



2024-03-08

# **Förslag till "Strategisk inriktning för Trafikförsörjningsprogram 2026- 2029"**

## Inledning

Strategisk inriktning beskriver på en övergripande nivå hur kollektivtrafiken ska utvecklas under kommande programperiod. Mätbara mål, indikatorer och exakta ambitionsnivåer finns inte med i den strategiska inriktningen utan kommer först i remissversionen av programmet.

Enligt *Samverkansformerna för kollektivtrafik* ska Beredningen för hållbar utveckling (BHU) ställa sig bakom strategisk inriktning för trafikförsörjningsprogrammet. Med den strategiska inriktningen som grund kommer en remissversion av trafikförsörjningsprogram 2026-2029 att tas fram.

Under hösten 2023 har dialog i de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR) hållits, där utgångspunkterna för dialogen varit dagens strategiska inriktning och grundläggande principer. Samråd har även hållits under hösten med grannregioner, berörda myndigheter och intresseorganisationer, där den strategiska inriktningen diskuterats.

Bilagor är samrådsredogörelse, prövning och analys av barnets bästa samt hållbarhetsbedömning.

## Strategisk inriktning för kommande program

Följande fem punkter föreslås utgöra grunden för kommande program som styr utvecklingen av kollektivtrafiken. Västra Götalandsregionens budget avgör sedan takten på genomförandet.

### 1. Hållbar och förbättrad tillgänglighet nytt övergripande mål

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) syftar till att göra Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Kollektivtrafiken är ett medel och möjliggörare i omställningsarbetet. Den bidrar till att tillväxt och utveckling kan ske i hela Västra Götaland, exempelvis i samband med nya större etableringar där nya behov av persontransporter uppstår. RUS:ens långsiktiga prioritering *Knyta samman Västra Götaland* beskriver VGR:s inriktning och prioriteringar för att bidra till en *hållbar och förbättrad tillgänglighet* och ett transporteffektivt samhälle för ett öppet, sammanhållet och fossiloberoende Västra Götaland, där nödvändiga transporter samordnas och koordineras med övrig

samhällsplanering. Trafikförsörjningsprogrammet är ett verktyg för att bidra till RUS:ens långsiktiga prioriteringen knyta samman.

Trafikförsörjningsprogrammets bidrag blir att verka för hållbara och mer attraktiva resmöjligheter, utifrån lokala och regionala förutsättningar i hela Västra Götaland. Förutsättningarna i Västra Götaland ser olika ut i olika geografier och därför behöver lösningarna se olika ut beroende på var de genomförs. Likaså ser kvinnors och mäns, flickors och pojks resmönster, resbehov och värderingar olika ut och behöver väga lika tungt i kollektivtrafikplaneringen.

Kommande trafikförsörjningsprogram föreslås tydligare lyfta syftet med kollektivtrafiken, samtidigt som kopplingen till RUS:en blir tydligare, genom att bidra till *hållbar och förbättrad tillgänglighet*.

I begreppet *hållbar* inbegrips de tre hållbarhetsdimensionerna socialt, ekonomiskt och miljö. Det innebär att i allt från strategisk planering till upphandling och utförande av trafiken balansera de tre dimensionerna mot varandra.

Hållbar och förbättrad tillgänglighet är ett exempel på kollektivtrafikens samhällsnytta, andra är exempelvis, minskad miljöpåverkan, tillväxt, minskad trängsel och genom överflyttning av resor till kollektivtrafiken minskar antal skadade i trafiken. Tidigare utredningar för kollektivtrafiken i Västra Götaland visar på att en investerad krona i kollektivtrafiken ger cirka 1,75 kr tillbaka i samhällsnytta.

.

## **2. Kollektivtrafikens utbud bidrar till regional utveckling och tillväxt**

Trafikförsörjningsprogrammets prioriteringar vad gäller syfte och utbud av kollektivtrafiken är styrande för resmöjligheterna i Västra Götaland. Utbudet av kollektivtrafik är enkelt uttryckt högre där efterfrågan och befolkningstätheten är större. Ett garanterat utbud av kollektivtrafik i olika geografiska kontexter skapar en förutsägbarhet och trygghet för invånarna. Utvecklingen av kollektivtrafik behöver skifta fokus från den administrativa geografin till den funktionella i syfte att underlätta för invånarnas resebehov.

