

Yttrande till Västra Götalandsregionen över
Trafikförsörjningsprogram 2026–2029, Västra
Götalands kollektivtrafikstrategi

15

2024KS542

Kommunstyrelsen

Datum
2024-11-18

Diarienummer
2024KS542 539

Yttrande till Västra Götalandsregionen över Trafikförsörjningsprogram 2026–2029, Västra Götalands kollektivtrafikstrategi

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar *Yttrande om Trafikförsörjningsprogram 2026–2029, Västra Götalands kollektivtrafikstrategi* från förvaltningen som sitt eget yttrande till Västra Götalandsregionen.

Sammanfattning av ärendet

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden i Västra Götalandsregionen har den 22 oktober 2024 översänt remiss angående Trafikförsörjningsprogram 2026–2029, Västra Götalands kollektivtrafikstrategi. Remissen har skickats till de delregionala kollektivtrafikeråden som i sin tur efterfrågar kommunernas synpunkter. Yttrandet ska ha inkommit till Västra Götalandsregionen senast den 31 mars 2025.

Trafikförsörjningsprogrammet är Västra Götalandsregionens övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Förslag till trafikförsörjningsprogram 2026–2029 innehåller övergripande mål om förbättrad och hållbar tillgänglighet i Västra Götaland.

Förvaltningen har tagit fram ett förslag till yttrande. I yttrandet lyfter kommunen bland annat att det är motiverat att utvidga stadstrafikområdet och att det finns behov av att fler kommuner ingår i diskussionsforum för Målbild koll 2035. I yttrandet lyfter kommunen också vikten av att tillgodose ett tillfredsställande utbud av kollektivtrafik på landsbygden samt behov av att öka kollektivtrafikandelen till Landvetter flygplats. Vidare ser kommunen det som mycket positivt att en av de prioriterade insatserna inom programmet är att utveckla dialog med särskilt fokus på barn och unga, men önskar en mer konkret inriktning för arbetet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse den 18 november 2024
- Yttrande om Trafikförsörjningsprogram 2026–2029, Västra Götalands kollektivtrafikstrategi 18 november 2024
- Trafikförsörjningsprogram 2026–2029, Västra Götalands kollektivtrafikstrategi
- Remissbrev och sändlista remissinstanser trafikförsörjningsprogram 2026–2029 Västra Götalands kollektivtrafikstrategi
- Förslag till Strategisk inriktning för trafikförsörjningsprogram

- Prövning och analys av barnets bästa i revideringen av trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland
- Hållbarhetsintegrering och hållbarhetsbedömning av remissversion
- Sammanställning samråd

Ärendet

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden i Västra Götalandsregionen har den 22 oktober 2024 översänt remiss angående Trafikförsörjningsprogram 2026–2029, Västra Götalands kollektivtrafikstrategi. Remissen har skickats till de delregionala kollektivtrafikeråden som i sin tur efterfrågar kommunernas synpunkter.

Trafikförsörjningsprogrammet är Västra Götalandsregionens övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Förslag till trafikförsörjningsprogram 2026–2029 innehåller övergripande mål om förbättrad och hållbar tillgänglighet i Västra Götaland. Därtill finns tre målområden med tillhörande prioriterade åtgärder tillsammans med arbete kring forskning, innovation och utveckling. Härryda kommun översänder härmed sina synpunkter på Trafikförsörjningsprogrammet.

Sammanfattning av förvaltningens förslag till yttrande

Härryda kommun lyfter i sitt yttrande att det med hänsyn till såväl geografiska förhållanden som den regionala utvecklingen är motiverat att utvidga stadstrafikområdet. Det finns även behov av att fler kommuner är med i diskussionsforumen kring Målbild koll 2035. Målbild koll 2035 ger inriktningen för kollektivtrafiken med snabbare resor, men fler byten. Denna inriktning påverkar en större krets än som ingår i forum för Målbild koll 2035.

I yttrandet lyfter kommunen också vikten av att tillgodose ett tillfredsställande utbud av kollektivtrafik på landsbygden samt behov av att öka kollektivtrafikandelen till Landvetter flygplats. När det gäller spårbunden trafik vill Härryda kommun lyfta att det utöver ny järnväg mellan Göteborg och Borås finns fortsatt behov av att utveckla pendeltågstrafiken på befintlig Kust till kustbana.

Vidare ser kommunen det som mycket positivt att en av de prioriterade insatserna inom trafikförsörjningsprogrammet är att utveckla dialog med särskilt fokus på barn och unga, men önskar en mer konkret inriktning för arbetet.

För att läsa förslag till yttrandet i sin helhet, se bilaga *Yttrande om Trafikförsörjningsprogram 2026–2029, Västra Götalands kollektivtrafikstrategi*.

Ekonomiska konsekvenser

Trafikförsörjningsprogrammet kan ha påverkan på kommunens ekonomi genom att prioriteringarna i programmet bland annat kan innebära behov av investeringar i infrastruktur för att stödja kollektivtrafikens framkomlighet, anläggande av gång- och cykelvägar till hållplatser och tillgänglighetsanpassning av hållplatser.

Förvaltningens bedömning

Förvaltningen har i förslag till yttrande sammanställt synpunkter på Trafikförsörjningsprogram 2026–2029, Västra Götalands kollektivtrafikstrategi. Yttrandet bedöms lyfta relevanta inspel för kollektivtrafikens fortsatta utveckling från kommunen till Västra Götalandsregionen i arbetet med kommande trafikförsörjningsprogram.

Martin Öbo
Samhällsbyggnadschef

Fredrik Wejrot
Trafikchef

Datum
2024-12-16

Dnr
2024KS542 539

Yttrande om Trafikförsörjningsprogram 2026-2029 – Västra Götalands kollektivtrafikstrategi

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden i Västra Götalandsregionen har den 22 oktober 2024 översänt remiss angående Trafikförsörjningsprogram 2026–2029, Västra Götalands kollektivtrafikstrategi. Härryda kommun har tagit del av underlaget och lämnar med detta yttrande sina synpunkter.

Målbild koll 2035 och utvidgning av stadstrafikområdet

Härryda kommun anser att det med hänsyn till såväl geografiska förhållanden som den regionala utvecklingen är motiverat att utvidga stadstrafikområdet. Mölnlycke ligger exempelvis närmare Göteborg centrum än många andra områden inom Göteborg stad.

Det finns behov av att fler kommuner får vara med i diskussionsforumen kring Målbild Koll 2035. Att skapa goda förbindelser för de som reser med kollektivtrafiken in till regionens pendlingsnav är av hög prioritet för att åtgärda dagens ansträngda trafikförhållanden i Göteborg. Målbild koll 2035 ger inriktningen för kollektivtrafiken med snabbare resor, men fler byten. Denna inriktning påverkar en större krets än som ingår i forum för Målbild koll 2035. Det är då viktigt att bytena är attraktiva och synkar väl, för att inte resenärer ska uppleva en betydande försämring.

Härryda kommun anser också att hela kommunen så snart som möjligt bör ingå i zon A. Att hela Härryda kommun ska ingå i zon A ingår i den gemensamma överenskommelsen mellan parterna för ny järnväg mellan Göteborg och Borås.

Spårbunden trafik

Härryda kommun understryker behovet av att utbyggnaden av spårbunden trafik i stråket Göteborg–Borås måste dimensioneras för att klara såväl lokala samt regionala behov. Kommunen ser utbyggnaden av en god spårbunden trafik i stråket som en förutsättning för en fortsatt stark utveckling av kommunen och i förlängningen en framgångsfaktor för utvecklingen av Västsverige. Härryda kommun vill lyfta att det utöver ny

järnväg mellan Göteborg och Borås finns fortsatt behov av att utveckla pendeltågstrafiken på befintlig Kust till kustbana.

Utveckla dialog med särskilt fokus på barn och unga

Härryda kommun ser det som mycket positivt att en av de prioriterade insatserna inom trafikförsörjningsprogrammet är att utveckla dialog med särskilt fokus på barn och unga. Dialog med barn och unga är ett område som Härryda kommun lyft som viktigt under en längre tid till Västra Götalandsregionen och Västtrafik. Det finns ett behov av att aktivt synliggöra och ta tillvara på barn och ungas perspektiv och synpunkter kopplat till kollektivtrafik. Det är olyckligt att den prioriterade insatsen endast beskrivs översiktligt i trafikförsörjningsprogrammet. Kommunen efterfrågar en mer konkret inriktning för arbetet med att utveckla dialog med barn och unga.

Resande på landsbygden

De senaste åren har satsningar skett inom Västtrafik som i första hand innebär omfördelningar, det vill säga att mindre effektiv trafik ersätts med mer effektiv trafik. Satsningarna leder till frågan om hur resandet på landsbygd ska hanteras. Kommunen anser att det är av avgörande betydelse att kollektivtrafiken inte bara tillgodoser resbehovet i starka stråk med ett stort antal resenärer utan att det även finns ett tillfredsställande busutbud för de boende på landsbygden.

Härryda kommun vill i sammanhanget lyfta att det finns potential att öka servicenivån på landsbygden ytterligare genom samordning med skolskjutsar. En hantering av skolelevernas resor som medför att kommunen i större utsträckning tillhandahåller egna upphandlade skolskjutsar i stället för att låta eleverna åka med linjetrafik innebär en urholkning av landsbygdstrafiken. Detta kommer i förlängningen att innebära att det skapas två parallella system, vilket är negativt ur ett helhetsperspektiv.

Kollektivtrafik till Landvetter flygplats

Landvetter flygplats är utpekad i det regionala kollektivtrafiknätet. Kommunen betonar behovet av att öka kollektivtrafikandelen till Landvetter flygplats. Med tanke på det stora antalet som arbetar vid flygplatsen och antalet flygresenärer finns en stor potential till ett ökat kollektivtrafikresande. Arbeta med Airport City pågår och på sikt förväntas antalet som förvärvsarbetar vid flygplatsen öka med omkring 10 000.

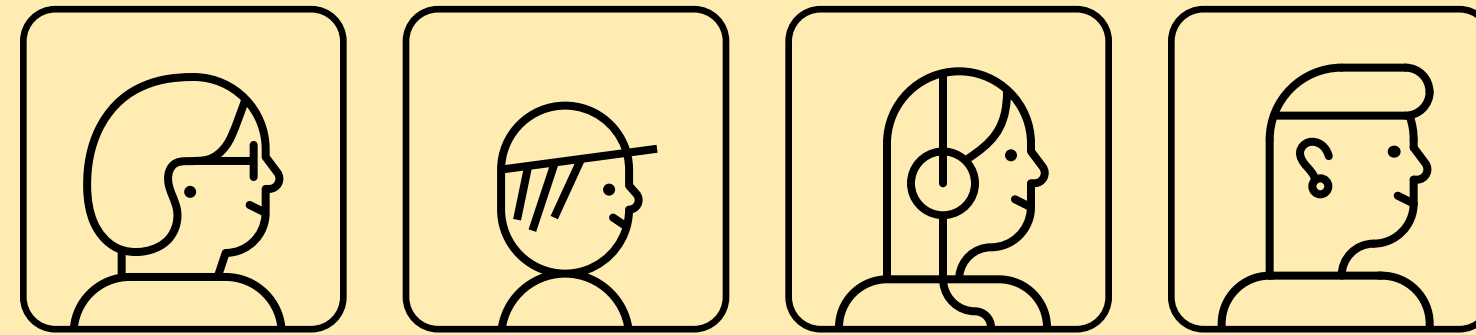
Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till god geografisk tillgänglighet

Härryda kommun stödjer det nya målet om att öka andelen invånare som kan nå en kommunhuvudort med kollektivtrafik inom 30 minuter. Detta under förutsättning att andelen som tas fram under remisstiden är väl avvägd. Kommunen föreslår dock att målet formuleras som "minst Y %" för att säkerställa att ambitionsnivån inte begränsas av en för låg målsättning under programtiden. Det är också viktigt att programmet tydligt beskriver

hur målkonflikter mellan attraktivitet och geografisk tillgänglighet ska hanteras, exempelvis genom att prioritera åtgärder som balanserar olika behov.

Remisshantering

Som en övrig synpunkt så vill kommunen skicka med att de två remisserna *Remiss av Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor* och *Remiss av trafikförsörjningsprogram 2026–2029 Västra Götalands kollektivtrafikstrategi* med fördel hade kunnat behandlas i en gemensam remiss eftersom de inte är helt fristående dokument utan har en tydlig koppling till varandra.



Remissversion

Trafikförsörjningsprogram 2026–2029

Västra Götalands kollektivtrafikstrategi

Innehåll

Inledning och förutsättningar	3
Mål	9
Övergripande mål: Hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland	11
Målområde: Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet	12
Målområde: Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar	15
Målområde: Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust	17
Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till måluppfyllelse	20
Uppföljning	20
Principer och prioriteringar för kollektivtrafikens utbud	21
Kommersiell trafik	25
Kollektivtrafikens ekonomi	27
Ansvar, roller och regionala styrdokument	29

Inledning och förutsättningar

Inledning och förutsättningar

Trafikförsörjningsprogrammet är Västra Götalandsregionens övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling och beskriver mål och inriktning för kollektivtrafiken under kommande fyraårsperiod¹. Programmet är styrande för Västra Götalandsregionens verksamheter och vägledande för övriga aktörer i Västra Götaland.

Den övergripande inriktningen är att utveckla en attraktiv, hållbar och resurseffektiv kollektivtrafik i hela Västra Götaland på lång sikt. Under programperioden fram till 2029 råder ekonomisk återhållsamhet. Fokus är främst att ta hand om den befintliga kollektivtrafiken och möjliggöra ökad tillgänglighet genom anpassade, smarta och nya lösningar i kombination med andra färdmedel och i samverkan med kommuner, statliga myndigheter och övriga aktörer. Ambitionen är att nå måluppfyllelse inom de ekonomiska ramar som regionfullmäktige beslutar. Genomförandet ska vara hållbart ur de tre hållbarhetsperspektiven; ekonomiskt, socialt och miljö.

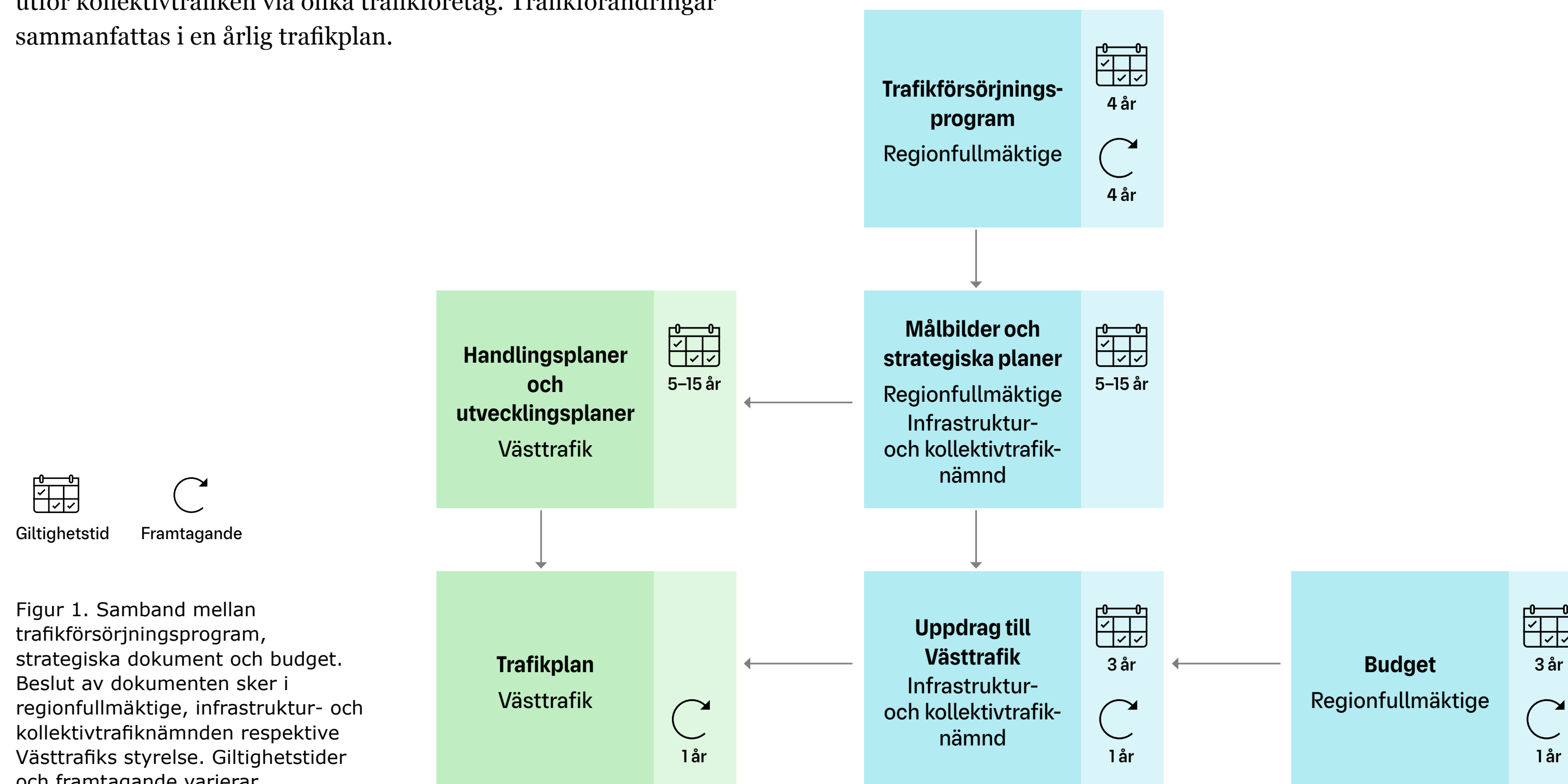
Trafikförsörjningsprogrammet är ett verktyg för att bidra till Västra Götalands vision Det goda livet samt Västra Götalands regionala utvecklingsstrategi (RUS). Programmet utgår från RUS:ens långsiktiga prioritering *Knyta samman*, som syftar till att skapa en hållbar och förbättrad tillgänglighet och ett transport-effektivt samhälle där nödvändiga transporter samordnas och koordineras med övrig samhällsplanering.

1. Kollektivtrafiklagen (2010:1065) anger att varje regional kollektivtrafikmyndighet ska fastställa mål för kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram som ska uppdateras vid behov.

Tillgänglighet är ett exempel på kollektivtrafikens och det hållbara resandets samhällsnytta, andra är exempelvis tillväxt, minskad miljöpåverkan, förbättrad hälsa, minskad trängsel och genom överflyttning av resor från bil till kollektivtrafiken minskar antal skadade i trafiken.

Utifrån regionfullmäktiges budget och trafikförsörjningsprogrammet ger infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden uppdrag till Västtrafik som i sin tur upphandlar, planerar och utför kollektivtrafiken via olika trafikföretag. Trafikförändringar sammanfattas i en årlig trafikplan.

Kopplat till trafikförsörjningsprogrammet finns ett antal styrdokument som konkretiserar hur genomförandet av programmet ska gå till. Dessa revideras vid behov (se figur 1).



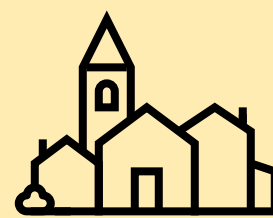
Behov och förutsättningar

För att planera för tillgänglighet med kollektivtrafik behövs kunskap om rådande befolkningsstruktur, invånarnas resmönster och behov samt olika förutsättningar.



87%

bor i städer/tätorter



13%

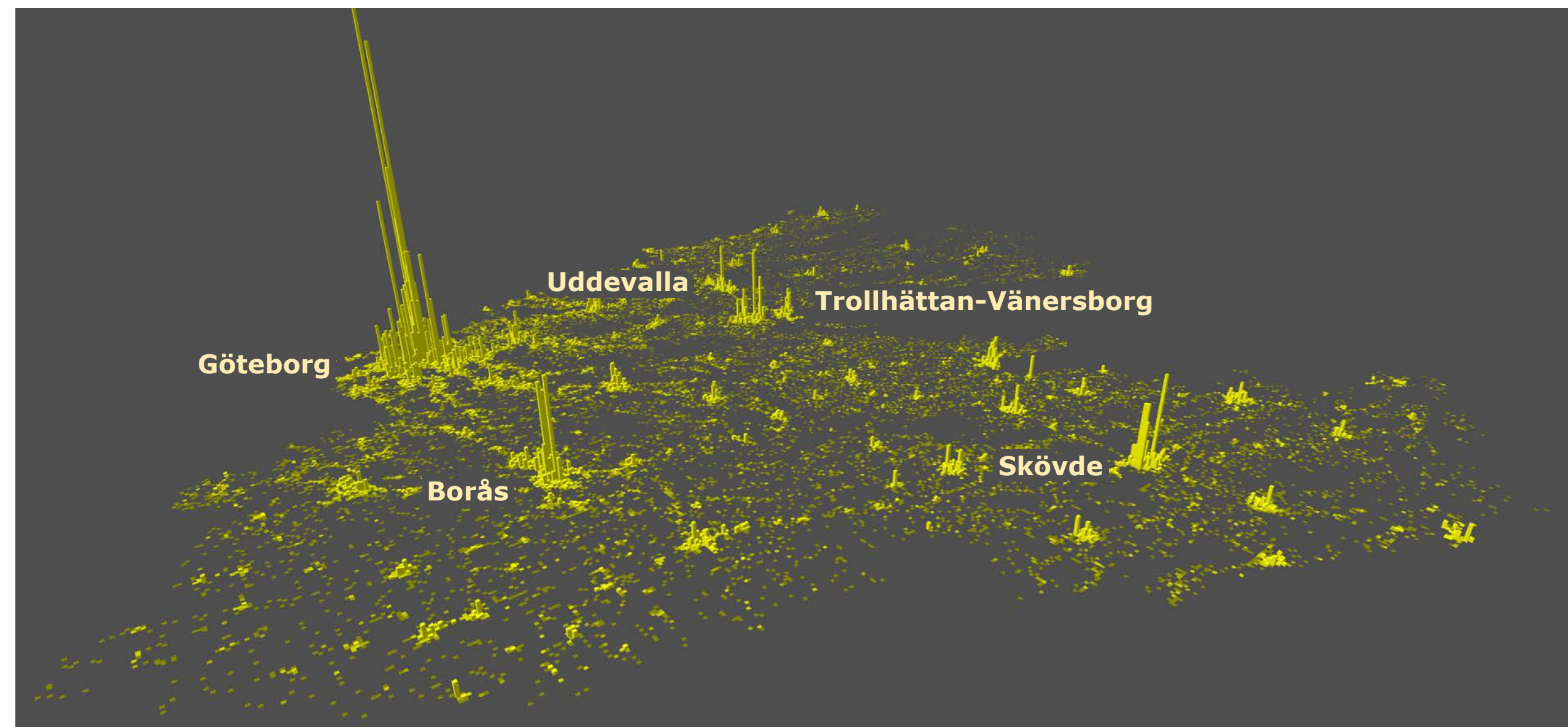
bor i småorter/landsbygder

I Västra Götaland bor drygt 1,7 miljoner invånare varav cirka 87 procent av befolkningen bor i städer/tätorter och övriga 13 procent i småorter eller på landsbygderna.

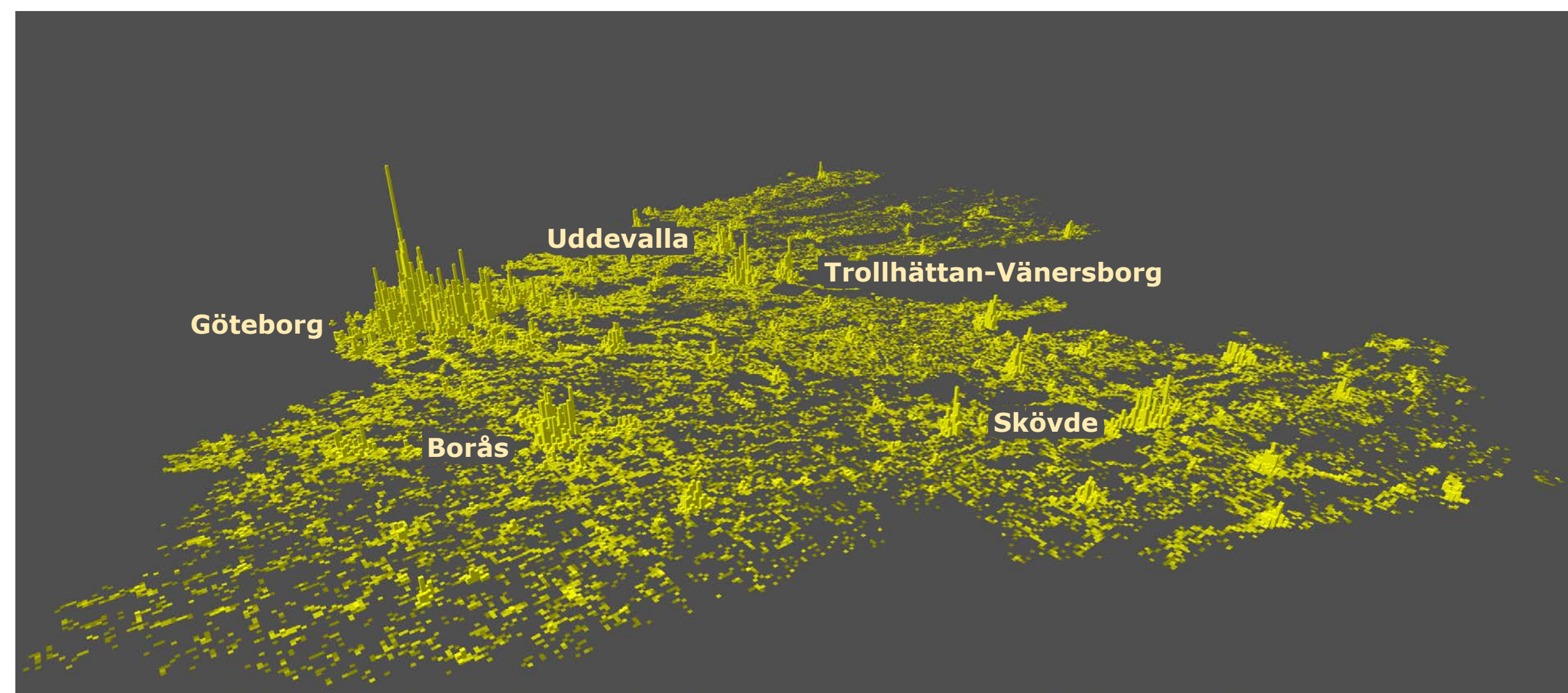
I genomsnitt bor det 72 invånare/km² i Västra Götaland. Det är betydligt glesare i jämförelse med de övriga två storstadsregionerna, Stockholm med 360 invånare/km² respektive Skåne med 124 invånare/km². Befolkningen är relativt ojämnt fördelad över länets 49 kommuner med en större koncentration kring de fyra regionala kärnorna; Göteborg, Borås, Trollhättan-Vänersborg-Uddevalla och Skövde. Här finns ofta ett större utbud av arbetstillfällen, utbildning, samhällsservice, kultur med mera. Göteborgsregionen har en särskild

betydelse för hela länet genom sin roll och funktion som centrum för exempelvis arbetsmarknad, transport, logistik, innovation och forskning.

