
Älvtrafiken	4	Båttrafik över Göta älv i Göteborg	juni 2014
Flexlinjer	2	Flexlinjetrafik Öckerö	februari 2014
Skaraborg	210	Samtliga områden	juni 2014
Uddevalla	60	Uddevalla Tätort, Uddevalla Landsbygd, Färgelanda skol, Rondentrafik Fyrbodal	juni 2014
Norra Bohuslän	30	Tanum och Strömstad	juni 2014
Kungälv	30	Huvudavtal + 1 tilläggsavtal	juni 2014
Borås	55	Stadstrafik	augusti 2014
Öresundståg		Bl a Göteborg-Halmstad-Malmö	december 2014
Västtågen		Tågtrafiken i Västsverige	2015
Fyrbodal Express	40	Bohusexpresserna, Regiontrafik i Fyrstad	juni 2015
Express 2015	95	Orange express, Lila Express, Stenungsundsexpressen, Sjöbo-expressen, Gul Express	juni 2015
Bästkusten	35	Linjetrafik Orust och Tjörn	juni 2015
Gbg Region	45	Lerum, Alingsås	juni 2015
Flexlinjer Göteborg ¹⁾	40	13 olika områden/avtal i Göteborg	april 2015

Under 2016 planeras för närvarande ingen trafikstart för avtal som löper ut.

¹⁾ Flexlinjetrafiken är en produkt kan ses som ett komplement till färdtjänsttrafiken. Flexlinjetrafiken är öppen för allmänheten och kan komma att upphandlas av Västtrafik i Göteborg och i andra kommuner.



3.5 Trafik som bedöms kunna bedrivas kommersiellt

Myndighetens utgångspunkt är att kommersiell trafik ska ses som en tillgång och som ytterligare en möjlighet att möta nya resbehov hos invånarna, när den kompletterar den samhällsköpta trafiken så att resenärerna gynnas totalt sett. En förutsättning för att fullt ut kunna utnyttja denna potential är dock att den allmänna och den kommersiella trafiken ges förutsättningar att samverka på ett sätt som inte skapar hinder för resenärerna.

Vid genomförda samråd med företrädare för kommersiella aktörer under hösten 2011 har framkommit att samhällets subventionering av den allmänna kollektivtrafiken är ett hinder för att de kommersiella aktörerna skall kunna träda in på marknaden.

Bedömning på kort sikt

Samråden med trafikföretagen har visat att ny kommersiell trafik sannolikt blir begränsad på kort sikt. Viss trafik har dock redan etablerats till flygplatserna i Landvetter och Säve i Göteborg. Vid samråden har framkommit att kommersiell trafik eventuellt kan riktas mot speciella marknadssegment. Särskilda arbetspendlingslinjer som minimerar byten och ger hög komfort och tillförlitlighet, trafik till handelsplatser och resmål inom turist- och besöksnäringen är exempel på marknadsnischer som skulle kunna vara attraktiva för kommersiellt organiserad trafik på kort sikt.

Västtrafik bör i samband med företagsbearbetning verka för och informera om att företagen har möjlighet att starta egen busstrafik för sina anställdas resor till arbetsplatsen, där det bedöms finnas potential för ett positivt komplement till den samhällsköpta trafiken.

Bedömning på längre sikt

På längre sikt kan den kommersiella trafikens omfattning och betydelse öka, men hur och i vilken grad är i dagsläget svårt att bedöma. Hur den kommersiella trafiken kommer att utvecklas beror i hög grad på vilka produkter och tjänster som kommer att erbjudas på marknaden, men också på vilket trafikutbud som kommer att tillhandahållas i den upphandlade trafiken.

Sambandet är ganska enkelt – om utbudet av allmän trafik är stort och av hög kvalitet minskar utrymmet för kommersiell trafik. Samma sak gäller om priserna i den allmänna trafiken sänks eller bibehålls på nuvarande nivå. I en växande marknad för kollektiva resor, t ex till följd av trängselskatter, finns dock viss potential för såväl upphandlad som kommersiell trafik.

Det ingår i Västtrafiks uppdrag, som kollektivtrafikmyndighetens förlängda arm, att samverka och underlätta tillträdet för kommersiella aktörer, så länge dessa bidrar till att målen trafikförsörjningsprogrammet nås.

Hur fördelningen mellan kommersiell och allmän trafik kommer att se ut på längre sikt är också svårt att bedöma, men det är viktigt att effektiva former kan utvecklas för att integrera kommersiell och allmän trafik i ett gemensamt regiontäckande kollektivtrafiksystem. Motsatsen att framtida förändringar leder till en splittring av kollektivtrafiken med bristande samordning leder till försämringar för resenärerna och därmed kanske minskat kollektivtrafikresande. Det kommer troligtvis också att finnas enstaka kommersiella linjer som inte kräver hög grad av

Kommersiell trafik kan på sikt, med hjälp av samverkan, bli ett värdefullt komplement till den samhällsköpta

samordning med det övriga kollektivtrafiksystemet – som t ex de minibussar som nu trafikerar Landvetter från några av de större hotellen i Göteborg.

3.6 Samverkansformer med kommersiella aktörer

I nuläget finns ingen modell för hur en konkurrensneutral fördelning av kapacitet till t ex terminaler ska ske, men nationellt pågår arbete för att utveckla detta. Här ligger också en del av ansvaret hos de kommersiella aktörer som vill verka på marknaden att ta kontakt så tidigt som möjligt med ansvariga väghållare för att förbereda för ny trafik. Särskilt viktigt är dialog och samverkan där det finns kapacitetsbrist i infrastrukturen, som t ex i Göteborg, så att inte trängsel uppstår i kollektivtrafiksystemet som gör att helheten för resenärerna blir en försämring.

Ytterligare en nivå för samverkan kan vara att kommersiell trafik integreras i Västtrafiks realtidssystem. Kunderna får därmed information avseende realtider både för den upphandlade och kommersiella trafiken. Ett annat område för samordning är kommersiell trafik som körs i städernas busskörfält där den upphandlade trafiken har signalljusprioritering. All kollektivtrafik som körs i busskörfält bör omfattas av trafiksignalprioritering. Annars riskerar upphandlad trafik att hindras av kommersiell trafik. Att ingå i dessa system är förknippat med kostnader och kräver också viss framförhållning. Samverkan kan även ske kring biljettgiltighet, i syfte att utveckla kommersiell trafik som ett kostnadseffektivt komplement och en förstärkning till den samhällsköpta trafiken.

Framtida samverkansformer ska utvecklas efter hand mellan Västtrafik, väghållare och kommersiella aktörer. Graden av samverkan bör variera från fall till fall och baseras på de mål och ambitioner som framgår i trafikförsörjningsprogrammet.

3.7 Konkurrensneutral tillgång till offentligt ägd infrastruktur

Lagens intention är att tillgång till offentligt ägd infrastruktur som terminaler, knutpunkter och hållplatser ska ske på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. I den mån kapacitetsbrist eller andra begränsningar hindrar kommersiella aktörer från att använda viss infrastruktur bör kollektivtrafikmyndigheten redovisa hur dessa brister ska hanteras på sikt.

Principer för tillträde till terminaler och knutpunkter

Terminaler och knutpunkter kan ligga på tomtmark eller på allmän platsmark. Förutsättningarna att reglera tillgången eller ta betalt för angöring är olika beroende på platsens juridiska status. Knutpunkter på allmän platsmark eller utmed allmänna vägar kan oavsett kapacitetssituation, användas fritt av alla aktörer inom ramen för vad trafikföreskrifterna medger. Det är alltså inte möjligt att reglera tillträdet eller ta ut avgift för exempelvis bussar som stannar för av- eller påstigande på allmän platsmark eller på allmän väg. Hållplatser och särskilda körfält för bussar ligger normalt på allmän platsmark eller vid allmän väg. När det gäller terminaler och knutpunkter är bilden mer splittrad. Ibland ligger hela terminalområdet på tomtmark och ibland ligger det på allmän platsmark. I de fall där terminalen eller knutpunkten ligger på tomtmark finns möjlighet för förvaltaren att styra tillgången med ekonomiska medel.



I de fall där terminalen eller knutpunkten ligger på tomtmark finns möjlighet för förvaltaren att styra tillgången med ekonomiska medel. Principer för prissättning i Västra Götaland visas i nedanstående avsnitt.

De tecken som hittills visat sig från bussbranschen runt om i landet om att få starta nya linjer, och därmed ställa anspråk på hållplatser och terminaler, är avvaktande. Myndigheten måste ändå ha beredskap för att hantera kapacitetsproblem som kan komma att dyka upp i detta sammanhang. Det behöver utredas mer ingående och en modell för prioriteringar bör tas fram.

Principer för prissättning vid angöring av terminaler på tomtmark

Västtrafik har utarbetat en modell för att ta ut serviceavgifter när kommersiella aktörer angör kollektivtrafikens terminaler. Syftet med serviceavgiften är att få ekonomisk kompensation för underhålls- och driftkostnader samt avskrivningar. Serviceavgiften är konkurrensneutral, icke-diskriminerande och transparent. Prissättningen ska bidra till att befintliga anläggningar utnyttjas på ett effektivt sätt. Serviceavgifternas storlek varierar med storleken på terminalerna. Terminalerna har indelats i fyra storleksklasser beroende på den årliga driftkostnaden för de olika terminalerna. Det innebär att klassningen kan förändras med tiden.

Nedan visas exempel på terminaler inom de fyra grupperna i dag:

- Nils Ericson terminalen i Göteborg
- **Större:** Lisebergsterminalen, Knutpunkt Mölndalsbro, Kampenhof Uddevalla och Partille
- **Medelstora:** Frölunda, Älvängen, Alingsås, Landvetter, Mölnlycke, Amhult och Borås
- **Små:** Skövde, Kungsbacka, Heden (Göteborg), Lidköping, Trollhättan, Mariestad och Torp Uddevalla



Infrastrukturens kapacitet för kommersiella aktörer

En avgörande fråga är om det finns kapacitet att ta emot kommersiella aktörer när dessa vill utnyttja offentligt ägd infrastruktur.

Totalt finns 21 500 hållplatser i Västra Götaland. På huvuddelen av dessa finns kapacitet att ta emot kommersiella aktörer. Undantag finns vid större hållplatser, t ex i Göteborg:

Totalt finns 120 bytes- och knutpunkter i Västra Götaland och bedömningen är att det finns kapacitet att ta emot kommersiella aktörer på de allra flesta av dessa. Västtrafik har bedömt att kapaciteten under högtrafiktid eventuellt kan vara otillräcklig bland annat vid följande knutpunkter:

- Nils Ericson Terminalen i Göteborg
- Landvetter RC (nya anläggningen)
- Älvängen, Ale (nya anläggningen)
- Amhult, Torslanda
- Gamlestaden, Göteborg
- Lerum
- Kungälv
- Stenungsund
- Skövde
- Mariestad
- Torp, Uddevalla
- Trollhättan resecentrum
- m fl

I Västra Götaland finns ett stort antal förvaltare av knutpunkter och terminaler. Förvaltare utgörs ofta av kommuner och väghållare samt Jernhusen. Kollektivtrafikföretag som överväger att bedriva kommersiell trafik bör i god tid kontakta myndigheten för information angående tillgången till terminaler och knutpunkter. Myndigheten kommer att hänvisa till rätt förvaltare. Kollektivtrafikföretaget bör därefter kontakta och rådgöra med ansvarig förvaltare om möjligheterna att angöra knutpunkten.

Modell för prioriteringar
behöver utvecklas där
kapaciteten brister

3.8 Ge större utrymme för affärsmässigt agerande i den upphandlade trafiken

Detta avsnitt behandlar enbart upphandlad trafik. Alla trafikföretag är kommersiella, oberoende av om de kör kommersiell trafik eller upphandlad trafik. "Affären" måste vara företagsekonomiskt lönsam för trafikföretaget, annars kan inte trafik upprätthållas gentemot invånarna. En utmaning för den upphandlade trafiken är att trafikavtalen i framtiden blir än mer styrande och drivande så att en attraktiv trafik erbjuds ut mot kund.

Att utveckla avtalstyperna mellan Västtrafik och trafikföretagen med förhållandevis stora incitament och relativt stort inflytande hos trafikföretagen är ett sätt att uppnå en kollektivtrafik med ökat kundfokus och affärsmässighet.

Det är angeläget att Västtrafik och trafikföretagen gemensamt fortsätter att utveckla branschens gemensamma avtalsprocess och fortsätter utveckla avtalsformer som ytterligare driver resandet.

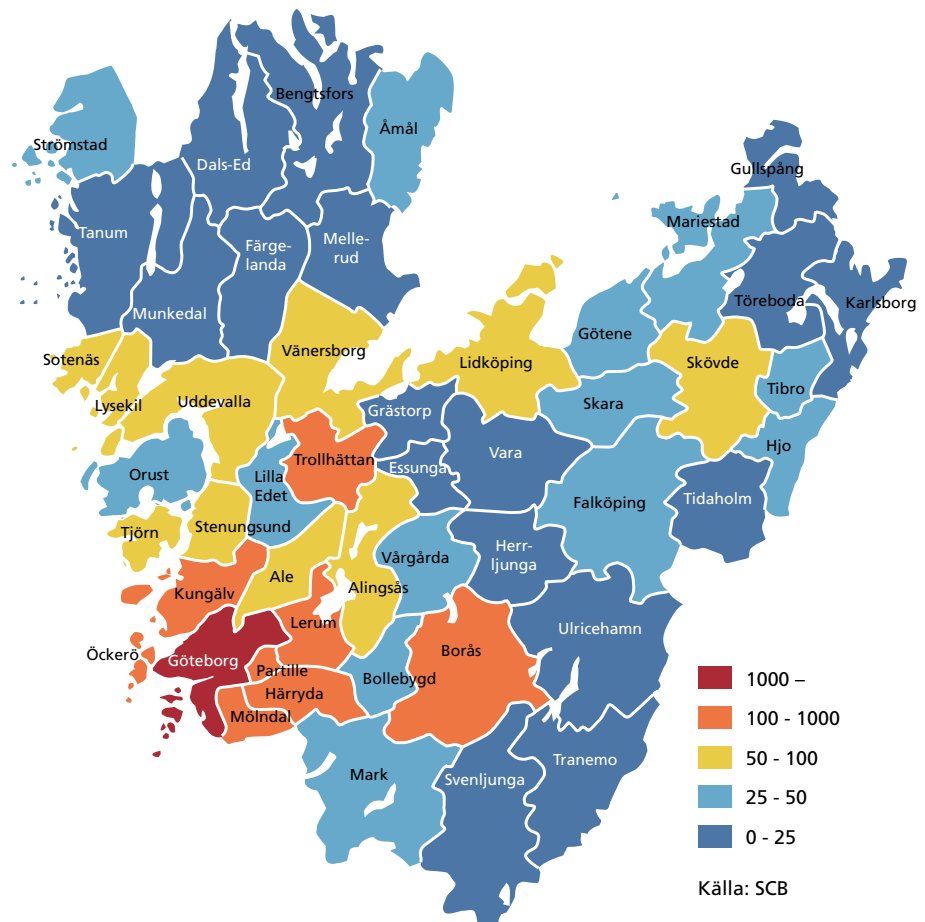
Mer incitament i den
upphandlade trafiken ger ökat
kundfokus

4 Nuläge

4.1 Demografiska förutsättningar

Stora variationer i befolkningstäthet

Vid planeringen av kollektivtrafiken är befolkningsunderlaget en viktig utgångspunkt. Generellt sett innebär en befolkning som bor tätt bättre förutsättningar att erbjuda en god trafik. Inom Västra Götaland råder det stora skillnader avseende befolkningstäthet både mellan och inom de fyra delregionerna.



Befolkningstäthet per kommun (invånare per km²).

Befolkningstäta områden är lättare att trafikförsörja kostnadseffektivt

Av Västra Götalands närmare 1,6 miljoner invånare bor hälften i Göteborgsregionen vilket gör att befolkningstätheten där är i nivå med de centrala delarna av Europa. Den övriga befolkningen är ganska jämnt fördelad. Skaraborg och Fyrbodalen har ungefär en kvarts miljon vardera medan Sjuhärads län har drygt 210 000. Sett till länet som helhet är befolkningstätheten 66 invånare per kvadratkilometer vilket kan jämföras med andra län som Skåne 113 och Stockholm 315.

Ökning med nästan 90 000 invånare de senaste tio åren

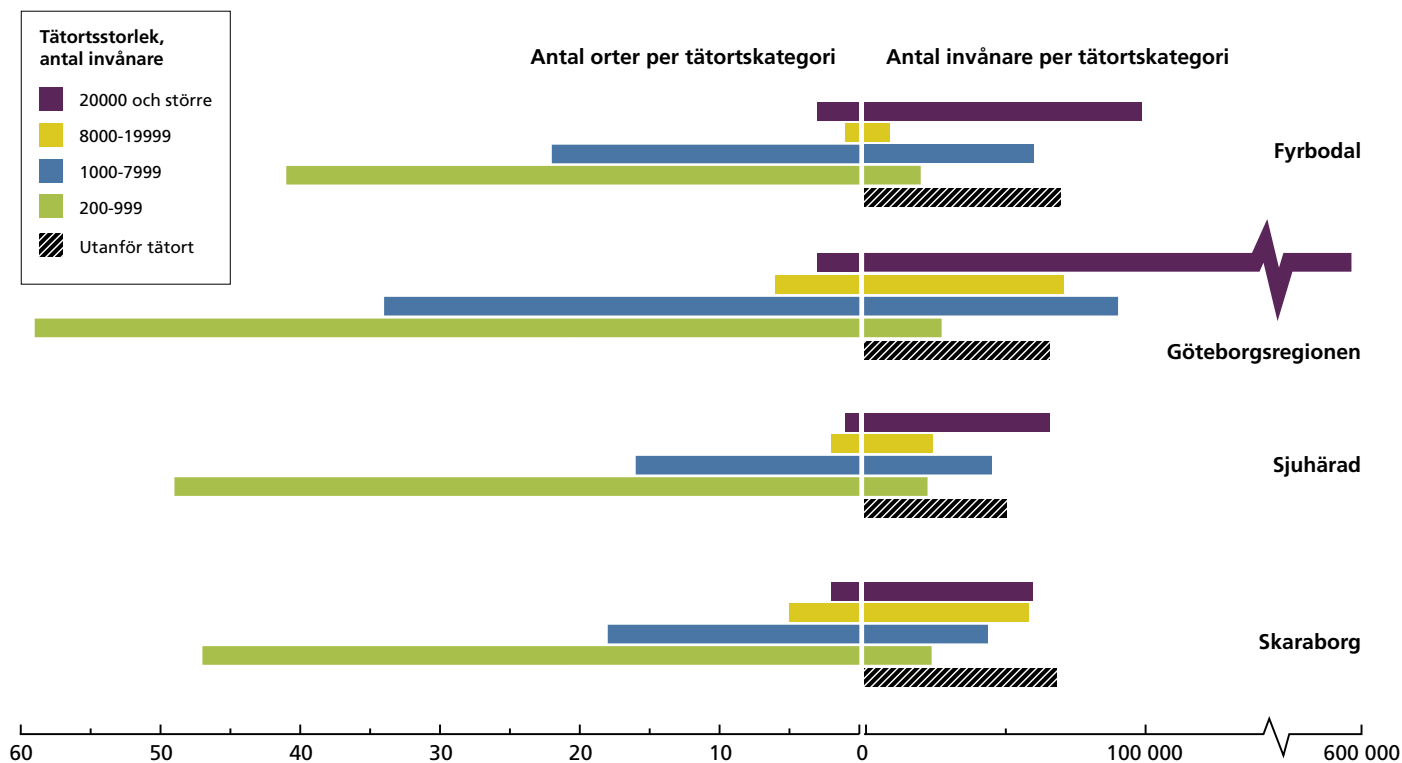
För Västra Götaland som helhet har befolkningen ökat med ca 86 000 personer (ca 6 %) under de senaste tio åren. Den huvudsakliga ökningen har skett i Göteborgsregionen, drygt 70 000 (exklusive Kungsbacka), vilket motsvarar en procentuell ökning med cirka 10 %. Sjuhärad ökar med cirka 8 000 personer (4 %), medan Fyrbodal och Skaraborg vardera har en ökning på cirka 2 000 personer (cirka 1 %).

Tjugoen kommuner i länet har en befolkningsökning på 2 % eller mer, medan antalet som har motsvarande minskning är sexton stycken. Hälften av de kommuner som minskar ligger i Fyrbodal.

Antal kommuner per delregion med ökat, minskat eller har oförändrat invånarantal					
	Fyrbodal	Gbg-regionen	Sjuhärad	Skaraborg	Totalt
Ökat (>2 %)	4	10	5	2	21
Oförändrat (+ / - 2 %)	2	1	1	8	12
Minskat (>2 %)	8	1	2	5	16

Var sjätte invånare bor på landsbygden

Ungefär en kvarts miljon invånare bor på landsbygden, det vill säga utanför tätorterna. Ungefär hälften av invånarna i länet bor i de nio största tätorterna som har mer än 20 000 invånare.



Det finns många små tätorter men de flesta bor i större orter.

Göteborg har en omfattande stadstrafik med ett resande som endast slås av Stockholm mätt i antal resor per invånare. De medelstora städerna i Västra Götaland har också ett underlag för en relativt omfattande stadstrafik.

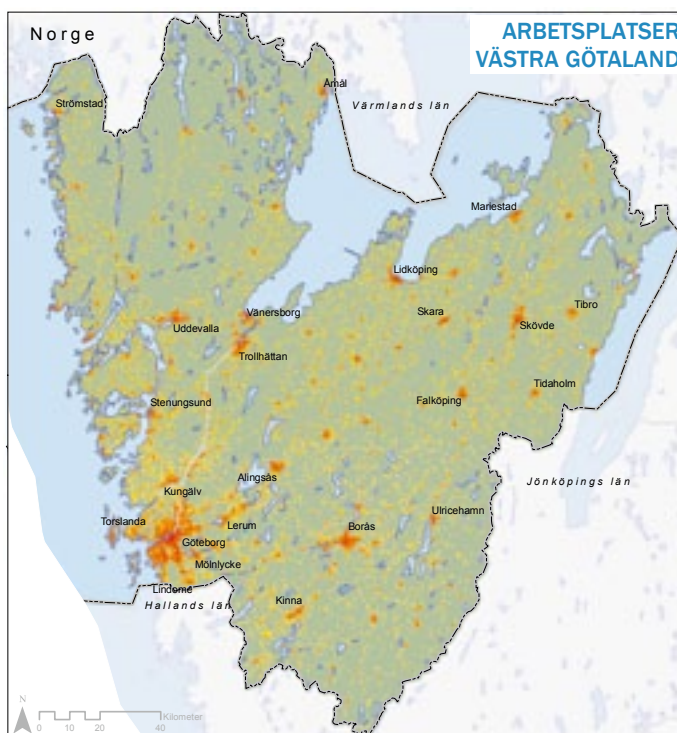
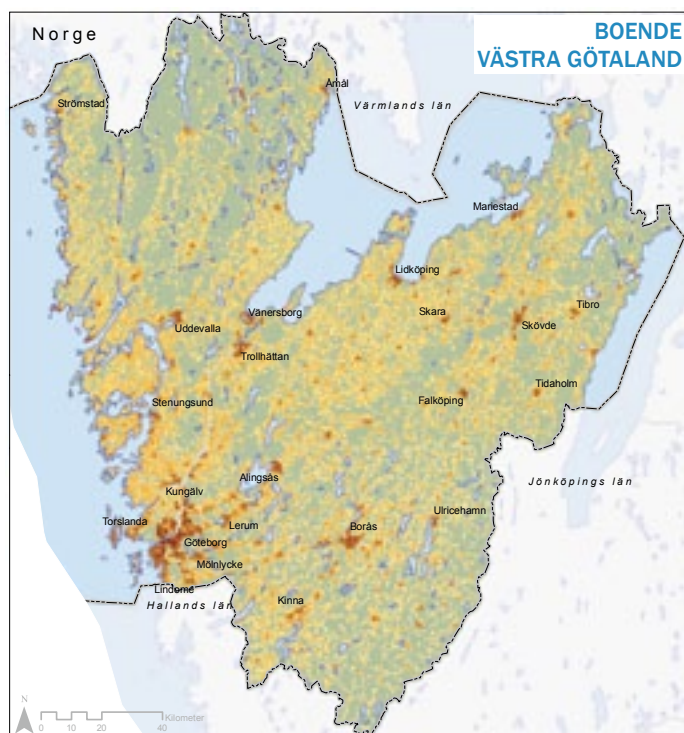
Det mer spridda boendet på landsbygden är svårare att försörja med kostnads-effektiv kollektivtrafik. Invånare i små orter och på landsbygden har idag tillgång till ett turutbud som varierar mycket och som i stor utsträckning är beroende av närheten till större kollektivtrafikstråk. En betydande del av kollektivtrafikutbudet på landsbygd är utformat med hänsyn till de resor som görs av elever till och från skolan. Dessa resor ger ett underlag som på många platser är en förutsättning för trafikeringen.