Kollektivtrafiken idag är inte fullt ut anpassad för de som arbetar utanför vanlig kontorstid. Inte heller för säsongsarbetare. Kostnadseffektiva lösningar eftersträvas vilket innebär att kollektivtrafik ska kunna användas av merparten för de som arbetar och studerar men inte för alla på individnivå.

### **Kollektivtrafikens främsta uppgift är att möjliggöra arbets- och studiependling**

De enskilt vanligaste reseärendena är kopplade till arbets- och studieresor. Det är också de resor som är relativt regelbundna och sker till målpunkter dit många vill resa samtidigt/kontinuerligt och som är förhållandevist enkla att kollektivtrafikförsörja. Utveckling av kollektivtrafik för andra resbehov är önskvärd i den mån ekonomiska resurser medger. Trafikeringen för arbets- och studiependling, framför allt i de större städerna, stödjer också resor för andra ändamål, som till exempel fritidsaktiviteter och service.

### **Grundläggande utbud**

Det grundläggande utbudets garanterade miniminivåer av trafik ligger fast. I glesa geografier prioriteras att det finns ett utbud snarare än snabba restider. I syfte att öka tillgängligheten, både faktisk och upplevd, behöver nuvarande trafik och alternativa kostnadseffektiva lösningar utvecklas. Exempelvis kan dagens Närtrafik göras mer tillgänglig med hjälp av digitala lösningar. Pågående tester och utveckling av mer dynamisk kollektivtrafik kan vara en lösning för områden med lägre befolkningstäthet. Vidare behöver det grundläggande utbudet utvecklas med ambitionen att tydligare koppla an till de prioriterade stråken.

Kollektivtrafiken med båt i skärgård- och kustlandskapet är en avgörande faktor för möjligheten att bo och verka på öar utan fast landförbindelse. Platsspecifika förutsättningar behöver fortsatt prägla utbudet i båttrafiken och avgöras i fall till fall.

När skoltrafik upphandlas av Västtrafik kan den också användas av allmänheten, vilket kan förstärka det grundläggande utbudet. Det är därför eftersträvansvärt att skoltrafiken i högre utsträckning kan nyttjas som allmän kollektivtrafik.

### **Utökat utbud i prioriterade stråk**

Principen med prioriterade stråk som binder samman kommunerna och viktiga kopplingar över länsgränsen kvarstår. Stråken omfattar samtliga kommunhuvudorter och ger goda möjligheter att nå arbetsplatser, högskolor/universitet men också andra målpunkter för service, nöje och fritidsaktiviteter. Cirka 80 procent av befolkningen bor i direkt närhet av en hållplats i stråken. Den bärande tanken med prioriterade stråk är långsiktighet i trafikering, attraktivitet i relationer där det finns ett större resande under dygnet.

Jämfört med dagens program där ambitionen är 10 turer per riktning/vardag föreslås en utökning av trafiken i stråken, där tidigare och senare avgångar möjliggör för flera att arbets- och studiependla även utanför de allra vanligaste pendlingstiderna. Detta främjar också ökade resmöjligheter för exempelvis kultur- och fritidsresor och ger barn och ungdomar ökad

självständighet och lägger grunden för hållbara resvanor. En sådan utveckling av utbudet finns delvis redan med i beslutade målbilder och strategier ex. Målbild Tåg 2035. Genom att meranvända redan tillgängliga fordonsresurser på existerande sträckor/linjer ökar inte kostnaderna proportionellt jämfört med att öka i högtrafik eller helt nya linjer där inköp av nya fordon behövs. Ett utökat utbud ökar också attraktiviteten generellt vilket kan bidra till ett totalt ökat resande och högre intäkter. Utbudet ska balanseras mot kostnad/efterfrågan.

Större förändringar, som exempelvis kommande företagsetableringar, kan komma att påverka efterfrågan och därmed behov av att se över enskilda reserelationer i stråken. I övrigt kvarstår de som idag med undantaget att relationen Laxå-Kristinehamn, som i sin helhet startar och slutar utanför Västra Götaland, föreslås tas bort.