Koncentrationen av arbetsplatser är tydlig i jämförelse med den relativt utspridda bebyggelsen. Arbetsplatserna är koncentrerade till kommuncentra och enskilda större arbetsplatser i mindre orter. Cirka 75 procent av samtliga sysselsatta arbetar i någon av länets kommunhuvudorter. Befolkningsstätheten och arbetsplatsers geografiska lokalisering har stor påverkan på resandeströmmarna och kollektivtrafikplaneringen. Exempelvis för möjligheten att skapa en resurseffektiv kollektivtrafik.



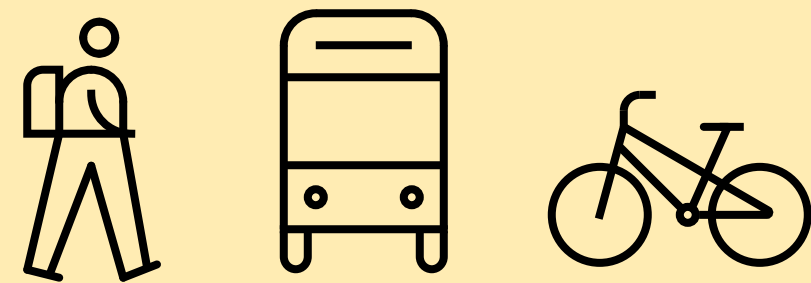
Figur 2. Figuren visar var människor arbetar i Västra Götaland



Figur 3. Figuren visar var människor bor i Västra Götaland

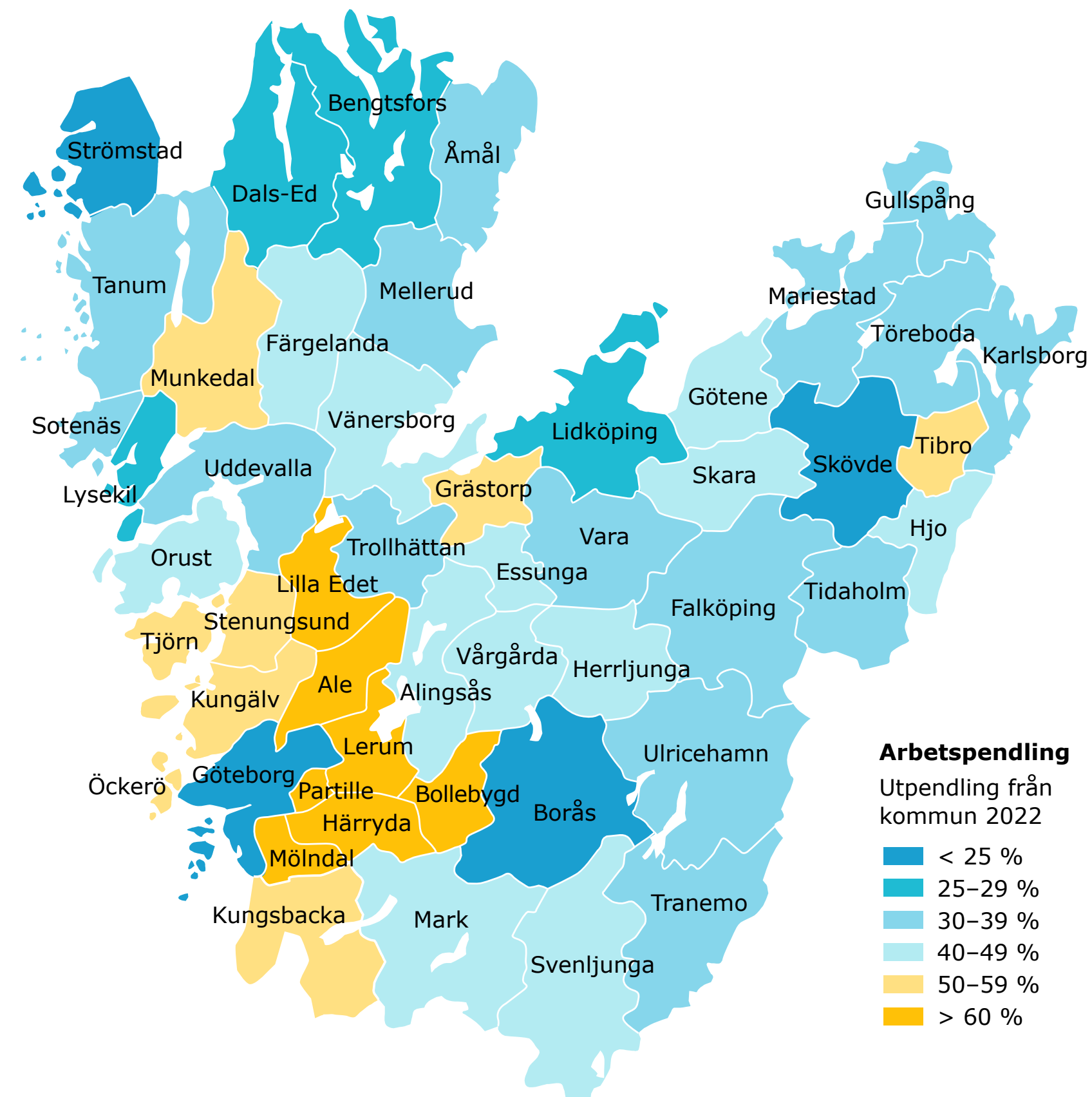
De flesta arbets- och studieresor görs lokalt inom den egna kommunen. Cirka två tredjedelar av Västra Götalands 870 000 sysselsatta arbetar i sin hemkommun. Om en arbets- eller studieresa sker till en annan kommun definieras det som en pendlingsresa. Nedan redovisas hur pendlingen ser ut i Västra Götaland.

Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor i Västra Götaland var 31 procent i juli 2024 (rullande 12-månader). Andelen som har gång som huvudsakligt färdmedel är cirka 8 procent och motsvarande siffra för cykel är 7 procent. Marknadsandelen för hållbart resande, det vill säga kollektivtrafik, gång och cykel var 41 procent i juli 2024 (rullande 12-månader). Bilen har störst marknadsandel. Det är stora variationer inom länet vad gäller marknadsandelar. Det är framför allt i de regionala kärnorna, där kollektivtrafiken kan användas för de flesta vardagsresorna, som marknadsandelarna för kollektivtrafik överstiger 20 procent.

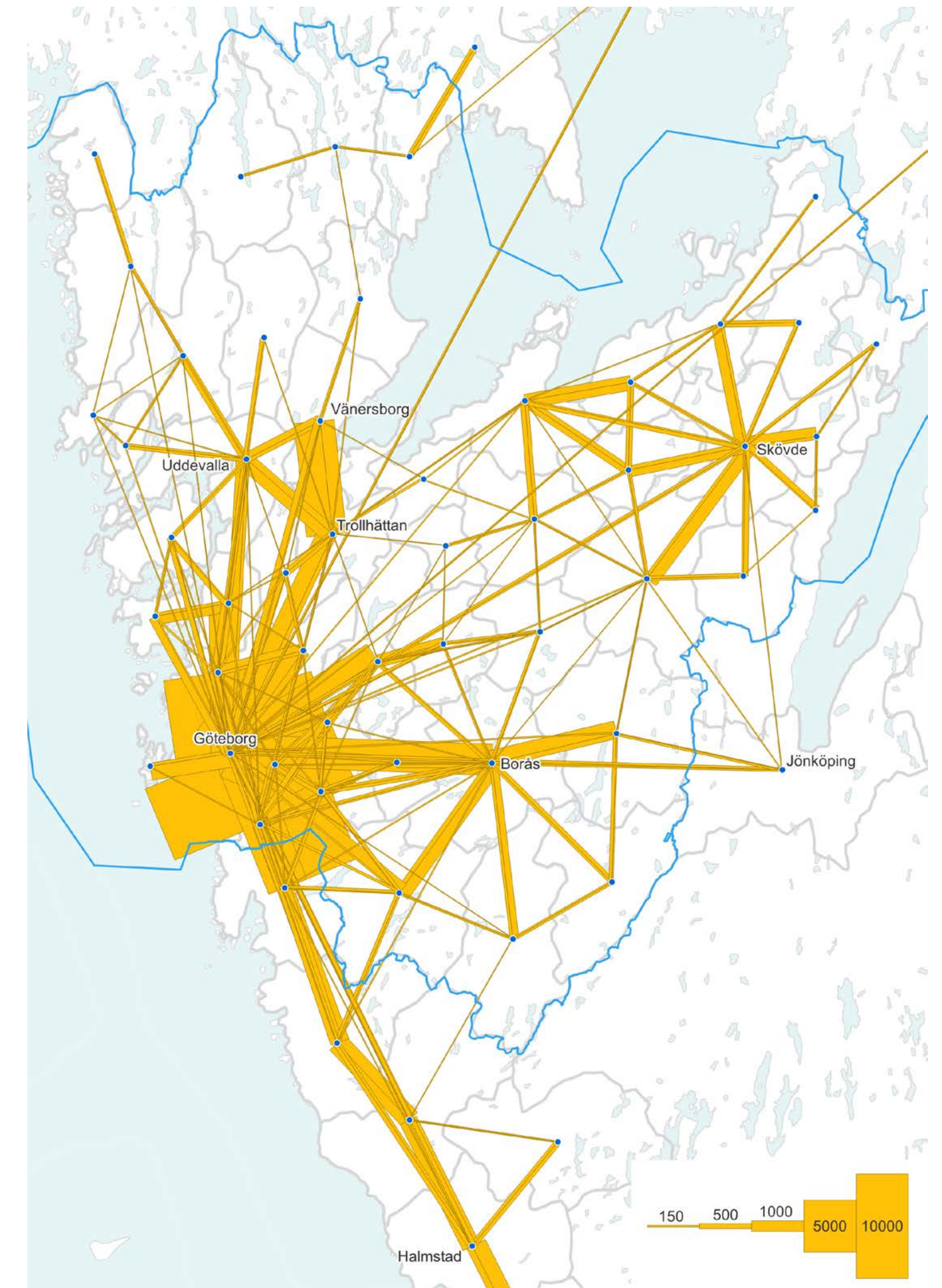


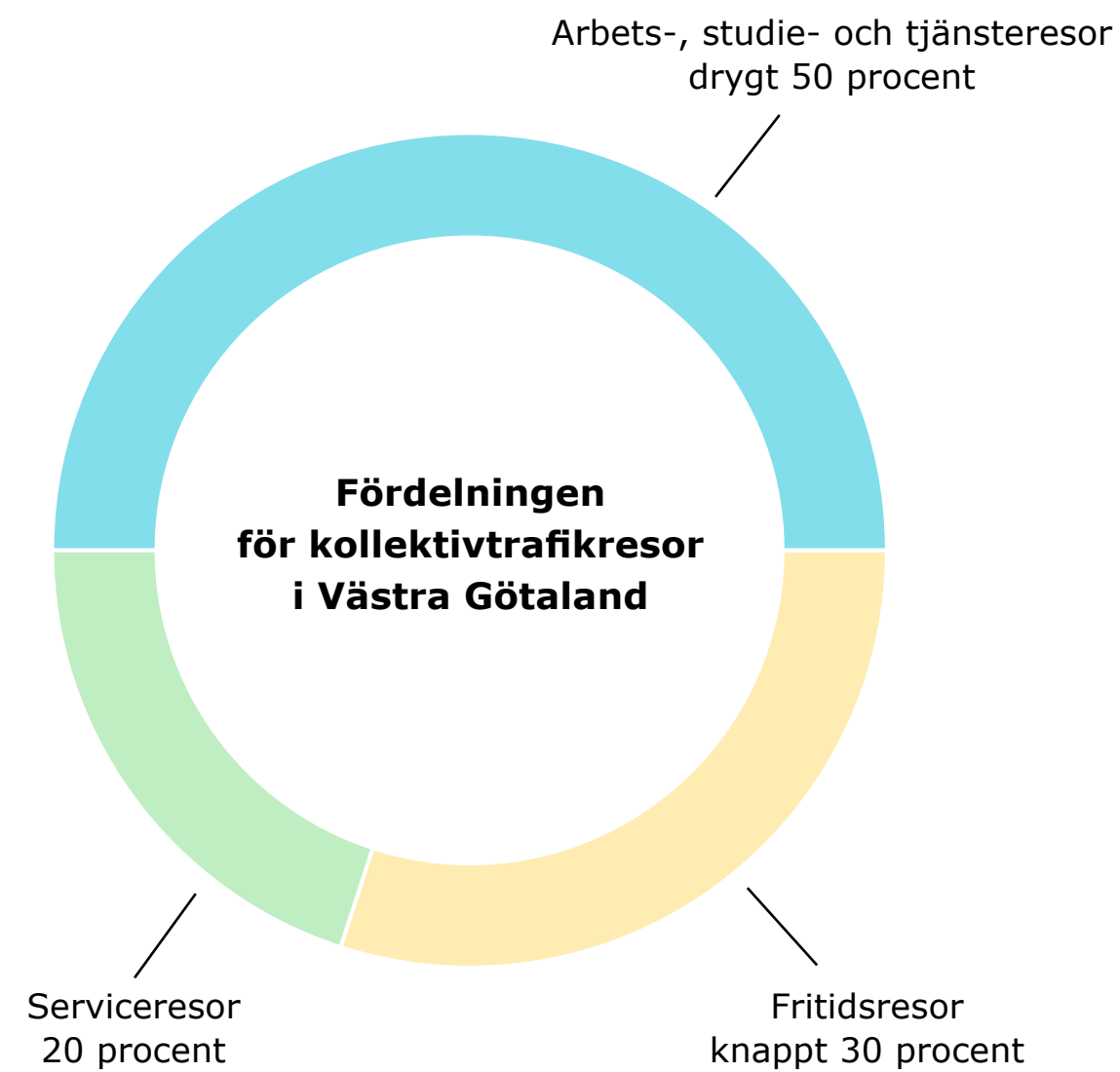
Marknadsandel för hållbart resande

41 %



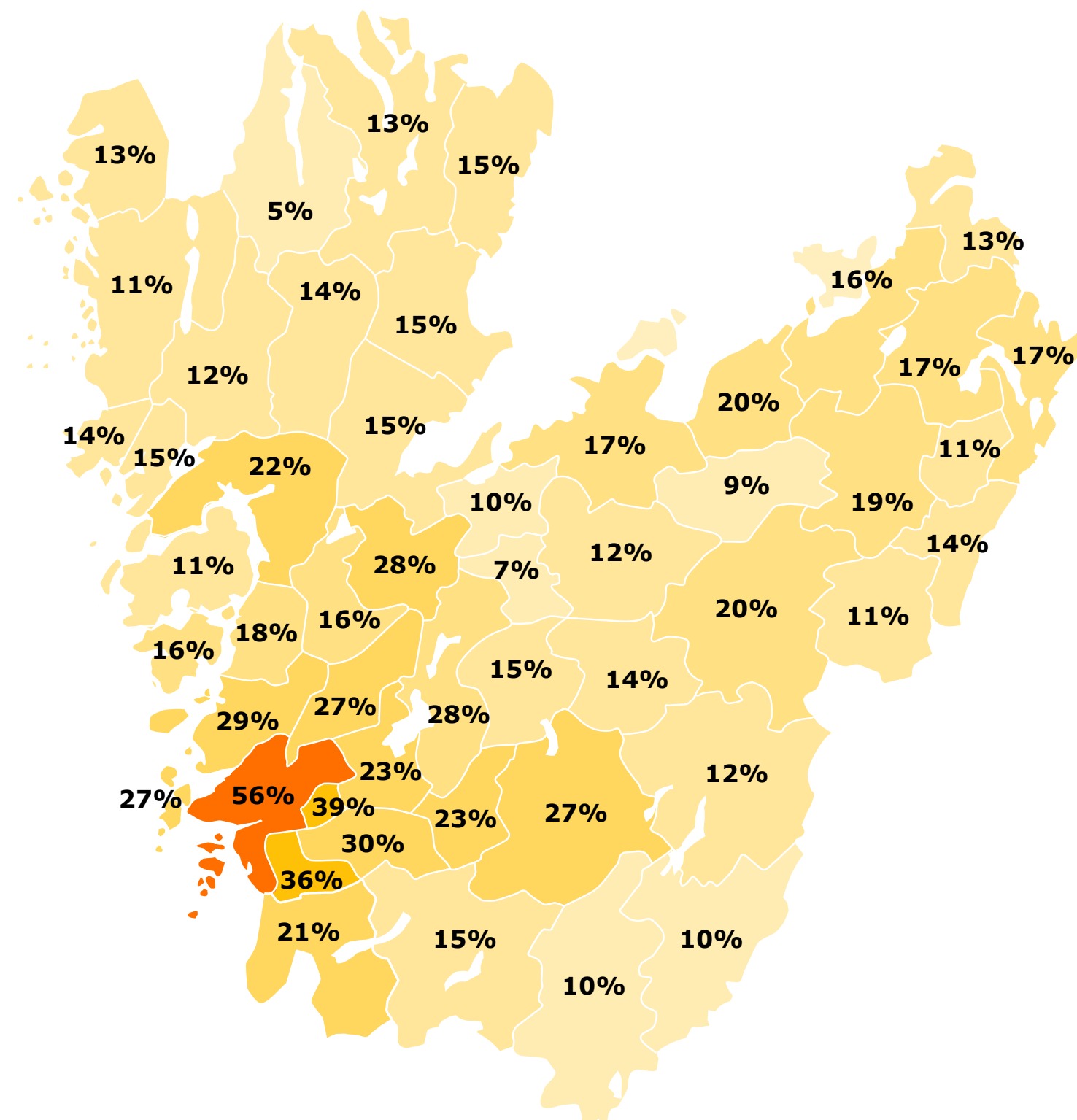
Figur 4. Andel arbetspendlare per kommun (vänster) respektive alla relationer med fler än 150 arbetspendlare över kommungräns som utgår från kommuner i Västsverige (höger)
Källa: SCB, kartan bearbetad av VGR



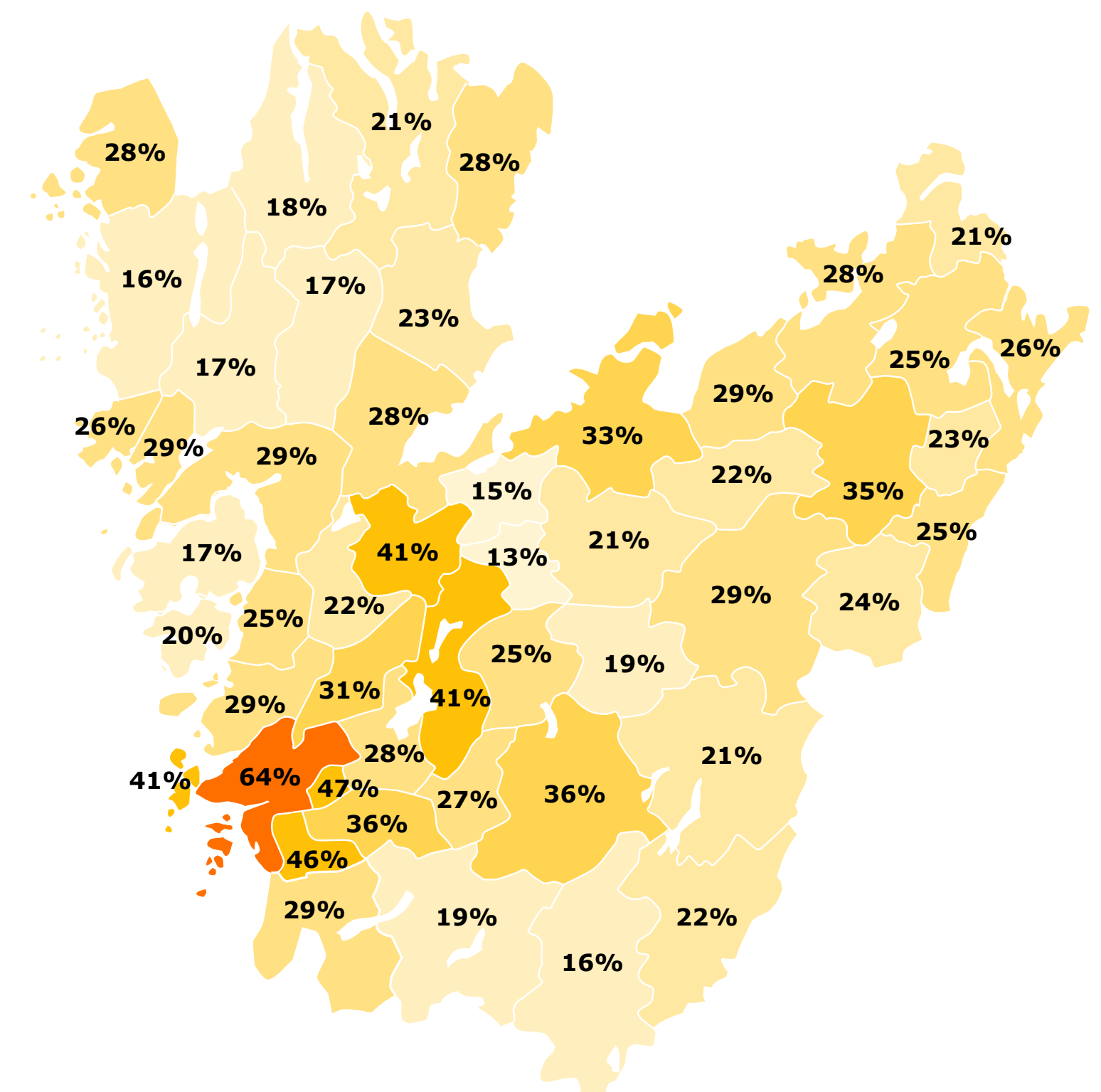


Arbets-, studie- och tjänsteresor utgör drygt 40 procent av alla resor i Västra Götaland, oavsett färdmedel. Övriga 60 procent av resorna fördelas ungefär lika mellan "serviceresor" respektive "fritidsresor". Ärendefördelning för enbart kollektivtrafikresor ser något annorlunda ut. Arbets-, studie- och tjänsteresor utgör drygt hälften av alla kollektivtrafikresor medan fritidsresor utgör knappt 30 procent och serviceresor resterande 20 procent.

Totalt sett sker drygt 320 miljoner resor med kollektivtrafik i Västra Götaland (inklusive Kungsbacka) per år. Två tredjedelar av resorna sker i stadstrafiken i Göteborg-Mölndal-Partille. Sett till antalet personkilometer står längre resor, ofta över flera kommungränser, för cirka hälften av alla resta kilometer.



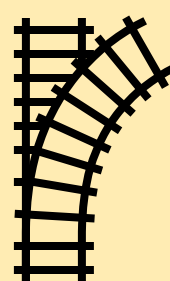
Figur 5. Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel (kollektivtrafik jämfört med totala antalet kollektivtrafik- och bilresor) per kommun. Källa: Kollektivtrafikbarometern.



Figur 6. Andel hållbara resor (kollektivtrafik, gång och cykel jämfört med totala antalet resor) per kommun. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Olika grupper har både olika behov och olika förutsättningar. Exempelvis är äldre en grupp som gör väsentligt färre resor till arbete och studier. Barn, kvinnor, personer med funktionsnedsättning, låginkomsttagare och äldre reser i högre grad lokalt och är mer beroende av kollektivtrafiken för sin mobilitet.

Personer med funktionsnedsättning möter i större grad hinder med att resa med kollektivtrafiken än personer utan funktionsnedsättning.



Det finns idag stora brister i järnvägsinfrastrukturen på flertalet ställen. Västra Götalandsregionen har för nationell infrastrukturplan prioriterat följande åtgärder:

1. Dubbelspårig järnväg Göteborg–Borås
2. Fler spår på Västra stambanan Göteborg–Alingsås
3. Dubbelspår Göteborg–Oslo
4. Satsningar på samtliga regionala järnvägar.

Transportinfrastruktur är en viktig förutsättning för utvecklingen av kollektivtrafiken, samt för hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland.

När storstadsområden växer och förtätas behöver stomnätet byggas ut, med fler spårdragningar och fler spårfordon. Västra Götalandsregionen och Västtrafik har också behov av nya depåer för både buss och spårfordon för att kunna utveckla kollektivtrafiken på ett konkurrensneutralt och kostnadseffektivt sätt.

En god infrastruktur för gång och cykel är viktig för att öka andelen hållbart resande, samt för att möjliggöra kombinationsresor med dessa färdmedel och kollektivtrafik. För att skapa en sammanhängande helhet samt för att främja kombinationsresande mellan cykel och kollektivtrafik krävs diverse åtgärder kring kollektivtrafiken såsom pendelparkering för cykel, cykelgarage och anslutande cykelvägar. För att tillgängliggöra kollektivtrafiken för fler behöver fler hållplatser och vägen dit tillgänglighetsanpassas.

Underlag för framtagandet

Som underlag för revideringen av trafikförsörjningsprogrammet togs en förutsättningsrapport fram. Utöver den har en särskild kartläggning av utbudet till större arbetsplatser genomförts. Processen har även inneburit samråd med olika intressenter, det har gjorts en hållbarhetsbedömning samt gjorts en prövning av barnets bästa. Rapporterna finns att läsa på VGR:s webb².

Med stöd i kunskaper och slutsatser från arbetet ovan togs en strategisk inriktning fram, där Västra Götalandsregionen tillsammans med kommunalförbunden kom överens om principiellt innehåll och ramar för programmet.

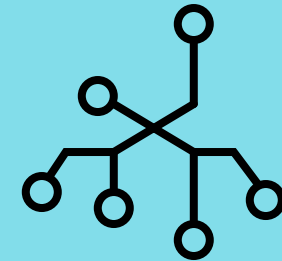
Utifrån inriktningen har trafikförsörjningsprogrammet arbetats fram.

2. www.vgregion.se

Mål

Övergripande mål: Hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland

I trafikförsörjningsprogrammet finns ett övergripande mål om hållbar och förbättrad tillgänglighet samt tre målområden med nio måttsetta mål som samlat bidrar till det övergripande målet. Målen är både var för sig och tillsammans ambitiösa målsättningar. För varje målområde beskrivs prioriterade åtgärder som VGR och Västtrafik, och ibland andra parter, behöver fokusera på och samarbeta kring för att skapa förändring och nå målen.