Drygt 30 av de 49 kommunerna i Västra Götaland har infört närtrafik på platser där kollektivtrafiken inte bedömts som tillräckligt bra. Denna innebär att invånarna inom bestämda tidsintervall har möjlighet att beställa resor till särskilda platser i den egna kommunen.

Arbetsplatserna är mer koncentrerade än boendet

Resor mellan bostad och arbetsplats utgör en viktig grund för kollektivtrafiken. I Västra Götaland kan konstateras att boendet är relativt spritt medan arbetsplatserna i huvudsak finns i de större orterna.

I jämförelse med arbetsmarknaderna i Skåne och Stockholms län finns där en koncentration av arbetstillfällen till stora urbana områden medan Västra Götaland har en spridd bebyggelsestruktur med flera kompletterande och konkurrerande arbetsmarknader. Göteborg är det dominerande navet medan andra större städer balanserar mellan Göteborg och de mindre orterna. För kollektivtrafikens del innebär detta en viktig förutsättning eftersom det dels ställer krav på att till-



Boendet i Västra Götaland är mer utspritt än vad arbetsplatserna är.

Källa: Tillgänglighetsguiden

godose korta arbetsresor av lokal karaktär samtidigt som det måste ges möjlighet till långväga kommunikationer.

Det spridda boendet och spridningen av arbetsplatser gör att det är komplicerat att försörja invånarnas resebehov med kostnadseffektiv kollektivtrafik. På lång sikt skulle försörjningen underlättas av en ökad koncentration av boendet till tätorter och t ex stationssamhällen.

Bebyggelsestrukturen gör det svårt att försörja med kollektivtrafik

De lokala arbetsmarknaderna blir större och större

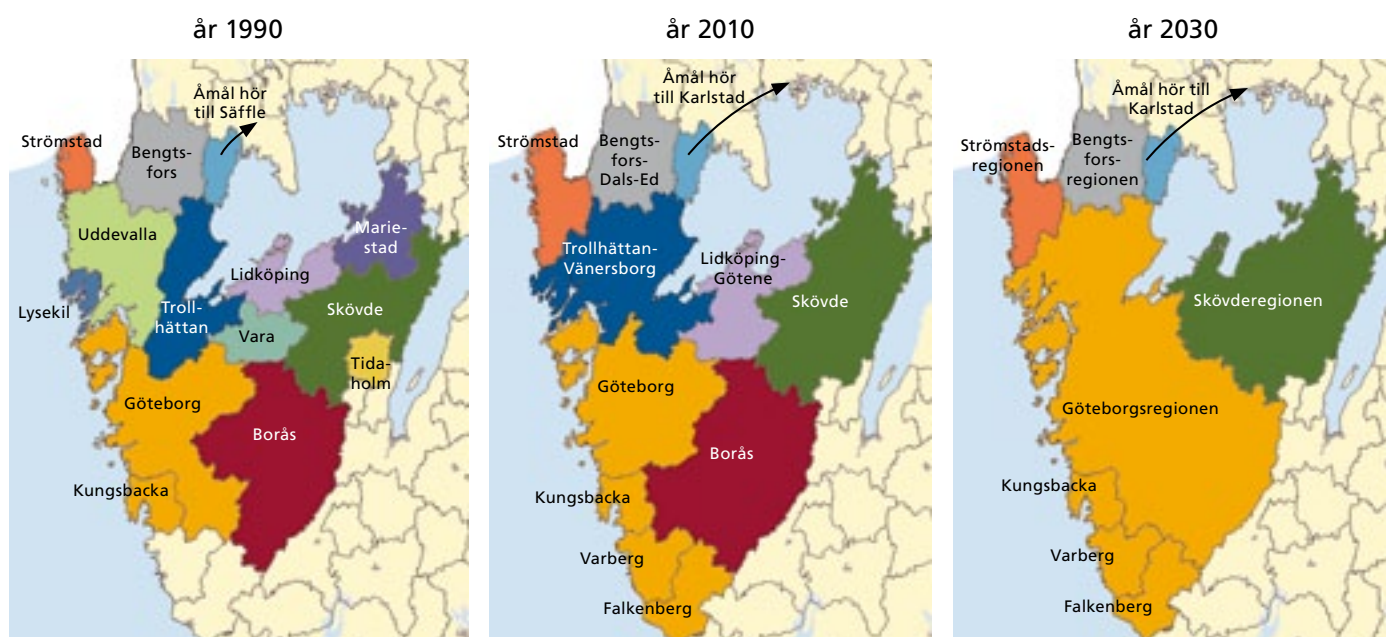
Kollektivtrafiken har en viktig funktion när det gäller att möjliggöra en fortsatt regionförstoring. Utredningar visar att regionförstoring, i betydelsen vidgade lokala arbetsmarknader, gynnar sysselsättningen och den ekonomiska tillväxten. Detta genom de fördelar som följer av en mer differentierad arbetsmarknad med en ökad specialisering av näringsliv, arbetskraft och utbildning. I en region som Västra Götaland, där arbetsmarknaden domineras av stora företag, är efterfrågan på specifika kompetensprofiler särskilt stor, därmed förstärks behovet av att söka efter arbetskraft på längre avstånd.

Lokala arbetsmarknader baseras på statistik om arbetspendling över kommungräns. Utvecklingen har över tid gått mot att de lokala arbetsmarknadsregionerna blir geografiskt större och därmed färre till antalet. I Västra Götaland har det skett en minskning från tretton till åtta stycken mellan åren 1990 och 2010.

Det bör dock framhållas att regionförstoring som baseras på ökad pendling innebär ett ökat trafikarbete. En långsiktigt hållbar regionförstoring måste därför baseras på att pendlingen i hög grad sker med kollektivtrafik, och när det gäller större avstånd helst med tåg.

Hållbar regionförstoring förutsätter pendling med tåg

Regionförtätning är ett annat begrepp som används alltmer och den beskriver om befintliga arbetsmarknadsregioner stärks och blir mer stabila. Regionförtätning definieras som en ökning av antalet pendlare över kommungräns inom en lokal arbetsmarknadsregion i förhållande till antalet invånare.



Lokala arbetsmarknader 1990, 2010 och prognos för 2030.

Källa: SCB och NUTEK.

En utvecklad kollektivtrafik
kan öka jämställdheten

Regionförstoring och resande, skillnad mellan könen

Arbetsmarknadsregionernas storlek och utbredning skiljer sig i vissa fall åt mellan könen. Männens lokala arbetsmarknad i Göteborgsområdet sträcker sig längre söderut i förhållande till kvinnornas, och omfattar även kommunerna Varberg och Falkenberg. Det finns även skillnader i var gränserna går för de lokala arbetsmarknaderna mellan Göteborgsområdet och Borås.

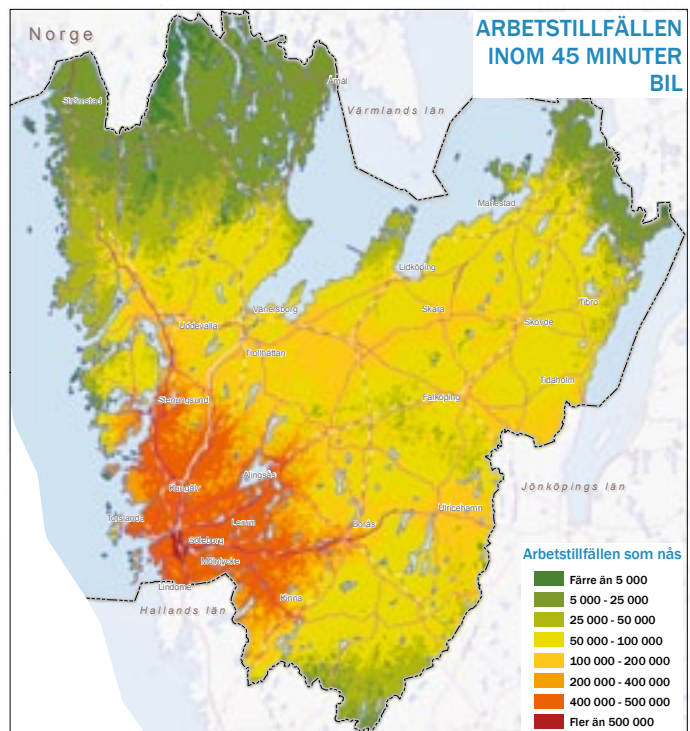
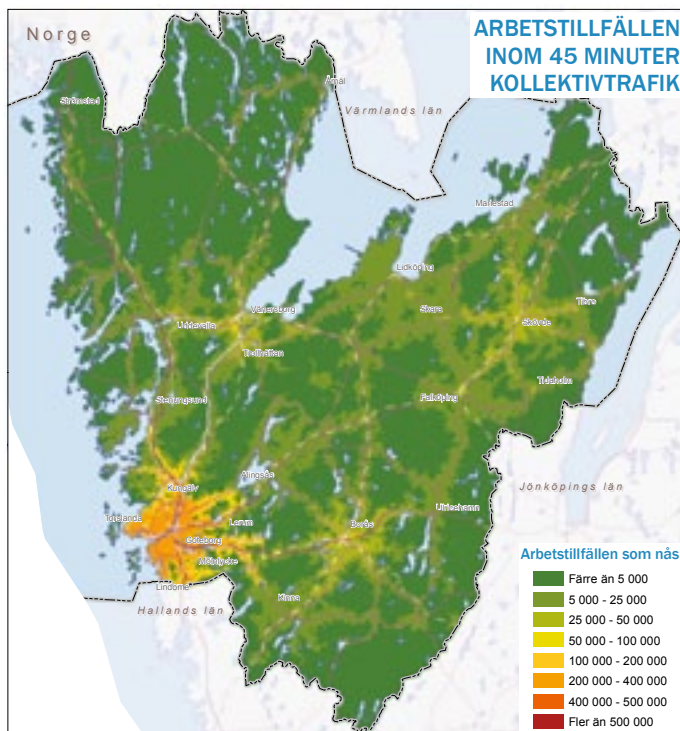
Män har tidigare varit mer gynnade av regionförstoringar. Detta beror på att de i större utsträckning än kvinnor haft yrken, där t ex en förmånligare lön kompenserar för ett längre pendlingsavstånd. Av samtliga resenärer som reser med kollektivtrafiken i länet är 57 procent kvinnor och 43 procent män. Den genomsnittliga reslängden för män är 14,3 km och för kvinnor 13,6 km. Också resmönstret skiljer sig mellan könen. Kvinnornas resande är mer spritt över dagen och de reser även mer på lördagar och söndagar. De undviker i större utsträckning än män att åka kollektivt på kvällstid.

Trots att frågan om jämställdhet och resande är komplex är det rimligt att tro att en regionförstoring som sker genom en utveckling av kollektivtrafiken bidrar till att minska dessa skillnader mellan män och kvinnor.

Bilen ger oftast bättre tillgänglighet än kollektivtrafiken

I Västra Götaland finns totalt 726 000 arbetstillfällen. I Göteborgsregionen finns drygt 420 000 följt av Skaraborg och Fyrbodalen med ungefär 110 000 vardera, medan Sjuhärad har knappt 90 000.

Om kollektivtrafiken ska kunna vara ett konkurrenskraftigt alternativ till



Antal arbetstillfällen som kan nås inom 45 minuter med kollektivtrafik respektive med bil (avser vardag klockan 07.00-08.30).

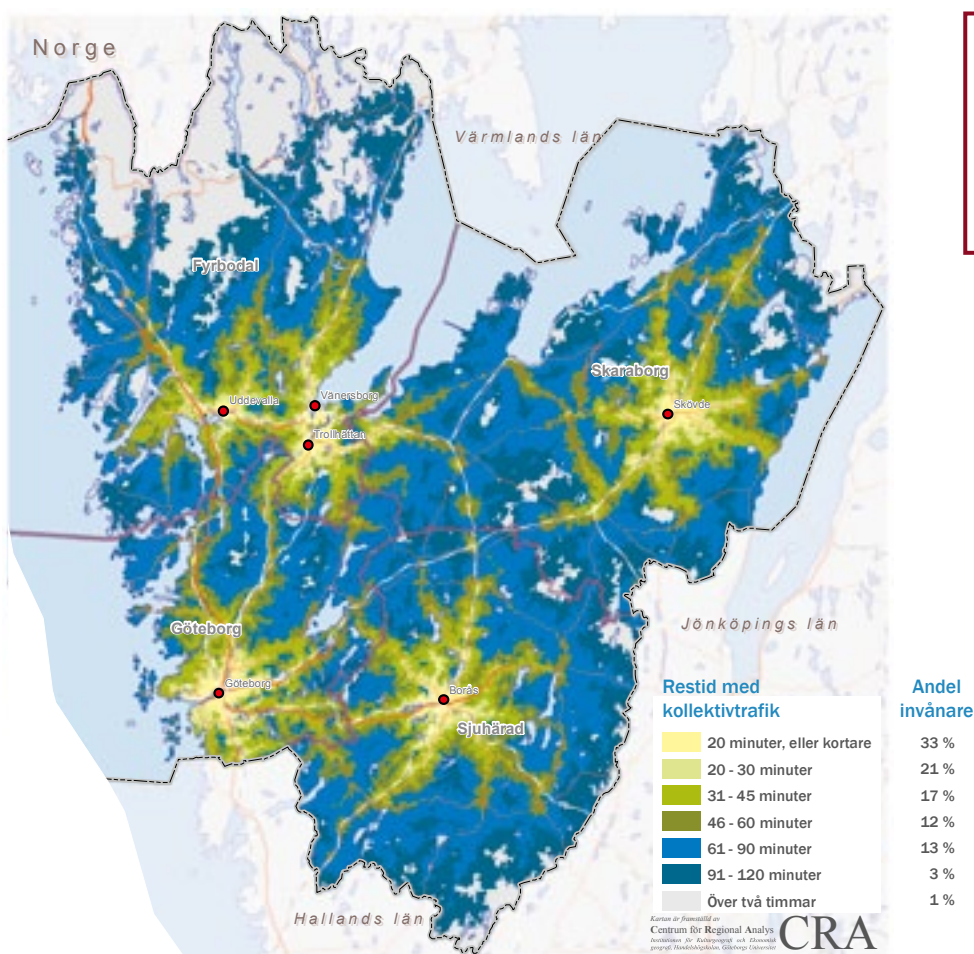
Källa: Tillgänglighetsatlas Göteborgs universitet

bilen, som idag är det dominerande transportmedlet, måste den erbjuda en hög tillgänglighet till arbetsplatserna. Det kan därför vara intressant att göra en jämförelse av hur många arbetstillfällen som nås på restiden 45 minuter, vilket brukar vara en tidsmässig gräns för många pendlare. Rent ytmässigt framstår det då att det finns stora skillnader mellan kollektivtrafiken och bilen.

Kartbilderna nedan visar kollektivtrafikens räckvidd inom 45 minuter, jämfört med bilens. Det ska nämnas att bilderna har vissa begränsningar och bör ses som övergripande illustrationer. Kollektivtrafikresorna avser t ex de som når sin målpunkt under ett visst intervall en vardagsmorgon. Detta innebär att de inte omfattar mer lokalt anpassad trafik som kan gå vid andra tidpunkter.

I nedanstående figur illustreras tillgängligheten till de delregionala huvudorterna med kollektivtrafik. I bilden ligger även en tabell som anger hur stor andel av invånarna som finns inom olika restidsintervall. Drygt hälften av invånarna i Västra Götaland når de större städerna inom en halvtimme med kollektivtrafik. Motsvarande siffra för bilen är 80 procent.

Det ska framhållas att målet med en utveckling av kollektivtrafiken inte är att eftersträva samma mönster avseende yttäckning som bilen har, utan i första hand att åstadkomma attraktiva resmöjligheter i ett antal stråk.



Cirka 83 procent av invånarna kan nå de delregionala huvudorterna inom en timma.
Källa: Tillgänglighetsatlas Göteborgs universitet

Önskvärda restidskvoter:

- Expressbuss 1,2
- Övrig buss 1,3
- Tåg 0,8

Ju lägre desto bättre!

Tågresandet har fördubblats
på tio år

Restidskvoten är en viktig faktor för valet av färdmedel

Restidskvoten är kollektivtrafikens restid i förhållande till den tid resan skulle ta med bil. Kollektivtrafiken hämmas av flera faktorer avseende en tidsjämförelse med bilen. Delvis beror det på de egenskaper som karaktäriserar begreppet kollektivtrafik. Den måste följa en bestämd sträckning och stanna ett antal gånger för att ta upp och släppa av resenärer, vilket gör att den i relation till en bil blir långsammare. Därtill kommer restriktioner avseende bussarnas hastighet på motorväg som är satt till maximalt 90 km/h. Med detta kan dock tågen konkurrera. Ett exempel på åtgärder som gynnar restidskvoten för busstrafik är när den ges ett eget utrymme genom särskilda busskörfält.

Västrafik har haft som mål att restidskvoten med buss ska vara högst 1,3, för expressbuss 1,2 och för tåg 0,8. I många resrelationer har det varit svårt att nå de uppsatta målen. Undantag är vissa tåglinjer samt busstråk med få stopp på motorväg.

4.2 Hur reser vi i dag?

Resandet med kollektivtrafiken har ökat betydligt de senaste åren
Resandet med Västrafik har ökat sedan bolaget bildades 1999. Sammantaget från 177 till 228 miljoner resor per år (delresor) vilket är en ökning på 28 procent under åren 1999-2010. Under 2011 ökade resandet dessutom exceptionellt mycket och landade på 267 miljoner resor.

Den till antalet resor största ökningen har skett i Göteborgsregionen. Det har också skett en mycket stor ökning av resandet med den regionala tågtrafiken. Resandet med tågtrafiken har fördubblats sedan Västrafik bildades 1999.

Resandeutveckling 2006 - 2010 (milj. delresor)

	2006	2010	Förändring
Fyrbodal	12,6	12,4	-2 %
Gbg-regionen	168,7	193,6	15 %
Sjuhärad	12,2	13,4	10 %
Skaraborg	7,9	8,7	10 %
Totalt	201,4	228,1	13 %

Om man ser till utvecklingen de senaste fem åren i respektive delregion kan konstateras att det skett en gynnsam utveckling förutom i Fyrbodal där resandet har minskat något.

... men bilen dominerar fortfarande

Dagligen görs uppskattningsvis 3,5 miljoner resor inom Västra Götaland, varav ungefär 800 000 med kollektivtrafik. Den största enskilda delen av dessa utgörs av resor till och från arbete och skola. Flest antal resor görs i och omkring de större städerna och följer de infrastrukturstråk som finns i anslutning till dessa.



Fordonen kör sammantaget en sträcka som motsvarar cirka tio varv runt jorden.

Bilens dominans är tydlig i Västra Götaland, vilket framgår av diagrammet här intill (Källa: Svensk Kollektivtrafik). Bilen står för ungefär 63 % av resorna sett över alla färdmedel medan kollektivtrafiken står för 20 procent. Fördelningen av resorna på olika färdmedel överensstämmer i stort med förhållandena i Sverige som helhet. Bilinnehavet i Västra Götaland är 450 per tusen invånare, vilket är i nivå med övriga Sverige. Under den senaste tioårsperioden har det legat på ungefär samma nivå. Det går dock att se en skillnad i att det är en nedåtgående trend i Göteborg och dess närhet medan innehavet generellt sett ökar i övriga länet.

En svårighet vid diskussioner om kollektivtrafikens omfattning och dess utveckling är att det i stor utsträckning saknas statistik vad det gäller andel av resandet. En bidragande orsak till detta är att en sådan statistik kan tas fram på olika sätt och även innefatta olika trafikslag. Under senare år har det skapats en enighet om att det sätt som kollektivtrafikbranschen använder sig av i den s k kollektivtrafikbarometern ska vara det gällande.

Kollektivtrafikens andel definieras där som kollektivtrafik- och taxiresor i relation till privata motoriserade resor gjorda med bil (förare och passagerare) samt moped och motorcykel. Det kan konstateras att branschens definition av kollektivtrafikens marknadsandel exkluderar cykel, gång, skolskjuts, färdtjänst, flyg, bilfärja m m.

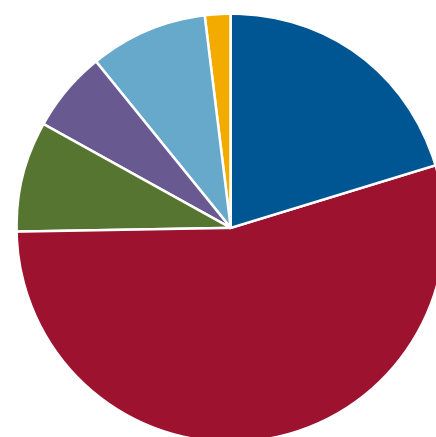
Nästan var fjärde motoriserade resa i Västra Götaland sker med kollektivtrafik

Kollektivtrafikandelen i Västra Götaland 23,7 procent, vilket ligger nära riksgenomsnittet. Storstadslänen dominerar vad det gäller kollektivtrafikens omfattning och andel.

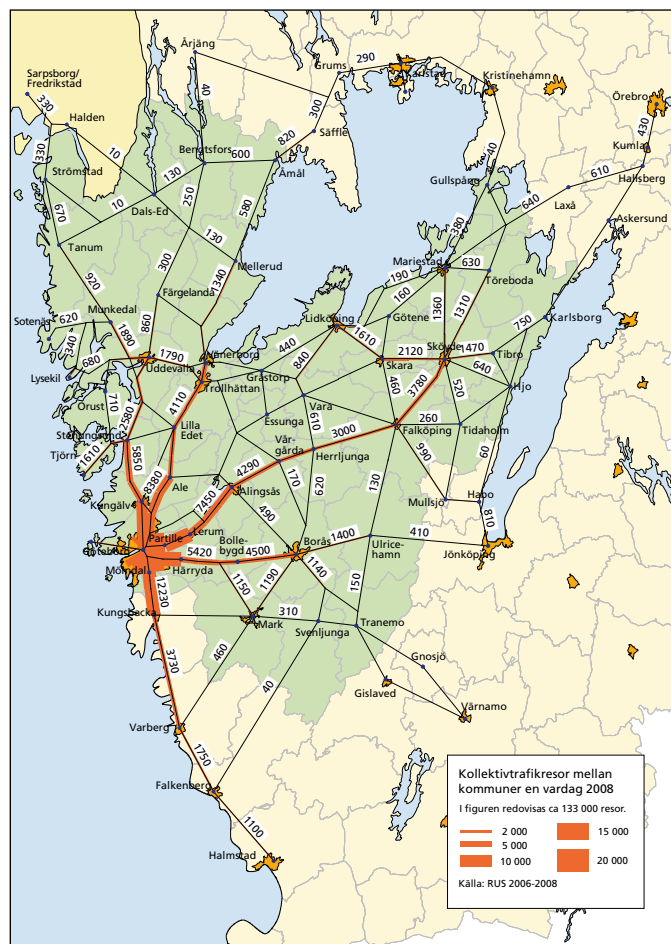
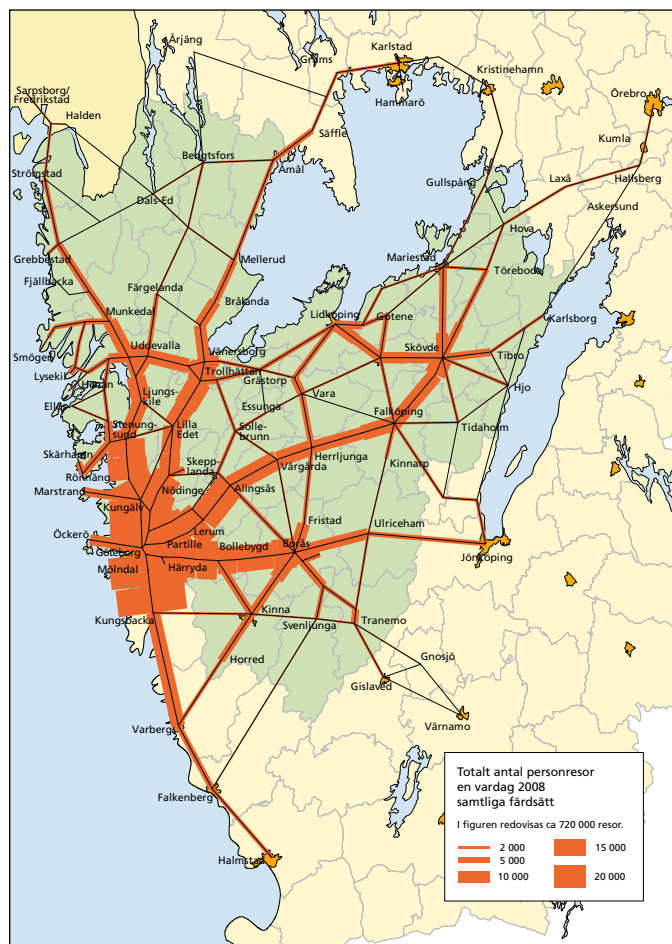
Göteborgsregionen marknadsandel uppgår till 29 procent medan siffrorna för Fyrbodalen, Skaraborg och Sjuhärads ligger på ungefär hälften av detta.