Det finns fortsatt flera relationer utöver stråken där utbudet motsvarar eller är högre jämfört med stråken. Exempelvis kan det röra sig om målpunkter som större arbetsplatser, sjukhus etcetera.

### **Stadstrafik i regionens kärnor/delregionala centrum**

Kollektivtrafiken i regionens kärnor/delregionala centrum utvecklas i enlighet med beslutade kollektivtrafikplaner. I storstadsområdet Göteborg/Mölndal/Partille behövs ett särskilt fokus på samverkan mellan stadsutveckling och kollektivtrafikens utveckling med tanke på trängsel och konkurrens om stadsutrymmet.

### **Västtrafik har uppdraget att ta fram riktlinjer för trafiken i tätorter**

Enligt nuvarande program har Västtrafik utarbetat riktlinjer för trafikering i tätorter som inte omfattas av stadstrafik i regionens kärnor. Detta uppdrag ligger kvar.

### **Förtydligande om ansvar för gymnasieelevers resmöjligheter**

Gymnasieelevers resmöjligheter med kollektivtrafik behöver särskilt belysas när kollektivtrafiken utvecklas. VGR/Västtrafik ska tillsammans med kommunerna verka för att anpassa trafiken och hitta gemensamma kostnadseffektiva lösningar för att öka tillgängligheten för gymnasieelever. Det är tills vidare inte möjligt för VGR/Västtrafik att tillgodose kollektivtrafiklösningar för alla gymnasieelever på individnivå.

### **3.Värna och utveckla kollektivtrafikens attraktivitet och kvalitet**

För att människor ska både vilja och kunna åka med kollektivtrafiken är kvaliteten på det som erbjuds avgörande. Att människor känner sig trygga i kollektivtrafiken är en av de viktigaste faktorerna, ihop med att det ska vara enkelt och begripligt. Trygghet är ett komplext begrepp men handlar exempelvis om att trafiken går i tid, att byten fungerar, tydlig information och lösning vid störningar, utformning av hållplatser och bytespunkter inklusive områden i anslutning till dessa, tydlig och begriplig information, begriplig prissättning, och bemötande från personal. En annan del av tryggheten handlar om att slippa känna rädsla att utsättas för brott.

Kollektivtrafikens kvalitet behöver utvecklas med resenären i fokus och med medvetenhet om olika gruppers behov i åtanke, som barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

#### **Kompetensförsörjning inom kollektivtrafikbranschen**

Förare, tågvärdar, service- och verkstadspersonal är centrala för att kollektivtrafiken ska fungera och drivas med hög kvalitet. Det råder sedan några år tillbaka kompetens- och personalbrist inom kollektivtrafikbranschen. Attraktiviteten behöver öka för att locka fler till branschen - både förare och tjänstepersoner, tågvärdar, verkstadspersonal med flera. Här behöver parterna tillsammans verka för att skapa en bransch som är attraktiv att arbeta inom. VGR har ett kompetensförsörjningsuppdrag och har således en viktig roll att spela även i att bistå kompetensförsörjningen inom kollektivtrafiken.

#### **Verka för, utveckla, implementera och samverka kring nya lösningar**

Kollektivtrafiken befinner sig sedan ett par år i ett läge med ökade kostnader. För att bibehålla och utveckla den hållbara tillgänglighet som kollektivtrafiken ger finns behov av att nyttja och utveckla lösningar som förbättrar, kompletterar, avlastar och effektiviserar den traditionella kollektivtrafiken. Här finns en stor utvecklingspotential, där VGR/Västtrafik behöver initiera och tillsammans med andra medverka till utvecklingen av kollektivtrafiken och hur mobilitetstjänster kan kopplas till kollektivtrafiken.

Integrering av kollektivtrafiken med andra transportslag är en förutsättning för att hela systemet och resan ska fungera. En bred tillgång till resealternativ ökar tillgängligheten och användbarheten för alla invånare.

#### **Förstärk kollektivtrafiken genom att kombinera olika färdmedel**

Den traditionella kapacitetsstarka kollektivtrafiken utgör stommen, där flexibla och kompletterande lösningar kan kopplas på. Anropsstyrda lösningar

samt cykel i kombination med kollektivtrafiken är några exempel. Att utveckla sätt kring hur kollektivtrafiken kan kompletteras med andra mobilitetsslag kan också bidra till att kollektivtrafiken blir mer tillgänglig och attraktiv för fler. Att avlasta kollektivtrafiken genom cykel och annan mikromobilitet, men också att sprida resandet över dagen ger ökad kostnadseffektivitet.