Målområde:

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

Mål:

- Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka på sikt med kortsiktig ambition att minst vara 35% 2029 (31% 2023), för arbets- och studieresor 49% (44% 2023)
- Andelen invånare som anger att de kan lita på att de kommer fram i tid ska öka till 45%, (39% 2023)
- Andel invånare som kan nå en kommunhuvudort med kollektivtrafiken inom 30 minuter ska vara Y% (tas fram under remissperioden)
- Andel invånare som upplever att det är prisvärt att resa med kollektivtrafik ska minst vara 33% (33% 2023)

Prioriterade åtgärder:

- Fortsätta utveckla utbudet enligt fastställda principer och prioriteringar
- Samverka för god samhällsplanering och kollektivtrafikens framkomlighet
- Utvecklingsarbete kring vägen till och från hållplats



Målområde:

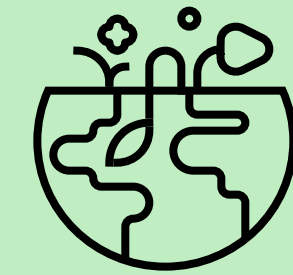
Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

Mål:

- Alla fordon och 800 prioriterade hållplatser ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning (637 hållplatser 2023)
- Antalet processer, innovations- och utvecklingsprojekt där sociala analyser görs ska öka (mätetal tas fram under remisstiden)

Prioriterade åtgärder:

- Utveckla och säkerställa funktionen av tillgänglighetsanpassningar
- Utveckla arbetet med sociala analyser
- Utveckla dialog med särskilt fokus på barn och unga
- Utveckla och samverka kring trafiksäkerhet och brottsförebyggande arbete



Målområde:

Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

Mål:

- Andelen hållbara resor ska öka till 45% (41% 2023)
- Självfinansieringsgraden ska öka på sikt med kortsiktig ambition att minst bibehålla dagens nivå till 2029 (46,7% 2023)
- Utsläppen av koldioxid per personkilometer ska minska med 89%* jmf med år 2006 (71% 2023)

Prioriterade åtgärder:

- Fortsatt elektrifiering
- Fortsätta utveckla det kombinerade resandet
- Utveckla åtgärder för hållbar finansiering av kollektivtrafiken över tid
- Systematisera arbetet med civil beredskap

Prioriterad åtgärd: Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås

*) Siffran kan komma att påverkas av ny EU-lagstiftning som kan kräva ändrad beräkningsfaktor för el, men ambitionsnivån är i enlighet med miljö- och klimatstrategin.

Övergripande mål: Hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland

Transportsystemet och kollektivtrafiken har stor betydelse för människors tillgänglighet och bidrar till att tillväxt och utveckling kan ske i hela Västra Götaland. Samtidigt står transporter för cirka en fjärdedel av Västra Götalands klimatpåverkande utsläpp. En omställning behöver ske vad gäller drivmedel men framförallt av hur behoven av tillgänglighet och mobilitet tillgodoses.

En omställning till ett transporteffektivt samhälle som i högre grad bygger på att människor har nära till viktiga målpunkter är avgörande för att i större utsträckning kunna minska resbehov, påverka färdmedelsandelar och göra kollektivtrafik, gång och cykel till självklara val för allt fler.

Trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål handlar om att verka för hållbar tillgänglighet genom att erbjuda invånarna resmöjligheter med kollektivtrafiken i kombination med andra hållbara färdmedel, utifrån människors olika behov och de varierande geografiska förutsättningarna i regionen.

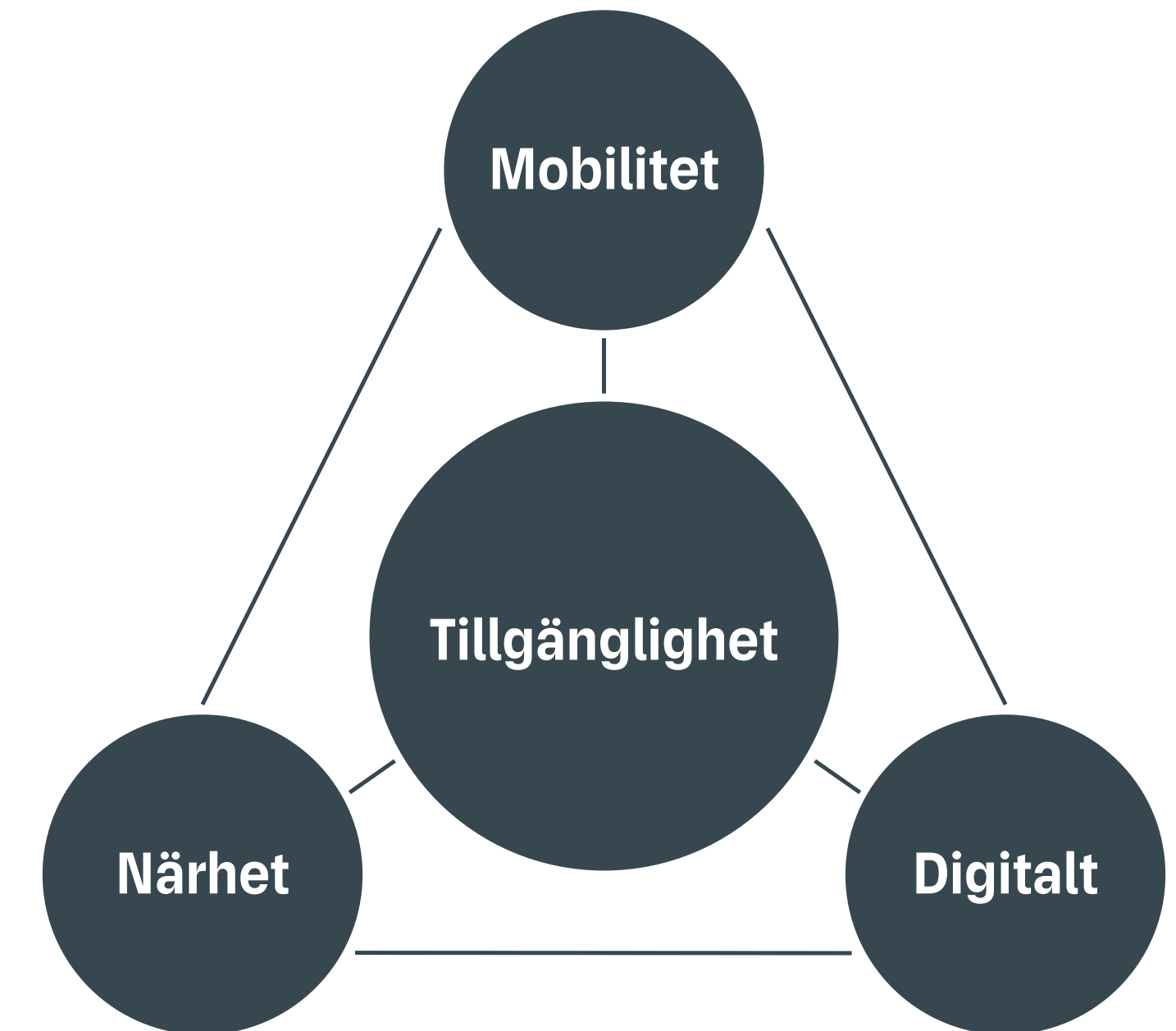
Att gå i riktning mot en hållbar tillgänglighet betyder ett skifte mot att i högre grad planera för att möjliggöra ett minskat resbehov genom nära planering, digitala lösningar och att de resor som görs i allt högre utsträckning sker med hållbara färdmedel.

Detta trafikförsörjningsprogram föreslår inte några nya större satsningar, utan tillgängligheten ska i stora delar utvecklas genom resurseffektiva lösningar och inom de budgetramar som regionfullmäktige beslutar.

Tillgänglighet som begrepp

I trafikförsörjningsprogrammet definieras tillgänglighet som möjligheten att ta del av något som antingen är eftersträvat eller nödvändigt, så som arbete, utbildning, service och kultur.

Tillgänglighet kan åstadkommas på tre sätt, genom nära lokalisering (rumsligt nära), genom mobilitet/rörlighet (tidsmässigt nära) och digitalt (virtuellt nära i tid och rum). Delarna påverkar också varandra. Till exempel påverkar målpunkters lokalisering och bredbandsutbyggnad behovet av fysisk mobilitet, men också att det som erbjuds går att ta del av. Exempelvis att människor har råd, kunskap och möjlighet att använda transportsystemet och de digitala lösningar som finns.



Figur 7. Samband mellan rumslig, tidsmässig och digital tillgänglighet.

Målområde:

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

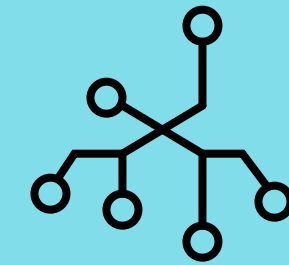
Kollektivtrafiken har betydelse i människors liv, för att kunna ta sig till arbete och studier men också andra målpunkter. Ökade marknadsandelar för kollektivtrafik möjliggör ett transporteffektivt samhälle, minskade utsläpp och minskad trängsel vilket kan frigöra platser/områden för alternativ användning. För programperioden är målsättningen att öka marknadsandelen till 35 procent, för att sikta mot branschmålet om 40 procent.

För att människor ska vilja och kunna åka med kollektivtrafiken är det avgörande att den är attraktiv, med bra utbud och hög kvalitet. Ett grundläggande utbud av kollektivtrafik över tid, utifrån geografiska och platsspecifika förutsättningar, innebär en långsiktighet för invånarna. Kollektivtrafiken ska, oavsett trafiklösning, vara enkel att använda och i möjligaste mån fungera i ett integrerat system vad gäller information, beställning, biljetter med mera.

Arbets- och studiemöjligheter tillsammans med mycket annan service samt kultur- och fritidsaktiviteter är ofta koncentrerade till större tätorter, kommunhuvudorter och städer. Genom att utveckla kollektivtrafik till och från omkringliggande landsbygder kan en ökad andel invånare resa med kollektivtrafik till arbete, studier, service, fritids- och kulturaktiviteter.

En av kollektivtrafikens styrkor är möjligheten att nyttja tiden under resan. Att kunna arbeta och studera ombord förutsätter god uppkoppling mot mobila bredbandstjänster.

Utöver utbud, resmöjligheter, och restider är en viktig del för den upplevda kvaliteten att det känns tryggt och tillförlitligt att resa i kollektivtrafiken. Undersökningar visar att det främsta skälet för att resenärer ska uppleva trygghet i kollektivtrafiken handlar om att kunna lita på att komma fram i tid. Detta handlar om att trafiken går i tid, att byten fungerar, tydlig information och lösning vid störningar. För att detta ska fungera behöver kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras. Det behövs också fortsatta insatser för att säkra kompetensförsörjning i kollektivtrafiken, förbättrade system och utvecklad resenärsinformation, både av planerad trafik och vid störningar.



Målområde:

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

Mål:

- Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka på sikt med kortsiktig ambition att minst vara 35% 2029 (31% 2023), för arbets- och studieresor 49% (44% 2023)
- Andelen invånare som anger att de kan lita på att de kommer fram i tid ska öka till 45%, (39% 2023)
- Andelen invånare som kan nå en kommunhuvudort med kollektivtrafiken inom 30 minuter ska vara Y% (tas fram under remissperioden)
- Andel invånare som upplever att det är prisvärt att resa med kollektivtrafik ska minst vara 33% (33% 2023)

Prioriterade åtgärder som ska bidra till målområdet

Fortsätta utveckla utbudet enligt fastställda principer och prioriteringar

Kollektivtrafikens utbud ska fortsätta att utvecklas i hela regionen i den takt som resandeutveckling och regionfullmäktiges budgetramar tillåter. I ett regionalt perspektiv är det prioriterat att utöka öppettiderna i de utpekade stråken för att möjliggöra arbets- och studiependling, tidigare på morgonen och senare på kvällen. Ett succesivt införande föreslås under programperioden där vardagar är mest angeläget följt av helger. (För mer om principer kring utbudet se avsnitt *Principer och prioriteringar för kollektivtrafikens utbud*).

Tidigare beslutade målbilder och planer konkretiserar kollektivtrafikens utveckling gällande tågtrafik och stadstrafik i Västra Götalands kärnor:

Målbild Tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen

Målbild tåg 2035 beskriver utvecklingsambitionen för den regionala tågtrafiken i Västra Götaland som är ryggraden i det regionala kollektivtrafiksystemet och knyter samman Västra Götaland. På kort sikt är det prioriterat att nyttja den potential för både förbättrad och förändrad trafikering som Västlänkens successiva öppnande ger från och med 2026. Ett fortsatt påverkansarbete för en utbyggd järnvägsinfrastruktur i Västra Götaland är avgörande för att nå målbildens ambitioner om ett ökat tågresande. Det påbörjade arbetet med att möjliggöra nya stationer enligt Västtågsutredningen fortsätter också under de kommande åren.

Under programperioden kommer en ny reviderad målbild för tågtrafik att tas fram.

Målbild koll 2035 – Göteborg/Mölndal/Partille

En mer kapacitetsstark, snabb och pålitlig kollektivtrafik i storstadsområdet är en förutsättning för tillväxt och utveckling i både området i sig och i Västra Götaland som helhet. Satsningarna i målbilden ska leda till att restiderna kortas med 20–25 procent och att kapaciteten ökar med 70 procent. Under programperioden är det prioriterat att fortsätta planering, säkerställa finansiering och byggstart av en ny ”Allélänk” för att avlasta spårvägssystemet. Därtill att arbeta med ett stegvis införande av konceptet metrobuss samt att fortsatt samverka för förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken.

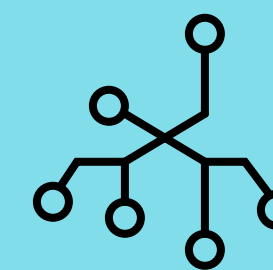
Kollektivtrafikplaner i Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla

Planerna pekar ut riktningen för att stödja hållbar region- och stadsutveckling, möta kommunernas befolkningstillväxt och uppnå en ökad marknadsandel för hållbara resor. Utvecklingen i respektive område sker i samverkan mellan Västtrafik, Västra Götalandsregionen och berörda kommuner.



47 %

av befolkningen bor i de regionala kärnorna (Göteborg/Mölndal/Partille, Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla)



Målområde:

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

Prioriterade åtgärder:

- Fortsätta utveckla utbudet enligt fastställda principer och prioriteringar
- Samverka för god samhällsplanering och kollektivtrafikens framkomlighet
- Utvecklingsarbete kring vägen till och från hållplats
- Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås

”

Genom att prioritera vägen till och från hållplats kan tillgängligheten och attraktiviteten öka i hela Västra Götaland

Samverka för god samhällsplanering och kollektivtrafikens framkomlighet

I samband med planering av nya områden och större förändringar i den fysiska miljön finns störst möjlighet att skapa förutsättningar för hållbara färdmedelsval. Kommunerna har med bland annat stöd av den fysiska planeringen, parkeringspolicy och parkeringsavgifter möjlighet att främja hållbara resor, i både ett lång- och kortsiktigt perspektiv. Med fler bostäder och verksamheter koncentrerade till det utpekade nätet (se sidan 24) förbättras förutsättningarna för en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik. När fler människor bor och arbetar inom gångavstånd från kollektivtrafiknätet ges fler människor möjlighet att resa med kollektivtrafik.

Tidig dialog mellan Västtrafik och kommunerna kopplat till kommunernas planarbeten är en viktig del i att få samhällsplanering och kollektivtrafik att gå hand i hand. För att främja gång- och cykeltrafik är det viktigt att bland annat bygga gång- och cykelbanor, cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder och förbättra trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

I regionens kärnor och särskilt i Göteborg med omnejd finns stora utmaningar kopplat till kollektivtrafikens framkomlighet. Det bidrar till att kollektivtrafiken blir mindre förutsägbar och att

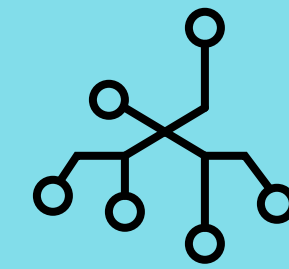
restiden ökar, vilket påverkar attraktiviteten. Det behövs ökad samverkan med framförallt kommuner och Trafikverket för att förbättra framkomligheten.

De senaste årens arbete för att höja både kunskap och medvetenhet om roller, ansvar och kollektivtrafikens planeringsförutsättningar bland parterna behöver fortsätta och samverkan utvecklas ytterligare. En prioriterad fråga är att underlätta och möjliggöra kollektivtrafik och andra hållbara resor i tidigt skede vid nyetableringar/utbyggnader av bostäder och verksamheter.

Utvecklingsarbete kring vägen till och från hållplats

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.

Under programperioden vill VGR med Västtrafik tillsammans med kommunerna, Trafikverket och övriga berörda aktörer gemensamt verka för att öka tillgängligheten och attraktiviteten till, från och på hållplatser. Arbetet bör ta hänsyn till de varierande förutsättningar som råder i länet. Med fördel kan hållplatsområden och andra kollektivtrafikmiljöer bidra positivt till den gestaltade livsmiljön.

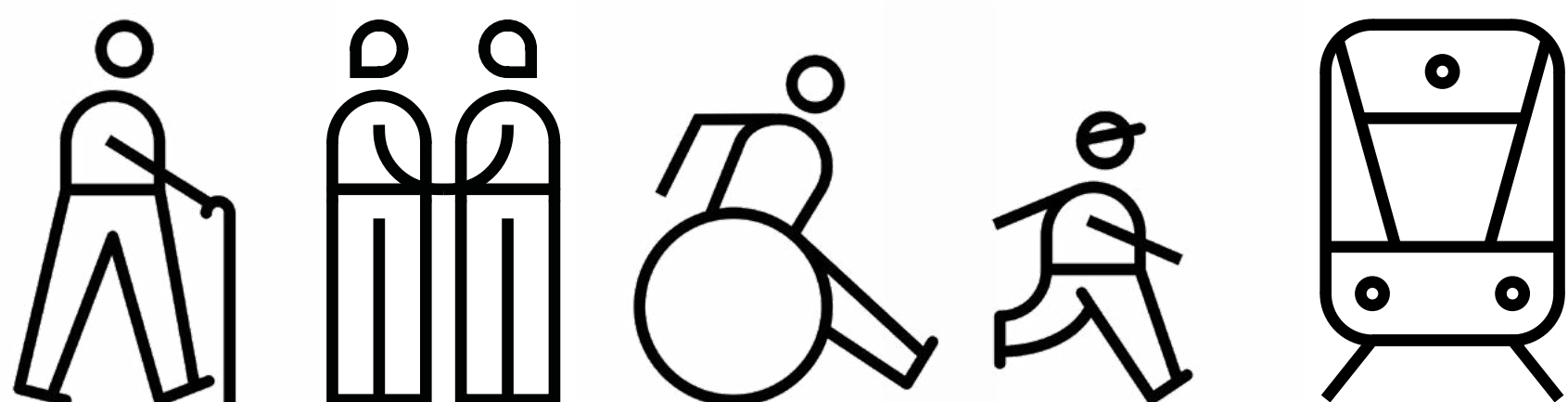


Målområde:

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

Prioriterade åtgärder:

- Fortsätta utveckla utbudet enligt fastställda principer och prioriteringar
- Samverka för god samhällsplanering och kollektivtrafikens framkomlighet
- Utvecklingsarbete kring vägen till och från hållplats
- Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås



Målområde:

Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

Det finns stora sociala och ekonomiska skillnader i Västra Götaland, där vissa grupper och områden är mer beroende av kollektivtrafiken för sitt vardagsresande än andra. Äldre, personer med funktionsnedsättning, kvinnor, barn, ungdomar och personer i hushåll med lägre inkomster är oftare beroende av kollektivtrafik för sin resa. Vissa grupper möter också större hinder i kollektivtrafiken.

Planering av kollektivtrafik påverkar människors liv och möjlighet att ta del av samhällets utbud och på så vis påverkar det även jämlikheten. För att säkerställa att planering och genomförande av kollektivtrafiken görs med medvetenhet om olika gruppers behov och förutsättningar behöver systematiska analyser av sociala faktorer vara en integrerad del i beslutsunderlag.

Ambitionen på sikt är att göra sociala analyser i samtliga processer och projekt i syfte att bidra till jämlika förutsättningar. Under programperioden fokuseras arbetet till de mest prioriterade projekten och processerna.



Målområde:

Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

Mål:

- Alla fordon och 800 prioriterade hållplatser ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning (637 hållplatser 2023)
- Antalet processer, innovations- och utvecklingsprojekt där sociala analyser görs ska öka (mätetal tas fram under remisstiden)

Prioriterade åtgärder som ska bidra till målområdet

Utveckla och säkerställa funktionen av tillgänglighetsanpassningar

Arbetet med att öka tillgängligheten inom kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning behöver fortsätta. Det handlar om ytterligare Anpassningar såväl som att säkerställa att de åtgärder som görs fungerar, exempelvis ramper, skyltar och utrop på fordonen. Hållplatser behöver inventeras för att säkerställa tillförlitligt underlag, både för fortsatt planering för åtgärder och för att kunna informera resenärer som är beroende av tillgänglighetsanpassningar.

Utveckla arbetet med sociala analyser

Genom att identifiera och analysera olika gruppers behov och förutsättningar möjliggörs mer medvetna beslut. Det arbete med att göra sociala konsekvensanalyser som har påbörjats i förstudier inför upphandling av kollektivtrafik är ett sådant exempel. Arbetet behöver utvecklas till att även omfatta beslutsskedena så att det blir tydligt för beslutsfattare vilka konsekvenser olika alternativ får för olika resenärgrupper. Arbetet behöver också utvecklas och systematiseras i fler processer i kollektivtrafikplaneringen under programperioden, exempelvis trafikplaneprocessen, viktiga innovations- och utvecklingsprojekt, revidering av målbild tåg 2035, kollektivtrafikplaner och trafikplikt.

Utveckla dialog med särskilt fokus på barn och unga

Det finns skillnader i inflytande och delaktighet mellan olika grupper i samhället och även inom grupper. Vissa grupper har lättare att göra sig hörda om något inte fungerar eller inför att nya beslut ska tas. Detta ger en obalans i hur makt fördelas och

vilka som känner sig delaktiga. Barn är en grupp som har särskilt svårt att göra sin röst hörd; det saknas upparbetade forum för dialog med barn, de omfattas inte av kollektivtrafikbarometerns undersökningar och får sällan riktad information eller ges möjlighet till dialog. Barnkonventionen slår fast att "barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet. Hänsyn ska tas till barnets åsikter, utifrån barnets ålder och mognad". Här behöver arbetssätt och systematik utvecklas.

Utveckla och samverka kring trafiksäkerhet och brottsförebyggande arbete

Rädsla att utsättas för brott samt risker kopplat till trafiksäkerhet är två viktiga parametrar kopplat till trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken. Vissa typer av brott och vissa trafiksäkerhetsrisker är större för vissa grupper. Exempelvis är det vanligare bland äldre kvinnor att råka ut för fallolyckor ombord. Kvinnor är i högre grad utsatta för sexualbrott och män är mer utsatta för misshandel.

Det finns behov av att utveckla det brottsförebyggande arbetet, bland annat genom att vidareutbilda förare i deras ansvar ombord på fordonen. Mycket av det brottsförebyggande arbetet sker i samverkan med kommun och andra aktörer och här behöver ett fortsatt arbete ske. Det handlar bland annat om att få trygga miljöer i och kring kollektivtrafiken. Västtrafiks trygghetskoordinatorer är viktiga resurser för kommunsamverkan.

Arbetet med trafiksäkerhet behöver fokusera på att minska hastighetsöverträdelser, samverka med kommunerna kring utformning av kollektivtrafikens miljöer samt kampanjer för ökad bältesanvändning.



Målområde:

Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

Prioriterade åtgärder:

- Utveckla och säkerställa funktionen av tillgänglighetsanpassningar
- Utveckla arbetet med sociala analyser
- Utveckla dialog med särskilt fokus på barn och unga
- Utveckla och samverka kring trafiksäkerhet och brottsförebyggande arbete
- Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås

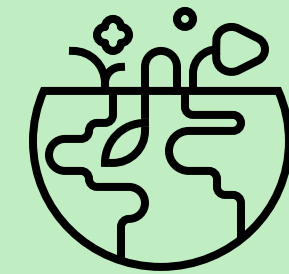


Målområde:

Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

För att kollektivtrafiken ska vara hållbar över tid behöver den vara klimatsmart, resurseffektiv och robust. Det innebär att satsningar och omställning behöver göras utifrån den aktualiserade *Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland*, men även att befintlig kollektivtrafik är så resurseffektiv som möjligt. Kollektivtrafiken behöver dessutom vara robust och fungera både över tid och i tider av kris och nödläge. Kollektivtrafiken behöver också fungera i ett förändrat klimat.

Kollektivtrafikens intäkter och kostnader ökar årligen, driven av satsningar, investeringar och resandeutveckling. De senaste årens utveckling där kostnaderna ökat i snabbare takt än intäkterna motiverar åtgärder för att få en bättre balans mellan kostnader och intäkter. Detta för att möjliggöra framtida satsningar på kollektivtrafiken men också för att få ut mer måluppfyllnad och nytta för investerade medel. För programperioden är målsättningen att självfinansieringsgraden minst bibehålls på dagens nivå för att på sikt återgå till minst 50 %.



Målområde:

Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

Mål:

- Andelen hållbara resor ska öka till 45% (41% 2023)
- Självfinansieringsgraden ska öka på sikt med kortsiktigt ambition att minst bibehålla dagens nivå till 2029 (46,7% 2023)
- Utsläppen av koldioxid per person-kilometer ska minska med 89%* jmf med år 2006 (71% 2023)

Prioriterade åtgärder som ska bidra till målområdet

Fortsatt elektrifiering

Ett viktigt steg i att göra kollektivtrafiken mer klimatsmart är att, i enlighet med miljö- och klimatstrategin, fortsätta omställningen till eldrift som framför allt bidrar till minskade utsläpp av koldioxid. Genom att först och främst i samband med upphandling av ny trafik ställa krav på eldrift eller annat drivmedel som medför låga koldioxidutsläpp kan målet om minskat utsläpp av koldioxid per personkilometer uppnås.

Elektrifieringen av trafiken får dock inte ske på bekostnad av dåliga arbetsvillkor hos dem som tillverkar fordonens komponenter, exempelvis batterier. Det är därför angeläget att verka för hållbara leverantörsled.

Uppdraget kring civil beredskap kan innebära att en viss andel av trafiken behöver ske med andra drivmedel än el. Det kan vara nödvändigt att se över om den trafiken i så fall ska undantas målen.

Fortsätta utveckla det kombinerade resandet

Utveckling av det hållbara och kombinerade resandet bidrar till hållbar tillgänglighet. Möjligheten att kombinera olika färd sätt utifrån olika behov kan medföra att, om inte hela så åtminstone delar av, resan kan ske med ett hållbart transportmedel. Om fler väljer mer hållbara och yteffektiva färdmedel, framför allt i våra städer, bidrar det även till minskad trängsel i stadsrummet.

Vid korta avstånd är cykel oftast det mest effektiva färdmedlet. För längre resor kan cykel komplettera kollektivtrafiken och bidra till en förbättrad tillgänglighet. En systematisk integrering av kollektivtrafik och cykel³ kan möjliggöra ett kapacitetsstarkt och flexibelt resealternativ både i städer och på landsbygden. Överflyttning till gång, cykel och annan mikromobilitet gör också att mer plats skapas ombord på fordonen för de som behöver resa med kollektivtrafiken.

Genom att skapa lösningar och goda förutsättningar för att kombinera olika färdmedel, såväl privata som delade, kan det hållbara resandet öka. Kombinationsresan ökar upptagningsområdet för kollektivtrafiken samtidigt som restiderna minskar för första och/eller sista kilometern, som ofta står för en betydande del av den totala restiden. Det behövs ett helhetsgrepp för att komplettera kollektivtrafiken med andra färd sätt.