Definition av kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel: Resandet med kollektivtrafik dividerat med resandet med (kollektivtrafik, bil, moped och motorcykel).

Färdmedelsandel
Huvudsakligt färdmedel



Kollektivtrafik	20 %
Bil, förare	54 %
Bil, passagerare	9 %
Cykel	6 %
Gång	9 %
Övriga färdmedel	2 %



Antal resor mellan s k SAMS-områden fördelade på regionala kollektivtrafikstråk. Källa: SCB och Västtrafik.

Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel år 2010 i procent

Stockholm	47,1
Västra Götaland	23,7
- Fyrbodal	15,0
- Göteborgsregionen	29,0*
- Sjuhärad	14,0
- Skaraborg	15,0
Skåne	21,5
Övriga län, genomsnitt	11,3
Riket	23,8

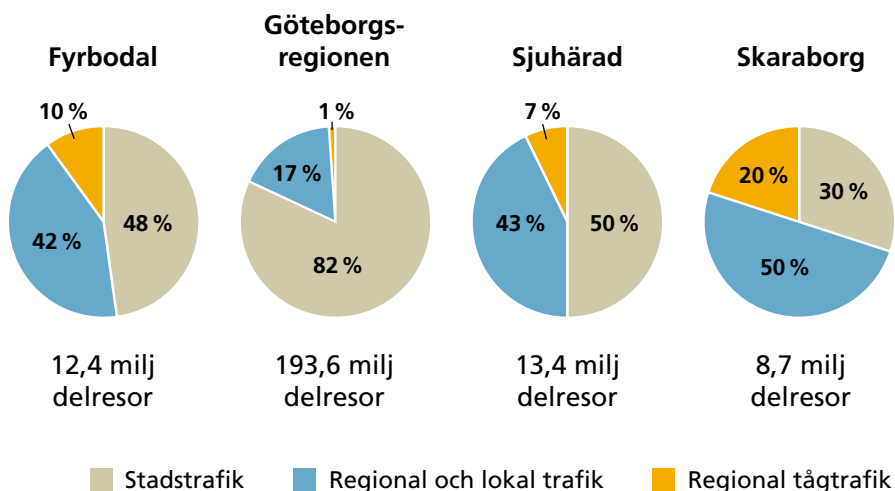
* inklusive Kungsbacka kommun

I figur ovan visas antal resor som sker med samtliga trafikslag (vänstra bilden) och med kollektivtrafik (högra bilden). Den vänstra bilden visar således vilken resandepotential för kollektivtrafiken som finns i de olika stråken.

Av naturliga skäl dominerar såväl det totala resandet som kollektivresandet i stråken från Göteborg mot Uddevalla, Tvåstad, Skövde, Borås och Varberg. Även stråket Lidköping – Skövde har ett relativt stort antal resor. Resandet med tåg över nationsgränsen till Halden/Sarpsborg/Fredrikstad är troligtvis något underskattat.

Hur fördelar sig resandet med kollektivtrafiken – geografiskt?

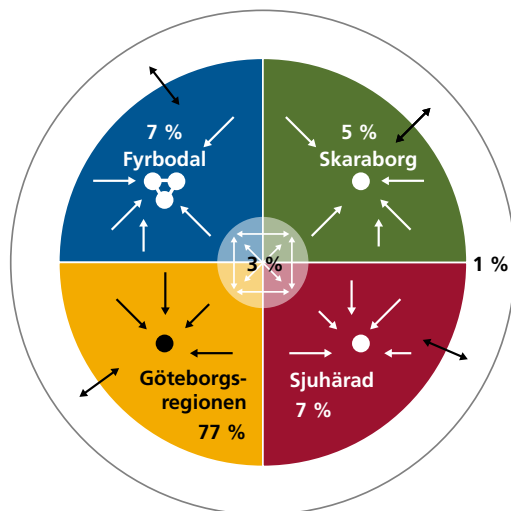
Fördelningen mellan stadstrafik och annan trafik skiljer sig mycket mellan de olika delregionerna. Stadstrafiken (Göteborg, Mölndal och Partille) slår igenom kraftigt i Göteborgsregionen medan resandet med den övriga trafiken är större i de andra delregionerna. Resandet med pendeltågen ingår i ”Regional och lokal trafik”.

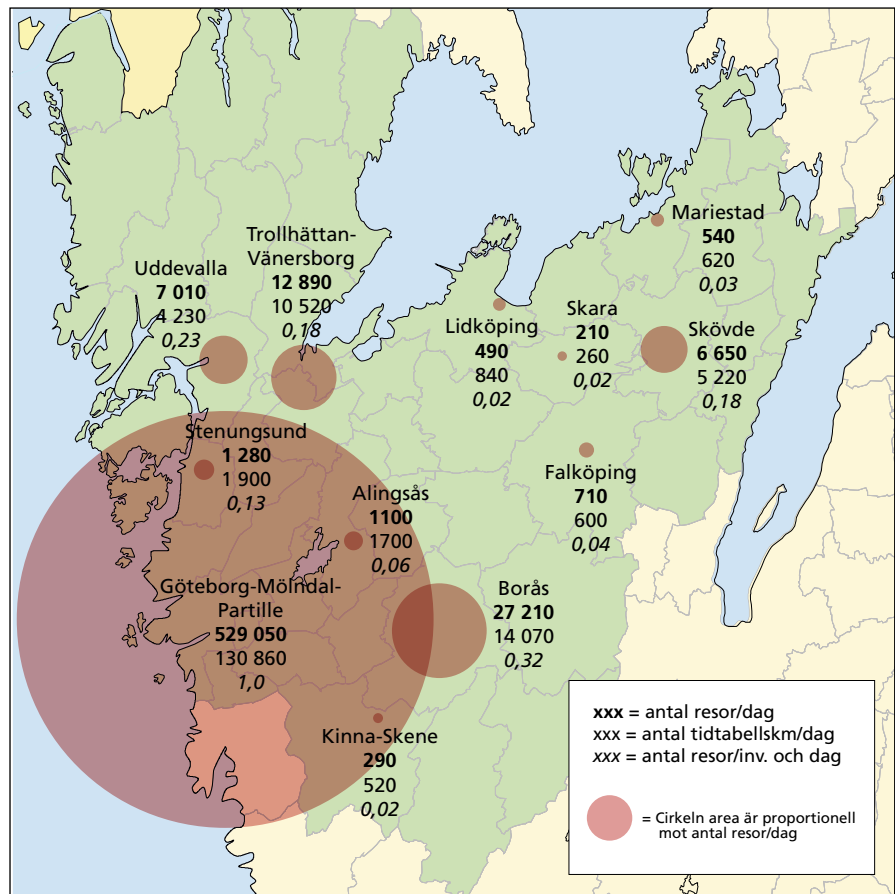


Sett till resandet uttryckt i personkilometer är inte Göteborgsregionen lika starkt dominerande. Genomsnittslängden på en resa med buss i Göteborgsregionen är avsevärt kortare än i de övriga delregionerna t ex endast hälften av medelreslängden i Fyrbodal och Skaraborg. Spårvagnstrafiken utgör dessutom den ena ytterligheten vad gäller reslängd med en genomsnittlig resa på 4,5 km medan motsvarande sträcka för en resa med regiontåg uppgår till nästan åtta mil.

Den geografiska fördelningen av kollektivtrafikresorna illustreras översiktligt av vidstående figur. De klart flesta resorna (77 %) sker i Göteborgsregionen. Ett anmärkningsvärt litet resande sker mellan delregionerna och över regionens gräns totalt ca 4 %. En procentenhet utgör ca 8000 resor. I siffrorna ingår inte heller resor med X2000-tågen.

I de större städerna finns ofta en utvecklad stadstrafik. Resandet med stadstrafiken är störst i Göteborg, Partille, Mölndal.





Städer med stadstrafik. Antal resor och tidtabellskilometer per dag.

Så här många reser med stadstrafik i Västra Götaland

Under ett dygn sker cirka 600 000 resor med stadstrafik i Västra Götaland. Av dessa sker närmare 530 000 i Göteborgsregionens stadstrafik (det vill säga Göteborg, Mölndal och Partille).

Göteborgsområdet dominerar starkt vad gäller stadstrafiken

Hur fördelar sig resandet med kollektivtrafiken – per trafikslag?

När det gäller antalet resor svarar buss och spårvagn för ungefär lika stora delar. Tågtrafiken svarar för en relativt liten andel av resorna, men då dessa är längre motsvarar de en tredjedel av antalet personkilometer. Trafiken bedrivs av drygt 2000 fordon av olika slag.

Resandets fördelning på trafikslag samt antalet fordon (2010)		
Trafikslag (antal fordon)	Andel av resorna	Andel av personkilometrarna
Spårvagn (242)	47 %	16 %
Buss (1 702)	45 %	51 %
Tåg (71)	7 %	32 %
Båt (33)	1 %	<1 %
Summa	100 %	100 %

Närtrafik finns i drygt trettio kommuner

Närtrafik är öppen för alla som vill resa till och från en adress på landsbygden, eller mindre tätort, där det inte finns linjelagd kollektivtrafik på nära håll. För att ett geografiskt område ska kunna erbjudas Närtrafik ska det vara mer än 1 km till hållplats med bra utbud av busstrafik året runt (minst 6 dubbelturer måndag – fredag mellan kl 8-18). Resan kan ske till och från vissa förutbestämda hållplatser i större tätort, t ex affär, resecentra, busstation och vårdcentral.

Vid beställning får resenären en exakt avresetid, men eftersom beställningarna samordnas inom tidsintervallet så ges inte en specifik ankomsttid. Resan betalas kontant till föraren och kostar 32 kr (maj 2012).

Som ett sätt att erbjuda kollektivtrafik i områden med lågt resandeunderlag har Närtrafik införts i större delen av länets kommuner. Trafiken är idag geografiskt knuten till kommungränserna. Närtrafik är framförallt anpassad för service- och fritidsresor för boende på landsbygd och i mindre tätort. Utbudets omfattning varierar mellan de olika kommunerna. Närtrafiken är väl etablerad i delregionerna Skaraborg och Sjuhärad medan den i mindre omfattning finns i Göteborgsregionen och Fyrbodalen. Resandet med Närtrafiken uppgick år 2010 till cirka 26 000 resor.

Kommersiell trafik i dag (januari 2012)

Fjärrtrafik finns på Västra stambanan, Norge/Vänerbanan, Kust- till kustbanan och Väst kustbanan. Här görs såväl långväga resor som regionala resor med olika operatörer. Sedan länge finns samarbete mellan Västtrafik och SJ/NSB på de tre försträmnade banorna, vilket innebär att man med vissa tåg kan resa regionalt även med Västtrafiks periodkort.

Långväga busstrafik bedrivs för närvarande inom Västra Götaland av Swebus och Nettbuss Express. Swebus har linjer:

- Göteborg – Jönköping – Stockholm
- Göteborg – Örebro – Stockholm – Uppsala
- Göteborg – Karlstad – Falun
- Göteborg – Oslo
- Göteborg – Malmö – Köpenhamn
- Jönköping – Skövde – Kristinehamn

Nettbuss har linjer:

- Göteborg – Jönköping – Stockholm – Uppsala
- Göteborg – Oslo
- Göteborg – Malmö

Västtrafik har avstått från att upphandla flygbusstrafik till Landvetter flygplats och Säve flygplats från och med 2012. Mellan Göteborg och dessa flygplatser har Flygbussarna Airport Coaches startat trafik på kommersiella villkor. Därutöver har Nettbuss transfer startat en linje med mindre fordon från Svenska Mässan/ hotell Opalen till Landvetter flygplats.



Idag är det främst fjärrlinjer samt bussar till flygplatser som drivs helt på kommersiell basis

Turismen i Västsverige
omsätter 34 miljarder om året.



Besöks- och turistnäringen i Västra Götaland

Besöks- och turistnäringen är en viktig och snabbt växande bransch i Västra Götaland. Turismen i Västsverige omsatte ca 34 miljarder kr 2010. Kollektivtrafiken är ett redskap för att öka tillgängligheten till de olika besöks- och turistmålen. På samma gång bidrar kollektivtrafiken till att branschen blir mer hållbar genom minskad bilanvändning.

Att på ett kostnadseffektivt sätt stärka kollektivtrafiken kopplat till turism innebär utmaningar att beakta. Många besöksmål ligger utanför större stråk och tätorter. Ofta handlar det om tider och utbud som inte följer de vanliga mönstren för vardagsresor, vilket innebär sämre förutsättningar för kollektivtrafiken. Behovet av kollektivtrafik är också starkt säsongsberoende med kraftigt ökat antal turister under sommarhalvåret, speciellt i Bohuslän.

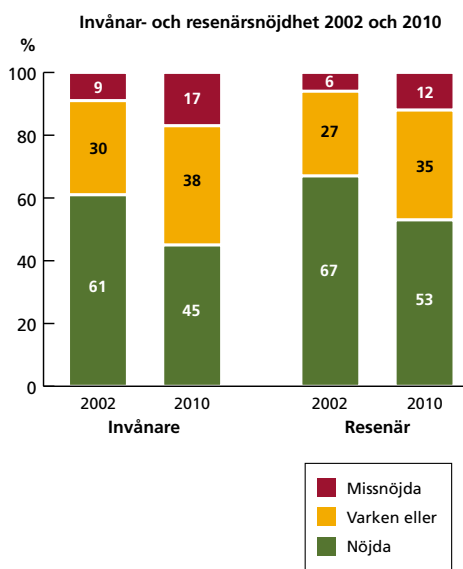
I nuläget finns det begränsade möjligheter att kombinera cykel och kollektivtrafik. Att ta med cykel på tåg är inte möjligt i någon stor omfattning. Information om kollektivtrafiken, turistbiljetter och resmöjligheter ur turistsynpunkt fungerar relativt bra i Göteborg men sämre i övriga delar av länet.

De tio största besöksmålen (2010) i Västra Götaland.

Besöksmål	Antal besökare	Kommun
Liseberg	2 900 000	Göteborg
Universeum	520 000	Göteborg
Botaniska Trädgården	456 000	Göteborg
Trädgårdsföreningen	450 000	Göteborg
Rörstrands fabriksbod	414 000	Lidköping
Gunnebo Slott	367 000	Mölnadal
Läckö Slott	320 000	Lidköping
Skara Sommarland	300 000	Skara
Vattenpalatset	291 000	Lerum
Borås Djurpark	264 000	Borås

De tio största besöksmålen (2010) i Västra Götaland. Till samtliga går det att åka med kollektivtrafik. Källa: Västsvenska Turistrådet





4.3 Nöjdheten har kontinuerligt minskat sedan 2002

Resenärernas nöjdhet

Sedan Västtrafik bildades 1999 har resenärernas nöjdhet, "kundnöjdheten", mätts årligen genom telefonintervjuer. Den högsta andelen nöjda resenärer uppmättes år 2002 och uppgick då till 67 %. Från denna notering har det sedan varit en nedåtgående trend. Den viktigaste orsaken till denna trend är problemen med trafikens kvalitet vad gäller pålitlighet, punktlighet men också i vissa fall kapacitet. Under 2010 skedde en kraftig minskning av resenärernas nöjdhet då siffran var 53 %. Den huvudsakliga förklaringen till de svaga siffrorna för året är det missnöje som finns med betalsystemet och kontoladdningen som lanserades under våren 2009.

Det kan dock noteras att andelen resenärer som vid samma tillfälle sa sig vara nöjda med senaste resan var 78 %, det vill säga betydligt högre. Detta mått avspeglar bättre kollektivtrafikens faktiska kvalitet.

Invånarnas nöjdhet

Invånarnas nöjdhet ligger generellt lägre än den för resenärerna. Trenden och dess orsaker har dock varit densamma och siffran 45 % nöjda 2010 är inte tillfredsställande. Invånarnas nöjdhet påverkas bland annat av den bild av kollektivtrafiken som framkommer i olika medier.

Pålitlighet och punktlighet påverkar nöjdheten

Med pålitlighet avses att hur stor andel av tidtabellslagda turer som utförs. Med punktlighet avses att fordonens ankomst till hållplatsen endast får avvika "lite" från tidtabellen.

Pålitligheten mäts månadsvis, dock finns i dagsläget inte uppgifter framme för hela Västra Götaland. Om pålitligheten är 100 % körs samtliga turer i tidtabellen. Under den senaste tvåårsperioden varierar busstrafiken i Göteborg stadstrafik mellan 99 till 99,9 %. Under hösten 2011 har skett betydande förbättringar jämfört med våren 2011. Spårvagnstrafiken pålitlighet ligger mellan 96,5-98,5 % och pendeltågen 97-98 %. Vid extrema vintermånader har pendeltågen haft en pålitlighet på ca 90 %.

Punktligheten under tvåårsperiod för busstrafiken i Göteborgs stadstrafik ligger mestadels mellan 75-80 % och spårvagnstrafiken ligger runt 80 %. Tågtrafikens punktlighet under olika månader varierar mellan 75-94 %. Vintermånaderna de senaste åren visar på låg punktlighet. Den bristande punktligheten beror bland annat på brister i järnvägens infrastruktur samt att trafikvolymen ligger nära kapacitetstaket. Västtrafik arbetar ihop med Trafikverket för att förbättra punktligheten, vilket också avspeglas i kontunerliga förbättringar i denna statistik.

Pålitligheten och punktligheten förbättras successivt

4.4 Anpassning till personer med funktionsnedsättning

Det finns många resenärer som har en funktionsnedsättning som gör det svårt att åka kollektivt. Uppskattningsvis är det i Västra Götaland 265 000 personer i ålderskategorin 0 – 84 år som har någon form av funktionsnedsättning. Man har delat in funktionsnedsättningar i olika grupper: svårt att se, svårt att röra sig, svårt att tåla vissa ämnen, svårt att höra, svårt att tolka och bearbeta information och grupper som har andra svårigheter. Dessa resenärer utgör ingen homogen grupp och det är stor skillnad på hur olika funktionsnedsättningar hindrar resandet.

De fysiska åtgärder som Västtrafik har fokuserat på är att anpassa reseplaneraren, fordonen och hållplatserna. Vägen till och från hållplats behöver också vara anpassad, Västtrafik försöker påverka detta genom dialog men eftersom det är helt och hållet väghållarens ansvar så görs ingen uppföljning.

Alla bussar är anpassade år 2012

Fordonen anpassas för resenärer som har svårt att röra sig genom att de har lågt golv eller ramp/lift samt rullstolsplats. Fordonen anpassas också för dem som har svårt att se och höra genom att det installeras audiovisuella utrop. Fordonen anpassas successivt efterhand som upphandling sker och nya fordon handlas upp. I tabellen visas siffror för fordonens anpassning i november 2011. Positivt är att bussarna beräknas till 100 % vara anpassade för rörelsehindrade, syn- och hörselskadade under år 2012.

Det finns idag ungefär 60 spårvagnssätt som har höggolv. Problemet med anpassningarna av spårvagnarna är att resandet ökar så kraftigt att de gamla vagnarna behövs även när man handlar upp och sätter in nya vagnar i trafik. Under 2011-2012 levereras 25 nya vagnar.

Alla fordon beräknas ha audiovisuella utrop vid utgången av år 2012.

Andel i procent av fordonen som var anpassade vid slutet av år 2010					
	Buss	Spårvagn	Tåg	Båt	Totalt
Ramp/lift	96,2	65,6	100	87,9	93,2
Rullstolsplats	96,8	67,7	94,5	78,8	93,7
Audiovisuellt utrop	54,1	67,7	71,6	36,4	55,7

Ny reseplanerare i drift

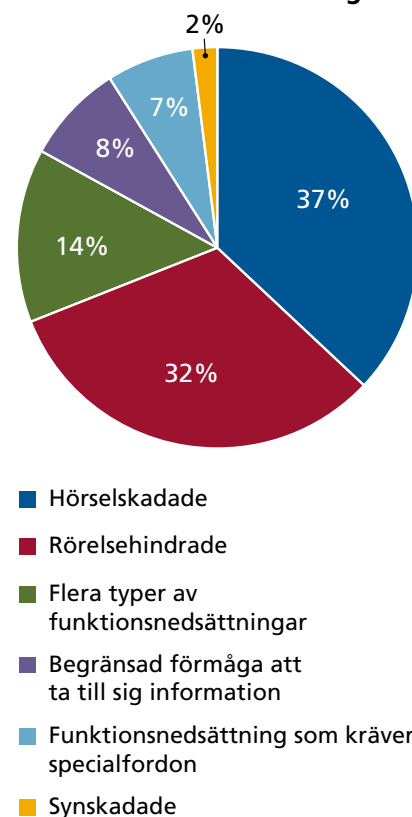
En ny reseplanerare från Västtrafik har tagits i drift under 2011. Där kan man få information om fordonets respektive hållplatsens tillgänglighet. Det pågår ett kontinuerligt arbete för att uppdatera uppgifterna i reseplaneraren.

Västtrafiks styrelse har tagit ett beslut att det ska finnas ledsagare på alla de 120 stora terminalerna i Västra Götaland, hittills finns det på 65 platser.

Cirka 440 av 770 knutpunkter och hållplatser är anpassade 2011

Det finns 120 utpekade knutpunkter i Västra Götaland som ligger i ett strategiskt läge samt 648 hållplatser som har fler än 100 påstigande per dygn. Dessa cirka 770 punkter i kollektivtrafiksystemet bildar ett prioriterat nät som ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning. Valet av knutpunkter och hållplatser innebär att det ska finnas minst en anpassad hållplats i varje kommun.

Fördelning av olika typer av funktionsnedsättning





Genom att alla fordon ska vara anpassade i framtiden ska det vara möjligt att åka kollektivt i det nät som utgörs av de anpassade knutpunkterna och hållplatserna. För vissa invånare kan det dock krävas en anslutningsresa till och från en av dessa större hållplatser.

Vid utgången av år 2011 var cirka 440 av de 770 knutpunkterna och hållplatserna anpassade. Fram till och med år 2016 finns ekonomiska medel avsatta i den regionala infrastrukturplanen för att genomföra ytterligare anpassningar av knutpunkter och hållplatser.

Tabellen nedan visar antalet knutpunkter och hållplatser i det prioriterade nätet som ska anpassas till 2016 samt hur många av dessa som var anpassade i slutet av 2011.

	Antal knutpunkter/ varav anpassade 2011	Antal hållplatser/varav anpassade 2011
Skaraborg	18/11	30/14
Sjuhärad	16/6	70/31
Fyrbodal	28/19	52/17
Gbg-regionen, exkl Gbg stad	27/14	133/54
Göteborg stad	31/29	363/243
Totalt	120/79	648/359

4.5 Kollektivtrafikens miljöpåverkan minskar

Snabbare minskningstakt än vad lagen kräver

Kollektivtrafik och särskilt eldrivna fordon bidrar till god närmiljö och är samtidigt ett medel för att bromsa den globala uppvärmningen. Kraven på kollektivtrafikens fordon när det gäller utsläppsnivåer är höga och ställs i samband med att trafiken upphandlas. Hårda upphandlingskrav har lett till att kollektivtrafikens miljöpåverkan minskar i en snabbare takt än kraven i gällande lagstiftning. Detta gäller för utsläpp som påverkar både den lokala luftkvaliteten och den globala miljön.

Västtrafik följer det miljöprogram som tagits fram av kollektivtrafikens branschorganisationer och har antagit följande tre dokument:

- Miljö- och Klimatstrategi
- Avsiktsförklaring för avveckling av fossila bränslen
- Plan för avveckling av fossila bränslen.

Dagens kollektivtrafikresenärer minskar utsläppen av klimatpåverkande gaser

När människor reser med kollektivtrafiken i stället för med bil minskas utsläpp, energianvändning och markbehov. Om de som i dag åker kollektivt istället skulle åka bil beräknas utsläppen av koldioxid öka med ca 170 000 ton per år. Kollektivtrafiken har därmed både direkt och indirekt klimatpåverkan.

Tio år med positiv utveckling

Kväveoxider:

Under åren 2002–2010 minskade medelutsläppen från busstrafiken från 5,4 till 3,1 g/kWh. Detta är en positiv utveckling.

Partiklar:

Utsläppen av partiklar uppgick år 2002 till 0,05 gram/kWh. Kollektivtrafiken i Västra Götaland nådde redan 2006 det branschgemensamma nationella målet för 2010, d v s 0,02 gram/kWh. Detta innebär betydligt lägre partikelutsläpp än det nationella medelvärdet.