#### **Forskning och innovation samt våga testa nya lösningar och tekniker**

Forskning och innovation spelar en central roll för att kunna driva utvecklingen framåt i en hållbar riktning och det är även viktigt att testa saker i praktiken och inte bara i teorin. Genom att möjliggöra praktiska forskning och vara nyfikna på och ta till nya lösningar och tekniker kan uppsatta mål nås både i tätare och glesare geografier. Genom praktiska tester avseende våra resor, icke-resor och infrastrukturen kan lärdomar dras av vad som fungerar bra och mindre bra, vilka konsekvenser det medför, uppskattning av kostnader, vad som behöver utvecklas vidare samt vad som inte ska arbetas vidare med. Under praktiska tester kan förändringar och förbättringar genomföras i mindre skala tills en bra lösning finns på plats och kan implementeras i större skala.

## **4. Samverkan för god samhällsplanering och hållbart resande**

Samverkan mellan VGR/Västtrafik, kommuner, Trafikverket och övriga aktörer är avgörande för att skapa utvecklingsmöjligheter för hållbart resande. God samverkan kan leda till bättre lösningar för alla inblandade parter. Ett konkret förbättringsområde är vägar till och miljöer i anslutning till kollektivtrafiken. Genom att prioritera vägar till och från hållplatsen men också anslutningsmöjligheter i form av exempelvis fler pendelparkeringar för bil och cykel kan tillgängligheten och attraktiviteten öka i hela Västra Götaland. Med fördel kan hållplatsområden och andra kollektivtrafikmiljöer bidra positivt till den gestaltade livsmiljön. Möjligheter att prioritera och söka finansieringsmedel till åtgärder finns i regional plan för infrastruktur.

De senaste årens arbete för att höja både kunskap och medvetenhet om roller, ansvar och kollektivtrafikens planeringsförutsättningar bland parterna behöver fortsätta. Det är i de tidiga planeringsskedena av nya bostadsområden och infrastruktur, med målpunkter och serviceutbud, som de grundläggande förutsättningarna bestäms och här kan ytterligare samverkan ske.

Utöver ovan finns det olika åtgärder som aktörerna kan göra enskilt eller tillsammans i syfte att bidra till bättre förutsättningar för hållbart resande. Exempel på detta är åtgärder för bättre framkomlighet för kollektivtrafiken, påverkansarbete kring institutionella förändringar i form av lagstiftning, finansieringsformer av kollektivtrafik, parkeringspolicy etcetera.

## **5. Strategier och målbilder som stödjer genomförande av programmet**

Nuvarande trafikförsörjningsprogramms målbilder och strategier är en del av trafikförsörjningsprogrammet och konkretiserar vad som ska göras inom respektive område under de kommande åren. Beslutade strategier gäller tills vidare men revideras vid behov, till exempel vid avsevärt förändrade förutsättningar.

Strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor revideras parallellt med trafikförsörjningsprogrammet. Revideringen innebär bland annat en strävan efter att det ska finnas en tydligare koppling mellan målen i trafikförsörjningsprogrammet och strategin samt att VGR:s mål för social hållbarhet inarbetas i strategin. Ny kollektivtrafikplan för Borås förväntas beslutas under våren 2024. Miljö- och klimatstrategin aktualiserades 2022 och är fortfarande aktuell. Övriga målbilder, det vill säga Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen, Målbild Koll2035 (Göteborg/Mölndal/Partille) samt Kollektivtrafikplaner för Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla, revideras vid behov.

Regional plan för transportinfrastrukturen är en investeringsplan för transportinfrastruktur och är ett verktyg för att genomföra strategierna.

VGR:s strategi för ökad cykling i Västra Götaland är en del av regional plan för transportinfrastrukturen. Det pågår en aktualisering av cykelstrategin, som förväntas beslutas om under våren 2024. Cykelstrategin och cykling är, bland annat, en viktig aspekt ur hela resan-perspektivet. Relevanta delar integreras med trafikförsörjningsprogrammet.