Åtgärder som kan främja kombinationsresandet kan exempelvis vara utveckling av digitala verktyg, pendelparkeringar för bil och cykel, möjlighet att ta med cykel på tåg, en tydlig kommunikativ profil för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik, ökad gång- och cykelbarhet till hållplats med mera.



Målområde:

Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

Prioriterade åtgärder:

- Fortsatt elektrifiering
- Fortsätta utveckla det kombinerade resandet
- Utveckla åtgärder för hållbar finansiering av kollektivtrafiken över tid
- Systematisera arbetet med civil beredskap
- Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsätta mål nås

3. I Strategisk plan för ökad cykling beskrivs och konkretiseras hur detta ska ske. Se www.vgregion.se för mer information.



Utveckla åtgärder för hållbar finansiering av kollektivtrafiken över tid

I syfte att uppnå en hållbar finansiering av kollektivtrafiken behövs åtgärder för att intäkter och kostnader ska utvecklas mer balanserat.

Utveckling och effektivisering av kollektivtrafiken i alla steg, från upphandling till genomförande och drift, ska fortsätta. Här ingår en bred palett med exempelvis fordonskrav, trafikupplägg, insatser för ökad framkomlighet i kombination med ny teknik och lösningar. Med fördel kan fler branschgemensamma lösningar sökas och tillämpas för ökad kostnadseffektivitet.

Åtgärder för intäktssäkring är fortsatt prioriterat. Precisa aktiviteter och utformning ansvarar Västtrafik för. Erfarenheter från utökade biljettkontroller utgör ett underlag för arbetet.

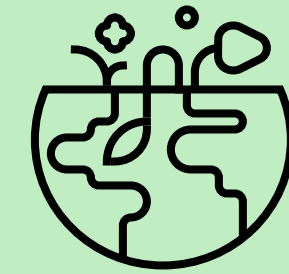
Under programperioden ska ett utvecklingsarbete genomföras kring principer och förhållningssätt för att på sikt återgå till en självfinansieringsgrad på minst 50 %. Exempel här kan handla om att i beslutsunderlag tydliggöra hur olika satsningar och investeringar påverkar självfinansieringsgraden på kort och lång sikt samt att ta fram rutiner för uppföljning och mätbara indikatorer/nyckeltal.

Det är angeläget att fortsätta arbeta för flera finansieringskällor, exempelvis statlig medfinansiering, för att begränsa depå- och fordonsinvesteringarnas andel av Västtrafiks kostnadsmassa. VGR behöver tillsammans med övriga kollektivtrafikmyndigheter och branschen i sin helhet fortsatt driva påverkansarbete för att möjliggöra detta.

Systematisera arbetet med civil beredskap

Kollektivtrafik utgör en samhällsviktig verksamhet. Det innebär att Västra Götalandsregionen och Västtrafik enligt lag ska säkerställa att kollektivtrafik för samhällsviktiga funktioner och målpunkter, inom regionen och dess direkta närhet, ska fortsätta att fungera även vid kris och katastrof, både i freds- och krigstid. VGR/Västtrafik ska även kunna ge stöd till Försvarsmakten avseende transportresurser, genomföra sjukhustransporter samt bistå och kunna genomföra storskalig utrymning.

För att kunna uppfylla detta behöver Västra Götalandsregionen och Västtrafik fortsätta påbörjade aktiviteter, utveckla och systematisera arbetet med civil beredskap för att säkerställa att det finns en robust verksamhet och resurser som fungerar i händelse av kris eller krig.



Målområde:

Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

Prioriterade åtgärder:

- Fortsatt elektrifiering
- Fortsätta utveckla det kombinerade resandet
- Utveckla åtgärder för hållbar finansiering av kollektivtrafiken över tid
- Systematisera arbetet med civil beredskap
- Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås

Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till måluppfyllelse

Att verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling (FOI) syftar till att få den kunskap som behövs för att hitta lösningar på både små och stora utmaningar och omsätta dem i praktiken. FOI ska leda till nya, bättre och kostnadseffektiva lösningar, processer och tjänster för en hållbar tillgänglighet och ge större nytta för invånarna.

FOI ska ses som verktyg för samtliga målområden i trafikförsörjningsprogrammet och är nödvändiga för att målen ska nås. Det förutsätter en tillåtande miljö som uppmuntrar forskning och innovation där flera aktörer kan verka tillsammans. Västra Götalandsregionen och Västtrafik behöver både arbeta med forskning, innovation och utveckling i sin ordinarie verksamhet och vara en arena för att nya lösningar ska kunna utforskas, testas och efter utvärdering implementeras.

Det handlar både om att förbättra den befintliga kollektivtrafiken (göra saker bättre) och att hitta nya lösningar (göra bättre saker). Därtill finns ett behov av att skapa utrymme för förändring genom att etablera verktyg och processer för att bättre förstå och verka för en möjlig framtid (se kollektivtrafikens roll på nya sätt). Att se kollektivtrafikens roll på nya sätt innebär att hitta nya utgångspunkter för hur vi tar oss an utmaningar kopplat till bland annat sjunkande servicenivåer på landsbygd, begränsade resurser och klimatet. Det behövs aktiviteter och insatser i samtliga delar och tillsammans med flera aktörer.

Genom praktiska tester 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. Utveckling av nya produkter, tjänster eller arbetssätt blir till innovationer först när de skalats upp i större volymer, spridits och kommit till användning i större sammanhang och konkreta verksamheter.

Uppföljning

Målen i programmet följs upp årligen. Efter två år sker en mer omfattande uppföljning och utvärdering. En särskild plan för uppföljning ska tas fram som följer Västra Götalandsregionens modell "Lärande uppföljning och utvärdering" för redovisning av måluppfyllelse, genomförande och aktiviteter. Uppföljningen sker i de flesta fall via etablerade nationella och regionala datakällor och undersökningar.

Tabell 1. Olika lärandenivåer inom forskning, innovation och utveckling.

Typ av lärande	Typ av åtgärd/intervention	Exempel
Göra saker bättre	Utveckla, optimera och effektivisera befintlig trafik	Ruttoptimering med AI, digitalisering av Närtrafiken, elektrifiering, samordning skoltrafik, framkomlighetsåtgärder
Göra bättre saker	Förändra strukturer, nya trafik- och mobilitetslösningar	Närtrafik, dynamisk kollektivtrafik, kombinationsresor, integrering med andra färdmedel, ToGo
Se kollektivtrafikens roll på nya sätt	Skapa utrymme för förändring, etablera verktyg och processer för att bättre förstå och verka för en möjlig framtid	Framtidsprototyper, nya och andra finansieringsmöjligheter, en integrerad fysisk planering och kollektivtrafikplanering, att utforska och utmana invanda roller och mandat

Principer och prioriteringar för kollektivtrafikens utbud

”

Alla invånare ska ha minst ett grundläggande utbud

Principer och prioriteringar för kollektivtrafikens utbud

Regionfullmäktiges budget sätter ramarna för hur mycket medel som ska gå till kollektivtrafiken. Vilket kollektivtrafikutbud som erbjuds baseras sedan på vilken efterfrågan och resandepotential det finns i ett område, stråk eller en resrelation. Finns det en stor efterfrågan och ett stort resandeunderlag erbjuds ett högre utbud med många turer och linjer. Är det en lägre efterfrågan och ett lägre resandeunderlag erbjuds färre resmöjligheter.

Västra Götalandsregionen erbjuder en lägstanivå av tillgänglighet med kollektivtrafik till regionens invånare i form av ett grundutbud. Framtagna principer och nivåer för det grundläggande utbudet säkerställer att kollektivtrafiken i Västra Götaland planeras på ett så likartat sätt som möjligt. Grundutbudet anger vilket utbud som invånarna minst kan förvänta sig utifrån geografiska och demografiska förutsättningar, men kan vara betydligt högre där det finns en större efterfrågan på kollektivtrafikresor.

Grundutbudet ska vara långsiktigt för att skapa trygghet i att resmöjligheterna kommer att finnas kvar över tid. Det kan därmed utgöra grund för var samhällsutveckling bör ske för att bidra till fler hållbara resor över tid.

Arbets- och studiependling ska prioriteras, men där det erbjuds ett bra utbud skapas även resmöjligheter för andra resor som service- och fritidsresor. Med studiependling avses resor till högskola, gymnasieskola och grundskola. Resurseffektiva lösningar eftersträvas vilket innebär att merparten av invånarna ska kunna använda kollektivtrafiken till arbete och studier. Kollektivtrafik kan dock inte garanteras på individnivå.

Ökad tillgänglighet till gymnasieskolor kan innebära bättre förutsättningar att välja de utbildningar som ungdomar önskar och öka möjligheten att fullfölja sina studier. 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. Noteras bör att merparten gymnasieelever redan idag kan gå, cykla eller åka kollektivtrafik till sin gymnasieskola. Det är tills vidare inte möjligt för VGR/Västtrafik att tillgodose kollektivtrafiklösningar för alla gymnasieelever på individnivå.

Utvecklingen av kollektivtrafik behöver skifta fokus från den administrativa geografin till den funktionella i syfte att underlätta för invånarnas resebehov.

Grundutbud landsbygder

För landsbygder utanför tätorter ska minst en resmöjlighet tur och retur per vardag erbjudas till en kommunhuvudort. Trafiken är i första hand anropsstyrd och syftet är att erbjuda möjlighet till serviceresor, som att handla, besöka läkare eller liknande.

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.

Grundutbud mellan tätorter

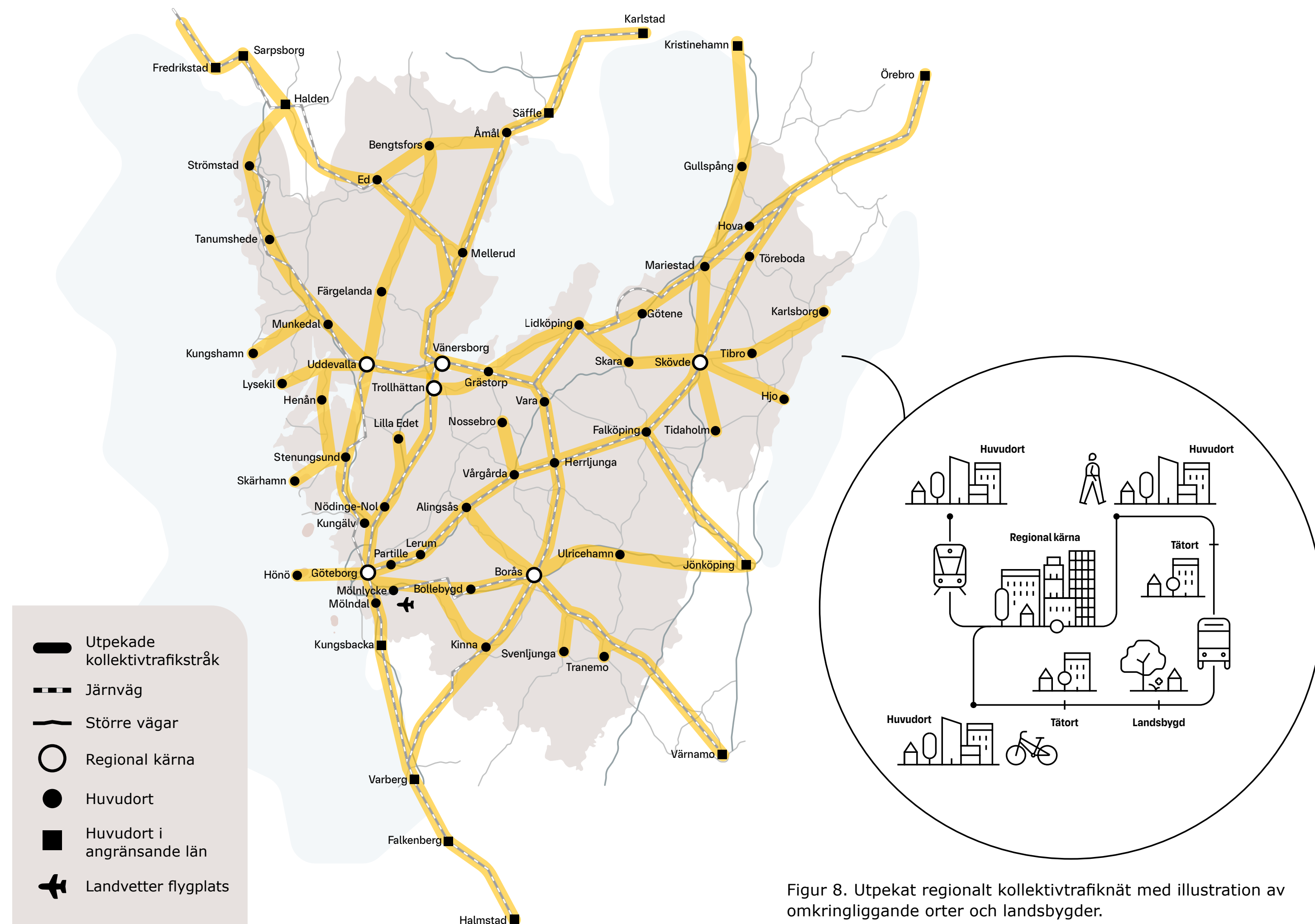
Samtliga tätorter ska erbjudas ett lägsta grundutbud med resmöjligheter till kommunhuvudort. Grundutbudet varierar utifrån orternas storlek. Turerna är linjelagda, men kan vara anropsstyrda i relationer där eller vid tider då få reser.

För övriga resrelationer mellan tätorter finns det inte något fastställt grundutbud. Här är det efterfrågan på kollektivtrafikresor som avgör vilket utbud som erbjuds.

Utpekade regionala kollektivtrafiknät

Det utpekade regionala kollektivtrafiknätet ger goda möjligheter att nå arbetsplatser, högskolor/universitet men också andra målpunkter för service, nöje och fritidsaktiviteter.

Nätet knyter samman kommunerna i Västra Götaland och deras huvudorter, Landvetter flygplats samt grannregionerna inklusive Norge. Tågtrafiken utgör stommen i nätet med busstrafik som komplement där det saknas tågförbindelser.



Figur 8. Utpekade regionala kollektivtrafiknät med illustration av omkringliggande orter och landsbygder.

Ett minsta utbud och öppettider ska erbjudas i hela nätet. Syftet är att i huvudsak skapa goda förutsättningar att kunna arbets- och studiependla med kollektivtrafik, även utanför de vanligaste pendlingstiderna. För att kollektivtrafiken ska kunna vara ett attraktivt alternativ ska timmestrafik på vardagar och varannantimmestrafik övrig tid mellan klockan 6-22 eftersträvas.

I relationer med större resande, där grundutbudets kapacitet inte räcker till, erbjuds ett högre utbud och mer generösa öppettider, baserat på efterfrågan.

Det utpekade regionala nätet syftar i första hand till att skapa attraktiva resrelationer mellan kommunhuvudorter. Här är kortare restider och kollektivtrafikens restidskvot jämfört med bil viktigt att arbeta med. Dock kan utbudets utformning behöva anpassas till vad som är den bästa lösningen utifrån lokala och geografiska förutsättningar, till exempel snabba turer med få stopp, lite långsammare turer med fler stopp eller en mix av båda i relationer med stort resandeunderlag.

För att så många invånare som möjligt ska få tillgång till det utpekade regionala nätet behöver möjligheterna att ta sig till och ansluta till nätet utvecklas. Det kan vara pendelparkeringar, ökad cykelbarhet till hållplatser, matartrafik etcetera.

Utbud inom regionala kärnor och större tätorter

Inom de regionala kärnorna och större tätorter finns det underlag för att kunna erbjuda kollektivtrafik inom tätorterna. Där finns det också potential och är nödvändigt att fler väljer yteffektiva transportmedel, som kollektivtrafik, för att minska trängseln.

Västtrafik har tagit fram riktlinjer för vilket kollektivtrafikutbud som bör erbjudas inom tätorter. Öppettider, turutbud och trafiklösning varierar beroende på hur stor orten och hur tät bebyggelsen är. Riktlinjerna revideras vid behov.

För de regionala kärnorna finns det särskilt framtagna målbilder och planer för hur kollektivtrafiken ska utvecklas.

Tabell 2. Sammanfattning av utbudet i olika geografier.

Geografi	Grundläggande minsta utbud och öppettider	Trafiklösningar	Prioriterade resor
Landsbygder	1 tur- och returreisa (flera tidsfönster) mån-fre	Anropsstyrd trafik ex. Närtrafik	Till kommunhuvudort/större orter/hållplats i utpekad nät Syfte: Serviceresor
Tätorter 200-499 invånare	2 turer per riktning mån-fre + Närtrafik	Linjelagd trafik, kan vara anropsstyrd	Till kommunhuvudort/hållplats i utpekad nät Syfte: Arbets- och studiependling, serviceresor
Tätorter 500-999 invånare	5 turer per riktning mån-fre	Linjelagd trafik, kan vara anropsstyrd	Till kommunhuvudort/hållplats i utpekad nät Syfte: Arbets- och studiependling, serviceresor
Tätorter >1000 invånare	10 turer per riktning mån-fre 5 turer per riktning lör-sön	Linjelagd trafik, kan vara anropsstyrd	Till kommunhuvudort/hållplats i utpekad nät Syfte: Arbets- och studiependling, service och i viss mån fritidsresor
Utpekad regionalt nät mellan kommunhuvudorter	16 turer per riktning* mån-fre, 06-22 8 turer per riktning* lör-sön, 06-22	Linjelagd trafik, kan vara anropsstyrd	Till kommunhuvudort/grannregioner Syfte: Arbets- och studiependling, service- och fritidsresor
Inom regionala kärnor och större tätorter	Utbud i enlighet med kollektivtrafikplaner/Västtrafiks riktlinjer för trafikering	Linjelagd trafik, kan vara anropsstyrd	Arbets- och studiependling, service- och fritidsresor

* Utveckling av utbudet sker succesivt under programperioden utifrån ekonomiska förutsättningar. För länsgränsöverskridande relationer är inriktningen för utbudet 10 turer per riktning/vardag samt 5 turer per riktning /helgdag.

Kommersiell trafik

Trafikföretag har enligt kollektivtrafiklagen rätt att etablera linjelagd kollektivtrafik på kommersiell grund. Trafikföretag har också rätt till konkurrensneutralt tillträde till terminaler, knutpunkter och hållplatser. Principer för tillträde till infrastrukturen finns framtaget i dokumentet ”Principer för tillträde till bytespunkter⁴”, som Västra Götalandsregionen har tagit fram tillsammans med trafikföretagens branschföreningar.

Det är kollektivtrafikmyndigheten i varje region som ansvarar för att värdera samhällsnytta och beslutar om vilken kollektivtrafik som ska handlas upp och därmed kunna skattefinansieras. Inför

4. Se www.vgregion.se.

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



Information kopplat till kommersiell trafik finns på www.vgregion.se/kollektivtrafik

- Kriterier för trafikplikt – beskriver process och kriterier inför beslut om trafikplikt.
- PM Principer för tillträde till bytespunkter.
- Förteckning av kommersiell regional kollektivtrafik. Publiceras löpande.

För att underlätta marknadsanalys för kommersiell trafik ska Västtrafik i samband med samråd inför upphandling av trafik tillhandahålla en öppen redovisning av data över bland annat antal resande och intäkter för utgående avtal. Trafikföretagen kan med hjälp av detta underlag avgöra om det finns potential för kommersiell trafik eller inte. Generellt kan sägas att förutsättningarna för kommersiell trafik bedöms vara störst på de sträckor där det sker många sällanresor, utan behov av att byta vidare till det övriga kollektivtrafiksystemet.

Kollektivtrafikens ekonomi

Nuläge

Kollektivtrafiken i Västra Götaland finansieras i huvudsak av biljettintäkter och skattemedel i form av regionbidrag till Västtrafik. 2024 är regionbidraget till Västtrafik 6 242 miljoner kronor jämfört med 3 039 miljoner kronor 2012. Utbud, kvalitets- och miljöförbättringar och resande har ökat kraftigt under den här perioden. Västtrafiks totala budget för 2024 omfattar cirka 11 800 miljoner kronor.

Självfinansieringsgraden beskriver intäkternas andel av kostnaderna och var tidigare ungefär 50 procent i Västra Götaland. Under pandemin minskade intäkterna och behovet av bidrag ökade. Västtrafiks självfinansieringsgrad under 2023 var 46,7 procent.

I biljettintäkterna ingår även kommunala tillköp, exempelvis seniorkort. Dessa tillköp är skattefinansierade och den totala "skattefinansieringsgraden" är därmed högre än om enbart regionbidraget beaktas.

5. Tas fram under remissperioden.

Kostnadsutveckling

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

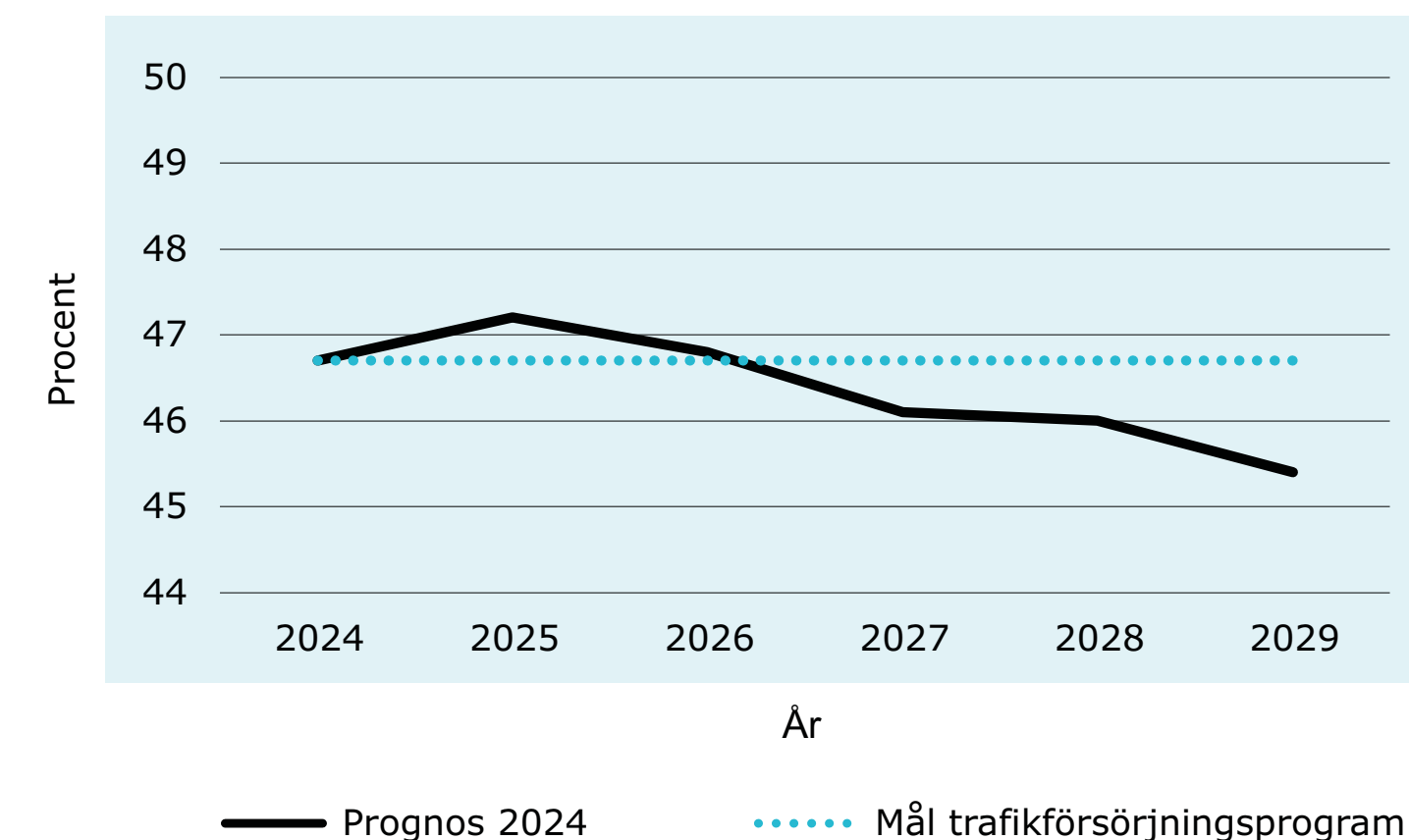
Trafikförsörjningsprogrammets mål att kollektivtrafiken ska vara attraktiv, bidra till geografisk tillgänglighet och jämlika förutsättningar i länet innebär också att kostnaderna för kollektivtrafiken kommer att öka. Med stöd i mål om resurseffektivitet och självfinansieringsgrad bedöms regionbidraget för kollektivtrafiken öka med i genomsnitt XX⁵ procent per år under perioden fram till 2029.

Självfinansieringsgraden

I figur 9 beskrivs utvecklingen av självfinansieringsgraden enligt Västtrafiks prognos till 2029. Trafikförsörjningsprogrammets

mål är att minst bibehålla nuvarande nivå, vilket innebär en ökning med cirka 1,3 procentenheter jämfört med prognosen. Detta innebär ett behov av flertalet åtgärder på intäkts- och/eller kostnadssidan. Se sidan 19.

Figur 9. Utveckling av självfinansieringsgrad, prognos respektive mål.



Ansvar, roller och regionala styrdokument

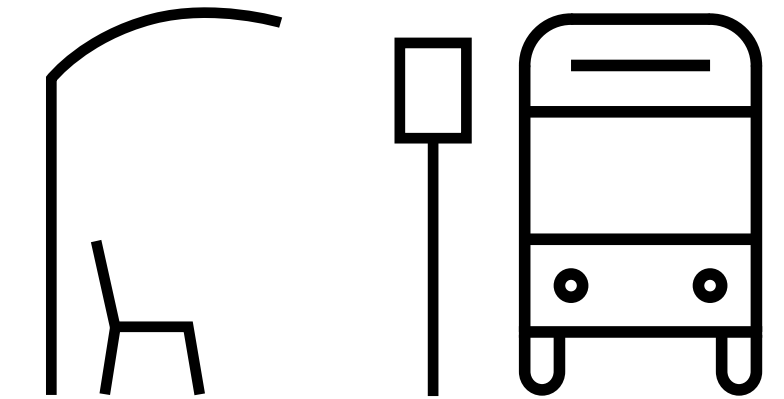
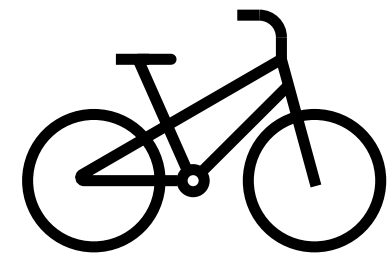
Ansvarsfördelning och roller

Västra Götalandsregionen har huvudansvaret för kollektivtrafiken men det är många aktörer som är med och bidrar till en fungerande kollektivtrafik och att målen i trafikförsörjningsprogrammet kan nås. Ingen aktör har full rådighet, utan det krävs ett samspel och en fungerande samverkan.

Trafikförsörjningsprogrammet är styrande för Västra Götalandsregionens och Västtrafiks arbete med att utveckla kollektivtrafiken, utifrån de ramar som fastställs i regionfullmäktiges budget. Trafikförsörjningsprogrammet är också vägledande för kommuner och Trafikverket i deras roll som väghållare och ansvarig för kommunal samhällsplanering. I tabellerna nedan redogörs översiktligt om olika aktörers ansvar och bidrag i förhållande till programmets tematiska målområden.

	Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden	Västtrafik	Förvaltningen Fastighet, stöd och service (FFSS)
Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet	<ul style="list-style-type: none"> • Ger uppdrag till Västtrafik. • Beslutar om biljettpriser. • Beslutar om kollektivtrafikplaner för stadstrafiken. • Verkar för och finansierar forskning och innovation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Planerar och upphandlar kollektivtrafik. • Verkar för konkurrenskraftig kollektivtrafik i täta geografier, utökade öppettider i utpekade regionala nät, tillförlitlig trafikinformation, beteendepåverkande åtgärder. • Ansvarar för att sammanställa kollektivtrafikens infrastrukturbehov. • Verka för och genomföra forskning och innovation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bygger, förvaltar och utvecklar resecentrum, terminaler, hållplatser samt strategiska buss-, spårvagns- och tågdepåer. • Ansvarar för hållplatsutrustning (undantaget realtid).
Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar	<ul style="list-style-type: none"> • Beslutar om strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor. • Ger uppdrag till Västtrafik. • Verkar för och finansierar forskning och innovation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Planerar och upphandlar trafik. • Tar fram handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor, genomför åtgärder enligt planen. • Bidrar till kommunens brottsförebyggande arbete kopplat till kollektivtrafikens miljöer. • Verkar för att upphandla fordon som är tillgänglighetsanpassade samt att anpassningarna fungerar. • Verkar för att anpassa prioriterade hållplatser i samverkan med väghållare och FFSS. • Verkar för att utveckla dialog med invånare med särskilt fokus på barn och unga. • Verka för och genomföra forskning och innovation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Förvaltar och utvecklar resecentrum, terminaler, hållplatser samt strategiska buss-, spårvagns- och tågdepåer. • Anpassar prioriterade hållplatser i samverkan med väghållare. • Bidrar till kommunens brottsförebyggande arbete kopplat till kollektivtrafikens miljöer. • Ansvarar för hållplatsutrustning och information på hållplatser.
Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust	<ul style="list-style-type: none"> • Beslutar om strategisk plan för minskad miljö- och klimatpåverkan från kollektivtrafiken. • Ger uppdrag till Västtrafik. • Verkar för och finansierar forskning och innovation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tar fram handlingsplan för minskad miljö- och klimatpåverkan, genomför åtgärder enligt planen. • Verkar för att säkerställa goda arbetsvillkor i alla led. • Verkar för bättre möjligheter att kombinera kollektivtrafiken med andra transportslag samt beteendepåverkande åtgärder. • Verka för och genomföra forskning och innovation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Förvaltar och utvecklar resecentrum, terminaler, hållplatser, hållplatsutrustning samt strategiska buss-, spårvagns- och tågdepåer. • Ser till att depåer är anpassade för ett förändrat klimat.

Tabell 3. Aktörer för vilka trafikförsörjningsprogrammet är styrande, samt deras olika ansvar och roller.

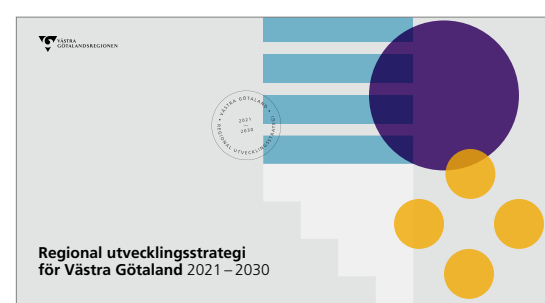


	Kommuner	Trafikverket
Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet	<ul style="list-style-type: none"> • Ansvarar för den kommunala väginfrastrukturen, kollektivtrafikens framkomlighet samt drift och underhåll av gator. • Ansvarar för hållplatsytor på kommunalt vägnät. • Ansvarar för fysisk planering och bebyggelseutveckling. • Har befogenhet över bland annat parkeringsavgifter och parkeringstal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ansvarar för den statliga väg- och järnvägsinfrastrukturen, kollektivtrafikens framkomlighet samt drift och underhåll av vägar och järnvägar. • Ansvarar för hållplatsytor på statligt vägnät och järnvägens plattformar och plattformsförbindelser.
Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar	<ul style="list-style-type: none"> • Ansvarar för att hållplatsytor samt vägen till och från hållplats på kommunala gator är trygga och anpassade för personer med funktionsnedsättning. • Ansvarar för brottsförebyggande arbete 	<ul style="list-style-type: none"> • Ansvarar för hållplatsytor samt vägen till och från hållplats på statliga vägar. • Ansvarar för järnvägens plattformar och plattformsförbindelser samt trafikinformation på stationer
Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurs-effektiv, klimatsmart och robust	<ul style="list-style-type: none"> • Ansvarar för gång- och cykelbanor i kommunala vägnätet, mark vid bytespunkter, ytor för pendelparkeringar och infartsparkeringar. • Ansvarar för att gator tål ett förändrat klimat. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ansvarar för gång- och cykelbanor i statliga vägnätet, ytor för pendelparkeringar. • Ansvarar för att vägar och järnvägar tål ett förändrat klimat

Tabell 4. Aktörer för vilka trafikförsörjningsprogrammet är vägledande, samt deras olika ansvar och roller.

Västra Götalandsregionens styrande strategier och kopplingen till trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammet är ett av Västra Götalandsregionens fyra övergripande styrdokument. Prioriteringar och åtgärder i trafikförsörjningsprogrammet samspelar och bidrar till de övriga strategierna:



Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030

Den regionala utvecklingsstrategin har som mål att Västra Götaland ska vara ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Strategin innehåller fyra långsiktiga prioriteringar respektive fyra kraftsamlingar. Trafikförsörjningsprogrammet bidrar främst till den långsiktiga prioriteringen att knyta samman Västra Götaland med förbättrad tillgänglighet och hållbara resor. Kollektivtrafiken har också en viktig roll i övriga prioriteringar och kraftsamlingar.



Västra Götalands kulturstrategi och kulturplan 2024-2027

Strategins fem utvecklingsområden med tillhörande prioriteringar styr mot ett fritt, rikt och starkt kulturliv i hela Västra Götaland. Kollektivtrafiken bidrar till att utveckla resmöjligheterna i hela länet vilket möjliggör för fler att ta del av kulturutbudet, särskilt barn och ungdomar.



Strategi för omställning av hälso- och sjukvården i Västra Götalandsregionen 2023-2027

Strategin pekar ut inriktningen för hela Västra Götalandsregionens hälso- och sjukvård. Trafikförsörjningsprogrammet samspelar med strategin genom att bidra till ökad tillgänglighet till bland annat målpunkter för hälso- och sjukvården.

Remissbrev

trafikförsörjningsprogram 2026-2029 – Västra Götalands kollektivtrafikstrategi

Västra Götalandsregionen (VGR) tar i rollen som regional kollektivtrafikmyndighet fram ett trafikförsörjningsprogram där förutsättningar, behov, mål och utveckling av kollektivtrafiken redovisas.

Västra Götalands infrastruktur- och kollektivtrafiknämnd ansvarar för arbetet med att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram. Remissversionen bygger på den strategiska inriktning VGR tillsammans med kommunerna i Västra Götaland ställde sig bakom under våren 2024. Efter remissen kommer trafikförsörjningsprogrammet att beslutas av regionfullmäktige under hösten 2025.

Innehåll i det nya trafikförsörjningsprogrammet

Förslag till trafikförsörjningsprogram 2026-2029 innehåller ett övergripande mål om förbättrad och hållbar tillgänglighet i Västra Götaland. Därtill finns tre målområden med tillhörande prioriterade åtgärder tillsammans med arbete kring forskning, innovation och utveckling.

Under programperioden råder ekonomisk återhållsamhet med relativt få nya föreslagna satsningar. Kollektivtrafiken ska framför allt utvecklas genom omfördelning och mer effektivt nyttjande av befintliga resurser för ökad måluppfyllelse. Genomförandet ska vara hållbart ur de tre hållbarhetsperspektiven; ekonomiskt, socialt och miljö.

Frågor till remissinstanserna

Vi efterfrågar allmänna synpunkter på programmet och vill särskilt ställa följande frågor (svara på de frågor som är relevanta för er organisation):

- Hur ser ni på målstruktur och mål?
- Hur kan er organisation bidra till hållbar och förbättrad tillgänglighet och att övriga mål i trafikförsörjningsprogrammet nås?
- Är någon/några av de prioriterade åtgärderna som ni anser är särskilt angelägna att arbeta med?

- Programmet har en ambition om att bidra till alla tre dimensioner av hållbar utveckling samt att tydligare lyfta barnrättsperspektivet. Hur tycker ni att det är omhändertaget?
- I programmet finns två tabeller som översiktligt redogör ansvar och roller för några berörda aktörer för genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet. Är rätt aktörer med/saknas någon aktör? Är tabellerna tillräckligt tydliga?
- Upplever ni att innehållet i den strategiska inriktningen är omhändertaget i remissversionen av trafikförsörjningsprogrammet? (Frågan vänder sig främst till kommunalförbunden/kommunerna)
- Är det något som bör förtydligas/saknas?
- Övriga synpunkter

Praktisk information

Vi vill ha ert remissvar **senast 31 mars 2025**. Svaret skickas till:

infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se

Ange i ämnesraden "*Er organisation* – Remissvar TFP, IKN 2023-00074

Frågor under remisstiden kan ställas till:

martin.elofsson@vgregion.se, sara.eriksson@vgregion.se,

adrien.moyssset@vgregion.se

Samtliga underlag inklusive remissversion av nytt trafikförsörjningsprogram finns på www.vgregion.se/kollektivtrafik.

Bilagor:

- Remissversion trafikförsörjningsprogram 2026-2029
- Hållbarhetsbedömning
- Prövning av barnets bästa
- Samrådsredogörelse
- Strategisk inriktning för trafikförsörjningsprogram 2026-2029, beslutad av beredningen för hållbar utveckling 2024-05-23

Sändlista remiss

Kommunerna inom Västra Götaland via

kommunalförbunden:

- Boråsregionen
- Fyrbodal
- Göteborgsregionen
- Skaraborg

Kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län

Region Halland

Region Jönköpings län

Region Värmland

Region Örebro län

Östfold Fylkeskommune (Norge)

Myndigheter och statliga bolag

Länsstyrelsen Västra Götaland

Swedavia Göteborg-Landvetter Airport

Trafikverket Region Väst

Trafikföretag via branschorganisationer

Branschföreningen Tågoperatörerna

Skärgårdsredarna

Sveriges Bussföretag

Taxiförbundet

Västra Sveriges Bussbranschförening

Företrädare för näringslivet

Västsvenska handelskammaren

Företrädare för resenärer/resenärsgupper

Resenärerna/resenärsforum

Regionala pensionärsrådet

Västra Götalandsregionens samråd:

- Barnrätt
- Funktionshinder

- Hbtq
- Mänskliga rättigheter
- Nationella minoriteter

Organisationer

Cykelfrämjandet

Kinto Share

Naturskyddsföreningen

Nordic Micromobility Association

Svensk kollektivtrafik

Svenska cykelstäder

Svenska turistföreningen

Svinesundskommittén

Hela Sverige ska leva

- Fyrbodal
- Göteborgsregionen
- Sjuhärad
- Skaraborg

Inom Västra Götalandsregionen

Beredningen för mänskliga rättigheter

Kulturnämnden


Miljö- och regionutvecklingsnämnden

Strategiska hälso- och sjukvårdsnämnden

Styrelsen för fastighet, stöd och service

Turistrådet Västsverige

Västtrafik



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 eftersträvänsvärt 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 mobilitetslag 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.

Prövning och analys av barnets bästa i revideringen av trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland

FN:s konvention om barnets rättigheter är svensk lag sedan 1 januari 2020. I alla frågor, ärenden och beslut som berör barn direkt eller indirekt, ska Västra Götalandsregionen ha barnets bästa som riktlinje. Prövning och analys av barnets bästa är ett hjälpmedel för att VGR ska bli bättre på att efterleva barnets rättigheter.



Beskriv ärendet/förslaget

Detta dokument avser prövning och analys av barnets bästa i samband med revidering av trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland. Prövningen har skett i flera steg under arbetet med revideringen. Prövningen syftar till att ringa in barnets bästa kopplat till kollektivtrafiken och tydliggör därmed hur trafikförsörjningsprogrammet inkluderar ett barnrättsperspektiv.

Vilka har varit med i processen att göra en prövning av barnets bästa/barnkonsekvensanalys?

Martin Elofsson, Emma Broberg, Sara Eriksson och Adrien Moysset, VGR samt Olivia Dahlholm, Västtrafik.

Prövningen/analysen påbörjad **2022-12-16**

Prövning genomförd inför beslut om strategisk inriktning 23 maj 2024 samt inför beslut om att skicka ut trafikförsörjningsprogrammet på remiss 27 sep 2024

Vilka barn berörs av ärendet?

Barn som bor eller vistas i Västra Götaland. I första hand de som idag nyttjar kollektivtrafiken. 20 procent av befolkningen utgörs av barn.

Vi har valt att fokusera på barn som berörs direkt, det vill säga som själva är resenärer, även om barnets rättigheter även berörs indirekt genom exempelvis vårdnadshavares möjlighet att resa kollektivt. Till skillnad från många vuxna har barnet inte möjlighet att välja bil och är därför beroende av kollektivtrafik på ett annat sätt än vuxna.

Vilka lagar berörs?

Framförallt kollektivtrafiklagen. Vår bedömning är att den inte specifikt behandlar barnets rättigheter men anger en generell riktning att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla resenärsgupper, därmed inkluderas barn och unga.

Barnkonventionen är svensk lag sedan 1/1 2020 och behandlas under avsnittet ”Vad säger barnkonventionen?”

Vad säger barnkonventionen?

Barnets perspektiv är barns egen syn på sitt liv och sin omvärld som baserats på barnets ålder, mognad, erfarenheter, tradition, kultur och nuvarande livssituation. Barnperspektiv är den enskilda vuxnes syn på barnet, på barndom och barndomens villkor. Ett barnrättsperspektiv innebär att ha barnkonventionen som utgångspunkt i arbetet med barn och i beslutsfattande som rör barn.

Barnkonsekvensanalysen/prövningen av barnets bästa tar sin utgångspunkt i barnkonventionen och de grundprinciper och artiklar som bedömts mest relevanta för trafikförsörjningsprogrammet. I parentes förtydligas kopplingen till kollektivtrafiken där det bedömts behövas.

Definitionen av barn

Artikel 1

Som barn räknas varje människa under 18 år.

Övergripande rättigheter

Artikel 2 – Skydd mot diskriminering

Alla barn är lika mycket värda och har samma rättigheter. Inget barn får diskrimineras.

Artikel 3 – Barnets bästa

Vid alla beslut och åtgärder som rör barn, direkt eller indirekt, ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa.

Artikel 4 – Genomförande av rättigheterna

Barnets rättigheter ska prioriteras till det yttersta av tillgängliga resurser.

Barnperspektivet

Artikel 6 – Barn har rätt till liv, överlevnad och utveckling. (Trafiksäkra miljöer samt möjlighet till självständig mobilitet)

Artikel 19 – Barnet har rätt till skydd mot alla former av fysiskt eller psykiskt våld, skada eller övergrepp, vanvård eller försumlig behandling, misshandel eller utnyttjande, inklusive sexuella övergrepp. (Barn som reser i kollektivtrafiken på egen hand är mer sårbara än vuxna.)

Artikel 23 – Barn med funktionsnedsättning har rätt till ett fullvärdigt och anständigt liv samt hjälp att aktivt delta i samhället.

Artikel 24 – Barnet har rätt till bästa möjliga hälsa och tillgång till hälso- och sjukvård och rehabilitering. (Kollektivtrafiken påverkar indirekt genom att möjliggöra tillgång till)

Artikel 28 – Barnet har rätt till utbildning. Grundskolan ska vara obligatorisk, kostnadsfri och tillgänglig för alla. (Kollektivtrafiken påverkar indirekt genom att möjliggöra tillgång till)

Artikel 31 – Barnet har rätt till lek, vila och fritid, samt rätt att delta i det kulturella och konstnärliga livet. (Kollektivtrafiken påverkar indirekt genom att möjliggöra tillgång till)

Artikel 33 – Barn ska skyddas från narkotika (Det kan förekomma försäljning av narkotika på till exempel resecentra)

Artikel 34 – Barn ska skyddas från alla former av sexuellt utnyttjande och sexuella övergrepp (Kollektivtrafikens miljöer kan innebära arenor för brott)

Barns eget perspektiv

Artikel 12 – Åsiktsfrihet, delaktighet och rätten att bli hörd.

Varje barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet. Barnets åsikter ska beaktas med hänsyn till ålder och mognad.

Artikel 13 – Barnet har rätt till yttrandefrihet

Artikel 42 – Informationsskyldighet om konventionen

Kunskap och information om barnets rättigheter ska löpande ges till barn och vuxna. Även kunskap och information om vart det går att vända sig om rättigheterna inte följs ska ges till barn och vuxna.

Vilka synpunkter har berörda barn?

Barnkonventionen kräver att vi både antar ett barnperspektiv (vuxnas bedömning av vad barn behöver) och barnets eget perspektiv. Barnets eget perspektiv kan fångas av även andra organisationers dialog med barn som rör kollektivtrafiken och transportsystemet.

VGR har under våren 2023 genomfört dialoger med barn och unga i olika åldrar. Med hjälp av Navet science center i Borås har fokusgruppsintervjuer med barn och unga från två grundskolor i Borås genomförts. I den ena skolan, grundskola i ett särskilt utsatt område, intervjuades 15 elever i årskurs 5. I den andra skolan, en nystartad skola relativt nära centrum med ett blandat upptagningsområde, deltog 65 elever från tre klasser i årskurs 8 i intervjuerna, där även en enkät utfördes. Navets avslutande reflektioner från träffarna sammanfattas kortfattat i nedanstående punkter. Ingen närmare analys utifrån exempelvis kön, funktionsvariation och etnicitet.

- **Närhet till skola och fritidsintressen:** Eleverna uttrycker att de gärna hade gått och cyklat mer om de haft närmare till skolan och sina fritidsintressen.
- **Cykel:** Många uttrycker att de gärna hade cyklat om de hade haft en cykel. En del uttrycker också i enkäten (årskurs 8) att de inte kan cykla. En del nämner att de hade velat hyra/låna en cykel. Flera uttrycker även att de ha cyklat om inte bussen hade gått så ofta. Effekten av tätare bussturer kontra mer hälsosamma val (gå eller cykla) är en viktig fråga i sammanhanget.
- **Busskortets begränsningar:** De som inte har råd att köpa busskort begränsas i sin mobilitet eftersom de endast har råd att resa när skolkortet är giltigt (fram till kl. 19). En del elever uttryckte att de får hoppa över eller avbryta vissa aktiviteter i förtid för att de måste hinna med bussen innan kl. 19. Andra elever begränsas inte alls av detta utan har flera färdmedel till förfogande och väljer det som passar bäst för tillfället.
- **Bussen som hängställe:** Många uttrycker att en stor fördel med att åka buss är att det är socialt, man träffar sina kompisar. Bussen och busshållplatsen är ett viktigt "hängställe". Det blir en förlängning av umgänget att ta sig till eller från skola/fritidsaktivitet tillsammans. Några nämner även i sina enkätsvar att de kunnat ändra sina resvanor om kompisarna gjort detsamma.
- **Nyttjar unga kollektivtrafik mest?** De allra flesta åker buss i vardagen. Vissa gör det bara vid enstaka tillfällen medan andra gör det dagligen. Hur stor andel vuxna hade svarat detsamma? Om barn och unga står för en stor del av bussresandet, är då inte deras tankar kring detsamma av särskilt stor betydelse? Kan kollektivtrafiken anpassas mer utifrån ungas behov och önskningar?

- **Buss som färdmedel på längre sträckor:** De allra flesta åker buss när det gäller längre sträckor (t.ex. Göteborg) om de åker själva eller med kompisar, men inte en enda sa att de åker kollektivt tillsammans med sin familj.
- **Busschaufförernas bemötande:** Många unga uttryckte åsikter kring busschaufförernas bemötande. Många anmärkte på att chaufförerna är sura, inte ler eller hälsar och ibland diskriminerar passagerare med utländskt påbrå. De pratade också gott om vissa chaufförer. Attityden och agerandet hos busschauffören verkar vara en väldigt viktig beståndsdel i upplevelsen av bussresandet.
- **Trygghet på bussen:** Vissa väljer vid tillfällena att helt avstå från att ta den tänkta bussen medan andra håller koll för att inte råka ut för något. Överlag uttrycker elever att bussen inte är en plats där man kan slappna av utan där man behöver hålla koll på vad som händer runt omkring och vilka som står/sitter nära en. Bland de yngre eleverna säger de rakt ut att de inte åker buss när det är mörkt eller på kvällen

När det gäller lite äldre barn och ungas resvanor och vardag har VGR under våren även anordnat en fokusgrupp, där sju ungdomar i åldrarna 15-19 år har samlats vid tre tillfällen för att ge sin syn på kollektivtrafiken. Utlysningen, som skedde via sociala medier och VGR:s hemsida, syftade till att få en geografisk spridning, olika storlekar på bostadsort och ålder hos deltagarna. Fokusgruppen bestod av ungdomar från Borås, Kinnarp, Mölndal, Töreboda, Göteborg och Landvetter. Vid träffarna har ungdomarna utifrån så kallade vardagskartor beskrivit och analyserat sin vardag, hur de når viktiga målpunkter i vardagen och sina tankar och upplevelser kring sin mobilitet.

Kollektivtrafiken är viktig i ungdomarnas liv: Ungdomarna i fokusgruppen visade sig vara väldigt vana kollektivtrafikresenärer och har stora färdigheter i att navigera i kollektivtrafiksystemet. De använder kollektivtrafiken dagligen, gör många byten och rör sig över stora områden för att nå de målpunkter som är viktiga för dem. Färdigheterna uttrycks till exempel genom att de vid byten hellre söker upp egna resvägar i stället för att använda Västtrafiks reseplanerare, som de inte tycker ger dem den information de behöver.

Kollektivtrafiken spelar en avgörande roll för vilka fritidsaktiviteter de kan ägna sig åt och vilka vänner de kan träffa. Här syns också skillnader i var ungdomarna bor. De som bor i Göteborg har större valmöjligheter än de som bor i mindre orter. Ungdomarna upplever att de som planerar kollektivtrafiken inte har förståelse för hur beroende av kollektivtrafiken de är. Ungdomarna önskar att vid varje större förändring i trafiken, såsom nya linjedragningen eller borttagning av rutter, bjuda in till fokusgrupp för att diskutera detta med personer som påverkas av förändringen.

Skillnaderna i förutsättningar är något som de återkommande pratar om. Det rör sig både om skillnaderna i tillgång till kollektivtrafik mellan Göteborg och övriga orter och att olika kommuner har olika regler för busskort. Det uttrycks till exempel så här:

”Det borde vara lika för alla när det gäller busskort i olika kommuner. Samma förutsättningar, beroende på vad man får från skola eller kommuner. Att vissa får sommarkort gratis och andra inte och så vidare, det borde vara lika.”

Möjligheten att resa även kvällar och helger är begränsad för de som bor utanför Göteborg. Några använder närtrafiken men eftersom det kräver att de bokar minst en timma innan avfärd gör att ungdomarna kan känna sig låsta och mindre flexibla. Ungdomarna önskar även att resecentrumen ska vara öppna längre på kvällarna och speciellt på vintertid.

Tillförlitlighet och sårbarhet: När ungdomarna pratar om kollektivtrafikens bristande tillförlitlighet är det framför allt att de upplever den information som ges i reseplaneraren inte ger korrekt information både vad gäller om bussen är inställd och avgångstider som gör att det blir extra sårbart vid byten. De tar hellre en lite längre väg för att slippa ett byte.

Deras mobiler, med möjlighet att kunna planera och betala sin resa, söka information med mera blir ett väldigt viktigt verktyg i deras vardag. Därför uppehåller de sig ganska mycket vid det de upplever som bristande möjligheter att kunna ladda mobilen. Det handlar både om att det krävs olika uttag för olika mobilladdare och att det finns för få ställen att ladda på.

Bemötandet viktigt: Eftersom de tillbringar mycket tid i kollektivtrafiken under en dag blir upplevelsen under deras resor betydelsefull i deras liv. Ungdomarna pekar på hur viktigt trevligt bemötande är, där de upplever att busschaufförer beter sig olika. De som har blivit dåligt bemötta av förare menar att har påverkat deras mående under dagen. Även kontrollanter på tåg bör tänka på hur de beter sig kring sitt bemötande.

Cyklens roll: Ungdomarna föredrar kollektivtrafik framför cykel. Det handlar om att de dels tycker att kollektivtrafiken är bekväm, dels att cykelvägarna inte upplevs vara speciellt bra och att det är svårt att hitta dit de ska med cykel. De som bor i Göteborg skulle gärna använda elcykel, framför allt för att det är backigt, men de tycker att det är för dyrt.

Vad säger forskning och teori?

Barns användning av transportsystemet

Vad gäller barns och ungas användning av kollektivtrafiken framhåller flera studier att barn och unga under 25 år av naturliga skäl är mer beroende av kollektivtrafik än andra grupper då de sällan har körkort och tillgång till bil (Stave et.al 2017; Region Kronoberg 2018). Vissa grupper av barn och unga är extra beroende av kollektivtrafiken. Flera studier framhåller behovet av kollektivtrafik för barn och unga i socioekonomiskt utsatta områden och resurssvaga familjer. Låg inkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket är faktorer som gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare jobb och skola. En väl fungerade kollektivtrafik är därför en viktig resurs för barn och vuxnas delaktighet och integrering i samhället (Trafikverket 2020).

Barn som resenärer skiljer sig från vuxna (Waygood et al., 2020 se Axelson, 2022). Bland annat har de en annan restakt, de använder och upplever miljöer och transportmedel annorlunda, samt att de upplever andra typer av begränsningar av sitt resmönster (ibid). Barn rör sig främst inom sitt närområde och det offentliga rummet i närheten av bostad, skola och fritidsaktivitet (Joelsson et al., 2021). Barns resor behöver undersökas separat från de vuxnas, utan antagandet att ett transportsystem som fungerar för vuxna även fungerar för barn (Waygood et al., 2020 se Axelson, 2022).

Studier om barns och ungas resande fokuserar framför allt på vägen till skolan och fritidsaktiviteter. Det finns flera studier som visar på ändrade transportmönster kopplat till båda dessa typer av resor, där andelen barn som cyklar och går till såväl skola som fritidsaktiviteter har minskat över tid. En genomgång av statistik visar att den totala sträckan cyklad av barn och unga har minskat med över 40 procent under åren 1995–2014 (VTI, 2017). En av orsakerna till detta framhålls vara ökat skjutsande med bil.

Det finns få studier som belyser hur barn och unga med funktionsnedsättning använder transportsystemet. Det finns däremot ett flertal studier som framhåller att personer i alla åldrar med funktionsnedsättning har sämre tillgång till kollektivtrafik och cykel- och gångvägar då dessa många gånger inte är tillgängliga ur ett funktionshinderperspektiv (Norlin & Wilhelm, 2018; Trafikanalys, 2019).