Koldioxid:

Nettoutsläppen av koldioxid minskar genom minskad användning av fossila bränslen. Av Västtrafiks 1 800 fordon (bussar, spårvagnar och tåg) drivs 25 procent med biogas, biodiesel/RME eller förnybar el. Dessa fordon står för 30 procent av Västtrafiks totala trafikutbud (tidtabellskilometer).

Bussarnas medelutsläpp av koldioxid har minskat från 9,8 kg/mil 2002 till 8,6 kg/mil 2010.

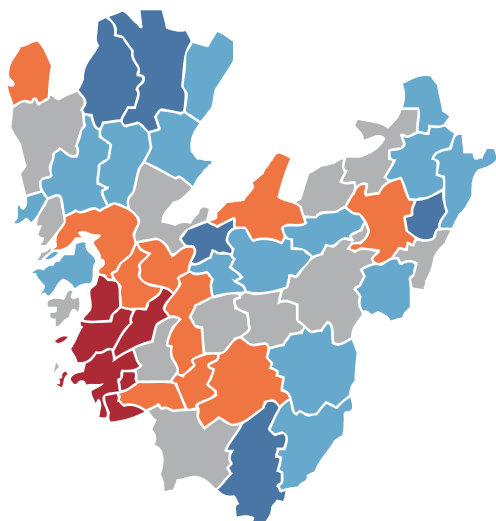
Ungefär 27 procent av Västtrafiks totala fordonskilometer med buss utfördes 2011 med biodrivmedel.



Drygt var fjärde busskilometer med biodrivmedel

5 Omvärldsförändringar

Procentuell förändring av folkmängden år 2010-2020. Källa: Västra Götalandsregionens befolkningsprognos



De nationella klimatmålen kräver stora omställningar

Det finns många olika trender och förändringar lokalt och globalt som kan påverka kollektivtrafikens marknad i ett framtidsperspektiv. Här följer några exempel:

Befolkningsutvecklingen – enligt prognosen för Västra Götaland kommer befolkningen att öka med cirka 90 000 personer mellan år 2010 och 2020. Huvuddelen av ökningen beräknas ske i Göteborgsregionen och i de medelstora städerna. Av vidstående kartbild framgår att det finns stora variationer mellan olika kommuner. Det finns kommuner med tillväxt även i de delregioner som har en svag utveckling.

Andelen äldre personer ökar under perioden 2010-2020, medan andelen i arbetsför ålder minskar. Gruppen 65+ bedöms enligt prognosen i Västra Götaland öka från 285 000 till 337 000, det vill säga med över 50 000 personer. Kollektivtrafiken måste utvecklas för att tillgodose de förändrade behov som detta för med sig.

Urbaniseringen – befolkningen minskar på landsbygden och ökar i städerna. Detta ställer krav på kollektivtrafiken eftersom landsbygd och stad har olika behov av kollektivtrafik. Den attraktiva staden är ett konkurrensmedel – städer som satsar på en attraktiv miljö för invånarna har en gynnsam utveckling. Där människor vill bo kommer också företag att lokalisera sig och därmed kommer orten in i en god spiral. Kollektivtrafiksystemet betyder mycket för hur staden uppfattas.

Ekonomi och finansiering – samhället får allt svårare att finansiera offentlig service och en viktig fråga är hur kollektivtrafikens kostnader skall finansieras i framtiden, det vill säga hur stor andel som skall betalas av brukarna respektive av samhället via skattsedeln. Det blir allt viktigare att kunna visa på vilket sätt kollektivtrafiken bidrar till ekonomisk utveckling, regional tillväxt och andra prioriterade samhällsmål.

Klimatförändringarna – Temperaturen på jorden ökar på grund av mänsklig påverkan, vilket på sikt ger betydande klimatförändringar. När det gäller koldioxidutsläppen står transporterna i Sverige för cirka 40 %. För att minska dessa utsläpp krävs såväl åtgärder inom teknik, lagstiftning och planering som en beteendepåverkan. En övergång till en kollektivtrafik baserad på eldrift och förnyelsebara drivmedel är viktigt med tanke på klimatförändringarna. Om de nationellt uppsatta målen ska nås krävs en stor omställning av trafik- och transportsystemet.

Olja och energi blir dyrare – När tillgången på olja sjunker samtidigt som efterfrågan ökar kommer oljepriset att stiga, vilket leder till en ökad efterfrågan på kollektivtrafik.

Hälsa och livskvalitet – både individen och samhället värderar hälsa allt högre ökar och allt fler blir medvetna om vikten av beteendeförändringar i riktning mot ett hälsosammare liv. Existerande normer och värderingar ifrågasätts och vad som är livskvalitet omvärderas. En ökad medvetenhet kan öka intresset för kollektivtrafiken och förändra synen på bilresandet.



Regionförstoring – drivkrafterna bakom större regioner för arbete, studier etc är starka och utvecklingen lär fortsätta. Konsekvensen för invånarna är fler och längre pendlingsresor vilket ställer krav på den regionala kollektivtrafiken.

Globalisering och strukturomvandling – även globalt ökar integreringen mellan länder, regioner och kontinenter. Fortsatt specialisering inom näringslivet leder till strukturomvandlingar med ökade res- och transportbehov som följd.

Användning av IT och ny teknik – den snabba spridningen och användningen av ny teknik kan i hög grad påverka resmönstren. Hittills har dock inte den nya tekniken minskat resande även om potentialen finns. Ny teknik kan också bidra till att det blir enklare att använda kollektivtrafiken i framtiden.

Lagstiftning – nya lagar kan både direkt och indirekt påverka kollektivtrafiken. Den nya kollektivtrafiklagen är det mest näraliggande exemplet där bland annat den utökade avregleringen kan bli av stor betydelse. Införandet av trängselskatt för biltrafik i Göteborg från 2013 medför överflyttning till ökat kollektivtrafikresande i göteborgsregionen. En tänkbar förändring i lagstiftningen i framtiden som kan få stor påverkan på kollektivtrafiken är reglerna för reseavdrag till och från arbetet.



6 Utmaningar för framtidens kollektivtrafik

I kapitel 4 redovisas en nulägesbeskrivning av kollektivtrafiken och dess förutsättningar. I kapitel 5 redovisas en bedömning av vilka omvärldsförändringar som kan komma att påverka framtidens kollektivtrafik.

I detta kapitel beskrivs slutsatser och utmaningar som vi står inför när vi ska forma framtidens kollektivtrafik. Under ett halvt sekel har samhället successivt anpassats efter bilen som dominerande färdssätt. Bilens nuvarande dominans tar sig uttryck i såväl infrastrukturens uppbyggnad, stadsbyggnadens utformning som samhällets regler och normer. Allteftersom kunskapen om bilismens negativa effekter har ökat står det nu klart att det är önskvärt att öka kollektivtrafikens marknadsandel för att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem.

De förväntningar som finns på den framtida kollektivtrafiken är höga. För att de ska vara möjliga att uppnå krävs stora insatser från alla kollektivtrafikens olika aktörer. Det behöver skapas goda förutsättningar för samverkan mellan alla aktörer såsom lagstiftande församlingar, statliga verk, kommuner, företag, trafikoperatörer etc. Utifrån relativt generella värderingar av nulägesbeskrivningen kan följande slutsatser noteras för morgondagens kollektivtrafik i Västra Götaland.



Slutsatser av nulägesbeskrivningen och omvärldsförändringar

DEMOGRAFI

- Befolkningen i Västra Götaland bedöms öka med 90 000 under kommande decennium
- Antalet - och andelen - äldre ökar
- Idag bor en kvarts miljon invånare på landsbygden
- Urbanisering pågår. I många kommuner minskar befolkningen
- Allt fler invånare arbetar i en annan kommun än den man bor i

KOLLEKTIVTRAFIKRESOR

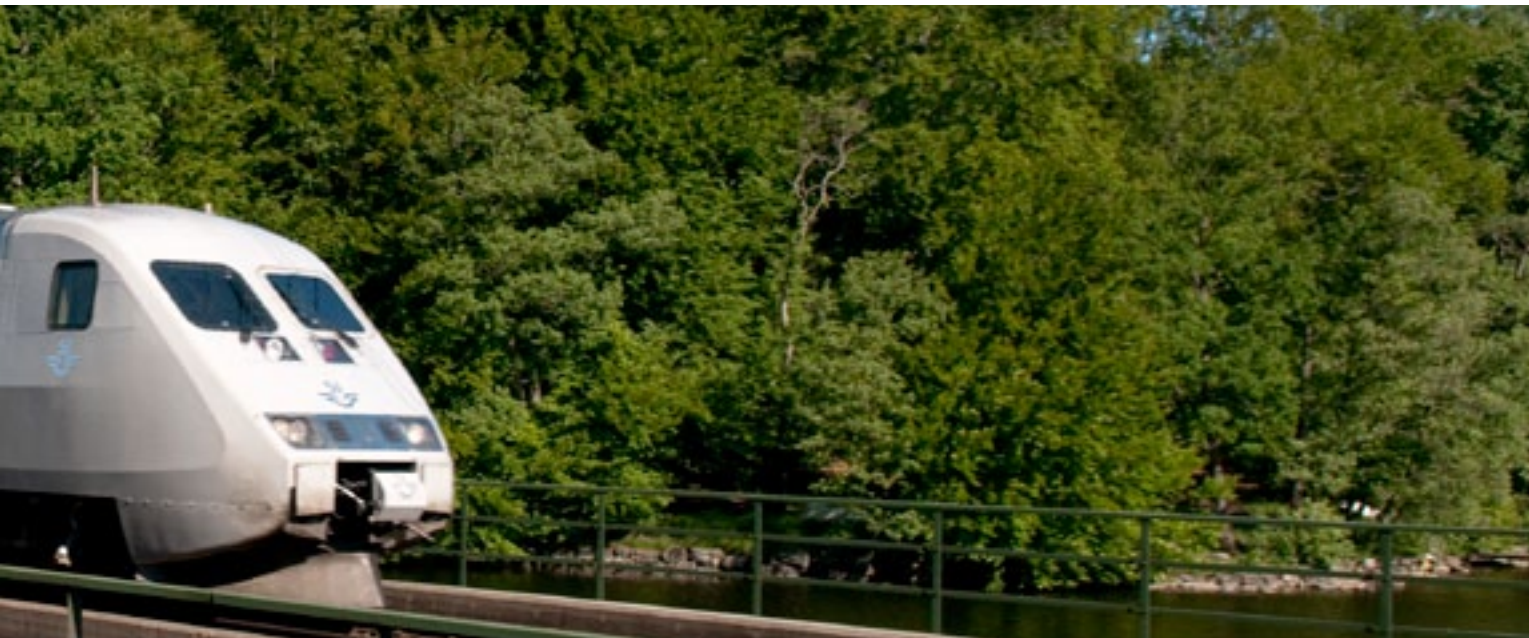
- Totalt genomfördes 228 miljoner resor under 2010, d v s 0,4 resor per invånare och dag
- Ungefär 75 % av kollektivtrafikresorna sker i Göteborgs-regionen och till stor del med spårvagn
- Ungefär var fjärde motoriserade resa i Västra Götaland sker med kollektivtrafik
- Trafiken har vissa kvalitetsbrister, t ex pålitlighet och punktlighet samt biljettsortiment och betalsystem
- Kollektivtrafiken knyter an till regionens största besöksmål, men konkurrenskraften gentemot bilen kopplat till regionens turist- och besöksnäring kan stärkas
- Trafiksystemet är bara delvis anpassat till funktionsnedsattas behov
- Landsbygd och små tätorter är svåra att försörja med kostnadseffektiv kollektivtrafik

NÖJDHET

- Den allmänna nöjdheten med hela kollektivtrafiken har minskat de senaste fem åren
- Nöjdheten med den "senast genomförda resan" ligger högre än den allmänna nöjdheten

ÖVRIGT

- Den kommersiella trafikens andel är liten i dag och kommer inledningsvis sannolikt att bli begränsad
- Kollektivtrafiken har miljömässigt utvecklats mycket positivt under det senaste decenniet
- Kollektivtrafiken subventioneras med ca 3 mdr per år och Västtrafiks självfinansieringsgrad ca 54 %



De största utmaningarna för att kraftigt öka kollektivtrafikens marknadsandel

PÅ KORT SIKT - ETT PAR ÅR FRAMÅT

1. Resandet ökade kraftigt under 2011 utan att trafiken byggdes ut i motsvarande omfattning. Vissa resenärer som väntar vid hållplats riskerar att nu bli frånkörda. Det krävs akuta insatser på en del tunga pendlingslinjer för att ta hand om resandeökningen.
2. Trängselskatt införs i Göteborg 2013. Kollektivtrafiken kommer därmed att behöva ta emot fler resenärer. Trafiken behöver byggas ut.
3. Redan beställda pendeltåg och regiontåg måste levereras i tid och sättas ut i trafik enligt plan.
4. Nuvarande biljettsystem behöver förenklas och beslut tas om en större förändring av biljettsystemet.
5. Kollektivtrafikens kapacitet och kvalitet behöver öka och därmed dess attraktionskraft för att vända trenden mot ökad kundnöjdhet.
6. Dialog och samverkan mellan region/Västtrafik och kommuner ska fungera på ett sätt som gynnar kollektivtrafikens utveckling.

PÅ LÅNG SIKT - FRAM TILL 2025

1. Den demografiska utmaningen kan ses utifrån två perspektiv:
 - befolkningen blir allt äldre, vilket leder till att res-behoven förändras. Kollektivtrafiken måste därmed anpassas till delvis nya behov.
 - andelen förvärvsarbete minskar, vilket leder till att minskade skatteintäkter i relation till kostnaderna för regionens verksamheter. Konkurrensen om offentliga medel kommer att innebära särskilt stora svårigheter för "kollektivtrafiksektorn" när den ska fördubbla sin verksamhet. Det expansionskravet har inte andra samhällssektorer.
2. Kollektivtrafikens kapacitet och kvalitet behöver öka och därmed dess attraktionskraft.
3. Trafikförsörjningen ska klaras på ett kostnadseffektivt sätt och en basnivå som är rimlig för alla invånare i Västra Götaland ska upprätthållas.
4. Oljan som drivmedel har stora negativa effekter. En utmaning är att ställa om kollektivtrafiken till fossilfri användning.
5. Kollektivtrafiken ska anpassas till personer med olika typer av funktionsnedsättning så att resan fungerar från dörr till dörr.
6. Kollektivtrafikens infrastruktur - järnväg, busskörfält, terminaler, uppställningsplatser, pendelparkeringar etc - behöver byggas ut så att kapacitet och kvalitet blir tillräckligt stor för att klara fördubblingen.
7. Samhällsbyggnad och stadsutveckling behöver i större utsträckning anpassas till kollektivtrafikens villkor.

7 Vision, mål och strategier till 2025

7.1 Vision

Trafikförsörjningsprogrammets utgångspunkter är bland annat Vision Västra Götaland, kommunalförbundens målbilder och kollektivtrafikprogram, statens transportpolitiska mål samt kollektivtrafikbranschens mål och visioner.

Nedan beskrivs utdrag från ”Vision Västra Götaland – Det goda livet”.

Vision Västra Götaland – Det goda livet

Vision Västra Götaland är framtagen i samverkan mellan kommunerna och Västra Götalandsregionen i dialog med ett stort antal aktörer. Visionen är en plattform för att stärka Västra Götaland som en attraktiv region att bo och verka i. Västra Götaland ska utvecklas till en väl sammanhållen region. Det förutsätter att delarna samspelar och förstärker varandra och bidrar till en konkurrenskraftig helhet med hållbar tillväxt, välfärd och god miljö. En gemensam region ger fler möjlighet till arbete, utbildning, vård och omsorg, kultur och fritid. Ett hållbart samhälle ska tillgodose dagens behov utan att äventyra kommande generationers behov.

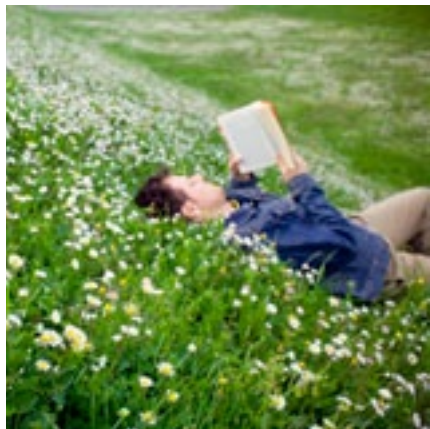
Ett livskraftigt och hållbart näringsliv

Västra Götalands utveckling beror i hög grad av utvecklingskraften hos ett näringsliv som verkar i skarp konkurrens och i samspel på nationella och internationella marknader. En utvecklad kollektivtrafik med snabba förbindelser ökar företagens möjligheter att finna specialiserad arbetskraft genom att fler människor kan nå arbetsplatsen inom rimlig pendlingstid. Tågtrafiken har en nyckelroll i detta sammanhang. En generellt vidgad lokal arbetsmarknad ger alla yrkeskategorier ökade möjligheter. Att förbättra kollektivtrafiken gynnar kvinnors möjligheter i väl så hög grad som männens.

Kollektivtrafiken fyller en viktig roll i arbetet med att skapa en hållbar besöks- och turismnäring i Västra Götaland. En väl anpassad kollektivtrafik i nära samarbete med olika intressenter är grunden för att detta ska bli verklighet. Besöks- och turismnäringen och kollektivtrafiken bör ömsesidigt stödja varandra för bästa utveckling.

En god hälsa

Hälsa är ett centralt värde i Det goda livet. Beräkningar visar att utsläpp av kväveoxider, partiklar och andra luftföroreningar skulle varit betydligt större om inte kollektivtrafiken funnits. Här finns tydliga hälsosamband, främst i de större tätorterna. Med den anpassning av kollektivtrafiken som gör det lättare för alla, med eller utan funktionsnedsättningar, att resa följer dels att besvär i samband med själva resan kan lindras och dels att det blir lättare att komma till vårdinrättningar och andra målpunkter av olika slag.





Ledande i kompetens och kunskapsutveckling

Regioner med välutbildad befolkning är attraktiva, drar till sig investeringar och utvecklas snabbare. Goda kommunikationer underlättar och valfriheten för personer som studerar och verkar vid universitet och högskolor.

En ledande kulturregion

Kulturen bidrar till medborgarnas personliga utveckling, länkar samman folkgrupper och individer och binder samman regionen. Kollektivtrafiken underlättar medborgarnas tillgång till kultur där dessutom andelen barn och äldre med större behov av kollektivtrafik än andra åldersgrupper är betydande.

Infrastruktur och kommunikationer med hög standard

Västra Götaland är Nordens främsta transportregion och en motor för svensk ekonomi. Transportsystemet är viktigt för människors tillgänglighet till arbete, utbildning och fritid. En snabb och säker kollektivtrafik har stor betydelse för tillväxt och utveckling. Detta ställer krav på infrastrukturens standard och underhåll av denna .

Kollektivtrafiken bidrar till att utveckla Västra Götaland.

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



7.2 Övergripande mål 2025

Det övergripande målet har fokus på hållbarhet. Med den negativa påverkan som dagens transporter har på miljön är det nödvändigt att kraftigt öka kollektivtrafiken och se denna som en viktig plattform i ett framtida hållbart transportsystem.

Fler än idag ska nyttja kollektivtrafiken och det ska ske en överflyttning från andra motoriserade färdmedel till kollektivtrafiken. Målet handlar också om regionförstoring och hur viktigt det är med en attraktiv kollektivtrafik i en tillväxtregion. Samtidigt ska det finnas en grundläggande tillgänglighet för alla invånare, oavsett var man bor och vilka förutsättningar man har.

Övergripande mål:

Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka för en attraktiv och konkurrenskraftig region

Målet är att var tredje motoriserade resa i Västra Götaland ska göras med kollektivtrafiken år 2025. I Göteborgsregionen är målet att nå 40 procents marknadsandel i enlighet med K2020. Det förutsätter enligt K2020 att Västlänken är utbyggd, vilket beräknas vara 2028.

Målet mäts enligt nationell standard, med Kollektivtrafikbarometern.

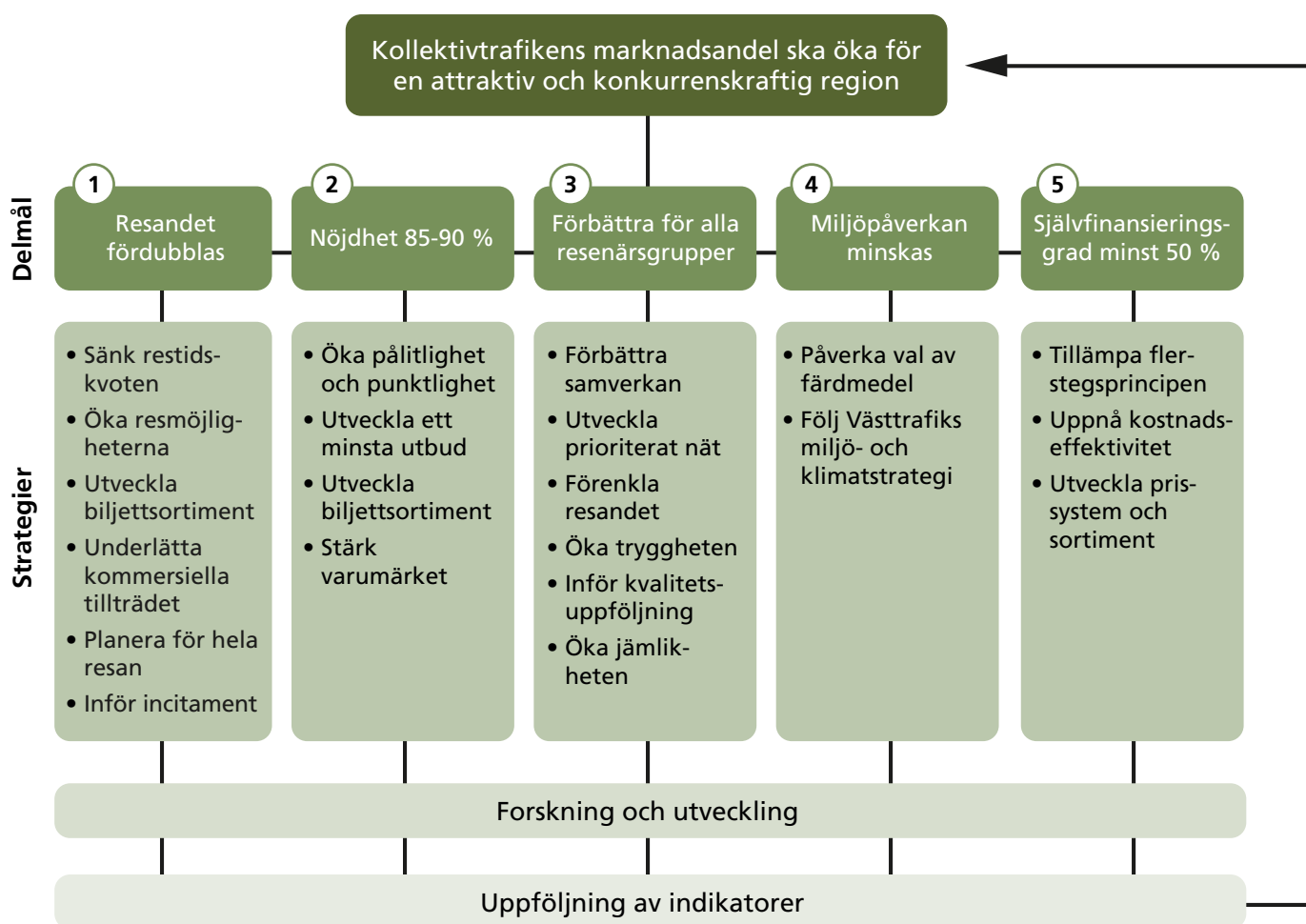
År 2010 uppgick kollektivtrafikens marknadsandel till 23,7 procent i Västra Götaland och 29 procent i Göteborgsregionen (inklusive Kungälv kommun).

Trafikförsörjningsprogrammets målstruktur

- ett övergripande mål
- fem delmål
- ett antal strategier för att nå delmålen
- ett antal indikatorer som ska följas upp (se kap 10).

Forskning och utveckling

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten kommer aktivt verka för, och delta i, forskning och utveckling inom kollektivtrafikområdet. Forskning och utveckling bör ses som verksamhet som skär tvärs igenom samtliga fem delmål och har därför inte lagts in som en särskild eller enskild strategi.



Fem delmål och strategier

Delmål 1: Resandet med kollektivtrafiken 2025 ska fördubblas i förhållande till 2006

Delmål 2: Minst 85-90 procent av resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken

Delmål 3: Kollektivtrafiken ska beakta alla resenärsgruppers behov. Det ska finnas ett utpekat kollektivtrafikenät som är tillgänglighetsanpassat.

Delmål 4: Kollektivtrafiken ska utvecklas så att den både minskar transportsektorns miljöpåverkan och sin egen miljöpåverkan till 2025.

Delmål 5: År 2025 ska Västtrafiks självfinansieringsgrad uppgå till minst 50 procent.

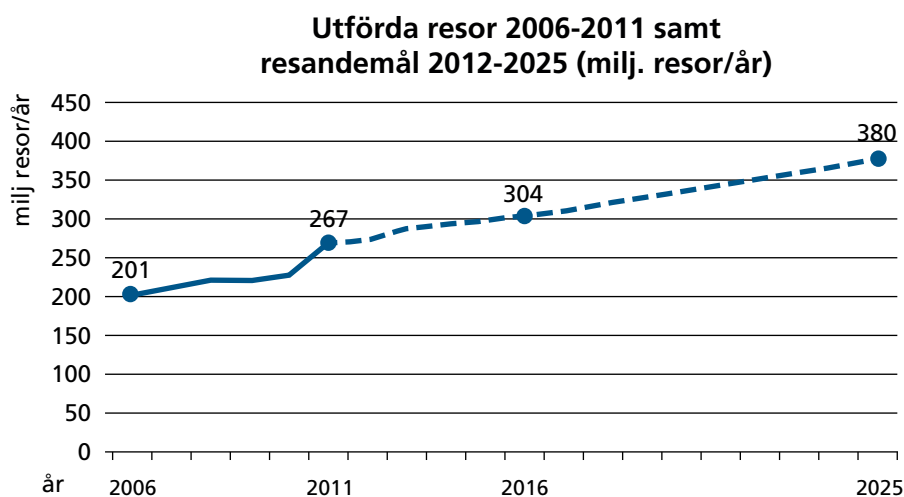
Delmålen beskrivs mer ingående nedan. För varje delmål har ett antal strategier formulerats. Dessa strategier är styrande för kollektivtrafikens framtida inriktning och samtidigt utgångspunkter för en kontinuerlig uppföljning av hur vi når målen. I några fall har en viss strategi relevans för fler än ett delmål.

7.3 Delmål 1: Resandet fördubblas

Resandet med kollektivtrafiken 2025 ska fördubblas i förhållande till 2006

Under 2006 genomfördes 201 miljoner resor med kollektivtrafiken. Det långsiktiga målet är att kollektivtrafikresandet ska fördubblas, vilket är ett mål som ägarna av Västtrafik tidigare beslutat. För att tågtrafiken ska kunna öka krävs en kraftig ökning av järnvägens kapacitet, bland annat en utbyggd Västlänk under centrala Göteborg, fler spår och en utbyggd Götalandsbana. Det långsiktiga resandemålet för tågtrafiken har därför flyttats fram till 2035.

För 2025 gäller att resandet ska öka till ca 380 miljoner resor, jämfört med 201 miljoner resor år 2006, d v s nästan en fördubbling. Utgångspunkten är att den huvudsakliga resandeökningen ska utgöras av bilister som väljer att ställa bilen och att börja resa med kollektivtrafiken.



Resandet ökade kraftigt under 2011 och uppgick till 267 miljoner resor. Det innebär att av den önskade resandefördubblingen 2006-2025 har vi redan ökat med mer än 30 %.

Resandemålet baseras på önskad samhällsutveckling

De värderingar som ligger till grund för målet bygger på vissa förutsättningar beträffande befolkningsutveckling, bostadsbyggnation, arbetsmarknad, infrastruktur med mera. Ett exempel på detta utgörs av den strukturbild som antagits för Göteborgsregionen med bland annat stora öknings av antalet bostäder och arbetsplatser i de centrala delarna av Göteborg samt utveckling av orter förbundna i kollektivtrafikstråk. På liknande sätt förutsätts planeringen för kollektivtrafiken utgöra en integrerad del av samhällsplaneringen i hela Västra Götaland.

Förutsättningarna för att öka resandet skiljer sig åt mellan olika delar av regionen. Kommunalförbunden har inom ramen för arbetet med delregionala målbilder utarbetat resandemål för stadstrafik, tågtrafik och övrig trafik som i huvudsak utgörs av landsbygdstrafik med buss samt båttrafik.

Utgående från de delregionala målbilderna, resandefallet 2010 och viss harmonisering mellan de fyra delregionala målbilderna har följande resandefaktorer räknats fram för åren 2016 respektive 2025. Resandefaktorerna visar förväntat antal delresor 2016 och 2025 i förhållande till antalet utförda delresor 2010. Faktor 1,4 exempelvis betyder alltså en ökning med 40 %, faktor 2,3 en ökning med 130 %.

Resandefaktorer fördelade på stadstrafik, tågtrafik och övrig busstrafik 2016 och 2025 relativt 2010				
Delregion	Totalt	Stadstrafik	Tåg	Övrig trafik
Fyrbodalsregionen	1,2/1,4	1,2/1,4	1,6/1,9	1,1/1,3
Göteborgsregionen	1,4/1,7	1,4/1,7	1,3/1,7	1,2/1,4
Sjuhäradsregionen	1,3/1,6	1,2/1,7	1,3/2,3	1,3/1,5
Skaraborgsregionen	1,2/1,3	1,3/1,5	1,2/1,4	1,1/1,2
Totalt	1,3/1,7	1,4/1,7	1,3/1,6	1,2/1,4

Delmålet för 2016 baseras dels på en successiv utveckling i riktning mot 2025 års nivå och dels på att vissa större händelser ger sprängvisa förändringar. En sådan händelse är utbyggnaden av dubbelspåret Göteborg – Trollhättan, vilket möjliggör den nya pendeltågslinjen Göteborg – Älvängen och den ökade trafikeringen Göteborg – Trollhättan/Vänersborg från december 2012.

Strategier för att nå delmål 1: Resandet fördubblas

a) Sänk restidskvoten gentemot bil

Restidskvoten är förhållandet i restid mellan kollektivtrafik och bil. Den mäts mellan linjernas ändpunkter. Det vore önskvärt att på sikt utveckla en metod för att kunna jämföra hela resan från dörr till dörr.

För att uppnå målet om ökat resande behöver kollektivtrafiken kunna konkurrera med bilen på ett bättre sätt än i dag. En av de viktigaste faktorer i detta avseende är snabbhet. Med tanke på att utvidga arbetsmarknaderna är de stråk som kommunalförbunden prioriterat särskilt viktiga. I stråk med tågförbindelser finns de bästa möjligheterna i det avseendet. Här kan busstrafiken få en kompletterande funktion med matning till och från de större knutpunkterna där kravet på snabbhet inte är lika viktigt. För stadstrafiken avses i första hand linjer med stor betydelse för arbetspendling.

I de prioriterade busstråken i Göteborgsregionen ingår all expressbusstrafik (KomFort-trafik). I övriga delar gäller kvoten den kollektivtrafik som främst tillgodoser arbetspendling och har ett större utbud. Det kan finnas delvis parallellgående kollektivtrafik som inte har låg restidskvot som ett viktigt mål.

Målbilden med linjenätet för Göteborgsregionen enligt K2020 baseras på en nätstruktur med koncentration till ett begränsat antal linjer med hög turtäthet. Knut- och bytespunkterna är viktiga delar i framtidens kollektivtrafik. De utgör länken mellan de regionala och lokala systemen och kräver lösningar som ger enkla och snabba byten.

Högsta restidskvoten gentemot bil 2025

Tågförbindelser	0,8
Prioriterade busstråk	1,2
Övriga busslinjer	1,3

b) Öka resmöjligheterna i relationer med stor potential för ökat resande

Detta gäller såväl resmöjligheterna i stråk som anslutningstrafik till knutpunkter i stråken. Fler resmöjligheter skapas genom ett ökat och mer behovsanpassat utbud. Detta innefattar även utveckling av effektivare linjer, ökad samordning vad gäller tidtabeller och bytespunkter samt ökad kapacitet i trafiknät och fordon. Prioriteringar bör göras utifrån beräknad eller bedömd effekt vad gäller ökat resande i förhållande till kostnaden.

c) Biljettsortimentet ska upplevas som attraktivt (strategin finns även med under delmål 2)

Arbetet med att ta fram en ny pris- och sortimentstrategi pågår. I utredningsdirektiven framhålls följande inriktningar:

- Sortiment anpassat efter målgruppernas behov
- Få prismodeller, gemensamma för kollektiv- och kombiresenärer
- Få pridfaktorer, gemensamma mellan prismodellerna och som kunderna prioriterar
- Prismodeller som ger incitament att öka resandefrekvensen och belönar lojalitet
- Sortiment som tillåter kunder att genomföra alla resor med ett färdbevis och beteende

I arbetet att förenkla biljettsystemet ingår även att det ska vara enkelt att resa över länsgräns till angränsande län. Här ingår också att underlätta för kopplade resor och uppnå en bättre integration mellan särskild och allmän kollektivtrafik.

Det ska vara lätt att köpa biljett. Antalet försäljningsställen och kanaler behöver vidareutvecklas. Det ska finnas minst ett försäljningsställe i varje kommun.

d) Underlätta det kommersiella tillträdet

För att kunna nå målet om en marknadsandel på 33 procent måste kollektivtrafikens totala utbud öka. Ett bra sätt är att skapa förutsättningar för trafikföretagen att bedriva kommersiell trafik. Sannolikt kan nya kundgrupper nås och mer flexibla trafiklösningar erbjudas.

e) Planera för att hela resan ska fungera från dörr till dörr

Samhället har i mer än ett halvt sekel underlättat resandet med bil. Bilens flexibilitet gör att det enkelt att resa från dörr till dörr. För att fler ska välja kollektivt resande är det av stor betydelse att hela resan upplevs enkel och fungerar från dörr till dörr. Det innebär att resurser behöver läggas på att förbättra hela resupplevelsen för dem som väljer att resa med kollektivtrafiken, till exempel:

- Åtgärder som gör det lätt att få fram information om kollektivtrafikens utbud, taxor, m m,
- Åtgärder som gör det lätt att ta sig till hållplatser, knutpunkter och terminaler. Utbyggnad av gångvägar, cykelvägar samt cykel- och pendelparkeringar m m.
- Resenären ska känna sig trygg och säker vid hållplatsen.
- Upplevelsen av resan ska vara positiv, i hela resekedjan



- God anpassning i knutpunkter av anslutningstrafik till huvudlinjer. Enkelt att byta mellan kollektivtrafikens olika fordon.
- Kopplade resor mellan t ex taxi/anropsstyrd trafik och linjelagd kollektivtrafik ska underlättas

En central fråga för hela resupplevelsen är kollektivtrafikens terminaler och knutpunkter. Utformning av attraktiva terminaler och knutpunkter är därför en prioriterad fråga för delmål 1.

f) Arbeta med incitament, tjänster, marknadsföring och mobility management

Strategin för att öka kollektivtrafikresandet är att skapa och stödja flexibla trafikanter som gör rationella val utifrån sin valsituation. Det handlar om att arbeta med mobility management och påverka trafikanternas beteende, dvs locka människor att ställa bilen och börja resa med kollektivtrafiken. Detta skapar en marknad för kollektivtrafiken – men också för mer gång och cykel.

Att marknadsföra och sälja sina resetjänster är en del av Västtrafiks normala, operativa verksamhet. De övriga offentliga aktörernas roll är att bereda väg genom att skapa och stödja flexibla resenärer, bland annat genom de åtgärder som beskrivs i detta program – liksom att skapa rätt fysiska förutsättningar.

För att nå delmål 1 krävs att många aktörer gemensamt strävar mot samma mål. Det gäller framförallt kommuner och Trafikverket som väg/banhållare, och kommunerna som ansvariga för samhällsbyggnadsfrågor.

Samverkan med andra aktörer är en förutsättning för att nå delmål 1, fördubblat resande genom bland annat:

- Att bygga ut framkomligheten för kollektivtrafiken, dvs busskörfält i städerna, god kapacitet i järnvägsnätet, fler pendelparkeringar mm.
- Att utveckla parkeringspolicy i städerna som stöder en positiv resandeutveckling
- Att utveckla god samhällsplanering och stadsutveckling som gagnar kollektivtrafikresandet.

7.4 Delmål 2: Nöjdhet 85-90 %

Minst 85-90 % av resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken 2025

Målet skall följas upp med en branschgemensam metod där olika län kan jämföras med varandra.

För 2010 gällde följande nöjdhet enligt mätningar utförda av Svensk Kollektivtrafik:

- Nöjda: 53 procent
- Varken eller: 35 procent
- Missnöjda: 12 procent

För att öka kollektivtrafiks marknadsandel är det viktigt att så många invånare som möjligt är nöjda med kollektivtrafiken. Media kan vara en betydande faktor för invånarnas uppfattning, särskilt bland dem som sällan reser kollektivt, men grunden är ändå att kollektivtrafiken fungerar på ett bra sätt.



Strategier för att nå delmål 2: Nöjdhet 85-90 %

a) Förbättra trafikens pålitlighet och punktlighet

Med pålitlighet avses att tidtabellslagda turer skall köras. Detta är av mycket stor betydelse för resenärernas tilltro till kollektivtrafiken. I samverkan med trafikföretag, väghållare och andra aktörer bör rutiner och förebyggande åtgärder utformas så att utebliven trafik endast orsakas av sådant som inte är rimligt att klara.

Olika kundundersökningar visar att kunderna värderar punktlighet högt. Idag definieras punktlighet olika för t ex tåg och spårvagn, d v s vilka tidsavvikelser som kan accepteras inom ramen för vad som anses vara punktlig trafik. Förutsättningar för god punktlighet är sannolikt störst för spårburen trafik och annan trafik som trafikerar skilt från andra trafikantgrupper.



b) Utred och erbjud ett minsta utbud av resmöjligheter för boende på landsbygd och i mindre tätorter

För att balansera satsningar i stråk och områden med ett starkt resandeunderlag bör det finnas kriterier för antalet resmöjligheter på landsbygden och i mindre tätorter. Det avser i första hand möjligheten att nå samhällsservice inklusive livsmedelsbutik. Det innebär normalt förbindelse till närmsta större tätort som ibland kan ligga utanför kommunen eller i vissa fall utanför länet.

Alla invånare i Västra Götaland ska erbjudas minst fem resmöjligheter per vecka.

Trafiken som avses ovan kan vara anropsstyrd, linjelagd eller en kombination av båda. Resandeunderlag och miljökrav är styrande för vilka trafikslag som används. Västra Götalandsregionen ska tillsammans med Västtrafik utreda kollektivtrafikens servicegrad på landsbygd och i mindre tätorter, samt hur densamma kan utvecklas. Ytterligare samordning av olika trafiklösningar, exempelvis Närtrafik och färdtjänst ska övervägas. Västtrafiks modell för lågfrekvent resande ingår som underlag i utredningsarbetet. Ambitionen är att ta fram ytterligare kriterier för att bedöma resmöjligheter på landsbygd och i mindre tätorter.

c) Biljettsortimentet ska upplevas som attraktivt (strategin finns även med under delmål 1)

Arbetet med att ta fram en ny pris- och sortimentstrategi pågår. I utredningsdirektiven framhålls följande inriktningar:

- Sortiment anpassat efter målgruppernas behov
- Få prismodeller, gemensamma för kollektiv- och kombiresenärer
- Få pridfaktorer, gemensamma mellan prismodellerna och som kunderna prioriterar
- Prismodeller som ger incitament att öka resandefrekvensen och belönar lojalitet
- Sortiment som tillåter kunder att genomföra alla resor med ett färdbevis och beteende

I arbetet att förenkla biljettsystemet ingår även att det ska vara enkelt att resa över länsgräns till angränsande län. Här ingår också att underlätta för kopplade resor och uppnå en bättre integration mellan särskild och allmän kollektivtrafik.

Det ska vara lätt att köpa biljett. Antalet försäljningsställen och kanaler behöver vidareutvecklas. Det ska finnas minst ett försäljningsställe i varje kommun.

d) Arbeta med att stärka kollektivtrafikens varumärke

Kollektivtrafikens varumärke i Västra Götaland är starkt förknippat med Västtrafik, även om det finns andra aktörer på marknaden. Varumärket "Västtrafik" är väl känt hos invånarna i Västra Götaland. Generellt gäller att ett starkt varumärke ger konkurrensfördelar under förutsättning att varumärket förknippas med något positivt och fördelaktigt. Det finns därför skäl att aktivt arbeta med strategier som stärker varumärket.

Trafikföretagen och förarna finns nära kunden och spelar en viktig roll när det gäller möjligheten att på ett positivt sätt påverka kundnöjdheten, liksom personalen i kundtjänstfunktioner. Det kontinuerliga arbetet med att utveckla bemötandet och servicen till resenärerna är därför en viktig del av denna strategi.

Samverkan med andra aktörer är en förutsättning för att nå delmål 2, nöjda resenärer genom bland annat:

- Att bygga ut framkomligheten för kollektivtrafiken, dvs busskörfält i städerna, god kapacitet i järnvägsnätet, fler pendelparkeringar m m.
- Att utveckla en effektiv störningsinformation i samverkan med Trafikverket och trafikföretagen
- Att uppnå en god samordning mellan kommersiell och samhällsköpt trafik

7.5 Delmål 3: Förbättra för alla resenärsgupper

Kollektivtrafiken ska beakta alla resenärsgruppers behov. Det ska finnas ett utpekat kollektivtrafiknät som är tillgänglighetsanpassat för att möjliggöra hela resan.

Målet har fokus på att anpassa kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. Samtidigt innebär dessa anpassningar att kollektivtrafiken blir funktionellt mer tillgänglig och användbar för alla resenärsgupper. Kollektivtrafikens utformning bör även göras utifrån ett helhetsperspektiv där alla människors möjligheter att delta i samhället bör beaktas. Det måste finnas en medvetenhet för att motverka diskriminering och verka för att alla ska få likvärdigt utbud och service oberoende av faktorer som funktionshinder, kön, ålder, etnicitet och sexuell läggning.

Den kollektiva resan är beroende av samspel mellan en mängd faktorer och detaljer som handlar om individen, tillgängliga resmöjligheter och hinder som kan finnas för att genomföra resan. För att underlätta resandet för personer med funktionsnedsättning är det av stor vikt att alla aktörer har ett hela-resanperspektiv där både mjuka och fysiska åtgärder beaktas. Det är ett grundläggande krav att det ska vara enkelt och tryggt att resa med kollektivtrafiken, vilket samtidigt ökar



kollektivtrafikens attraktivitet för alla resenärer. Fysiska åtgärder samt audiovisuella hållplatsutrop, bra reseplanerare, låggolvfordon underlättar resandet för alla resenärsgupper.

Västra Götalandsregionen utgår från att även de kommersiella aktörerna kommer att anpassa och utveckla kollektivtrafiken i enlighet med branschgemensamma överenskommelser avseende kollektivtrafikfordonens anpassning till de funktionsnedsattas behov och följer ”Buss 2010 – branschgemensamma funktionskrav på bussar”.

Strategier för att nå delmål 3: Förbättra för alla resenärsgupper

a) Förbättra samverkan mellan olika aktörer

Ansvar för god kvalitet i det kollektiva resandet vilar på olika aktörer och skilda lagar. Därför krävs ett samarbete och ett tydliggörande av ansvar mellan väghållarna (kommunerna och Trafikverket), Västtrafik, trafikföretag och Västra Götalandsregionen. För att vidareutveckla ett prioriterat kollektivtrafiknät (enligt punkt b. nedan) är en vidareutveckling av samverkansformerna den enskilt största och viktigaste åtgärden.

Färdtjänst kan vara ett viktigt komplement för delar av hela resan och har också stor betydelse i de fall när det inte alls är möjligt att använda den allmänna kollektivtrafiken. Samverkan med kommunerna är viktig för att finna de bästa resealternativen. Det finns idag etablerade samarbetsforum mellan Västra Götalandsregionen och brukarorganisationer där även Trafikverket och kommunalförbunden medverkar. Dessa är viktiga att vårda och utveckla.

b) Utveckla ett prioriterat kollektivtrafiknät i samverkan med väghållarna

Utveckla ett kollektivtrafiknät som är anpassat för personer som har en funktionsnedsättning. Alla fordon, strategiska knutpunkter samt hållplatser med fler än 100 påstigande ska vara anpassade. Det ska vara tydligt för alla vilka fysiska åtgärder som har gjorts för att möjliggöra resandet och detta ska anges i reseplaneraren. Genom dessa åtgärder kommer det att finnas ett anpassat nät av hållplatser där de största resandeströmmarna finns och det kommer att vara möjligt att resa i alla de viktigaste stråken i Västra Götalandsregionen. År 2016 bedöms cirka 770 hållplatser ingå i detta nät. För vissa områden kan det krävas en anslutningsresa till hållplats. Då alla fordon är anpassade kan en stor del av resenärerna som har en funktionsnedsättning resa med den ordinarie kollektivtrafiken.

c) Gör det enklare att resa

Utveckla tjänster som underlättar hela resan och som tar större hänsyn till personer med särskilda svårigheter och olika typer av funktionsnedsättningar. Med tjänster avses t ex betalning av resan, information innan och under resan, möjlighet till ledsagning.

d) Öka tryggheten i resandet

För en person med funktionsnedsättning kan tryggheten vara helt avgörande för resan. Hela resan består av många olika delmoment och det är viktigt att alla





delar fungerar, exempelvis vid påstigande och byte. Resenären behöver känna sig trygg i att det som utlovats faktiskt fungerar. Lika viktigt är det mänskliga bemötandet där förarna har en nyckelroll. Särskild hänsyn måste tas till säkerhetsaspekterna av resandet i och utanför fordonet m m.

e) Öka jämlikhet, jämställdhet, integration samt underlätta barns resande

Jämlikhet omfattar alla människors rättigheter och möjligheter; kvinnor och män, funktionsnedsatta, utrikes födda, barn, äldre m fl. Utgångspunkten är att kollektivtrafiken skall vara tillgänglig och användbar för alla människor och tillgodose olika gruppers resbehov.

Jämställdhet handlar om att både kvinnors och mäns resbehov ska tillgodoses av kollektivtrafiken. Västtrafiks resenärer utgörs av 57 % kvinnor och 43 % män. Västtrafik har arbetat med att höja trygghet och säkerhet ombord på fordonen samt vid hållplatserna, ett arbete som bör fortsätta i framtiden. Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att klara en mer jämställd regionförstoring.

Integration handlar om att alla invånare ska kunna försörja sig och delta i samhällslivet. Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att överbrygga den fysiska segregationen och skapa resmöjligheter till utbildning och arbete. Kunskapsnivån bör öka vad gäller integrationsaspekter med kollektivtrafiken.



Barnperspektivet: Kollektivtrafiken skall i ökad utsträckning underlätta barns resande i samhället. Kollektivtrafiken måste därför bättre anpassas till barns speciella behov. Barn skall kunna resa tryggt och säkert.

f) Inför kvalitetsuppföljning

Viktiga processer för tillgänglighet och användbarhet behöver säkerställas genom kvalitetssystem, säkring och uppföljning, särskilt när det gäller:

- fordonens anpassning,
- ledsagning,
- förarnas kunskap om funktionsnedsattas särskilda behov.

Samverkan med andra aktörer är en förutsättning för att nå delmål 3, genom bland annat:

- Att väghållarna och markägarna prioriterar anpassningen av hållplatser.
- Att även de kommersiella aktörerna anpassar sig till branschgemensamma överenskommelser.

7.6 Delmål 4: Miljöpåverkan minskas

Kollektivtrafiken ska utvecklas så att den både minskar transportsektorns miljöpåverkan och sin egen miljöpåverkan till 2025.

Delmål 4 utgörs av följande punkter:

A. Transportsektorn miljöpåverkan

- År 2025 ska personresandet negativa miljöpåverkan minska genom att allt fler människor väljer att resa med kollektivtrafik istället för med bil.

B. Kollektivtrafikens egen miljöpåverkan

- År 2025 ska minst 95 % av kollektivtrafikens persontransportarbete utföras med fossilfri energi och den landbaserade fordonsflottan ska vara fossiloberoende
- År 2025 ska kollektivtrafiken använda 25 % mindre energi per personkilometer jämfört med 2010.
- År 2025 ska kollektivtrafikens utsläpp av kväveoxider och partiklar per personkilometer ha minskat med minst 60 % jämfört med 2009.
- Buller från kollektivtrafiken ska minska.
- Energieffektiviteten i Västtrafiks fastigheter ska öka.

Miljömålet omfattar även kommersiella aktörer

Det är värt att påpeka att målet omfattar hela kollektivtrafiken i Västra Götaland, såväl upphandlad som kommersiell trafik. I förarbetena till den nya kollektivtrafiklagen framhålls att branschorganisationerna arbetar aktivt med att skapa branschgemensamma miljökrav på kollektivtrafikens fordon. Regeringen ser med tillfredsställelse på branschens arbete och intentioner och utgår från att både samhället som bedriver upphandlad kollektivtrafik och aktörer som bedriver kommersiell trafik tar sin del av ansvaret för att uppnå de klimat- och miljöpolitiska målen. Effekterna av det nya regelverket kommer att följas upp och utvärderas avseende bland annat miljö- och klimatpåverkan i enlighet med de transportpolitiska målen.