En studie kring resvanor för barn visar att det finns skillnader i resvanor mellan barn av olika kön och från olika socioekonomiska bakgrunder. Bland annat framkommer det att flickor åker mer bil och skolskjuts än pojkar medan pojkarna i stället cyklar mer än flickorna gör. Flickor reser inte själva lika ofta som pojkar utan reser något mer i sällskap med vuxna, syskon eller kompisar (Trivector, 2007).

Barn uttrycker sällan särskilda önskemål om bussresan förrän de börjar bli äldre och snarare kan betecknas som ungdomar. Då önskar de sig tätare avgångar på kvällar och helger. Eftersom barn och ungdomar sällan betalar sina resor själva tenderar önskemål kring kostnader sällan uttryckas.

Chauffören är viktig för barns och ungas upplevelser av kollektivtrafiken. Forskning om trygghet bland australienska ungdomar i kollektivtrafiken pekar på att när ungdomarna känner igen människor på bussen ökar deras upplevda trygghet (Book et al., 2016). Det stämmer också överens med de intervjuer med barn som gjordes vid framtagandet av strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor.

Buller och luftföroreningar

Flera studier visar att barn och unga är känsligare än vuxna för både buller och luftföroreningar. I en rapport från Folkhälsomyndigheten (2019) konstaterades att buller påverkar barns koncentrationsförmåga och inlärningsförmåga. Det finns tydliga bevis på att buller har en negativ påverkan på prestation och inlärning för både vuxna och barn. Barn är extra känsliga för buller eftersom de hela tiden utökar sin språkliga förståelse och sitt ordförråd. Barn och unga med funktionsnedsättning som hörsel- och kognitiva nedsättningar, barn med annat modersmål än språket de lyssnar på och små barn som behöver vila under dagtid är extra känsliga.

Barn som utsätts för höga halter av luftföroreningar löper ökad risk att utveckla försämrad lungfunktion. Barn är känsligare än vuxna för luftföroreningar då de andas in större volymer luft i relation till sin storlek. WHO (2018) konstaterar att luftföroreningar påverkar den kognitiva utvecklingen och förmågan samt kan trigga astma och ge upphov till cancer hos barn. Barn som har utsatts för höga halter av luftföroreningar kan ha större risk att utveckla kroniska sjukdomar och hjärt- och kärlsjukdomar senare i livet.

Rörelsefrihet

Utredning Barnets bästa i det offentliga rummet (SOU 1997:116) konstaterade att barns möjlighet att röra sig påverkar deras förmåga till lärande.

Folkhälsoinstitutet (idag Folkhälsomyndigheten) framhöll i en studie från 1996 att rörelsefrihet är en förutsättning för barnets hela utveckling (Vägverket, 2005). Att kunna resa på egen hand kan stärka ungdomars självkänsla och bidra till att de utvecklas till självständiga individer som kan röra sig i olika fysiska och sociala rum (Book et al., 2016).

Unga beskrivs ofta som en grupp som särskilt riskerar att hamna utanför samhället om det inte finns en fungerande kollektivtrafik (Berg, 2020). Från tioårsåldern bör barn kunna resa

själva med buss, och runt 13-årsåldern anser en majoritet av barnen att de kan resa själva (Book et al., 2016). Det har också konstaterats att barn och unga reser mycket med bil och blir skjutsade av sina föräldrar. Enligt den offentliga utredningen *Barnets bästa i det offentliga rummet* (SOU 1997:116) utgör den ökade biltrafiken ett hot mot barns direkta rörelsefrihet. Tendensen är att barns livs- och lekområden krymper när man leder in trafik i deras närmiljö (Book et al., 2016). Det har framförallt lyfts fram relaterat till bilorienterad planering men också kollektivtrafiken kan utgöra ett hot mot barns säkerhet. Att kollektivtrafiken finns nära inpå bostadsområden, något som lyfts fram som ett sätt att främja hållbara resor, kan vara negativt för barnens möjlighet att röra sig fritt. Samtidigt är det positivt om barnen kan ta sig till buss, tunnelbana eller spårvagn själva (Ibid).

Några studier lyfter barns rörelsefrihet i förhållande till fritidsaktiviteter. Många gånger ligger fritidsaktiviteter långt ifrån hem och skola och det finns begränsade möjligheter att ta sig till dessa med kollektivtrafik. Fritidsaktiviteter ses som ett led i barns utveckling till självständighet men det är många gånger som barn utestängs från fritidsaktiviteter på grund av bristande möjlighet att ta sig till och från dessa. Barn till föräldrar utan bil och från resurssvaga familjer utestängs därmed i högre grad från dessa aktiviteter (Trafikverket, 2020; Tillberg, 2001).

Enligt en rapport från Vägverket (2005) visar flera internationella studier att barn idag har mycket mindre frihet att utforska sitt närsamhälle än för några generationer sedan. Idag övervakar föräldrar sina barn mer och högre upp i åldrarna. Algotsson (2019) pekar på att för att främja barns rörelsefrihet är det av vikt att utveckla bättre metoder för att inkludera barn och öka kunskapen om barns behov.

Olyckor

De flesta barn som dör i olyckor omkommer i trafiken. Vart femte barn som dör i åldern 5–9 år och vart tredje barn som dör i åldern 10–14 år avlider på grund av trafikskador. Nästan 70 procent av alla olyckor där barn och ungdomar skadas i vägtrafiken inträffar i tätbebyggda områden. Barns olyckor tenderar att koncentreras runt speciella platser som korsningar, kring parkerade bilar och i backar. Barnen klarar enligt studier inte att alltid inse farorna i sådana miljöer (Vägverket, 2005).

Enligt en rapport från MSB har trafikskadorna dock minskat markant genom bättre trafikplanering, separata gång- och cykelbanor, säkrare bilar och bättre säkerhetsutrustning i bilarna. Även det faktum att barns och ungas rörelsefrihet har minskat påverkar olycksstatistiken. Antalet barn som dödas som fotgängare och cyklister har minskat med 90 procent sedan 1950-talet. Fler cykelvägar och en ökad användning av cykelhjälmar är ett par orsaker bakom den positiva utvecklingen (MSB, 2011).

Enligt en studie av Johansson & Leden (2009) anser barn att dålig sikt, intensiv motortrafik och hög hastighet bidrar till en farlig trafikmiljö. Barn kan även tänkas ha sämre sikt än vuxna på grund av deras längd och eftersom synen inte är fullt utvecklad bland mindre barn. Barn har svårare än vuxna att bedöma avstånd och hastigheter samt att förutse andra människors beteenden. Även hinder som parkerade bilar, träd och byggnader gör det ofta svårt för barn att få en överblick över trafiken.

Delaktighet och barnets eget perspektiv

Flera studier konstaterar att barn inte är tillräckligt delaktiga i trafik- och infrastrukturplanering och att barnets bästa kommer i andra hand i samhälls- och trafikplaneringen trots en ökad medvetenhet om barns behov och olycksfallsrisker (SOU 1997:116). Små barns och barn med funktionsnedsättnings perspektiv har framför allt inte kommit till tals tillräckligt i transportplanering (Trafikverket, 2020).

Boverket (2020) betonar relevansen av att inkludera barn och unga i planering som påverkar deras närmiljö. De är experter på sin egen miljö och innehar viktiga kunskaper om platser de ofta vistas på, menar Boverket. Med rätt vuxenstöd kan barnen förmedla sina erfarenheter, behov, idéer och perspektiv (Ibid). Sandkjær Hansen (2019) menar att en utmaning som lyfts fram med att involvera och inkludera barns röster i planeringen är att dessa måste översättas till ett språk som passar in i ett format som passar planeringen. I långa planeringsprocesser finns det en risk att varje översättningsprocess riskerar att reducera den rika kunskapen som besitts av barn till en väldigt tunn form av kunskap som därmed riskerar att gå förlorad och bli urvattnad (Ibid).

Den forskning som görs om barn och deras resor utgår ofta från föräldrarnas perspektiv och föräldrars oro över barns utsatthet i trafikrummet präglar resultaten (Book et al., 2016).

I en studie framkommer det att barnperspektivet inom kollektivtrafikplaneringen är starkt beroende av de vuxnas analys, tolkning och förståelse för barn, vilket påvisar ett synsätt att de vuxna vet bättre (Axelson, 2022). I studien påträffas ett ifrågasättande för barns kapacitet att bidra till planeringen av kollektivtrafik hos vissa planerare, barnen ses som irrationella. Barns aktörskap och möjlighet till påverkan och inflytelse i samhällsutvecklingen är beroende av att vuxenvärlden skapar utrymme för barnen att delta (Ibid).

Alm et al. (2023) lyfter gåturer med gåturledere, barnkartor i GIS, enkäter (frågor och/eller manuella kartor) och observationer som exempel på metoder för att ta reda på barns eget perspektiv.

Vad säger praxis och beprövad erfarenhet?

Kollektivtrafiken är viktig för ungdomars självständiga mobilitet. I glesare geografier, där utbudet är lägre och vägen till och från hållplats i många fall inte är trafiksäker, har barn och ungdomar svårt att ta sig dit de vill och behöver utan att vara beroende av vuxna. Att till exempel kunna ta sig till ungdomsmottagning utan att be om skjuts.

VGR har kartlagt möjligheten för ungdomar i åldern 15-20 år att ta sig till närmaste gymnasium med minst åtta nationella program. En mindre andel av ungdomarna har idag relativt långt till en hållplats eller saknar helt enkelt möjlighet att på egen hand ta sig till skolan. Även om andelen är liten kan det för dessa ungdomar innebära begränsningar vad gäller möjligheten att studera det gymnasieprogram eller inriktning som de önskar. Ökad tillgänglighet till gymnasieskolor kan innebära bättre förutsättningar att välja de utbildningar som ungdomar önskar och öka möjligheten att fullfölja sina studier.

Kollektivtrafikens hållplatser och resecentra samt ombord på fordonen kan vara arenor för brott. Exempelvis har anmälningar kring sexuella trakasserier ökat på senare tid (Västtrafiks Säkerhetsavdelning).

Vad är barnets bästa i ärendet enligt den sammanlagda bedömningen?

Barnets bästa är en samhällsplanering som gör att alla barn och unga i hela regionen kan ta del av sina rättigheter: utbildning, bästa möjliga hälsa, fritid och deltagande i kulturliv. Här spelar kollektivtrafiken en viktig roll, men markanvändning och lokalisering av målpunkter som gör det möjligt att gå och cykla är minst lika viktigt för att barn och unga i större utsträckning ska kunna ta del av sina rättigheter.

Barnets bästa är också en kollektivtrafik som är trygg, pålitlig, tillförlitlig, lätt att förstå, hindersfri och som trafikerar viktiga målpunkter för barn och unga.

Barn behöver göras delaktiga i utformningen av samhällsplanering och kollektivtrafik.

På vilket sätt är kollektivtrafiken idag inte i linje med barnets bästa?

Det underlag som samlats in visar på betydelsen av kollektivtrafik för barn och unga. Det gäller både kvaliteten på själva kollektivtrafikresan och hur utbudet av kollektivtrafik möjliggör respektive begränsar deras möjligheter till fritidsaktiviteter och socialt liv. Det framgår tydligt att ungdomar i glesare geografier har ett sämre utbud och blir mer beroende av vuxna för att kunna förflytta sig alternativt får avstå fritidsaktiviteter och socialt liv.

Vägen till och från hållplats är i många fall trafikosäker i glesare geografier, vilket ytterligare försämrar tillgängligheten för barn och unga.

När det gäller kvaliteten på kollektivtrafiken är chaufförens bemötande viktig och att informationen som ges i till exempel reseplanerare stämmer. Här brister det ibland.

Priset på kollektivtrafiken utgör ett hinder för barn som lever i familjer med knappa ekonomiska resurser.

Kollektivtrafiken planeras inte i tillräckligt stor grad med hänsyn till barnets eget perspektiv och barns rättigheter.

När det gäller resor till skola, så hamnar gymnasieelever i kläm. I Västra Götaland finns cirka 1000 elever som bor längre än fem kilometer från hållplats, vilket gör att de saknar möjlighet att ta sig till skolan med allmänna medel.

Vilka konsekvenser har ärendet/förslaget utifrån barnets rättigheter?

Förslaget utifrån prövningen tydliggör viktiga delar som behövs för att barns mobilitet ska bli bättre. Genom att tydligare belysa behovet av barns självständiga mobilitet framför allt i glesare geografier under kvällar och helger, kan positiva konsekvenser uppnås såsom ökad tillgänglighet.

Genom att trycka på en utveckling av närtrafiken, kan kollektivtrafiken komma att utvecklas i en riktning som är bättre anpassad efter barns behov. Likaså kan positiva konsekvenser uppnås genom att belysa trygghetsperspektivet och genom ett fortsatt fokus på överflyttning.

Förslag utifrån prövning och analys

Barns behov och barn som resenärer behöver synliggöras och prägla såväl den strategiska inriktningen av trafikförsörjningsprogrammet såsom själva trafikförsörjningsprogrammet. Barn behöver också i större utsträckning göras delaktiga i planeringen.

Exempelvis innebär det att kollektivtrafikens betydelse för en självständig mobilitet hos lite äldre barn tydligare behöver prägla utbudsplaneringen, framför allt i glesare geografier och på kvällar och helger.

Utveckling av närtrafiken och nya mobilitetslösningar så att de bättre passar ungdomars efterfrågan och behov.

Trygghet och bemötande i kollektivtrafiken är viktigt men också en samhällsplanering som stöder närhet och möjlighet att gå och cykla till målpunkter som är viktiga för barn. Ett fokus på hållbar och förbättrad tillgänglighet leder i denna riktning.

Minskad biltrafik och lägre hastighet minskar risken för olyckor och ger bättre luftkvalitet. Fortsatta satsningar på överflyttning från bil till hållbart resande möjliggör positiva hälsoeffekter för barn.

Hantering av förslag utifrån prövning och analys i remissversionen av trafikförsörjningsprogrammet

I den prövning av barnets bästa som gjordes inför beslut om strategisk inriktning lyftes förslag till hantering i trafikförsörjningsprogrammet. Koncernkontoret har inarbetat följande i remissversionen:

- Barn och barns behov har synliggjorts tydligare än i nuvarande program, både i beskrivning av förutsättningar och i prioriterade åtgärder. Gymnasieungdomars förutsättningar att ta sig till skolan beskrivs specifikt.
- Barns behov har delvis/indirekt präglat innehållet i programmet genom satsning på att förlänga öppettiderna i de utpekade stråken.
- I programmet lyfts behov av forskning och innovation kring utveckling av befintlig trafik samt nya mobilitetslösningar. Digitalisering av närtrafiken, som skulle gynna ungdomar, lyfts som exempel.
- Barn och unga har gjorts delaktiga i revideringsprocessen och barns delaktighet lyfts särskilt som en prioriterad åtgärd.
- Programmet innehåller mål om ökad andel hållbart resande. Om det sker på bekostnad av minskad biltrafik, är det positivt för barns hälsa, både vad gäller minskade utsläpp och trafiksäkerhet.
- Behovet av en samhällsplanering som stöder närhet nämns i programmet. Det är viktigt för barns möjligheter att gå och cykla till viktiga målpunkter, som gynnar både självständighet och fysisk aktivitet.


Återkoppling till samtliga berörda

Ungdomarna som deltagit i fokusgruppsintervjuerna har fått ta del av sammanställning av deras inspel och hur det hanterades i förutsättningsrapporten. Navet har sammanställt skolelevernas inspel och har skött återkopplingen.

Återkoppling av prövningens utfall bedöms komma för långt fram i tiden för att vara relevant att återkoppla.

Övrigt

En ny prövning kommer göras inför beslut om trafikförsörjningsprogrammet 2025.



2024-09-16

Hållbarhetsintegrering och hållbarhetsbedömning

Bilaga till remissversion av
Trafikförsörjningsprogram 2026-2029 – Västra
Götalands kollektivtrafikstrategi

Inledning

I arbetet med att revidera gällande trafikförsörjningsprogram är hållbarhet ur dess tre dimensioner en viktig utgångspunkt. Ambitionen har varit att trafikförsörjningsprogrammet ska gå i linje med målen i Agenda 2030 och VGR:s hållbarhetsmål. Hållbarhetsaspekterna som valts ut grundar sig på lärdomar från revideringsprocessen för nuvarande trafikförsörjningsprogram samt ett löpande utvecklingsarbete med hållbarhetsintegrering/hållbarhetsbedömning inom Koncernkontoret med stöd av konsult. Hållbarhetsaspekterna beskrivs i bilaga 1.

Genom att integrera hållbarhet löpande har revideringsprocessen haft större möjlighet att påverka hållbarheten i en positiv/mindre negativ riktning än om hållbarhet endast hade bedömts i processens slutskede, då samtliga möjlighetsfönster är stängda.

Viktiga processteg och hantering i hållbarhetsintegreringen

I revideringsarbetet har viktiga processteg för hållbarhetsintegrering identifierats:

- Avgränsning och urval av hållbarhetsaspekter
- Framtagande av förutsättningsrapporten (nulägesbeskrivning)
 - o Hållbarhet har varit en utgångspunkt för vilka frågeställningar som belystes i förutsättningsrapporten
- De största "gapen" mellan nuläget och hållbarhetsaspekterna identifierades (knäckfrågor)
 - o Trafiksäkerhet, jämlikhet, tillgänglighet, delaktighet, långsiktig ekonomi i balans. Klimat ansågs vara tillräckligt omhändertaget i och med den aktualiserade miljö- och klimatstrategin samt det övergripande målet om ökat hållbart resande med ambitionen att alla resor ska vara hållbara.
- Samråd med berörda parter (exempelvis berörda myndigheter, civilsamhället, angränsande län med flera)
 - o Möjlighet för samrådsaktörer att lämna inspel kring vad de ser är av vikt gällande hållbarhet kopplat till revideringen av trafikförsörjningsprogrammet
- Framtagande av förslag till strategisk inriktning
 - o Knäckfrågorna inarbetade
- Beslut i IKN och BHU om strategisk inriktning, som beskriver intentionerna/viljeinriktningen för trafikförsörjningsprogrammet
 - o Hållbarhetsbedömning utförd av Koncernkontoret, daterad 20240301
- Framtagande av remissversion av trafikförsörjningsprogrammet
 - o Knäckfrågorna inarbetade
- Beslut i IKN om remissversion av trafikförsörjningsprogrammet
 - o Hållbarhetsbedömning utförs av Koncernkontoret, daterad 20240916
- *Framtagande av förslag till trafikförsörjningsprogram efter remiss (kommande aktivitet)*

- *Hållbarhetsbedömning kommer att utföras av Koncernkontoret på den slutliga versionen av trafikförsörjningsprogrammet, inför antagande i regionfullmäktige*

Resultat av hållbarhetsbedömning av remissversionen av trafikförsörjningsprogrammet

En bedömning har gjorts på hur remissförslaget till trafikförsörjningsprogrammet möjliggör kliv i en positiv riktning eller riskerar att bidra negativt, i förhållande till nuvarande trafikförsörjningsprogram (se tabell 1). Bedömningen på hållbarhetsaspekterna har gjorts utifrån en tregradig skala:

- (+) → Möjlighet för positiv påverkan
- (0) → Ingen påverkan
- (-) → Risk för negativ påverkan

Tabell 1: Hållbarhetsbedömning av trafikförsörjningsprogrammets remissutgåva. Bedömningen gjord av hur remissversionen påverkar hållbarhetsaspekterna i förhållande till nuvarande trafikförsörjningsprogram

Hållbarhetsaspekter	Bedömning	Kommentar
Klimat	+	Genom ökade ambitioner kring marknadsandel och hållbart resande samt borttaget mål om ökat antal resor finns potential till minskade utsläpp. Även genom fortsatt elektrifiering av kollektivtrafiken. Det positiva bidraget till klimatet förutsätter dock minskad biltrafik.
Biologisk mångfald	0	Genom ökade ambitioner kring marknadsandel och hållbart resande samt borttaget mål om ökat antal resor finns potential till minskade utsläpp. Även genom fortsatt elektrifiering av kollektivtrafiken. Det positiva bidraget till klimatet förutsätter dock minskad biltrafik. Negativt: Programmet stödjer ett fortsatt fokus på fortsatta omfattande infrastruktursatsningar.

Hushållning med naturresurser	+	Genom ökade ambitioner kring marknadsandel och hållbart resande samt borttaget mål om ökat antal resor finns potential till resurseffektivitet. Även genom fortsatt elektrifiering av kollektivtrafiken, eftersom elen är mer energieffektiv som drivmedel. Det positiva bidraget förutsätter dock minskad biltrafik och totalt resande. Användning av elbatterier i kollektivtrafiken är mer resurseffektiv, men produktionen av elbatterier är förknippad med utmaningar.
Luftkvalitet	0	Genom ökade ambitioner kring marknadsandel och hållbart resande samt borttaget mål om ökat antal resor finns potential till minskade utsläpp av partiklar från däck och förbättrad luftkvalitet. Även genom fortsatt elektrifiering av kollektivtrafiken. Det positiva bidraget förutsätter dock minskade mängder motoriserad trafik.
Buller	+	Elektrifiering (vid lägre hastigheter) och potential för överflyttning.
Tillgänglighet	+	Nytt övergripande mål med fokus på tillgänglighet. Mer fokus på hela resan (kombinationsresor, vägen till och från hållplats, förbättringar för personer med funktionsnedsättning, barn och äldre). Viss utökning av utbudet i vissa relationer.
Jämlikhet	+	Ökat fokus på barn och unga, ökat utbud i glesare geografier. Mål om jämlikhet. Mål om sociala analyser möjliggör med medvetna beslut. Fortsatt fokus på arbets- och studiependling riskerar att grupper som inte arbetar eller studerar glöms bort. Mål om självfinansieringsgrad beräknas ha påverkan på priset.
Delaktighet	+	Involvering av barn och unga i processen för framtagandet. Delaktighet finns med som prioriterad åtgärd.
Fysisk aktivitet	+	Ökade ambitioner kring hållbart resande (gång, cykel och kollektivtrafik) och integrering mellan cykel och kollektivtrafik genom tydligare kopplingar till Strategisk plan för ökad cykling.
Trafiksäkerhet	+	Utveckla samverkan kring trafiksäkerhet samt VGR:s/ Västtrafiks egna arbete kring trafiksäkerhet.

God ekonomisk hushållning (resurseffektivitet)	+	Programmet beskriver vidareutvecklat arbete kring FOI för ökad resurseffektivitet, arbete med smarta och nya lösningar som kompletterar kollektivtrafiken.
Långsiktig ekonomi i balans	+	Ingen stor ambitionsökning mer än på marginalen. Återhållsamt program i sin grund. Remissförslaget lägger större fokus på balansen mellan intäkter och kostnader. Detta för att möjliggöra framtida satsningar på kollektivtrafiken men också för att få ut mer måluppfyllnad och nytta för investerade medel.

Bilaga 1 – Beskrivning av valda hållbarhetsaspekter

Klimat

Koldioxid och andra växthusgaser som släpps ut i atmosfären gör att det globala klimatet blir varmare. Förbränning av fossila bränslen, som till exempel olja, kol och fossilgas för el och värme, i industriprocesser och för transporter svarar för det största bidraget till klimatförändringen både i Sverige och världen i stort (Sveriges miljömål, 2023).

Transporter står för en fjärdedel av de totala utsläppen i Västra Götaland (Klimat 2030 strategiska vägval, 2020). Vad gäller de direkta utsläppen som Västra Götalandsregionen genererar, står kategorin resor och transporter för 34 procent (Klimatbokslut, 2021).

Centrala ansatser i arbetet för att minska utsläppen från transportsektorn (Sveriges miljömål):

- Transporteffektivare samhälle där trafikarbete med energiintensiva trafikslag minskar.
- Energieffektivisering av fordon gör att det trafikarbete som kvarstår använder mindre mängd energi.
- Omställning från fossila drivmedel till förnybara drivmedel och elektrifiering.

Om trafikarbetet minskar, minskar även mängden buller och utsläpp av hälsopåverkande luftföroreningar. Det leder till att stadsmiljöer förbättras, det ger förbättrad hälsa och gör att behov av markutrymme för transportinfrastruktur minskar (Etappmålet för Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter).

Biologisk mångfald

Ekosystem på land såsom skogar, våtmarker, torrmarker och berg utgör livsmiljöer för miljontals arter samtidigt som de renar luft och vatten. Markförstöring, påverkan på landskapet genom nybyggnation av exempelvis väg eller järnväg, samt avskogning leder till ökade halter av växthusgaser och påverkar både klimatet, samt djurs möjlighet till överlevnad negativt. I anslutning till transportinfrastrukturen finns även livsmiljöer där växter och djur vistas, såsom vägkanter, bangårdar och alléer. Dessa behöver beaktas i planeringen av infrastrukturen, samt i dess förvaltning.

Transportinfrastrukturen har en negativ påverkan på den biologiska mångfalden, genom att den:

- agerar som barriär för djur
- orsakar påkörning av djur som kan leda till trafikdöd
- påverkar dess omgivning negativt pga. buller, ljus, salt och andra föroreningar från trafiken
- kan orsaka biotopförlust
- kan påverka spridningen av invasiva arter

Transportinfrastrukturen kan, trots den negativa påverkan som kan orsakas, planeras på så sätt att livsmiljöerna kring infrastrukturen, såsom vägkanter, fyller funktioner som är positiva för den biologiska mångfalden. Det kan handla om att skapa multifunktionella sidoområden som exempelvis har en dämpande funktion avseende buller eller renar och filtrerar tungmetaller.

Hushållning med naturresurser

En långsiktig god hushållning är själva kärnan i en hållbar utveckling. Naturresurser utgörs av de råvaror som kan tas från naturen och där ändliga naturresurser skall nyttjas

försiktigt så att tillgången säkras för framtiden. Idag finns cirka 7,7 miljarder människor på jorden, år 2050 kommer det finnas cirka 9,7 miljarder. För att alla ska kunna leva ett gott liv behöver resurserna fördelas rättvist och användas på ett sådant sätt att de inte överskrider jordens ekologiska gränser. Dagens resursutnyttjande är också starkt sammankopplat med spridningen av farliga kemikalier. Idag finns uppemot 60 000 kemiska ämnen på världsmarknaden. Av totala volymen kemikalier som omsätts inom EU beräknas över 60 % vara hälsofarlig. För att bidra till Agenda 2030 målet om hållbar konsumtion och produktion krävs att Västra Götalandsregionen har resurseffektiva och giffria flöden av material över hela livscykeln. Genom VGR:s verksamheter strömmar stora materialflöden av plast, textil, metall, glas, papper, livsmedel, läkemedel och energibärare (som diesel, bensin, naturgas och biogas).

Luftkvalitet

Luft definieras här som emissioner av trafikrelaterade luftföroreningar och deras påverkan på luftkvaliteten, det vill säga koncentrationen av luftföroreningar i utomhusluften. Luftföroreningar är gaser och partiklar i luften som har en negativ påverkan på människans hälsa och/eller miljön.