Stor utmaning att fasa ut fossila drivmedel och öka energieffektiviteten

Omsättning till biogas innebär stora minskningar av nettoutsläpp av koldioxid men innebär också, med den teknik som finns kommersiellt tillgänglig, att energianvändningen ökar. För att biogasen fortsatt ska vara ett försvarbart alternativ för busstrafiken måste således biogasdrivna fordon utvecklas mot väsentligt lägre energianvändning. Målet om att minst 95 % av persontransportarbetet 2025 ska utföras med fossilfri energi går i dagsläget inte att mäta. Därför kommer målet inledningsvis att följas upp genom att mäta andelen fordonskilometer.



Metod för att mäta persontransportarbetet kommer att utvecklas. Mål om ökad energieffektivitet och minskat behov av fossila bränslen avser även de fastigheter som Västtrafik och Västra Götalandsregionen äger, i enlighet med Västra Götalandsregionens miljöpolitiska program.

Strategier för att nå delmål 4: Miljöpåverkan minskas

a) Arbeta med mobility management och påverka människors val av färdmedel.

Strategin för att minska persontrafikens negativa miljöpåverkan överensstämmer med strategierna för delmål 1 (resandemålet).

b) Fortsätt följa Västtrafiks miljö- och klimatstrategi

Beslutad miljö- och klimatstrategi uppdateras, inkl plan för avveckling av fossila bränslen baserat på Branschgemensamt miljöprogram. Utvecklingsarbete krävs för att minska buller och vibrationer från kollektivtrafiken – ett ansvar som delas med väg- och banhållare.

För den kommersiella trafiken bör hänvisning ske till de frivilliga överenskommelser som träffats mellan branschens parter. För närvarande finns exempelvis kriterier beträffande klimat & energi, luftkvalitet och buller i "Branschgemensamt miljöprogram 2010".

Samverkan med andra aktörer är en förutsättning för att nå delmål 4, genom bland annat:

- Att den tekniska utvecklingen fortsätter och resulterar i fordon med god miljöprestanda.
- Att även de kommersiella aktörerna anpassar sig till branschgemensamma miljökrav

7.7 Delmål 5: Självfinansieringsgrad minst 50 %

År 2025 ska Västtrafiks självfinansieringsgrad uppgå till minst 50 %.

Till skillnad från övriga fyra delmål avser delmål 5 endast den upphandlade trafiken. Den kommersiella trafiken ingår således inte. Delmål 5 ska driva effektiviteten framåt och leda till att invånarna får bättre kollektivtrafik med högre måluppfyllelse per insatt skattekrone.

År 2010 uppgick Västtrafiks totala kostnad till 5 655 mnkr, varav de direkta trafik-kostnaderna utgjorde 4 105 mnkr. Intäkterna uppgick till totalt 3 110 mnkr, varav biljettintäkterna utgjorde 2 205 mnkr. Ägartillskottet uppgick därmed till 2 545 mnkr. Självfinansieringsgraden definieras som bolagets totala intäkter dividerat med bolagets totala kostnader. Självfinansieringsgraden under 2010 uppgick till 54 %.

Det är en stor utmaning att klara det övergripande målet att var tredje motoriserade resa i Västra Götaland skall ske med kollektivtrafik. Antalet kollektivtrafikresor ska nästan fördubblas år 2025 jämfört med år 2006. Under tidsperioden 2010-2025 ska resandet öka med 65 %, eller 3,4 % per år. Ett ökat resande med kollektivtrafik innebär också ett ökat behov underskott. Generellt gäller att marginalkostnaden för en ny resenär är högre än marginalintäkten.

Nedan visas exempel på faktorer som påverkar självfinansieringsgradens storlek:

- antalet resenärer som kollektivtrafiken lyckas attrahera
- prisnivå, dvs vilket pris Västtrafik tar ut av resenärerna
- Kostnaden, dvs omfattning av trafik, trafikens kostnadseffektivitet, storleken på övriga kostnader.

Under respektive kategori ovan finns ett stort antal parametrar som också påverkar självfinansieringsgraden. Dessa redovisas dock inte här.

Strategier för att nå delmål 5: Självfinansieringsgrad minst 50 %

a) Tillämpa flerstegsprincipen som redovisas i kapitel 2.3.

b) Uppnå kostnadseffektivitet. Större framtida satsningar ska ske i områden/stråk med stor resandepotential än i de glest befolkade områdena.

c) Utveckla ett attraktivt prissystem och sortiment som på sikt genererar en ökad intäkt/resa.

Samverkan med andra aktörer är en förutsättning för att nå delmål 5, genom bland annat:

- En samhällsbyggnad och infrastrukturutveckling som underlättar kollektivtrafikförsörjningen



8 Behov av regional kollektivtrafik 2025 och 2016

8.1 Kommunalförbundens målbilder

Under de senaste åren har respektive kommunalförbund tagit fram delregionala målbilder med tillhörande kollektivtrafikprogram. Västra Götalands trafikförsörjningsprogram tar delvis utgångspunkt i dessa målbilder för att bedöma det långsiktiga behovet av kollektivtrafik 2025. Den inriktning som föreslås på kort sikt fram till 2016, för att nå de långsiktiga målen 2025, bygger på sammanvägningar och prioriteringar av de fyra kommunalförbundens målbilder för att nå en god helhetslösning för hela Västra Götaland. Utbyggnadstakten är dock starkt beroende av ekonomiska förutsättningar och infrastrukturens kapacitet och förutsättningar.

Kommunalförbundens målbilder och program har varit viktiga inspel

Störst potential finns i städer och i tyngre regionala stråk

Kollektivtrafikens marknadsandel skall enligt det övergripande målet öka så att en tredjedel av alla motoriserade resor skall utföras med kollektivtrafik i framtiden. Antalet kollektivtrafikresor skall fördubblas till 2025. Kollektivtrafikens kapacitet måste därmed byggas ut kraftfullt. Störst potential för resandeökningar finns i de större städerna samt i de tyngre regionala resandestråken.

När trängselskatt införs i Göteborg 2013 finns det en unik potential att öka resandet. Det är viktigt att kollektivtrafiken klarar av att möta den ökade efterfrågan samt högre krav på punktlighet och kvalitet.

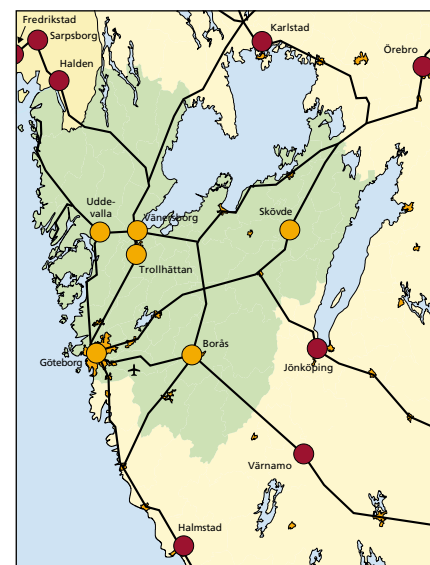
Trafikförsörjningsprogrammet

- både upphandlad och kommersiell trafik

I detta avsnitt redovisas behov av regional kollektivtrafik år 2025 samt förslag till åtgärder för att utveckla trafiken fram till år 2016. Behovet av trafik avser all regional kollektivtrafik, d v s såväl upphandlad trafik som kommersiell. I trafikförsörjningsprogrammet görs ingen uppdelning på de två kategorierna. Förutsättningar för kommersiell trafik bedöms vara störst i de tunga resrelationerna, i första hand in mot Göteborg men även för vissa speciella trafikeringskoncept.

Geografisk avgränsning

Inledningsvis redovisas prioriterade stråk i hela Västra Götaland samt till och från regionala centra utanför Västra Götaland. Den geografiska avgränsningen för trafikförsörjningsprogrammet är Västra Götaland med utblick mot Karlstad, Örebro, Jönköping, Värnamo, Halmstad och Halden/Sarpsborg/Fredrikstad



8.2 Det storregionala perspektivet – en rundare region

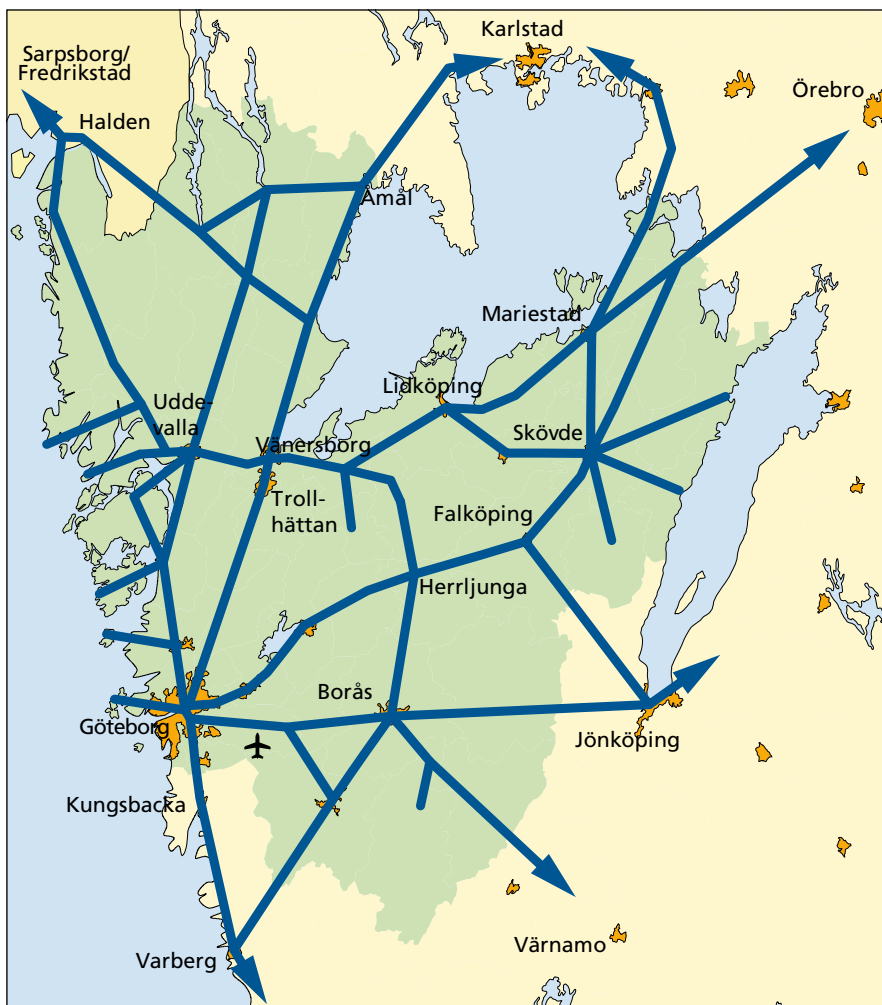
De fyra kommunalförbunden har definierat viktiga kollektivtrafikstråk utifrån ambitionen att skapa regionförstoring genom att lokala arbetsmarknadsregioner växer samman. Järnvägarna och tågtrafiken utgör tillsammans med expressbuss- trafik grunden i stråken.



Det övergripande prioriterade kollektivtrafiknätet i Västra Götaland

Utifrån de prioriterade stråken i figur ovan har följande prioriterat regionalt nät sammanställts. Viss revidering och harmonisering har skett för att ta fram detta övergripande regionala nät. De kommuner i Skaraborg som inte tidigare ingick i något stråk omfattas nu av det prioriterade nätet. Vidare har några kustkommuner i Göteborgsregionen också förts in i det regionala nätet på liknande sätt.

I nätet för den långväga trafiken återfinns nu samtliga kommuner i Västra Götaland samt de av delregionerna utpekade målorterna utanför regionen. Tågtrafik och expressbustrafik utgör fortsättningsvis grunden i det prioriterade nätet.



Trafik över länsgränserna

Det prioriterade nätet ovan har tydliga kopplingar ut över länsgränserna mot Örebro, Jönköping, Karlstad, Värnamo, Halmstad samt Östfold. Det är myndighetens ambition att kollektivtrafiken utvecklas utifrån invånarnas behov och inte efter de administrativa gränserna. Samarbete med grannlänens regionala och Norges kollektivtrafikmyndigheter för att gemensamt utveckla en attraktiv kollektivtrafik är prioriterat. Detta gäller främst tåg och expressbusstrafik. Tågtrafiken är speciellt viktig att samordna med grannlänerna då denna har stor systempåverkan i järnvägsnätet.

Nära förestående är Öresundstågsupphandlingen, dvs tågtrafiken från Göteborg, genom Halland och vidare ner mot Malmö/Köpenhamn. Öresundståg trafikerar även fler län i Sydsverige. Hela Öresundstågssystemet som berör totalt sju län kommer att upphandlas av länens gemensamma bolag Öresundståg AB. Öresundstågstrafiken är viktig för att förstärka och sammanbinda arbetsmarknader i Göteborgsregionen och Varberg/Halmstad.

Kungälv - en kommun i Halland

Det sker en omfattande arbets- och studiependling mellan Kungälv kommun och övriga Göteborgsregionen. Kungälv har ett större resutbyte norrut än söderut i Halland. Det är viktigt att fortsätta utveckla pendeltåg- och express-

Invånarnas behov ska styra
– inte länsgränserna

busstrafiken mellan Kungälv och Göteborg. En relativt stor andel av resorna mellan Kungälv och Göteborg påbörjas som en delresa med den lokala buss- trafiken i Kungälv kommun. I syfte att utveckla hela resan-perspektivet är det nödvändigt att fortsätta integrera den lokala busstrafiken med den länsgränsöver- skridande trafiken, inte minst när det gäller ett sammanhängande biljettsystem.

För att underlätta framtida planerings- och beslutsprocesser kommer ett sam- verkansavtal tecknas mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna Västra Götalandsregionen och Region Halland. Samverkansavtalet omfattar trafiken i Kungälv och den länsgränsöverskridande trafiken, som ett sammanhängande system.

Ny tågstrategi håller
på att tas fram

Tågtrafik i Västra Götaland

En stor andel av de utpekade stråken och det övergripande prioriterade nätet som beskrivs ovan trafikeras idag med tåg. Regionen håller på med att utarbeta en tågstrategi för resandet i Västra Götaland samt till och från angränsande län. Tågstrategin ska säkerställa utvecklingen av en attraktiv region med hög tillgäng- lighet mellan regionhuvudorter och kommuner. Vidare behöver pendeltågstrafi- ken utvecklas kraftigt och utgöra stommen för arbetspendlingen in mot Göte- borg. Satsningarna ska bidra till att skapa en större arbetsmarknad och främja sysselsättning och tillväxt. Bedömningen är att det finns en stor potential att öka tågresandet i Västra Götaland. Totalt bedöms att tågresandet om 25 år kan vara minst tre gånger så stort jämfört med idag. Tågtrafikens styrka i förhållande till andra trafikslag är hög kapacitet, hög hastighet, hög komfort och god miljö- anpassning.

Det krävs både små och stora
åtgärder i infrastrukturen

Järnvägens kapacitet behöver byggas ut

För att klara en kraftig utbyggnad av tågtrafiken i Västra Götaland krävs att järn- vägens kapacitet byggs ut. Störst är kapacitetsproblemen för järnvägarna in mot Göteborg. Tågstrategin kommer att lyfta fram behovet av bland annat en ny för- bindelse mellan Göteborg och Borås och i en förlängning hela Götalandsbanan. Vidare krävs förstärkt kapacitet på Västra stambanan och Västskärbanan, för att kunna utveckla pendeltåg- regiontåg- och fjärrtågstrafiken. Norge-Vänerbanan behöver förstärkas både mot Karlstad och mot Norge. De tre gamla länsbanorna, Bohusbanan, Kinnekullebanan och Viskadalsbanan samt Älvsborgsbanan be- höver uppgraderas bland annat för högre hastigheter. Jönköpingsbanan är på kort sikt i behov förstärkning med så kallad samtidig infart på stationerna. Väst- länken som förutsätts utbyggd 2027/2028 är viktig för att kunna utveckla hela det västsvenska tågtrafiksystemet. Med fler fordon i trafik följer också behov av mer uppställningsplatser, vilka helst ska ligga i direkt anslutning till de stråk som trafikeras. Trafikverket ingår som part i arbetet med att utarbeta tågstrategin.

För att utveckla tågtrafik i närtid krävs lösningar som baseras på de begräns- ningar som finns i järnvägens kapacitet idag. I stället för utökad frekvens sker satsningar på längre tåg för att öka sittplatskapaciteten. Man kan också trimma systemet genom att med små eller inga fysiska åtgärder effektivisera trafikeringen. Vidare är sammankoppling och isärkoppling av tågsätt i strategiska knutpunkter en möjlighet att minska antalet byten och öka kapaciteten i järnvägsnätet.

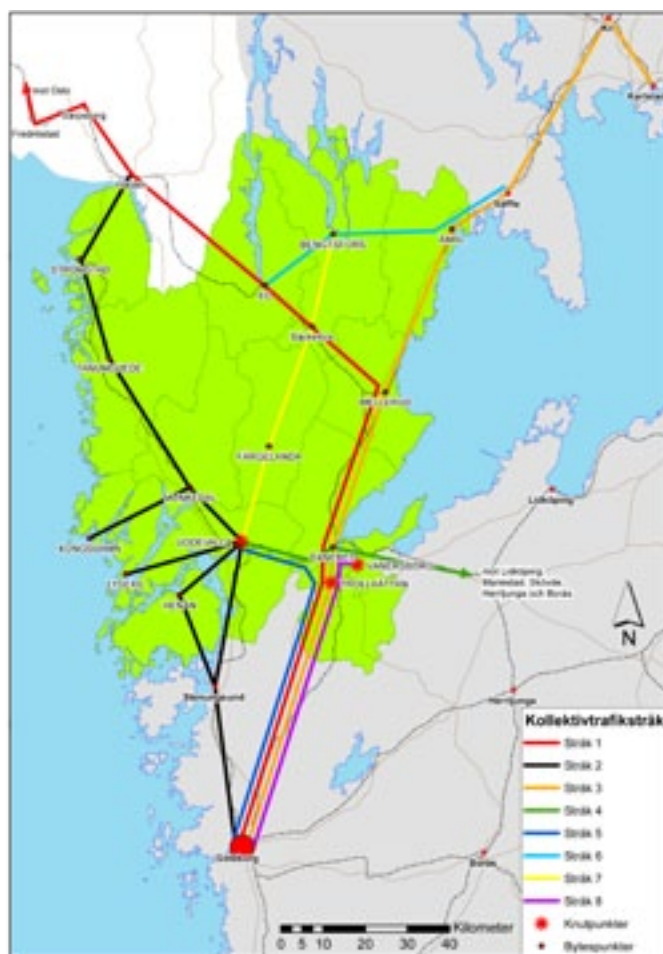
8.3 Fyrbodals - trafikering på lång sikt 2025

Trafikförslagen i Fyrbodals bygger på den målbild med kollektivtrafikprogram som antogs av Fyrbodals kommunalförbund i oktober 2011. Målet är att öka resandet i Fyrbodals till 2025 med ca 40 %, där stadstrafik och tågtrafiken prioriteras särskilt.

Trafikslag	Antal miljoner resor 2025	jmf 2010 (%)
Stadstrafik	8,5	+ 2,5 (42 %)
Tåg	2,2	+ 1,0 (90 %)
Övrig trafik	6,9	+ 1,7 (33 %)
Totalt	17,6	+ 5,2 (42 %)

Målet är att öka resandet i Fyrbodals med ca 40 % mellan 2010 och 2025.

Nedan visas en schematisk karta med regionala kollektivtrafikstråk i Fyrbodals. Resurser bör i första hand koncentreras till kollektivtrafikstråk som har störst resandepotential och där de kan ge störst nytta. Stråken innebär bland annat resmöjligheter för studerande och förvärvsarbetande till orter både inom Fyrbodals och över länsgränsen till Värmland och nationsgränsen till Norge.



Prioriterade huvudstråk i Fyrbodals

För att klara önskad resandeutveckling enligt tabellen är det viktigt att kapacitet tillförs i form av fordon, busskörfält, utbyggd järnväg och annan infrastruktur.

Önskvärd turtäthet i övergripande prioriterat nät i Fyrbodal

Följande minsta trafikutbud bör eftersträvas i nätet på längre sikt. Efterfrågan kan snabbt förändras och utbudet skall alltid ställas i relation till resandeutveckling.



Önskvärd turtäthet i övergripande prioriterat nät

Minsta turutbud per timma och riktning under vardagar med tåg eller med buss				
	BUSS högtrafik	BUSS dagtid	TÅG högtrafik	TÅG dagtid
Grön	4	2	2	1
Gul	2	1	1	0,5
Röd	1	0,5	0,5	0,25



Trafik utanför övergripande prioriterat nät i Fyrbodal

Det finns kollektivtrafik utanför det prioriterade nätet som är viktig att fortsätta att utveckla. Det handlar främst om vissa starka kommunrelationer. Fokus bör ligga på att underlätta arbets- och studiependling samt möjlighet att ansluta till prioriterat nät. Ett minsta turutbud om 10 dubbelturer bedöms rimligt där vardagsresandet med alla trafikslag överstiger 2000 resor per dag.

I områden med båttrafik, där fast landförbindelse saknas, är kollektivtrafiken en viktig faktor för öarnas utveckling. Minsta utbud i båttrafiken bör därför avgöras från fall till fall beroende på invånarantal, geografi och efterfrågan.

Kollektivtrafikutbudet för de orter och relationer där vardagsresandet understiger 2000 resor ska utformas för att möjliggöra arbets- och studiependling. Särskilda kriterier för minsta utbud kommer att utredas och presenteras senast under 2013. Utredningen kommer att inkludera en lägsta servicegrad av kollektivtrafik på landsbygden.

Stadstrafik i Fyrbodal

Stadstrafiken i Trestadsområdet (Uddevalla, Trollhättan, Vänersborg) fyller en viktig roll för kollektivtrafiken i Fyrbodal. Den är viktig för respektive stads invånare men även för att hela resan skall fungera med byten till och från den

regionala trafiken. Turutbudet kan uppgå till 5-minuterstrafik på någon eller några linjer och bör inte understiga 30-minuterstrafik. Till 2025 bedöms kollektivtrafikens kapacitet/utbud behöva öka med ca 40 %.

8.4 Fyrbodal – inriktning fram till 2016

Fram till 2016 är målet att resandet i Fyrbodal öka till 14,5 miljoner resor/år. Tågtrafiken står för störst procentuell ökning. Stadstrafiken i Uddevalla, Vänersborg och Trollhättan står för störst ökning i absoluta tal.

Trafikslag	Antal miljoner resor 2016	jmf 2010 (%)
Stadstrafik	7,0	+ 1,0 (17 %)
Tåg	1,9	+ 0,7 (60 %)
Övrig trafik	5,6	+ 0,4 (8 %)
Totalt	14,5	+ 2,1 (17 %)

Målet är att öka resandet i Fyrbodal med 15-20 % mellan 2010 och 2016.

Strategisk inriktning

Utveckling av den regionala trafiken koncentreras till det prioriterade nätet och främst till tåg- och expressbusstrafik. För Fyrbodal är det viktigt att fortsätta utveckla region- och nationsöverskridande trafik, till Värmland och Norge, för att underlätta arbets- och studiependling. Tillsammans med åtgärder för att sänka restiderna och i förlängningen restidskvoterna bedöms resandet kunna öka enligt målen.

För stadstrafiken och trafiken mellan städerna i Trestadsområdet föreslås en utveckling ske med utgångspunkt i de planer som kommunerna tagit fram tillsammans med Västtrafik.

Trafik av mer lokal karaktär utvecklas genom utvecklat och anpassat utbud där behov finns. Arbets- och studiependling prioriteras. För boende på landsbygden bör Närtrafik införas och utökas i samtliga kommuner i Fyrbodal. Kollektivtrafiken bör i högre utsträckning anpassas till besöksnäringen, speciellt under sommarhalvåret. Utvecklade samarbetsformer för att erbjuda en attraktiv trafik som stödjer besöksnäringen är prioriterat de kommande åren.

Kollektivtrafikens framkomlighet behöver utvecklas för att garantera punktlighet och öka attraktiviteten. Detta gäller framför allt i och kring de större städerna.

Arbetet med att anpassa kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning fortsätter. Högst prioritet har knutpunkterna med flest resenärer. Kollektivtrafikens miljöpåverkan skall successivt minska de kommande åren genom ökad användning av fossilfritt bränsle.

Ett kontinuerligt arbete för att skapa mer måluppfyllelse inom den ekonomiska ramen ingår som en naturlig del av utvecklingsarbetet.

8.5 Sjuhärad - trafikering på lång sikt 2025

Trafikförslagen och åtgärder bygger på den målbild som antogs av Sjuhärads kommunalförbund i januari 2011 och föreliggande förslag till kollektivtrafikprogram. För mer detaljerad information om Sjuhärad hänvisas till dessa.

Trafikslag	Antal miljoner resor 2025	jmf 2010 (%)
Stadstrafik	11,5	+ 4,7 (70 %)
Tåg	2,3	+ 1,3 (132 %)
Övrig trafik	8,3	+ 2,6 (46 %)
Totalt	22,1	+ 8,6 (64 %)

Målet är att öka resandet i Sjuhärad med ca 65 % mellan 2010 och 2025.

Nedan visas en karta med prioriterade regionala kollektivtrafikstråk i Sjuhärad. Resurser bör i första hand koncentreras till kollektivtrafikstråk som har störst resandepotential och där de kan ge störst nytta. Stråken innebär bland annat resmöjligheter för studerande och förvärvsarbetande till orter både inom och utanför Sjuhärad. För att klara önskad resandeutveckling enligt tabellen är det viktigt att kapacitet tillförs i form av fordon, busskörfält, utbyggd järnväg och annan infrastruktur.



Prioriterade huvudstråk i Sjuhärad

Följande minsta trafikutbud bör eftersträvas i nätet på längre sikt. Efterfrågan kan snabbt förändras och utbudet skall alltid ställas i relation till resandeutveckling.



Önskvärd turtäthet i övergripande prioriterat nät

Minsta turutbud per timma och riktning under vardagar med tåg eller med buss				
	BUSS högtrafik	BUSS dagtid	TÅG högtrafik	TÅG dagtid
Lila	6	3	4	2
Grön	4	2	2	1
Gul	2	1	1	0,5
Röd	-	-	-	-

Trafik utanför övergripande prioriterat nät i Sjuhärad

Det finns kollektivtrafik utanför det prioriterade nätet som är viktig att fortsätta att utveckla. Det handlar främst om vissa starka kommunrelationer. I Sjuhärad benämns dessa som sekundära stråk, t ex Borås-Värgårda, Borås-Alingsås, Borås-Landvetter flygplats, Tranemo-Svenljunga, Tranemo-Gislaved, Tranemo-Ulricehamn och Ulricehamn-Falköping. Fokus för utveckling av trafiken bör ligga på att underlätta arbets- och studiependling samt möjlighet att ansluta till prioriterat nät. Ett minsta turutbud om 10 dubbelturer bedöms rimligt där vardagsresandet med alla trafikslag överstiger 2000 resor per dag.

Kollektivtrafikutbudet för de orter och relationer där vardagsresandet understiger 2000 resor ska utformas för att möjliggöra arbets- och studiependling, Särskilda kriterier för minsta utbud kommer att utredas och presenteras senast under 2013. Utredningen kommer att inkludera en lägsta servicegrad av kollektivtrafik på landsbygden.

Stadstrafik i Sjuhärad

Stadstrafiken i Borås fyller en viktig roll för kollektivtrafiken i Sjuhärad. Den är viktig för invånarna i staden men även för att hela resan skall fungera med byten till och från den regionala trafiken. Turutbudet kan uppgå till 5-minuterstrafik på någon linje och bör inte understiga 30-minuterstrafik.



8.6 Sjuhärad – inriktning till 2016

Fram till 2016 är målet att öka resandet i Sjuhärad till 16,9 miljoner resor/år.

Trafikslag	Antal miljoner resor 2016	jmf 2010 (%)
Stadstrafik	8,2	+ 1,4 (24 %)
Tåg	1,3	+ 0,3 (33 %)
Övrig trafik	7,4	+ 1,7 (30 %)
Totalt	16,9	+ 3,4 (25 %)

Målet är att öka resandet i Sjuhärad med ca 25 % mellan 2010 och 2016.

Strategisk inriktning för Sjuhärad

Trafiken i det prioriterade nätet utvecklas de kommande åren. Särskilt viktigt är det att utveckla relationen Borås-Göteborg. Tåg- och expressbuss-trafiken prioriteras. Utbyggnad av pendelparkeringar samt åtgärder för att sänka restiderna prioriteras också de kommande åren.

Stadstrafiken i Borås behöver utvecklas och anpassas. Insatser för att öka framkomligheten förbättrar stadstrafikens punktlighet, sänker restiderna och ökar attraktiviteten. Framkomligheten behöver också utvecklas på infartslederna till Borås.

Trafikkoncepten på landsbygd och i mindre tätorter utvecklas, arbets- och studiependling prioriteras. Likartad servicegrad av kollektivtrafik på landsbygden införs i Sjuhärad. Kollektivtrafiken bör i högre utsträckning anpassas till besöksnäringen.

Arbetet med att anpassa kollektivtrafiken till personer med funktionsnedsättning fortsätter. Högst prioritet har de knutpunkter med högst resande.

Sjuhärad har idag den högsta andelen kollektivtrafik som körs på fossilfritt bränsle. Om ekonomin tillåter görs förbättringar för att ytterligare öka andelen.

Ett kontinuerligt arbete för att skapa mer måluppfyllelse inom den ekonomiska ramen ingår som en naturlig del av utvecklingsarbetet.

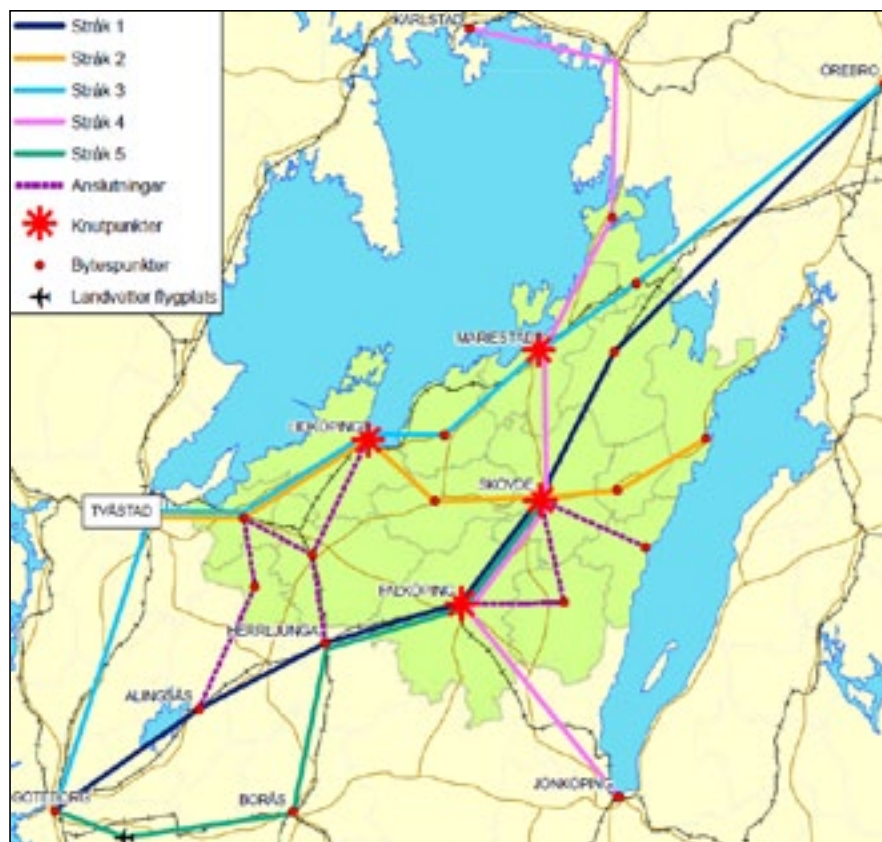
8.7 Skaraborg - trafikering på lång sikt 2025

Skaraborgs Kommunalförbund antog i oktober 2009 en målbild för den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken. Kollektivtrafikprogram antogs i november 2010. För mer detaljerad information om Skaraborg hänvisas till dessa.

Trafikslag	Antal miljoner resor 2025	jmf 2010 (%)
Stadstrafik	3,8	+ 1,2 (48 %)
Tåg	2,4	+ 0,7 (38 %)
Övrig trafik	5,2	+ 0,8 (19 %)
Totalt	11,4	+ 2,7 (31 %)

Målet är att öka resandet i Skaraborg med ca 30 % mellan 2010 och 2025.

Nedan visas en karta med prioriterade regionala kollektivtrafikstråk i Skaraborg. Resurser bör i första hand koncentreras till kollektivtrafikstråk som har störst resandepotential och där de kan ge störst nytta. Stråken innebär bland annat resmöjligheter för studerande och förvärvsarbetande till orter både inom och utanför Skaraborg. För att klara önskad resandeutveckling enligt tabellen är det viktigt att kapacitet tillförs i form av fordon, busskörfält, utbyggd järnväg och annan infrastruktur.



Prioriterade huvudstråk i Skaraborg

Önskvärd turtäthet i övergripande prioriterat nät i Skaraborg

Följande minsta trafikutbud bör eftersträvas i nätet på längre sikt. Efterfrågan kan snabbt förändras och utbudet skall alltid ställas i relation till resandeutveckling. Relationerna Hjo-Skövde, Tidaholm-Skövde, Vara-Herrljunga, Vara-Grästorp och Nossebro-Grästorp ingår inte i de prioriterade stråken men bedöms vara av vikt för det regionala nätet. Dessa återfinns därför också i kartbilden nedan.



Önskvärd turtäthet i övergripande prioriterat nät

Korrigerig: I efterhand har Essunga kommun påtalat att resandebehovet är större mot Vårgårda än mot Grästorp. Detta bör beaktas i den framtida dialogen mellan kommunen och Västtrafik.

Minsta turutbud per timma och riktning under vardagar med tåg eller med buss				
	BUSS högtrafik	BUSS dagtid	TÅG högtrafik	TÅG dagtid
Grön	4	2	2	1
Gul	2	1	1	0,5
Röd	1	0,5	0,5	0,25

Trafik utanför övergripande prioriterat nät i Skaraborg

Det finns kollektivtrafik utanför det prioriterade nätet som är viktig att fortsätta att utveckla. Det handlar främst om vissa starka kommunrelationer, exempelvis Lidköping-Vara, Götene-Skara, Skara-Falköping, Tidaholm-Falköping, Töreboda-Mariestad, Nossebro-Alingsås samt Skara-Vara. Fokus för utveckling av trafiken bör ligga på att underlätta arbets- och studiependling samt möjlighet att ansluta till prioriterat nät. Ett minsta turutbud om 10 dubbelturer bedöms rimligt där vardagsresandet med alla trafikslag överstiger 2000 resor per dag.

Kollektivtrafikutbudet för de orter och relationer där vardagsresandet understiger 2000 resor ska utformas för att möjliggöra arbets- och studiependling. Särskilda kriterier för minsta utbud kommer att utredas och presenteras senast under 2013. Utredningen kommer att inkludera en lägsta servicegrad av kollektivtrafik på landsbygden.

Stadstrafik i Skaraborg

Stadstrafiken i Skaraborg (Skövde, Lidköping, Falköping, Mariestad och Skara) fyller en viktig roll för kollektivtrafiken i Skaraborg. Den är viktig för invånarna i respektive stad men även för att hela resan skall fungera med byten till och från den regionala trafiken. Turutbudet kan uppgå till 5-minuterstrafik på någon linje och bör inte understiga 30-minuterstrafik. Till 2025 bedöms trafikutbudet/kapaciteten behöva öka med sammanlagt ca 50 %.



8.8 Skaraborg – inriktning till 2016

Fram till 2016 är målet att öka resandet öka till 9,9 miljoner resor/år i Skaraborg. Störst ökning förväntas ske i stadstrafiken i Skövde, Mariestad, Falköping, Lidköping och Skara, sammantaget ca 25 %.

Trafikslag	Antal miljoner resor 2016	jmf 2010 (%)
Stadstrafik	3,2	+ 0,6 (25 %)
Tåg	2,0	+ 0,3 (16 %)
Övrig trafik	4,7	+ 0,3 (7 %)
Totalt	9,9	+ 1,2 (14 %)

Målet är att öka resandet i Skaraborg med ca 15 % mellan 2010 och 2016.

Strategisk inriktning för Skaraborg

De kommande åren utvecklas det prioriterade nätet med särskilt fokus på resmöjligheter till Göteborg. En utvecklad expressbuss- och tågtrafik bedöms ge ett ökat resande. Bedömningar skall göras om stadstrafiken utvecklas med utgångspunkt i de planer som kommunerna tagit fram i samverkan med Västtrafik. Stomlinjerna bör förtätas och trafikera samtliga dagar. Landsbygdstrafiken utvecklas och anpassas vidare med särskilda insatser för att bättre nå besöks- och turistmål i Skaraborg.

Kollektivtrafikens framkomlighet bör utvecklas under de kommande åren, detta garanterar punktligheten, sänker restiderna och ökar attraktiviteten. Kollektivtrafiken bör i högre utsträckning anpassas till besöksnäringen, speciellt under sommarhalvåret.

Anpassningen av kollektivtrafikens terminaler och hållplatser fortsätter under de kommande åren. Omställningen till fossilfritt bränsle fortsätter med prioritet för bioenergi.

I Skaraborg har kommunalförbundet uttryckt att det är lika viktigt att satsa för att få ett ökat resande som att värna om att det faktiskt finns resmöjligheter till arbete och utbildning för boende i områden som inte har högst resandepotential. Samt att det är lika viktigt att man arbetar för en fortsatt utveckling av minskad miljöpåverkan genom kollektivtrafiken. Kommunalförbundet framhåller också effektivitetsstrategier som innebär att större satsningar skall göras där det finns störst potential för ökat resande samt där man får flest resenärer per satsad krona.

8.9 Göteborgsregionen - trafikering på lång sikt 2025

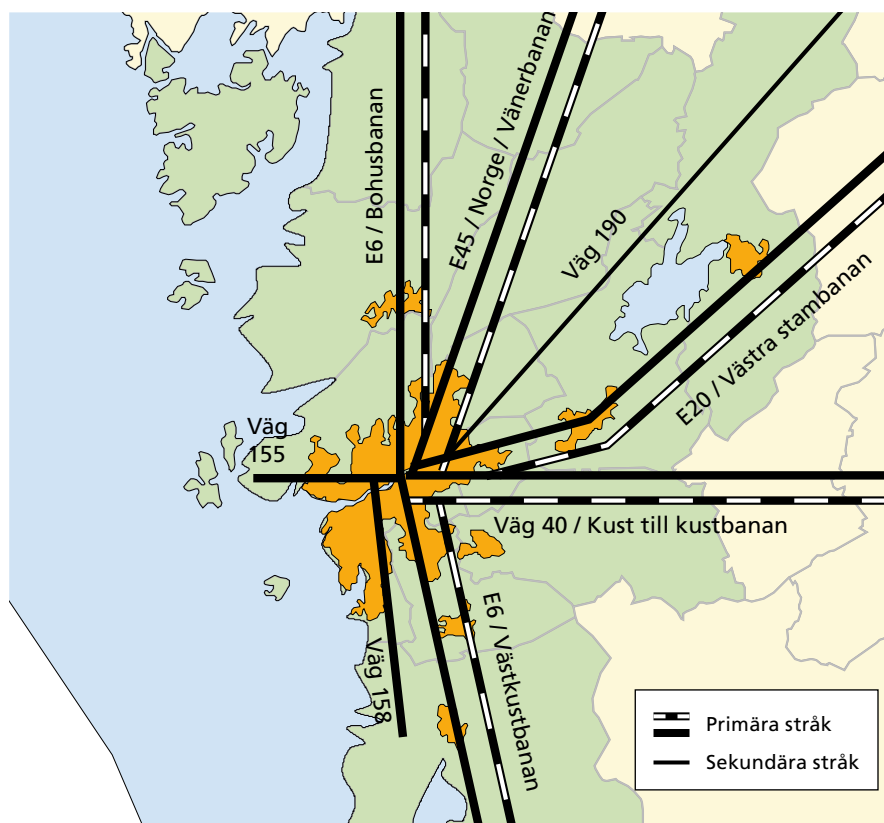
Göteborgsregionens kommunalförbund antog 2006 en målbild för kollektivtrafikens utveckling – K2020. Kollektivtrafikprogram antogs i maj 2009. Västtrafik presenterade i januari 2011 rapporten Dubbelt upp! – Lokala K2020. I denna beskrivs utvecklingen för den lokala trafiken i kranskommunerna till Göteborg. För mer detaljerad information om Göteborgsregionen hänvisas till dessa dokument.

Trafikslag	Antal miljoner resor 2025	jmf 2010 (%)
Stadstrafik	275,8	+ 116,7 (73 %)
Tåg	18,9	+ 7,9 (71 %)
Övrig trafik	32,0	+ 8,5 (36 %)
Totalt	326,7	+ 133,1 (68 %)

Målet är att öka resandet i Göteborgsregionen med ca 65-70 % mellan 2010 och 2025.

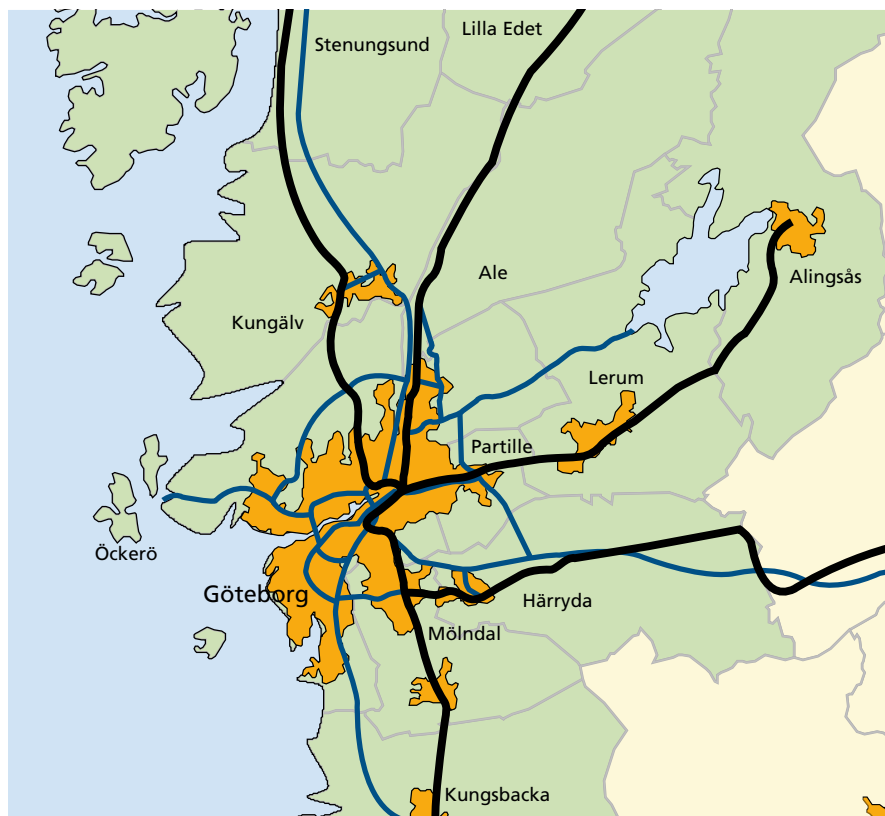
Övergripande prioriterat nät i Göteborgsregionen

Trafiken utvecklas kring de i K2020 etablerade tåg- och busstråken till och från Göteborg, kallat KomFort-stråk i K2020-projektet. Ett kollektivtrafiknät med flera tvärförbindelser är en viktig skillnad mot dagens mer radiella linjenät. Ambitionen är ett linjenät med färre linjer men med högre turtäthet. Nedan visas fem prioriterade huvudstråk och tre sekundärstråk (väg 155, 158 och 190) in mot



Göteborg. Stråken innebär bland annat resmöjligheter för studerande och förvärvsarbetande till orter samt över länsgränsen till Halland. För att klara önskad resandeutveckling enligt tabellen är det viktigt att kapacitet tillförs i form av fordon, busskörfält, utbyggd järnväg och annan infrastruktur.

Följande minsta trafikutbud bör eftersträvas på längre sikt. Efterfrågan kan snabbt förändras och utbudet skall alltid ställas i relation till resandeutvecklingen.



*Regiontåg/pendeltåg (svarta linjer) – minst 6 turer högtrafik – övrig tid 3 turer
Expressbuss (blå linjer) – minst 8 turer högtrafik – övrig tid 4 turer*

Infrastrukturen i de prioriterade stråken behöver byggas ut och rustas upp i allt högre takt i samband med att resandet ökar. Det finns ett behov av fler busskörfält på de stora lederna i och kring Göteborg samt utökad kapacitet i järnvägsnätet. Flera av de nödvändiga projekten, såsom pendeltågstunneln Västlänken, är beslutade att genomföras i Västsvenska paket. Det återstår emellertid flera nödvändiga objekt för att kollektivtrafiken skall kunna utvecklas i enlighet med resandemålen ovan, exempelvis fyrspår på vissa delar av Västra stambanan.

Trafik utanför det övergripande prioriterade nätet

Förutom det prioriterade nätet finns det flera andra viktiga kollektivtrafikförbindelser som behöver utvecklas. Dessa binder ofta samman kommunhuvudorter med mindre tätorter, arbetsplatser eller viktiga serviceinrättningar. Fokus bör här ligga på att underlätta arbets- och studiependling samt att ansluta till prioriterat nät. Ett minsta turutbud om 10 dubbelturer bedöms rimligt där vardagsresandet med alla trafikslag överstiger 2000 resor per dag

Kollektivtrafikutbudet för de orter och relationer där vardagsresandet understiger 2000 resor ska utformas för att möjliggöra arbets- och studiependling. Särskilda kriterier för minsta utbud kommer att utredas och presenteras senast under 2013. Utredningen kommer att inkludera en lägsta servicegrad av kollektivtrafik på landsbygden.

Stadstrafiken i Göteborg/Mölndal/Partille behöver utvecklas kraftigt under de kommande åren. KomOfra-nätet med spårvagnar och stombussar tillsammans med KomNära-trafiken med övriga stadsbussar utgör grunden i systemet. Dessa begrepp har använts i K2020-projektet.

8. Behov av regional kollektivtrafik 2025 och 2016 85



Busstrafiken är också behov i en förbättrad och utvecklad infrastruktur i form av fler busskörfält och bättre framkomlighet. En systemöversyn för bussnätet är önskvärd med tanke på de planerade resandeökningarna. Detta för att utrymmesmässigt klara av busstrafiken i centrala Göteborg. Busstrafiken behöver ökas kontinuerligt i väntan på Västlänken.

Under åren fram till 2025 påbörjas flera stora infrastrukturprojekt i centrala Göteborg. Förutom Västlänken ska en ny Göta Älvbro, en bangårdsviadukt över spårområdet vid Göteborg C och en ny älvförbindelse i form av Marieholms-tunneln byggas. Projekten bidrar i varierande grad på ett positivt sätt till kollektivtrafikens utveckling men kommer samtidigt innebära stora problem under byggtiden. Det är kritiskt att garantera kollektivtrafikens framkomlighet och arbeta för att säkerställa kvalitén under genomförandet. Det är troligt att kollektivtrafikens kostnader kommer öka till följd av provisoriska lösningar under genomförandet.

Kapaciteten i kollektivtrafiken ökar med hjälp av både högre turtäthet och fordon som medger fler resenärer. Ett turutbud för stombuss och spårvagn med 5-minutersintervall på vissa linjer bedöms nödvändigt på sikt. Trafikutbudet och eller kapaciteten bedöms på sikt behöva öka med 75 %.

Stadstrafiken i övriga städer i Göteborgsregionen utvecklas i något mindre takt men med hög kvalitet. Trafiken skall både uppfylla lokala behov och tydligt mata till respektive stads resecentra för vidare resa med den regionala trafiken.

8.10 Göteborgsregionen – inriktning fram till 2016

Fram till 2016 är målet att öka resandet till 262 miljoner resor/år i Göteborgs-området. Störst ökning förväntas ske i stadstrafiken, ca 40 % jämfört med 2010.

Trafikslag	Antal miljoner resor 2016	jmf 2010 (%)
Stadstrafik	219,3	+ 60,3 (41 %)
Tåg	14,6	+ 3,6 (33 %)
Övrig trafik	28,4	+ 4,9 (21 %)
Totalt	262,3	+ 68,8 (36%)

Målet är att öka resandet i Göteborgsregionen med ca 35 % mellan 2010 och 2016.

Strategisk inriktning för Göteborgsregionen

Införande av trängselskatt i Göteborg 2013 innebär att kollektivtrafiken kommer ställas inför ökade krav på kapacitet, attraktivitet och pålitlighet. Utveckling av den regionala trafiken innebär både ökat turutbud och större fordon. Anslutande trafik, lokalt i kommunerna samt spårvagns- och stombusstrafiken i Göteborg, behöver byggas ut. För de resenärer som inte har direkt tillgång till linjelagd kollektivtrafik erbjuds bättre Närtrafik och utbyggnad av pendelparkeringar. Kollektivtrafiken ska stödja besöks- och turistnäringen, båttrafiken spelar en särskild roll för turismen i göteborgsområdet.