Transportsektorns hälsopåverkande utsläpp domineras av vägtrafikens avgasutsläpp samt slitagepartiklar. Sjöfartens utsläpp har totalt sett en relativt liten hälsopåverkan, men i närheten av farleder och i hamnar kan utsläppen bidra till förhöjda halter av kväveoxider och partiklar. Luftfartens påverkan på hälsan är begränsad då de helt dominerande utsläppen sker på hög höjd och i de områden där människor normalt inte vistas. Utsläppen från järnvägstrafik har i stort en mycket liten betydelse för halter i utomhusluft men kan lokalt på enskilda överdäckade eller underjordiska stationsmiljöer i storstäderna ha betydande påverkan på människors hälsa. En enskild bana som elektrifieras kan också ha viss betydelse för de lokala utsläppen.

Buller

Buller har negativ påverkan på vår hälsa. Transportsystemet är en källa till buller och bör beaktas noggrant i en tid av förtätning. Buller kan exempelvis minskas genom val av tystare transporter, åtgärder i infrastrukturen som bullerplank, förtätning av grönområden och god stadsplanering.

Avseende buller anses negativ miljöpåverkan uppstå när boende utsätts för buller från vägtrafik- eller järnvägstrafik med ljudnivåer överstigande de riktvärden i bostäder som anges i proposition 1996/97:53 samt de riktvärden för övriga områdestyper som anges i Trafikverkets riktlinje TDOK 2014:1021 för buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg. Avseende vibrationer och stomljud anses negativ miljöpåverkan uppstå när bostäder eller vårdlokaler utsätts för störning från väg- eller järnvägstrafik med nivåer överstigande de riktvärden som Trafikverket anger i riktlinje TDOK 2014:1021.

Tillgänglighet

Tillgänglighet kan definieras som möjligheten att ta del av något som är antingen eftersträvat eller behövt, såsom utbildning, service, kultur och arbete.

Tillgänglighet kan åstadkommas på tre sätt, genom nära lokalisering (rumsligt nära), genom rörlighet (tidsmässigt nära) och virtuellt, via internet (virtuellt nära i tid och rum). Delarna påverkar också varandra, till exempel påverkar den rumsliga närheten behovet av fysisk mobilitet. Tillgänglighet är transportsystemets grundläggande nytta och ett medel för att uppnå sociala hållbarhetsmål som ökad jämlikhet, jämställdhet delaktighet, trafiksäkerhet, fysisk aktivitet och trygghet.

Jämlikhet

Jämlikhet talar om människors lika värde, oavsett etnisk tillhörighet, sexualitet, funktionsnedsättning, utbildning, ekonomi, ålder och kön med mera. Det innefattar bland annat att alla människor har lika rättigheter enligt lagen, men handlar också om ekonomisk jämlikhet, till exempel lika tillgång till arbete, utbildning och sjukvård. Jämlikhet innebär också lika möjligheter och skyldigheter i samhället i sin helhet. I ett jämlikt transportsystem beaktas förutsättningarna, värderingarna och prioriteringarna hos alla människor.

Det handlar i planeringen av transportsystemet om makt och inflytande, likabehandling och likvärdig tillgång till resmöjligheter och dagliga aktiviteter. Hur vi beaktar människors olika förutsättningar, värderingar och prioriteringar i planeringen av transportsystemet kan se lite olika ut beroende på vilket planeringsskede vi befinner oss i. I prioriteringen mellan olika investeringar, åtgärder, lokaliseringsalternativ och liknade bör vi ställa oss frågan: vilka gynnas av ett visst alternativ och vilka missgynnas? Människors olika förutsättningar och rättigheter behöver också beaktas i senare skeden, till exempel i planering av nästa tidtabell och trafikutbud eller i utformning av en hållplats.

Delaktighet

Sett i ett samhällsligt perspektiv är det centralt att människor känner att de är delaktiga i samhället, annars uppstår utanförskap och känslor av maktlöshet. Brist på makt och möjligheter att påverka har ett starkt samband med ohälsa.

Det finns skillnader i makt och delaktighet mellan olika grupper i samhället. Vissa grupper har lättare att göra sig hörda om något inte fungerar eller inför att nya beslut ska tas. Normen i transportplaneringen är att vara man, i arbetsför ålder, medelklass och vara född i Sverige. Denna grupp har stor makt över transportplaneringen. Grupper som har sämre förutsättningar att påverka transportplaneringen är bland annat barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, kvinnor, personer med utländsk bakgrund, socioekonomisk svaga grupper och personer bosatta utanför större tätorter. Äldres delaktighet i samhället minskar generellt med ålder. Detta ger en obalans i hur makt fördelas och vilka som känner sig delaktiga.

Fysisk aktivitet

En viktig hälsoaspekt rör transportsystemets möjlighet att skapa förutsättningar för en mer fysiskt aktiv livsstil för människor. Inom ramen för transportsystemet handlar det om aktivt resande, som främst består av gång och cykel men även kollektivtrafik. En överflyttning av bilresor till aktivt resande ger positiva hälsovinster genom ökad fysisk aktivitet. Förbättrad tillgänglighet till rekreations- och motionsaktiviteter i regionen kan också ha positiv påverkan på folkhälsan.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet handlar om att skapa ett säkert transportsystem där ingen på sikt ska dödas eller allvarligt skadas, inklusive fallolyckor och suicid. Att människor dör i transportsystemet är ett globalt folkhälsoproblem. Med Nollvisionsarbetet som ledstjärna, bör arbetet prioriteras till väg- och bantrafiken eftersom det är där den stora majoriteten av skadade och dödade sker (Transportpolitiska hänsynmålet, 2021).

FN:s globala hållbarhetsmål (11.2) och Trafikverket (2019) slår fast att utbyggnad av kollektivtrafiken är en väg till förbättrad trafiksäkerhet. Särskild uppmärksamhet bör riktas på behoven hos människor i utsatta situationer till exempel kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning och äldre.

Centrala ansatser för att öka trafiksäkerheten kopplad till kollektivtrafiken är att:

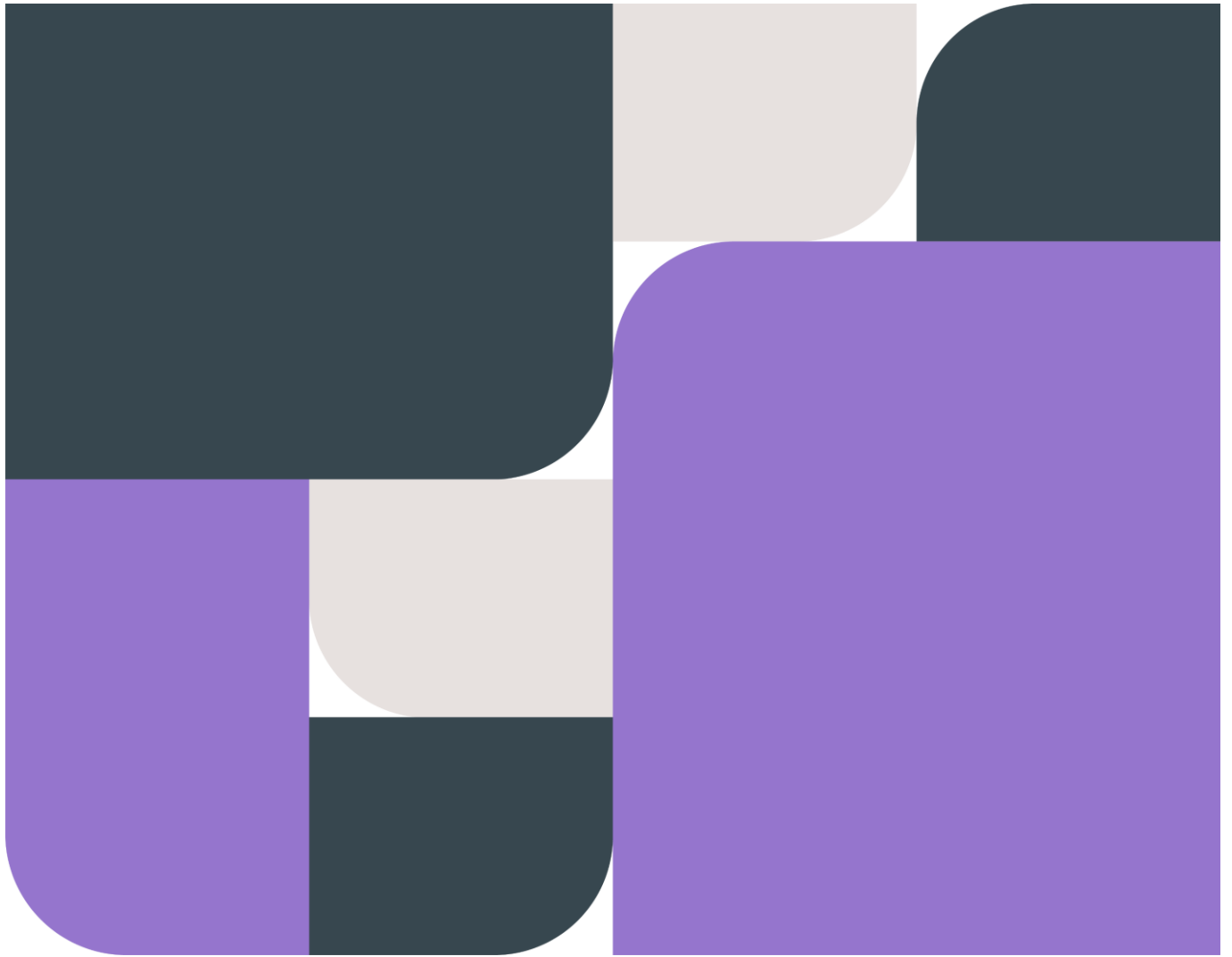
- Arbeta för en överflyttning från privatbilism till kollektivtrafik.
- Öka andelen resor som sker med gång- och cykel
- Minska trafikarbetet med motoriserade fordon
- Lägre hastigheter samt minska hastighetsöverträdelser

God ekonomisk hushållning/ resurseffektivitet

Enligt kommunallagen ska en regions budget upprättas så att intäkterna överstiger kostnaderna. För att uppnå god ekonomisk hushållning på lång sikt räcker dock inte ett resultat på eller precis över noll. Ett överskott behövs exempelvis för att inflationsskydda det egna kapitalet och för att finansiera investeringar och pensionsutbetalningar. Ekonomiska marginaler behövs också för att möta konjunkturer, klara oväntade kostnader och genomföra utvecklingsinsatser. En viktig förutsättning för god ekonomisk hushållning är att bygga upp ekonomiska resurser under gynnsamma år (exempelvis genom avsättning till resultatutjämningsreserven) för att klara år med vikande ekonomi.

Långsiktig ekonomi i balans

För en hållbar ekonomisk utveckling krävs en långsiktigt hanterbar nettokostnadsutveckling. I praktiken innebär det att takten för nettokostnaderna inte ska överstiga prognoserna för intäkter från skatter, generella statsbidrag och kommunalekonomisk utjämning.



Januari 2024

Sammanställning samråd

Inför framtagande av Remissversion
Strategi för kollektivtrafikens utveckling 2026 – 2029
Trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland

Datum: 2024-01-24

Dokumentnamn: Sammanställning av samråd inför framtagande av trafikförsörjningsprogram 2026-2029

Diarienummer: IKN 2023-00074

Kontaktperson: Martin Elofsson, Koncernkontoret, avdelning regional samhällsplanering

Sammanfattning

Under arbetet med att revidera trafikförsörjningsprogram sker samråd med olika intressenter, såsom kommuner (via delregionala kollektivtrafikeråd), myndigheter, resenärsgupper, trafikföretag med flera. Syftet med samråden är att få inspel till revideringen av trafikförsörjningsprogrammet genom dialog om bland annat kollektivtrafikens utveckling och framtida utmaningar och möjligheter. I denna sammanställning redovisas inspel som har kommit fram vid samråden.

Arbets- och studieresor

Flertalet parter anser att arbets- och studiependling ska prioriteras och att de prioriterade pendlingsstråken ska utvecklas. Behov av åtgärder för att snabba upp restiderna lyfts särskilt upp.

Samtidigt lyfts vikten av goda resmöjligheter även utanför stråken, för avvikande arbetstider, till besöksmål som ofta även är arbetsplatser, att kunna uträtta ärenden på vägen hem med mera.

De delregionala kollektivtrafikeråden önskar att det i kommande trafikförsörjningsprogram tydliggörs hur gymnasieelevers möjligheter att pendla med kollektivtrafik till skolan ska hanteras.

Övriga resor - fritid, service, inköp mm

Flera parter lyfter upp vikten av goda resmöjligheter även dagtid, kvällar och helger. Framför allt lyfts behov av resmöjligheter för äldre samt barn och unga som är mer beroende av kollektivtrafiken för att kunna få ta del av fritidsaktiviteter, service med mera.

Resor och utbud i glesare geografier

Flera lyfter utmaningen i att få fler att kunna och vilja resa hållbart och med kollektivtrafik på landsbygden. Närtrafiken är bra, men behöver utvecklas samt att den inte täcker de behov som finns. Här behövs nya smarta och attraktiva lösningar och samarbeten utvecklas som komplement till den traditionella kollektivtrafiken. De privata mobilitetsaktörerna lyfter att för att de ska kunna erbjuda sina tjänster utanför de större städerna behöver ekonomiska styrmedel implementeras och utvecklas.

Det finns önskemål om att det i kommande trafikförsörjningsprogram tydligare beskrivs behoven av kollektivtrafik i glesare geografier samt vad man kan förvänta sig för utbud. Exempelvis lyfts grundläggande utbud upp som något positivt, men behöver utvecklas.

I glesare geografier lyfts fokus på barn och ungas möjligheter att resa till/från skolan samt kunna få ta del av fritidsaktiviteter som främst anordnas inne i de större tätorterna. Goda resmöjligheter från glesare geografier är även viktigt för HBTQI-personer, vilkas mötesplatser oftast ligger i de större städerna.

Trygghet, bemötande och kommunikation

Flera parter lyfter vikten av fokus på och dialog med barn och unga för att identifiera deras behov och upplevelser av kollektivtrafiken.

Det görs idag mycket för att försöka anpassa kollektivtrafiken utifrån olika resenärgruppers behov. Dock upplever flera grupper att det behövs mer kunskap och förståelse hos framför allt den personal som bemöter resenärerna om hur de bör agera i olika situationer. Det är framför allt avvikande händelser, som störningar i trafiken, biljettkontroll med mera som skapar en otrygghet hos många.

Personer med psykiska funktionsnedsättningar reser mindre med kollektivtrafiken än andra grupper. Viktigt att kunskapen om deras behov och hur de bör bemötas ökar hos både de som möter resenärerna och de som planerar trafik och infrastruktur.

Olika ekonomiska förutsättningar

Det är främst de samråd som *Beredning för mänskliga rättigheter* ansvarar för som har lyft frågor kopplat till olika ekonomiska förutsättningar. Hur prissättningen av kollektivtrafiken påverkar tillgängligheten för personer med knappa resurser är ett område som behöver belysas mer. För människor som lever i fattigdom är det här ett område som hindrar dem från att få sina mänskliga rättigheter tillgodosedda och kunna ta del av det som samhället har att erbjuda.

Seniorkortet innebär en möjlighet för många äldre att komma ut och ta del av aktiviteter och träffa vänner och bekanta.

Samhällsplanering och fysisk planering

Samverkan kring kollektivtrafik och samhällsplanering anses som viktig. Flera parter lyfter vikten av att kollektivtrafiken tidigt finns på plats vid utbyggnad av nya bostäder och verksamheter för att skapa hållbara resvanor från början. Även de prioriterade stråken lyfts upp och behöver vidareutvecklas med bättre kapacitet, pendelparkeringar, tillgängliga och trygga anslutningsvägar och hållplatser etc.

Hållbara resor

Att kunna kombinera sin kollektivtrafikresa med andra transportslag lyfts som viktigt, som cykel och gång, men även bil till/från exempelvis pendelparkering. Flera parter lyfte att framför allt cykelinfrastrukturen i regionen behöver byggas ut.

Det behöver även utvecklas nya smarta och attraktiva lösningar som kan avlasta, komplettera eller ersätta den traditionella kollektivtrafiken, gärna tillsammans med privata mobilitetsaktörer.

Med en övergång till att allt fler fordon, även mer långväga bussar och mikromobilitetslösningar, ska drivas med el är det viktigt att säkerställa en god elförsörjning i hela regionen.

Samverkan

Samverkan mellan regionerna bedöms som viktig. Utöver att samverka kring den gränsöverskridande trafik och biljettsystem lyfter parterna vikten av att lära sig av varandra och kunna dra nytta av varandras erfarenheter och utvecklingsarbete.

Samverkan kring kollektivtrafik och samhällsplanering anses som viktig, se tidigare stycke. Mobilitetsaktörerna önskar samverkan med fler kommuner kring lösningar för mikromobilitet, men även mellan mobilitetsaktörerna och Västtrafik. Här kan VGR bidra som draghjälp till diskussionerna.

Det råder kompetens- och personalbrist inom kollektivtrafikbranschen och dess attraktivitet behöver öka för att locka fler till branschen - både för förare och tjänstepersoner, tågvärdar, verkstäder, forskare med mera. Här behöver parterna tillsammans verka för att skapa en bransch som är attraktiv att arbeta inom.

Länsöverskridande trafik

Idag samarbetar och finansierar Västra Götalandsregionen tillsammans med angränsande regioner den trafik som går över länsgräns. Till de angränsande regionerna ställdes därför specifikt frågan om vilka länsöverskridande relationer som de anser viktiga utifrån sin region och sina invånares perspektiv. Det är framför allt i de utpekade prioriterade stråken, och framför allt tågstråken, som regionerna ser behov av gränsöverskridande trafik.

De delregionala kollektivtrafikråden lyfter vikten av länsöverskridande trafik, framför allt för arbets- och studieresor.

Övrigt

Flera aktörer lyfter att förutsättningsrapporten var bra för att förstå varför det ser ut som det gör idag och vilka behov som behöver arbetas med framöver.

Innehåll

Sammanfattning.....	2
Innehåll.....	6
Inledning	7
Läsanvisningar	7
Hur samråd har bedrivits	7
Sammanställning av inspel.....	9
Arbets- och studieresor	9
Övriga resor – fritid, service, inköp mm	10
Resor och utbud i glesare geografier	11
Trygghet, bemötande och kommunikation	12
Olika ekonomiska förutsättningar	14
Samhällsplanering och fysisk planering.....	15
Hållbara resor.....	17
Vad behöver parterna gemensamt samarbeta och kraftsamla kring? ..	19
Länsöverskridande trafik	20
Region Värmland	20
Region Halland.....	21
Region Jönköpings län	21
Region Örebro län	21
Östfold fylkeskommun	22
Övrigt.....	22

Inledning

Västra Götalandsregionen, som är regional kollektivtrafikmyndighet i Västra Götaland, arbetar med en revidering av det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande styrdokumentet för kollektivtrafikens utveckling och pekar ut riktningen för kollektivtrafiken, fastställer mål och utvecklingsområden.

Nuvarande trafikförsörjningsprogram sträcker sig mellan år 2021–2025. Programmet ska enligt beslut revideras en gång per mandatperiod. Under år 2023–2025 arbetas ett förslag till reviderat trafikförsörjningsprogram fram. Det reviderade programmet föreslås gälla för år 2026-2029.

Under arbetet med att revidera trafikförsörjningsprogram sker samråd med olika intressenter, såsom kommuner (via delregionala kollektivtrafikeråd), myndigheter, resenärsgupper, trafikföretag med flera. Syftet med samråden är att få inspel till revideringen av trafikförsörjningsprogrammet genom dialog om bland annat kollektivtrafikens utveckling och framtida utmaningar och möjligheter. I denna sammanställning redovisas inspel som har kommit fram vid samråden.

Läsanvisningar

Denna sammanställning innehåller dels en redovisning för hur samråden har bedrivits, dels en ämnesvis indelning av inspel som har kommit in under samråden. Syftet med ämnesvis indelning är att underlätta läsningen och ge möjlighet att få en översikt. I samband med varje synpunkt redovisas vilken aktör som har gjort inspelet.

Inspel från DKR har inkommit skriftligt och redovisas separat i bilaga.

Hur samråd har bedrivits

Inför framtagande av remissversion har det hållits samråd med aktörerna som listas nedan. I de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR) har dialog skett mellan VGRs politiker och DKRs politiker. Övriga samråd har skett på tjänstepersonsnivå och med representanter för de olika aktörerna.

Samråden har i de flesta fall hållits i mötesform, men också genom skriftliga inspel. Under samråden har Västra Götalandsregionen (VGR) vanligtvis hållit en presentation som beskriver syfte med och kort information om nuvarande trafikförsörjningsprogram samt process och inriktning för revideringen.

Inför samråden fick aktörerna ta del av nuvarande trafikförsörjningsprogram och framtagen [förutsättningsrapport](#). Aktörerna fick även till sig förslag på frågor som VGR önskade svar på. Efter samråden har aktörerna fått ta del av minnesanteckningar och VGRs presentation.

Det har vid denna revidering inte hållits någon bredare medborgardialog. Däremot har dialog skett med barn och unga under våren 2023 för att samla deras erfarenheter. VGR har även för dialog med fyra av de fem samråd som Beredning för mänskliga rättigheter (BMR) ansvarar för, där politiker träffar representanter för organisationer i det civila samhället.

Följande intressenter har deltagit på samråd:

- Delregionalt kollektivtrafikeråd Boråsregionen 2023-10-20
- Delregionalt kollektivtrafikeråd Fyrbodalsregionen 2023-10-26
- Delregionalt kollektivtrafikeråd Göteborgsregionen 2023-10-26
- Delregionalt kollektivtrafikeråd Skaraborg 2023-12-08
- Länsstyrelsen Västra Götaland 2023-11-22
- Mobilitetsaktörer 2024-01-16
- Regionala Pensionärsrådet 2024-01-16
- Region Jönköpings län 2023-11-24
- Region Halland 2023-11-22
- Region Värmland 2023-11-08
- Region Örebro län 2023-11-21
- Samråd barnrätt 2023-12-05
- Samråd funktionshinder 2023-12-05
- Samråd HBTQI 2023-12-07
- Samråd mänskliga rättigheter 2023-11-30
- Trafikföretagen - Bivab, Connect Bus Sandarna AB, Keolis, Nobina, SJ AB, SJ Götalandståg, Skärgårdsredarna, Styröbolaget, Svenska Taxiförbundet, Tågöretagen, VY Buss AB 2023-12-12
- Trafikverket 2023-12-15
- Turistrådet Västsverige 2024-01-09
- Västsvenska handelskammaren 2023-11-15

- Östfold Fylkeskommun 2024-01-23

Sammanställning av inspel

Nedan redovisas de inspel som har inkommit under samråden i en ämnesvis indelning. Den ämnesvisa indelningen har gjorts med syfte att förenkla läsningen och ge möjlighet till överblick eftersom flertalet inspel har adresserat liknande frågor. Inspelen är ibland redigerade för att öka läsbarheten och ibland direkt hämtade från samrådsmötesanteckningar och inskickade inspel. De olika kategorierna är inte helt skilda från varandra vilket gör att en synpunkt ibland kan passa under fler än en rubrik.

Arbets- och studieresor

Arbets- och studiependling är prioriterat. De obetalda arbetsresorna som hämta/lämna barn, besöka äldre med mera premieras dock inte samtidigt som det är en viktig del av samhällsekonomin och för att det ska gå ihop. Beaktas inte idag. Är framför allt kvinnors resbehov som här inte premieras.

[Länsstyrelsen Västra Götaland]

Viktigt att tillgodose god kollektivtrafik till besöksnäringens arbetstillfällen. Det är inte ovanligt att de som arbetar där är grupper som inte har tillgång till bil, exempelvis unga.

[Turistrådet]

Att hitta rätt kompetens till näringslivet är en stor utmaning. Arbetspendling behöver prioriteras för att kunna skapa stora arbetsmarknadsregioner. Skulle önska mer fokus på snabb och attraktiv arbetspendling i kommande trafikförsörjningsprogram. Viktigt att de stora infrastruktursatsningarna kommer på plats för att korta restiderna och förstora arbetsmarknadsregionerna, både inom Västra Götaland och mot grannregioner som Jönköping och Halland. Det är även viktigt att det fungerar att resa snabbt med kollektivtrafik inom städerna. Det är rätt att prioritera stråk där många reser före glesare geografier där underlaget är mindre och de flesta ändå är beroende av bilen. Utöver utbyggnad av tågtrafiken är även stråket längsmed väg 158 något som Västsvenska Handelskammaren ser behöver satsas på.

[Västsvenska Handelskammaren]

För många rörelsehindrade fungerar det inte att åka kollektivtrafik till och från arbete eller studier då det är för osäkert om man kommer fram.

Rampen fungerar inte alltid, stressiga byten, informationen stämmer inte. Chaufförerna är service minded och har oftast kunskap om hur rampen fungerar men det är inte alltid den fungerar. Det bör finnas en manuell ramp om den automatiska inte fungerar.

[Samråd Funktionshinder]

Västtrafik har varit bra på att hänga med i förändrade resmönster. Viktigt att trafiken följer det faktiska resbehoven och anpassas därefter med utökningar och effektiviseringar.

[Trafikföretagen]

Det är framförallt i de starka långväga stråken som restideskvoten kan påverkas genom snabbare resor och generera ett ökat resande. I storstäderna skulle mycket restid kunna sparas och bättre restidskvoter skapas om bussarna stannade mer sällan.

[Trafikföretagen]

Övriga resor – fritid, service, inköp mm

Barn har rätt till fritid och kultur enligt barnkonventionen. Ungas resor till mer meningsfull fritid är viktigt.

[Samråd Barnrätt]

Demografin förändras där en allt större andel av befolkningen blir äldre. Här finns en stor potential för ökat hållbart resande då det är en grupp som reser mycket, men inte prioriteras. Hur tar man hänsyn till dem när det gäller exempelvis kombinerade resor? Är en rätt "bekväm" grupp varför det måste fungera smidigt, men inte alltid gå så fort. Lyft gärna fram effekten av gratis resor för pensionärer som ett exempel.

[Länsstyrelsen Västra Götaland]

Det finns en utmaning i att för att få fler att sälja/inte köpa bil behöver även fritidsresandet kunna ske med kollektivtrafik. Satsningar bör dock främst ske i stråk där det redan finns ett bra kollektivtrafikresande och därmed även bra turutbud.

[Region Örebro län]

En utmaning är att det blir fler äldre, vilket skapar mer behov av tillgänglighetsanpassningar samt behov av att resa på andra tider.

[Region Halland]

Flexlinjen är ett initiativ som fungerar mycket bra och som skapar ökad tillgänglighet.

[Samråd Mänskliga rättigheter]

Utbud även på kvällar och helger är viktig för fritidsresande där resandet har återkommit.

[Trafikföretagen]

Viktigt att beakta perspektivet besökare i kollektivtrafikplaneringen. Det ska följa logiken kring efterfrågan och rimlighet, det vill säga samma princip som för övrig trafik.

Det är idag enkelt att ta sig till Västsverige (flyg, tåg, färja m.m.), men behöver även vara enkelt och med rimliga restider att ta sig till olika besöksmål inom regionen. Vissa besöksorter och besöksmål är väldigt populära och dit skulle kollektivtrafiken behöva utvecklas. Exempelvis är kollektivtrafiken till Tjörn och framförallt Orust bristfällig.

[Turistrådet]

Resor och utbud i glesare geografier

Barn utanför storstäder, på landsbygden och i utsatta områden känner sig som mest exkluderade. Det går få bussar på landsbygden. Missar man en buss får man vänta väldigt länge på nästa buss.

[Samråd Barnrätt]

Länsstyrelsen lyfte vikten av att föra dialog med barn och unga som bor utanför de mer tätbebyggda områdena. Viktigt att sätta barn och ungas vanor tidigt.

[Länsstyrelsen Västra Götaland]

När busslinjer avvecklas på landsbygden flyttar folk till stan. Viktigt att hbtqi-personer kan bo både i stad och på landsbygd. Det finns inte så många communities för hbtqi-personer, vilket gör gruppen mer beroende av att resa långa sträckor.

[Samråd HBTQI]

Det finns en stor utmaning i att få fler att vilja resa hållbart/med kollektivtrafik på landsbygden. Här behövs nya smarta lösningar och samarbeten för att få fler att inte välja den egna bilen. Viktigt att driva fokusgrupper även med de som inte reser frekvent med kollektivtrafiken idag för att förstå varför de inte väljer att resa med kollektivtrafiken.

[Trafikföretagen]

Bra att det finns Närtrafik i de områden där det inte finns så mycket annan kollektivtrafik. Däremot skulle Närtrafik bli bättre om det fanns tätare intervaller att resa inom, samt mindre tid för väntan.

[Regionala Pensionärsrådet]

Turistrådet ser inte Närtrafik som en lösning för turister. Det är svårt för turister att förstå hur kommungränser fungerar och kundservice skulle behöva förbättras. Det är rimligen lättare för invånare i Västra Götaland, som regelbundet nyttjar Närtrafik och lär sig tjänsten.

[Turistrådet]

Mobilitetsaktörerna ser svårigheter i att kunna erbjuda sina produkter och tjänster i mindre tätorter och geografier med lägre efterfrågan och befolkningsunderlag då det inte bär sig företagsekonomiskt. Här krävs en utveckling av olika styrmedel. För att mobilitetsaktörerna ska kunna erbjuda sina tjänster utanför de större städerna skulle exempelvis offentlig subventionering av tjänster i dessa områden kunna vara en lösning. Även lägre markupplåtelseavgift för exempelvis elsparkcyklar samt lägre trängselskatt vid bildelning lyftes som förslag.

[Mobilitetsaktörer]

Trygghet, bemötande och kommunikation

Hur hbtqi-personer bemöts i och kring kollektivtrafiken är en viktig fråga. Det handlar inte bara om förare utan även om kontrollanter. Folk som bryter mot normer blir ofta utpekade och illa behandlade. Det kan uppstå problem för hbtqi-personer vid biljettkontroller, exempelvis om man inte offentligt vill säga vilket juridiskt kön man har.

Tips är att inte bara trycka på att Västtrafiks upphandlade operatörer ska ha rätt utbildning och kompetens vad gäller hbtqi-frågor, utan även tjänstepersoner på VGR och Västtrafik. Viktigt att föregå med gott exempel.

[Samråd HBTQI]

Det upplevs som att många unga har en otrygg känsla kring kollektivtrafiken. I Skåne har man pratat om "viktiga vuxna" i och kring kollektivtrafiken. Viktigt att ha med det perspektivet i alla led.

[Samråd Barnrätt]

Bra om ännu mer dialog förs med barn. Tips är att låta barn samla in synpunkter, som i Härryda kommun där de samlade in 800 svar. Det hade inte varit lika effektivt om vuxna hade försökt samla in synpunkter.

[Samråd Barnrätt]

Bra med ökat fokus på barn och unga. Bra med utlandsfödda som minoritetsgrupp i förutsättningsrapporten, men det är den enda minoritetsgruppen som nämns.

[Samråd HBTQI]

Upplever att det ibland känns otryggt att resa med kollektivtrafiken, att det inte finns tid att sätta sig ned innan bussen/spårvagnen kör iväg. Ibland går det också för snabbt när dörrar stängs och öppnas. Bra dock med anpassning av fordonen med ramp osv. Det behöver finnas tydliga utrop när bussen anländer till hållplatsen. Det fungerar bra med spårvagn, men inte med buss.

[Regionala Pensionärsrådet]

Personer med psykiska funktionsnedsättningar reser mindre med kollektivtrafiken än andra. Det handlar om otrygghet, särskilt vid bytespunkterna, om det finns belysning, ljus, pressbyrå med mera. Det är tillgänglighet ur ett kognitivt perspektiv.

Det behöver finnas mer skriftlig information för personer med hörselnedsättningar. När trafiken flyter som den ska fungerar det med att läsa i appen, men om föraren informerar om exempelvis att spårvagnen kör en annan väg nås inte alla resenärer av det audiella budskapet

För synskadade är det ofta inte själva resan som är problematisk utan när det händer något oförutsett kring resan, till exempel att en ledsagare inte dyker upp.

[Samråd Funktionshinder]

Trygghet och säkerhet är ett viktigt perspektiv att ha med sig i planeringen av kollektivtrafiken. Exempelvis gällande trygghet och belysning vid hållplatser, samt under själva resan. Det måste vara tydligt hur en kan få hjälp och vem som ansvarar för att gripa in vid exempelvis ofredanden på spårvagn.

Viktigt att inte missa tillgänglighetsfrågor för personer med psykisk ohälsa. Människor med NPF-diagnoser (neuropsykiatrisk funktionsnedsättning) hamnar ofta mellan stolarna vad gäller kommun och region. Svårt för den här målgruppen om vart en kan vända sig, vem som ansvarar.

Rasism och rasprofilering är ytterligare ett område att belysa. Personer blir utifrån hudfärg utpekade som individer som inte skulle betala för sig.

Inkluderande kommunikation är viktigt, utifrån språk, att kommunikation sker på ett sätt så att alla känner sig välkomna och att kollektivtrafiken är för mig. Begrepp som exempelvis ”överklagan” (av bot för att man inte betalat) upplevs som skrämmande och som för stort att ta sig an. Det här skulle kunna kommuniceras på ett annat sätt, där personen också får information om hur det här går till. Om en inte heller har tillgång till digital

teknik, så kan det digitala utanförskapet göra att en exempelvis inte heller kan överklaga.

Att resecentrum stängs kvällstid upplevs som ett stort problem. Det är viktigt att fortsatt kunna ha ett personligt bemötande, inte enbart digitalt. Det är bland annat därför viktigt att resebutiker får vara kvar.

[Samråd Mänskliga rättigheter]

Bytesresor skapar osäkerhet och otrygghet hos resenärerna.

[Trafikföretagen]

Olika ekonomiska förutsättningar

Boten/ tilläggsavgiften man får vid biljettkontroll borde vara inkomstbaserad. Viktigt att ställa sig frågan varför folk inte betalar för sig och vem det slår emot. Västtrafik gör kampanj för att resenärer ska betala för sig – viktigt här att det blir budskap som inte är kränkande mot de personer som har det tufft ekonomiskt.

[Samråd HBTQI]

En brist är att ungdomar kan komma till vissa fritidsaktiviteter, men inte hem därifrån då skolkortet har slutat att gälla. Ibland fungerar det bra för unga att ta sig till fritidsaktiviteter, men för yngre barn som behöver ha med sig en förälder kan det bli svårt för familjer med en tuff ekonomisk situation. Många ungdomar vill inte alltid inkludera sina föräldrar i resandet. Ytterligare ett viktigt perspektiv.

[Samråd Barnrätt]

Den ekonomiska tillgängligheten till kollektivtrafiken är ett område som behöver belysas mer. För människor som lever i fattigdom är det här ett område som hindrar dem från att få sina mänskliga rättigheter tillgodosedda. Till exempel kan det här få som följd att en inte kommer på möte med vård eller socialtjänst för att en inte har råd. Samrådets organisationer lyfter vidare att en annan konsekvens av att inte ha råd att betala för kollektivtrafik blir att människor åker utan att betala. Om man då får en bot kan det leda till att man får betalningsanmärkning hos kronofogden, vilket kan leda till att individen det berör får svårigheter för resten av livet.

[Samråd Mänskliga rättigheter]

Seniorkortet innebär en möjlighet för många äldre att komma ut och ta del av aktiviteter och träffa vänner och bekanta. Att åka med kollektivtrafiken kan vara en social aktivitet i sig. Positivt att seniorkort finns.

[Regionala Pensionärsrådet]

Samhällsplanering och fysisk planering

Region Värmland ser att det finns stora fördelar med att arbeta nära kommunerna med deras samhällsplanering för att öka det hållbara resandet.

[Region Värmland]

Den gröna omställningen blir bara grön om samhället runtomkring utvecklas hållbart. Kollektivtrafiken behöver finnas tidigt på plats vid ny- och utbyggnad.

Det behövs tydligare samverkan och processer kring samplanering av kollektivtrafiken och den fysiska planeringen. Även förtydligande kring vilka roller och ansvar olika parter har. Ge gärna exempel på hur man arbetar med kollektivtrafik och stadsutveckling hand i hand, i ÖP-processen med mera.

Tydliggör i programmet att det behöver arbetas vidare med att utveckla samarbetet kring den fysiska planeringen och vad som är de viktigaste insikterna för att lyckas med det.

Viktigt att även få med tillgänglighet till och kring hållplatser för till exempel barn. Önskvärt om det gick att få med något kring de arkitekturpolitiska målen som beskriver främst processen, inte hur det ska lösas.

Kommunerna är ofta osäkra i hur de ska hantera kollektivtrafik då de inte har rådighet över den. De vill ha tydlighet och mer stöd. Viktigt med en trygghet i att kollektivtrafiken kommer vara kvar över tid för att kommunerna ska våga investera.

[Länsstyrelsen Västra Götaland]

I stadsutvecklingsprocessen är det viktigt att dialog förs med de planerande enheterna inom kommunerna för att skapa bra möjligheter för att kunna resa kollektivt. Det är svårt att skapa attraktiva stadsmiljöer med många bilar, varför inflödet av bilar behöver minskas till till exempel Göteborg. När bilen är elektrifierad minskar utsläppen, men problem med trängsel och plats i stadsrummet kvarstår.

Västsvenska Handelskammaren ser en trend att företag framför allt vill etablera sig i de centrala lägena av Göteborg dit det är enkelt att ta sig kollektivtrafiken, medan det blir mindre attraktivt att etablera sig i mindre centrala lägen. Industrietableringar som behöver mycket mark är en utmaning i de alltmer tätbebyggda stadsområdena. Tror att trenden kommer bli att större industrietableringar framöver kommer ske mer i landsbygdskommuner med bra spårförbindelser och god energiförsörjning.

[Västsvenska Handelskammaren]

De prioriterade stråken i nuvarande trafikprogram ser bra ut och stämmer överens med hur Trafikverket tänker kring stråk. Det hade varit önskvärt om de var samma som i Regional plan, vilket det är till stor del, men inte helt. Det skulle underlätta om VGR tydliggjorde om det är järnväg eller buss som satsas på i respektive stråk. I de utpekade stråken föreslås att det ska finnas en genomgående standard, exempelvis vad gäller hållplatser, cykelparkeringar med mera.

Viktigt att få med trafiksäkerhetsperspektivet mer. I samband med att man ska ta sig till eller från hållplatsen. Farligt för oskyddade trafikanter. Kan vara en viktig anledning till att vissa inte reser med kollektivtrafiken.

Otydligt vem som har ansvar för pendelparkeringsfrågan. Det har sedan tidigare tagits fram en strategi, vad hände med den? Detsamma gäller samåkningsparkering, hur bör den frågan hanteras? Skulle önskat en enklare hantering av hur man kan söka statlig medfinansiering för pendelparkeringar. Ibland är det statlig fråga, ibland en kommunal fråga. Tydliggör vem som har ansvar för de olika delarna kring kollektivtrafiken och transportsystemet, exempelvis genom att knyta an till den röda tråden i figur ”Från trafikförsörjningsprogram till trafik”.

Viktigt att ta hänsyn till den fysiska tillgängligheten även för barn.
[Trafikverket]

Det har blivit tydligare att vi behöver arbeta mer med trygghet och säkerhet, på och till/från hållplatser. Det måste vara enkelt att resa hela resan och byten måste upplevas som enkla och trygga.
[Trafikföretagen]

Trafikföretagen saknar att man vill föregå samhällsutveckling genom att använda kollektivtrafiken som en språngbräda för att utveckla samhället, etablera kollektivtrafiken tidigt för att främja hållbart resande från start när utbyggnad sker. Kollektivtrafiken är en förutsättning för andra samhällstjänster, näringsliv etc. Viktigt med långsiktiga stråk som kommuner och Västtrafik/VGR kommit överens om ska gälla över tid framgår i tillexempel målbilderna.
[Trafikföretagen]

Kapacitet på järnvägsspåren behöver byggas ut. Allt fler vill resa med tåg, men det finns inte kapacitet att köra fler tåg på flera av våra järnvägar. Det beror på gamla spår som behöver rustas upp. Om mer kapacitet skapas finns det god potential för ett ökat resande.
[Trafikföretagen]

Avstånden mellan hållplatser kan vara en utmaning. Det försvårar när hållplatser dras in.

[Regionala Pensionärsrådet]

Hållbara resor

Länsstyrelsen lyfte upp att i begreppet hållbara resor behöver även det sociala perspektivet beaktas, inte bara klimat som det har varit mycket fokus på hittills. I tätare bebyggelse behöver även trängsel och framkomlighet, för exempelvis blåljus-trafik, beaktas för att skapa ett hållbart och attraktivt samhälle.

[Länsstyrelsen Västra Götaland]

Att öka det hållbara resandet innebär mer än att bara utveckla kollektivtrafiken. För att få med politikerna på detta är det viktigt att tjänstepersonerna lägger fram vilka olika konkreta scenarion som politikerna kan diskutera och ta ställning kring. Viktigt för att öka politikernas kunskap och förståelse. Även viktigt att tydliggöra vad som kan kosta mer, men även vad som kan bidra till effektivisering.

[Region Örebro län]

Fundera igenom begreppet rumslig närhet, kopplat till bilden om hållbar tillgänglighet. Räcker det att det är nära? Viktigt att även den fysiska tillgängligheten fungerar. Med vilka medel i figuren kan tolkas som ekonomi. Bra om det tydliggörs att det inte är det. Men ekonomi är också en intressant aspekt som skulle kunna ingå i bilden. Trafikverket funderar också igenom begreppet tillgänglighet. Vad menas, för vem osv? Viktigt begrepp att fundera vidare kring.

[Trafikverket]

Unga har nya förväntningar och ändrar snabbt sina krav. De unga lever digitalt och då måste våra system hänga med, till exempel köpa till extra minuter till sin biljett. Vårt erbjudande behöver vara prisvärt, modernt och intressant. Attraktiva produkter som man kan växla mellan för att skapa en bra och lätt hela resan.

[Trafikföretagen]

Bra att styra mot/ mäta andel hållbart resande och inte antal kollektivtrafikresor. Det är lättare att förena cykel än kollektivtrafik med turistperspektivet. Viktigt med kombinationsresor, exempelvis att kunna ta med sig cykeln på tåget. Det kan dock viktigt att det finns tillräcklig kapacitet för att ta emot alla de som kommer med sina cyklar.

[Turistrådet]

Behovet av mer och bättre cykelinfrastruktur behöver tydliggöras. Då kommunerna behöver vara med och finansiera utbyggnad av cykelinfrastrukturen blir det ofta nedprioriterat. Det skulle behövas bättre alternativ till medfinansiering för cykelåtgärder, vilket bör lyftas i programmet. Om VGR ska ha som mål om att öka det hållbara resandet och satsa på exempelvis cykel behöver även Regional plan göra motsvarande prioriteringar så att det hänger ihop.

[Länsstyrelsen Västra Götaland]

Kombinationen mellan cykel och kollektivtrafik är en viktig del i planeringen. Viktigt att titta på potentialen. Även viktigt att trycka på den anslutande delen av resan vad gäller cykelvägar och cykelparkeringar.

[Trafikverket]

Länsstyrelsen ifrågasätter om begränsad miljöpåverkan verkligen är en planetär gräns. Begreppen behöver här förtydligas samt att det är samma begrepp som används.

[Länsstyrelsen Västra Götaland]

Elförsörjningen är viktig att säkra på sikt, i hela regionen. Inom kort kommer även mer långväga busslinjer att köras med el och trafikföretagen ser en risk med elbrist. Vätgas är på gång som drivmedel och viktigt att VGR även följer den utvecklingen.

Det finns en utmaning med att regelverk för införande av elektrifiering och på sikt vätgas inte hänger med. Det är viktigt att vi får med oss kontrollmyndigheterna för att kunna driva den förändring som vi ser och vill.

[Trafikföretagen]

Mikromobilitet bör ses som ett komplement till den traditionella kollektivtrafiken och mobilitetsaktörerna som partners för att nå de mål som kollektivtrafikmyndigheterna har. Deras tjänster kan exempelvis avlasta kollektivtrafiken så att den inte behöver byggas ut. VGR har mycket statistik som mikromobilitetsföretagen gärna vill ta del av. Likaså besitter de statistik som VGR kan få ta del av via deras branschorganisationer. Tillgång till bra laddinfrastruktur för att ladda exempelvis elsparkcyklar är en av de avgörande frågorna för att kunna tillhandahålla delade mobilitetslösningar.

[Mobilitetsaktörer]

Vad behöver parterna gemensamt samarbeta och kraftsamla kring?

Angränsade regioner använder VGRs Trafikförsörjningsprogram som referens när de vill få inspiration och inspel till sitt arbete eller ska hantera trafik i gränslandet mellan regionerna.

För mindre regioner är det viktigt att de större regionerna som har mer personal och ekonomiska resurser går i bräschen för detta utvecklingsarbete och att de mindre regionerna kan följa efter.

[Region Värmland, Region Jönköpings län och Region Örebro Halland]

Region Värmland ser gärna ett utbyte av erfarenheter kring utveckling av hållbart resande. Även dynamisk kollektivtrafik i gränslandet mellan regionerna och cykel på tåg lyftes upp. Region Värmland ser även gärna att regionerna stämmer av med varandra när man arbetar med liknande processer, till exempel vid revidering av trafikförsörjningsprogram, för att lära av varandra.

[Region Värmland]

Samverkan mellan regionerna är viktig. Det behöver bättre förtydligas att det finns ett omland kring VGR. I VGR:s program omnämns inte Halland. I Hallands trafikförsörjningsprogram omnämns VGR flertalet gånger. Bra att fundera kring hur det ska se ut i kommande program.

[Region Halland]

Behov av att fortsatt utveckla biljettsamverkan då det ofta blir dyrt att resa över länsgräns. Jönköping är intresserade av att följa hur VGR arbetar med vidgat uppdrag kring hållbart resande och ser det som ett gott exempel.

[Region Jönköpings län]

Det råder kompetens- och personalbrist och branschens attraktivitet behöver öka för kommande arbetstagare - både för förare och tjänstepersoner, tågvärdar, verkstäder, forskare med mera. Viktigt att vi tillsammans arbetar för och skapar en bransch som är attraktiv att arbeta inom samt prata gott om och lyfter den tillsammans.

Vi behöver även arbeta med det praktiska som är kopplat till personalens vardag och arbetsmiljö. Som infrastruktur med god framkomlighet, depåer, elkapacitet etc. Regelverk, planering med delade pass med mera gör att det inte är attraktivt att arbeta inom branschen.

[Trafikföretagen]

VGR vänder sig idag mycket till akademien för att ta reda på utvecklingen framåt, en akademi som för trafikföretagen känns långt från verkligheten. Utvecklingsarbetet behöver därmed bli mer entreprenörsdrivet. Bjud gärna

in trafikföretagen så att de kan dela med sig av det som de ser då de har svårt att kraftsamla sig tillsammans kring utveckling, men kan göra det tillsammans om någon annan tar lead för samordningen.

[Trafikföretagen]

Det är bra att VGR och Västtrafik är drivande vad gäller kollektivtrafikens utveckling. Trafikverket är gärna med och driver utvecklingsprojekt, om resurser finns.

[Trafikverket]

Det hade varit bra att förtydliga Turistrådet som aktör i trafikförsörjningsprogrammet, och hur vi tillsammans kan samverka. Det är tydligt att när besöksnäringen lyftes i trafikförsörjningsprogrammet, blev det en bättre samverkan med Västtrafik. Flera initiativ som skapats och initierats av Västtrafik sedan dess. Turistrådet och avdelningen för regional samhällsplanering på VGR har en fortsatt dialog om projektet om cykel på buss som infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden gett.

Hur kan man jobba mer med att hitta samarbeten med evenemang, underlätta biljetthanteringen och få evenemangsbesökare att göra hållbara val? Att integrera biljetten i evenemangen skulle kunna vara ett sätt. Ofta vet man om större evenemang lång tid i förväg och borde kunna anpassa kollektivtrafiken därefter.

[Turistrådet]

Mobilitetsaktörerna önskar samverkan med fler kommuner kring bra lösningar för mikromobilitet, men även mellan mobilitetsaktörerna och Västtrafik. Här kan VGR bidra som draghjälp till diskussionerna.

[Mobilitetsaktörer]

Länsöverskridande trafik

Idag samarbetar och finansierar Västra Götalandsregionen tillsammans med angränsande regioner den trafik som går över länsgräns. Till de angränsande regionerna ställdes därför specifikt frågan om vilka länsöverskridande relationer som de anser viktiga utifrån sin region och sina invånares perspektiv.

Region Värmland

- Region Värmland anser att **Norge/Vänerbanan** är viktigast. Nuvarande trafikavtal går ut 2028. Båda regionerna har ambition om att utöka trafiken, men dialog pågår tillsammans med Västtrafik om i vilken takt och omfattning.

- **Säffle - Åmål** är en intressant relation där Region Värmland idag köper till trafik.
- **Kristinehamn - Gullspång** är en intressant relation om den förlängs mot Mariestad i och med etablering av batterifabrik. Gullspång i sig ingen större målpunkt. Går få turer i detta stråk då det inte har haft potential tidigare, men det kan komma att ändras nu.
- **Bengtsfors - Årjäng** är inte en prioriterad linje för Värmland och finansieras idag främst av VGR. Troligtvis skolelever som bor i norra delen av Bengtsfors kommun som går i skola i Årjäng.

Region Halland

- **Pendlingsrelationen till Göteborg** är oerhört viktig för Region Halland och där behöver programmen synkas. Särskilt viktig är **Västkustbanan**. Viktigt med utbyggnad till fyrspar Göteborg – Kungsbacka. Det krävs robusthet och kapacitet i stråket. Detta är högt prioriterat för Region Halland, som även driver detta som en påverkansfråga i nationell transportinfrastrukturplan.
- **Väg 158** är viktig. Region Halland önskar förtydligande kring konceptet Metrobuss, specifikt kopplat till väg 158.
- Även **E6** är viktig, även om det inte på vägen trafikeras någon kollektivtrafik. Det är mycket trafik överlag på E6, med bland annat mycket godstransporter. Detta bidrar till att det krävs mer kapacitet på Västkustbanan.
- **Viskadalsbanan**
- **Kopplingen Älvsered till Svenljunga**
[Region Halland]

Region Jönköpings län

- **Jönköping-Habo-Mullsjö-Skövde**, tyngsta pendlingsstråket. Men relativt lite från/till Skövde, skulle kunna vara större.
- **Jönköping-Ulricehamn-Borås**, relativt svag pendling och litet utbyte. Behov av direktresor, borde ej behöva byta i Ulricehamn.
- **Värnamo-Borås**, positivt att på sikt utveckla sträckan med regionaltåg

Region Örebro län

För Region Örebro län är de viktigaste kopplingarna med Västra Götaland **Tågtrafiken på Kinnekullebanan och Västra stambanan**. Det är ett förvånansvärt litet pendlingsutbyte över länsgränsen mellan Västra

Götaland och Örebro. VGR har ett större intresse av bra kommunikationer över länsgränsen än vad Region Örebro har.

Östfold fylkeskommun

Östfolds främsta kopplingar till Västra Götaland är via Dalsland (järnväg) och Bohuslän (väg). Nordby shoppingcenter i Strömstads kommun är en viktig målpunkt för Östfold.

Övrigt

Samhällsnyttan är drivkraften för branschen. Viktigt att trafikförsörjningsprogrammet lyfter det och att kollektivtrafiken är en del av välfärden och samhällets uppdrag. Ger yrkesstolthet.

[Trafikföretagen]

Vid en kris behöver kollektivtrafiken fungera för att exempelvis kunna användas vid utrymning av städer. Därmed viktigt att den inte endast drivs med el om det exempelvis skulle bli strömavbrott och bussarna inte går att ladda.

Utökning av civilförsvaret kan också bidra till nya investeringar i infrastruktur. Hur kan man samnyttja dessa satsningar till den dagliga trafiken?

[Länsstyrelsen Västra Götaland]

Trafikförsörjningsprogrammet sägs vara långsiktigt, men en mandatperiod är inte så långsiktigt.

[HBTQI]

Viktigt att inte bara prata om "alla", då missas viktiga grupper och deras perspektiv.

[HBTQI]

Hur ska VGR arbeta med att utjämna ojämlikheter kring kollektivtrafiken? Viktigt perspektiv.

[Barnrätt]

Ett generellt medskick är att det är viktigt att identifiera de största gapen mellan olika alternativ. Kan även vara att stämma av mot de hållbarhetsmål som har satts upp.

Det kommer att bli konflikter mellan hållbarhetsmålen samt att man inte kan arbeta med allt. VGR behöver då visa vilka val som har gjorts, varför samt konsekvenser.

[Länsstyrelsen Västra Götaland]

Flera aktörer lyfter att förutsättningsrapporten var bra för att förstå varför det ser ut som det gör idag och vilka behov som behöver arbetas med framöver. Rapporten utgör därmed ett bra underlag för dialog i ett tidigt skede. Bra med belysning av de sociala perspektiven och exempel på hur tillgängligheten ser ut även om den endast är teoretisk och inte tar hänsyn till exempel barriärer och bristande infrastruktur.

[Länsstyrelsen Västra Götaland, Region Jönköpings län, Region Örebro län, Östfold fylkeskommun m.fl.]

Ett tips är att som Region Örebro län inte trycka upp själva rapporten, men göra en kortversion som endast är ett dubbelsidigt blad som innehåller målen, sammanfattning av strategier med mera.

[Region Örebro län]

Bra och konkreta nedbrutna mål i dagens program. Det kan dock förtydligas hur olika mål ska prioriteras mot varandra.

[Trafikverket]

Avsnitt om alternativ finansiering bör utvecklas.

[Västsvenska Handelskammaren]

Bra att det finns en röd tråd och samordning i alla leden kring vad man vill åstadkomma. Skapar trygghet i processen. Bra att man har involverat och tagit med trafikföretagen i arbetet med kollektivtrafikplaner.

[Trafikföretagen]

Bra att olika grupper har blivit inbjudna till samråd. I framtiden kanske det är möjligt att ha liknande på delregional nivå för att ge utrymmer för mer lokala frågor. Västtrafik och kollektivtrafiken bör ha resenärerna/invånare i fokus.

[Regionala Pensionärsrådet]