Spårvagnslinjerna i Göteborg planeras att få tätare trafik under 2013. Stombussnätet utökas och utvecklas. Ett nytt expressbussnät införs också 2013 med behov av ytterligare satsningar 2014-2016. Ale får pendeltågstrafik till Göteborg medan Kungsbacka och Alingsåspendeln får utökad kapacitet genom längre tåg.

För att öka attraktiviteten och pålitligheten behövs stora investeringar göras i kollektivtrafikens infrastruktur. Här handlar det främst om nya spårväglänkar (Munkebäcks-länken och Badhuslänken), kapacitetsförstärkningar i spårvägsnätet i city samt ytterligare busskörfält. Ett utökat

underhåll av infrastrukturen är också nödvändigt, specifikt fokus på stombuss och spårvägsinfrastruktur. Göteborgs Stad arbetar för närvarande med en trafikstrategi där bland annat kollektivtrafikens infrastruktur ingår som en viktig del i arbetet.

Under perioden beräknas den nya knutpunkten Skeppsbron tas i bruk i centrala Göteborg. Här samlas spårvagn, buss och båt vilket kommer innebära nya och snabba resmöjligheter.

Äldre spårvagnar behöver successivt fasas ut för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Det ökade trafikutbudet från 2013 kräver också investering i ytterligare spårvagnar, samt depåkapacitet. Ett fortsatt arbete med anpassning av hållplatser är också prioriterat. Kollektivtrafikens miljöpåverkan minskar ytterligare de kommande åren genom en ökad användning av fossilfritt bränsle. En ambition är också att aktivt arbeta för att minska bullerproblematiken i kollektivtrafiken, gäller främst stadstrafik.

Ett kontinuerligt arbete för att skapa mer måloppfyllelse inom den ekonomiska ramen ingår som en naturlig del av utvecklingsarbetet.

9 Ekonomi

2010 var Västtrafiks totala omsättning 5,7 miljarder

9.1 Ökat resande leder till ökat underskott

I jämförelse med annan offentligt ägd verksamhet är kollektivtrafiken utsatt för normala marknadsrisker. Efterfrågan påverkas av förändringar i konjunktur och på arbetsmarknad och det är svårt att förutse kundernas reaktion på ändringar av priser och tjänster. Intäkterna styrs av hur resenärerna reser och väljer färdbevis.

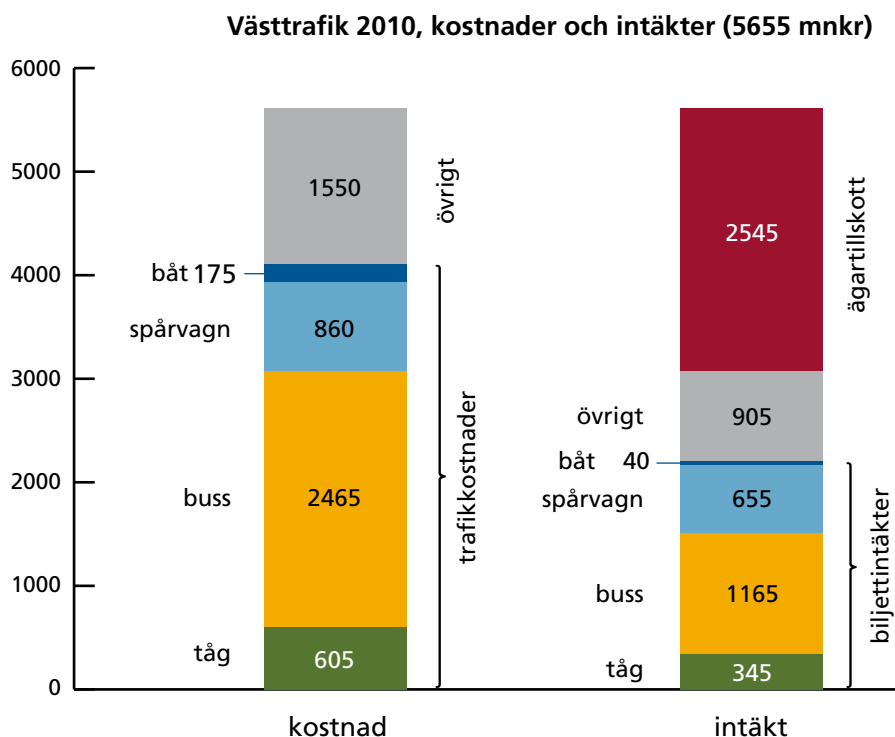
I en kommersiell verksamhet leder ökad efterfrågan oftast till bättre ekonomiska resultat. För kollektivtrafiken leder däremot ökade resande till ökat underskott. Generellt sett är marginalkostnaden för tillkommande resenärer högre än marginalintäkten.

Trafikkostnaderna påverkas också direkt av den allmänna kostnadsutvecklingen eftersom de avtalsmässigt är bundna vid olika index. Då trafikkostnaderna står för en betydande del av kostnadsmassan kan mindre förändringar i index ge stor påverkan på det ekonomiska resultatet.

9.2 Västtrafiks resultaträkning 2010

År 2010 uppgick Västtrafiks totala kostnad till ca 5,7 miljarder kronor, varav de direkta trafikkostnaderna (i stort sett trafikentreprenörskostnaderna) utgjorde 4,1 mdr. Intäkterna uppgick till totalt 3,1 mdr, varav biljettintäkterna utgjorde 2,2 mdr. Ägartillskottet uppgick 2,5 mdr. Bolagets självfinansieringsgrad uppgick därmed till ca 54 procent.

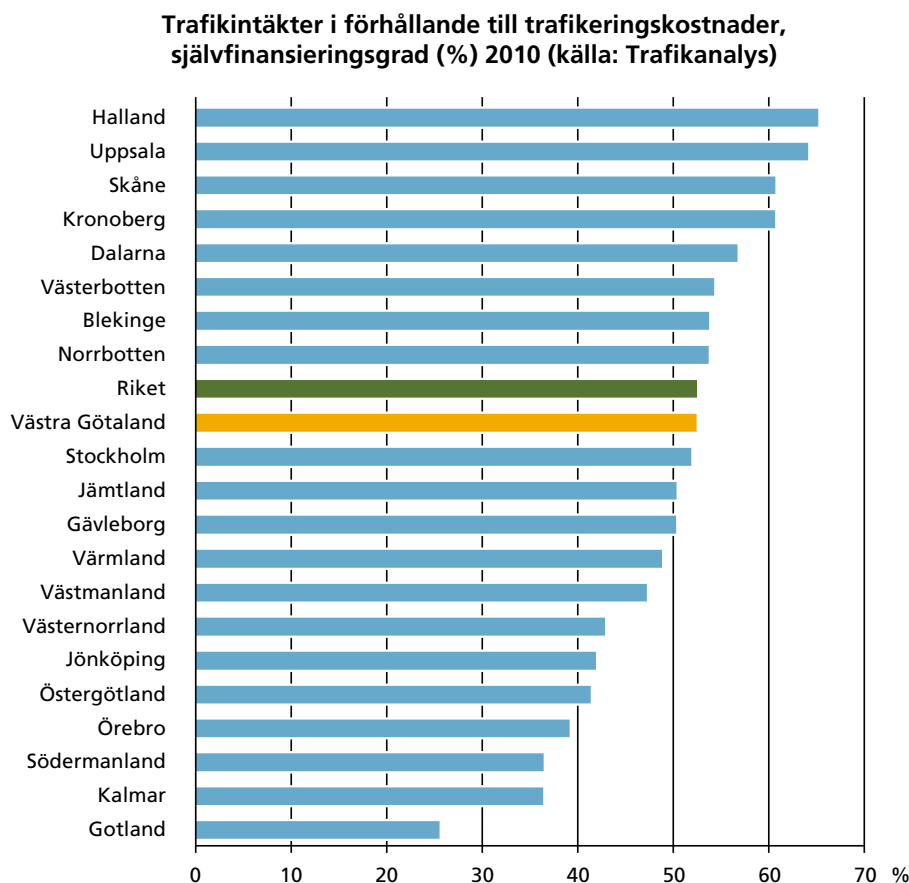
I diagrammet visas trafikkostnad och biljettintäkt per trafikslag år 2010. Det är viktigt att poängtera att kostnader och biljettintäkter fördelats per trafikslag utifrån den då gällande fördelningsmodellen. Modellens syfte var att beräkna ägartillskott för de femtio ägarna av Västtrafik. Från och med 2012 tillämpas en ny fördelningsmodell för att fördela biljettintäkterna på linjer.



Exempel på ”övriga kostnader” är anropsstyrd trafik (430 mnr), speciell avtals- trafik (190 mnr), försäljning och marknadsinsatser (190 mnr), infrastruktur (120 mnr) samt IT, kundinformationscentral, och betalsystem. I intäktspos- ten ”övrigt” återfinns bland annat intäkter för anropsstyrd trafik (430 mnr) som finansieras av kommunerna och speciell avtalstrafik som finansieras av andra aktörer än Västra Götalandsregionen (190 mnr) där intäkten helt motsvarar kostnaden.

9.3 Nationell jämförelse av kollektivtrafikens självfinansieringsgrad

Det är intressant att jämföra kollektivtrafikens självfinansieringsgrad i Västra Götaland med andra svenska län. Trafikanalys, vilken är en statlig myndighet, sammanställer statistik avseende kollektivtrafiken i våra svenska län. I diagram nedan framgår en jämförelse av kollektivtrafikens självfinansieringsgrad 2010, källa Trafikanalys.



Västra Götaland ligger nära riksgenomsnittet

Av de tre storstadslänen har Skåne i särklass högst självfinansieringsgrad med ca 62 procent. Av de svenska länen har Gotland lägst självfinansieringsgrad, med ca 25 procent. Stockholm och Västra Götaland ligger nära riksgenomsnittet med strax över 50 procent. Det är svårt att se tydliga mönster i skillnaden mellan länen. Det finns till exempel glest befolkade län som har såväl hög som låg själv-

finansieringsgrad. Statistiken bygger på att respektive län har lämnat uppgifter till Trafikanalys enligt en särskild mall, men det finns sannolikt vissa skillnader i tolkningen som gör att exakta jämförelser mellan länen kan vara vanskliga att göra. Under det senaste decenniet har kostnaderna för kollektivtrafiken i Sverige ökat snabbare än intäkterna, 63 procent respektive 45 procent. Därmed har självfinansieringsgraden minskat i den lokala och regionala kollektivtrafiken i Sverige.

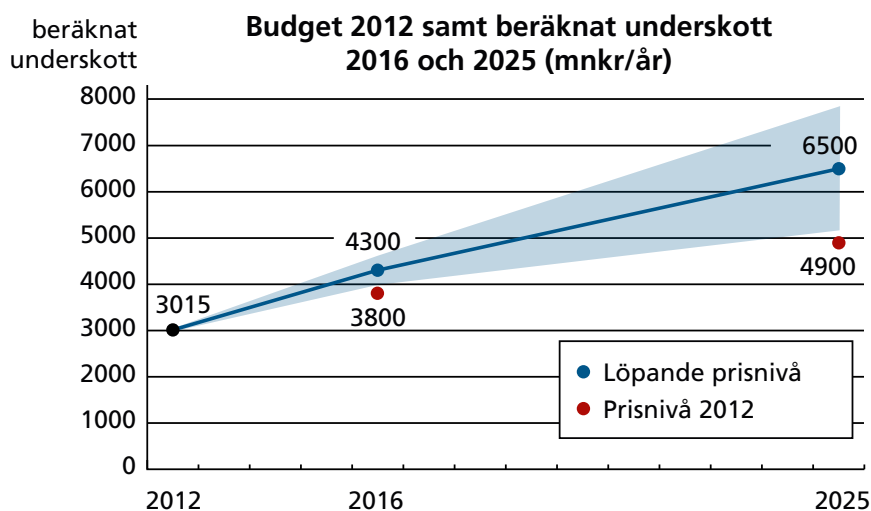
9.4 Framtida underskott 2016 och 2025

Det framtida underskottet, d v s totala kostnader minus totala intäkter, för kollektivtrafiken kommer att öka om uppsatta mål ska kunna nås. Underskottets utveckling är beroende av Västra Götalandsregionens framtida ambition och hur kostnadseffektivt Västtrafik lyckas nå de uppsatta målen. Måluppfyllelsen och dess effektivitet är också beroende på samverkan med t ex Trafikverket och kommunerna som ansvariga parter för infrastruktur och samhällsbyggnad.

Underskott år 2016

Bedömningen visas i löpande prisnivå och baseras på antagande om branschens kostnadsutveckling som ligger högre än konsumentprisindex. Västtrafiks budget för 2012 uppgår till 3 015 mnkr. Västtrafik har bedömt att uppsatta resandemål innebär en kostnadsutveckling på ca 9 % per år fram till 2016. Med ungefär samma självfinansieringsgrad som råder 2012 skulle det innebära ett underskott om ca 4 300 mnkr år 2016. Även vid helt ”oförändrad trafik”, d v s helt utan volymökningar, bedöms underskottet öka med 4,9 % per år, framförallt på grund av indexkostnader, ökade kapitalkostnader för redan beställda tåg och ökade kostnader i samband med kommande trafikupphandlingar.





Underskott år 2025

Bedömningen utgår från målen i trafikförsörjningsprogrammet och visas i löpande prisnivå. Den baseras på antagande om branschens kostnadsutveckling som ligger högre än konsumentprisindex. Uppskattningen är att Västtrafiks totala kostnad år 2025 uppgår till ca 13 000 mnkr. Kostnaderna för att uppnå målen påverkas av externa faktorer, såsom oljeprisindex och andra omvärldsfaktorer. Underskottet styrs också av kravet på självfinansieringsgrad, framtida priser, biljettsortiment, trafikens kostnadseffektivitet mm. Med krav på självfinansieringsgrad om 50 % blir underskottet 6 500 mnkr (i löpande prisnivå). I diagrammet illustreras detta genom ett spann på en plus/minus 20 %.

Diagrammet visar utveckling av kollektivtrafikens underskott sett över en längre tidsperiod utifrån förutsättningen att målen i trafikförsörjningsprogrammet ska uppnås. Underskottet för 2016 beräknas till 3 800 mnkr och 2025 till 4 900 mnkr i 2012 års prisnivå vid en antagen inflation på 2-2,5 % per år.

Utöver kollektivtrafikens underskott som visas i diagrammet tillkommer kostnader för kollektivtrafiknämndens och kollektivtrafiksekretariatets verksamhet (budget 2012 ca 23 mnkr).

Kostnadsberäkningarna som ingår här är indikativa, d v s gjorda utifrån nämnda antaganden. Regionfullmäktige fattar årligen beslut om kollektivtrafikens budget.

Framtida investeringsbehov

För att kunna utveckla kollektivtrafiken i linje med målen i programmet krävs satsningar i mer trafik, fordon, spårväg, depåer och annan infrastruktur. En del av satsningarna innebär att investeringar behöver göras. Andra kan finansieras genom särskilda leasing- eller hyresavtal. Finansieringsform för olika satsningar kommer att beslutas i ett senare skede.

Exempel på framtida satsningar som bedöms komma att kräva särskilda investeringsbeslut är spårvagnar, tågfordon, spårvagnsdepåer, bussdepåer samt spårväg i Göteborg.



10 Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet

Syftet med uppföljningen är att redogöra för hur kollektivtrafiken utvecklas i riktning mot beslutade mål i trafikförsörjningsprogrammet. Eftersom målen omfattar all kollektivtrafik, både upphandlad och kommersiell, ska även uppföljningen omfatta båda delarna. Uppföljningen är också viktig som underlag för kommande års inriktning och prioriteringar.

Trafikförsörjningsprogrammet följs upp en gång per år. Uppföljningen dokumenteras i en uppföljningsrapport som skickas ut på remiss till kommunerna. I remissen ingår även förslag till inriktning för kommande års inriktning och prioriteringar. Kommunerna ges då möjlighet att lämna formella yttranden. Avstämningar med andra aktörer bör också göras, inklusive regionala kollektivtrafikmyndigheter i grannlän. I mars/april beslutar kollektivtrafiknämnden om det årliga uppdraget. Under verksamhetsåret sker uppföljning av flera indikatorer kvartalsvis.

Den årliga uppföljningen är ett viktigt stöd för styrningen i riktning mot målen



Ungefärlig tidplan för uppföljning

I samband med att Västtrafik redovisar sitt årliga ekonomiska resultat redovisas också måluppfyllelsen för trafiken. För att få en heltäckande bild är det nödvändigt att även kommersiella aktörer tar fram underlag till den årliga uppföljningen. Nationella uppföljningar kan förväntas ske av Transportstyrelsen, vilka förhoppningsvis kan ge värdefull information om kollektivtrafikens utveckling och eventuellt jämförelser med andra län.

Till var och ett av de fem delmålen finns ett antal strategier definierade, se kap 7. Strategierna beskriver vilken typ av åtgärder som är relevanta för att nå respektive delmål. Varje mål har ett eller flera måltal för 2025.



En plan för uppföljningen kommer att utarbetas under 2012. Målen kommer att följas upp enligt nedan.

Övergripande mål	Måltal 2025	Indikatorer
Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka för en attraktiv och konkurrenskraftig region	Kollektivtrafiken står för 33 % av de motoriserade resorna i Västra Götaland. I Göteborgsregionen står kollektivtrafiken för 40 % av de motoriserade resorna.	Ö.1 Kollektivtrafikens marknadsandel Ö.2 Regionförstoring; antal LA-regioner och befolkningsstorlek Ö.3 Regionförtätning; antal pendlare inom LA-regioner Ö.4 Andel invånare som är nöjda med kollektivtrafiken
Delmål	Måltal 2025	Indikatorer
1. Resandet med kollektivtrafiken 2025 ska fördubblas i förhållande till 2006	Resandet med kollektivtrafiken ska uppgå till 380 miljoner resor	1.1. Antal resor gjorda med kollektivtrafiken; delregioner 1.2. Kollektivtrafikens restidskvot i prioriterat kollektivtrafiknät 1.3. Förändring i trafikutbudet; delregioner 1.4. Andelen invånare med mindre än 45 min med kollektivtrafik till sin delregionala huvudort 1.5. Andel kommuner med minst ett försäljningsställe 1.6. Utbud av kommersiell trafik
2. Minst 85-90 % av resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken 2025	Minst 85-90 % av resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken 2025	2.1. Andelen resenärer som är nöjda med kollektivtrafiken (kvinnor/män) 2.2. Andelen utförda turer med kollektivtrafiken 2.3. Andelen turer som är punktliga 2.4. Andelen invånare med mindre än 30 min med kollektivtrafik till sin kommunala huvudort 2.6. Allmänhetens upplevelse av förseningar i kollektivtrafiken
3. Kollektivtrafiken ska beakta alla resenärgruppers behov. Det ska finnas ett utpekade kollektivtrafiknät som är tillgänglighetsanpassat för att möjliggöra hela resan	Det utpekade nätet ska bestå av minst 770 hållplatser 2025 100% av kollektivtrafikens fordon skall vara anpassade 2025	3.1. Andel anpassade fordon 3.2. Andel anpassade prioriterade knutpunkter och hållplatser 3.3. Andel knutpunkter med ledsagning - Årlig uppföljning i enlighet med funktionshinderstrategin - Kvalitativ uppföljning av aktiviteter i syfte att främja jämlikhet, jämställdhet, integration och barnperspektiv
4. Kollektivtrafiken ska utvecklas så att den både minskar transportsektorns (A) miljöpåverkan och sin egen (B) miljöpåverkan till 2025	A. år 2025 ska personresandets negativa påverkan minska genom att marknadsandelen för kollektivtrafiken är minst 33 % B. 95 % av kollektivtrafikens persontransportarbete ska 2025 utföras med fossilfri energi År 2025 ska kollektivtrafiken använda 25 % mindre energi per personkm jämfört med 2010. År 2025 ska kollektivtrafikens utsläpp av kväveoxider och partiklar per personkm ha minskat med minst 60 % jämfört med 2009	4.1. Minskad miljöpåverkan genom ökad marknadsandel 4.2. Andel fordonskm med biodrivmedel 4.3. Utsläpp per personkm av kväveoxider och partiklar 4.4. Energianvändning för buss, kwh per personkm - Kvalitativ uppföljning av mobility management-åtgärder
5. År 2025 ska Västtrafiks självfinansieringsgrad uppgå till minst 50 %	År 2025 ska Västtrafiks självfinansieringsgrad uppgå till minst 50 %	5.1. Västtrafiks självfinansieringsgrad i % 5.2. Västtrafiks kostnad per resa 5.3. Västtrafiks kostnad per personkilometer 5.4. Västtrafiks intäkt per resa 5.4. Västtrafiks intäkt per personkilometer

Bilaga 1: Intressenter som har varit inbjudna till samråd avseende trafikförsörjningsprogram

Kommuner och kommunalförbund	De delregionala ägarråden 2011 och de delregionala kollektivtrafikeråden fr o m 2012 Ett antal sammanträden under våren 2012 Regionalt Kollektivtrafikeråd bereder förslag inför slutligt beslut hos VGR. Två sammanträden under våren 2012. Regional tankesmedja, Fördubblingsprojektet, mars 2011 (ca 250 deltagare) Dialogmöte i Göteborg den 18 nov 2011 (ca 140 deltagare) Referensgrupp april 2011 och januari 2012
Västtrafik	Delaktig genom hela processen som samverkanspart Tankesmedja mars 2011 Dialogmöte nov 2011 och referensgrupp januari 2012
Angränsande kollektivtrafikmyndigheter	Kontakts för avstämning av bl a länsgränsöverskridande trafik under utredningens gång.
Värmland	
Örebro	Tankesmedja mars 2011
Jönköping	Samråd i april 2011 och januari 2012
Halland	
(Östfold)	
Trafikverket	Kontakter för avstämning av bl a länsgränsöverskridande trafik under utredningens gång Samarbetspart i arbetet med pågående tågstrategi 2035 Tankesmedja mars 2011 Referensgrupp april och januari 2012

Trafikföretag	Tankesmedja mars 2011. BR/VSBF Mats Johansson inbjuden föredragshållare till politiskt dialogmöte (140 deltagare). Dialog/samråd vid Trafikföretagsträffar december 2011. Dialog/samråd vid Trafikföretagsträffar mars 2012. Taxiförbundet februari 2012. Dialogmöte taxiföreningar april 2012
Resenärerna/Resenärsforum	Djupintervju-undersökning 1600 intervjuer (Västtrafik har genomfört dessa) Tankesmedja mars 2011, (Resenärsforum) Referensgruppsmöte 2011 och januari 2012 (Resenärsforum)
Handikapporganisationer	Ingår i arbetet med framtagande av strategi för funktionsnedsatta. Tankesmedja mars 2011, Referensgrupp sep 2011 och januari 2012
Näringslivsorganisationer	Kontakter under utredningsarbetet. Västsvenska handelskammaren. Tankesmedja mars 2011, Referensgrupp september 2011 och januari 2012
Västsvenska turistrådet och Bohusläns turistråd	Referensgruppssamråd september 2011 och januari 2012
Länsstyrelsen	Tankesmedja mars 2011
Internt VGR, bl a miljö Referensgruppssamråd sep 2011 och jan 2012	Avstämning under arbetets gång

Samrådsaktiviteter som genomförts vid framtagandet av kommunalförbundens målbilder och kollektivtrafikprogram, vilka varit viktiga dokument vid framtagandet av Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram.

Samråd vid framtagande av kommunalförbundens målbilder och kollektivtrafikprogram:

Kommuner och kommunalförbund	Har drivit och varit projektägare för arbetet med delregionala målbilder och program. Varje enskild kommun har också i de delregionala processerna varit remissinstanser. Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) K2020, K2020 Lokalt, Dubbelt upp!, maj 2005 – januari 2011 Skaraborgs Kommunalförbund Målbild och kollektivtrafikprogram, september 2008 – oktober 2010 Sjuhärads kommunalförbund Målbild och kollektivtrafikprogram, september 2009 - november 2011 Fyrbodals kommunalförbund Målbild och kollektivtrafikprogram, januari 2010 – oktober 2011 Tankesmedja maj 2010
Västtrafik	Delaktig genom hela processen som utredningsledare.
Trafikverket	Har medverkat i arbetet med delregionala program i arbetsgrupper, samt varit remissinstans. Tankesmedja maj 2010
Trafikföretag	De som har befintliga avtal har medverkat i arbetsgrupper med att ta fram förslag till trafiklösningar inom de delregionala kollektivtrafikprogrammen. Tankesmedja maj 2010
Resenärerna	Kollektivtrafikbarometern har nyttjats. I den mån det varit möjligt har Västtrafiks inkommande kundsynpunkter beaktats I samband med K2020 genomfördes flera undersökningar hos befintliga och potentiella resenärer. Resenärsforum deltog vid Tankesmedja 2010
Näringslivsorganisationer	Västsvenska industri- och handelskammaren har deltagit i work-shops och dialogmöten kring arbetet med K2020 i GR. I Skaraborg, Sjuhärad och Fyrbodals har dialogen skett genom kommunernas näringslivsansvariga tjänstemän.

