

# Handlingar

till sammanträde med  
kollektivtrafiknämnden

13 oktober 2011



**Plats: Ullevi, Paradentrén, Göteborg**

**Ledamöter**

Alex Bergström S  
Vivi-Ann Nilsson S  
Patrik Karlsson S  
Lena Malm S  
Robert Hansson S  
Fredrika Almkvist S  
Gunilla Levén M  
Jan Skog M  
Susanna Cassberg M  
Carin Ramneskär M  
Ulrika Frick MP  
Birgitta Adolfsson FP  
Anders Fasth KD  
Lars Engen V  
Rickard Nordin C

**Ersättare**

Eric Insulan S  
Inga-Kersti Skarland S  
Per Erik Norlin S  
Ann Lundgren S  
Eshag Kia S  
Jonas Sundström S  
Johan Björkman M  
Lena Ferm Landström M  
Christian Romberg M  
Björn Thodenius M  
Martin Odalgård MP  
Mats Rahmberg FP  
Elin Liljebäck Nilsson KD  
Jennica Vainu V  
Margaretha Yngvesson C

Ledamot/ersättare som har förhinder ombedes snarast kontakta Sara Boke på sara.boke@vgregion.se, eller 0702-630995. Ordinarie ledamot som har förhinder ombedes även meddela sin ersättare vid förhinder.

Vänligen uppge eventuellt behov av specialkost till sara.boke@vgregion.se

**Förslag på kollektivtrafikförbindelser till Göteborg 13 oktober**

	Avgång	Ankomst	Förbindelse
Borås	08:00	09:00	Buss 100
Skövde	07:27	08:47	Västtågen regiontåg
Mariestad	06:35	08:47	Buss 500 + Västtågen regiontåg
Uddevalla	07:35	08:50	Buss 820 från Kampenhof
Vänernsberg	07:51	08:57	Västtågen, SJ regiontåg

**Om ni tar bilen, tänk på att samåka!**



Referens

Datum

2011-10-05

---

**Sammanträde med kollektivtrafiknämnden den 13 oktober 2011****Plats: Ullevi, Paradentrén, Göteborg****Tid: 09.30 – 16.00. Fika serveras från 09.00****Program**

- Mötets öppnande
- Upprop
- Val av justerare
- Lägesrapport kollektivtrafikavdelningen
- Genomgång av dagens ärenden
- Lunch och ajournering för gruppmöten
- Beslutssammanträde
- Mötet avslutas 15.00

Kl 15.00-16.00 Frivilligt (framflyttat från utbildningen);  
Föreläsning om den nya kollektivtrafiklagen (Ulrika Bokeberg)

**Ärenden**

1. Budget lägesrapport
2. Västtrafiks ansökan om användande av obeskattade reserver
3. Inriktningsbeslut pris- och sortimentstrategi
4. Tågstrategi 2035 – Vägledning, samt information om kapacitetsutredningen
5. Underlag för dialog – Trafikförsörjningsprogram
6. FoI centrum Kollektivtrafik
7. Skövde trafikstrategi, yttrande
8. Regionalt kollektivtrafikråd

**Föredragning sker för**

- Ärende 1; Budget Lägesrapport, Ulrika Bokeberg, Roger Vanberg och Sara Frank.
- Ärende 4; Tågstrategi 2035, Jan Efraimsson håller dialog med nämnden
- Ärende 5; Trafikförsörjningsprogrammet, av Maria Larsson
- Ärende 6; FoI centrum Kollektivtrafik, av Hans Fogelberg



## Ärende 1



**Lägesrapport om kollektivtrafiknämndens budget ges  
vid nämndens möte**



## Ärende 2



**Tjänsteutlåtande**

Datum 2011-10-04

Diarienummer KTN 21-2011

**Kollektivtrafikavdelningen**

Ulrika Bokeberg

031-630 973

E-post [ulrika.bokeberg@vgregion.se](mailto:ulrika.bokeberg@vgregion.se)

---

Till Kollektivtrafiknämnden**Västtrafiks ansökan om användande av obeskattade reserver****Ärendet**

Västtrafiks styrelse ansöker om möjligheten att använda överavskrivningar under 2013 och 2014 och därmed disponera eget kapital på samma sätt som Västra Götalandsregionens övriga bolag.

Inför år 2013 är kollektivtrafiken inom Västra Götaland, och mer specifikt i Göteborg och dess kringområde, i behov av stora satsningar. Inför införandet av trängselskatter planeras förändringar samt ny trafik att startas upp i detta område. Under samma period står kollektivtrafiken inför förändringar i samband med ny lagstiftning. Västtrafik AB som bolag får en ny ägarstruktur som kan medföra möjligheter till samordning och effektiviseringar av verksamheten.

Beslut i frågan är brådskande för att möjliggöra de nödvändiga trafikbeställningarna inför 2013.

**Beredning**

Västtrafiks styrelse beslutade vid sitt möte den 29/30 september att ansöka om möjligheten nyttja obeskattade reserver .

Ärendet behandlas av kollektivtrafiknämnden den 13 oktober.

Omedelbar justering krävs för att kunna gå vidare och behandlas av ägarutskottet den 19 oktober och i regionstyrelsen den 1 november.

Datum 2011-09-14

Dnr KTN 21-2010

---

### Förslag till beslut

- Att kollektivtrafiknämnden rekommenderar Regionstyrelsen att bifalla Västtrafiks ansökan:

att	Västtrafik får hantera eget kapital på motsvarande sätt som övriga bolag inom Västra Götaland, alternativt godkänna användandet av obeskattade reserver 2013 och 2014.
-----	--

- Att omedelbart justera beslutet

KOLLEKTIVTRAFIKAVDELNINGEN

Ulrika Bokeberg  
Tf Kollektivtrafikdirektör



<b>Styrelsen</b>	<b>2011-09-29/30</b>
<b>Handling nr</b>	<b>7.3</b>
<b>Handläggare</b>	<b>Sara Frank</b>
<b>Daterad</b>	<b>2011-09-19</b>
<b>Reviderad</b>	

**Till  
Styrelsen för Västtrafik AB**

## **ANSÖKAN OM ANVÄNDANDE AV OBESKATTADE RESERVER**

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att ansöka hos Regionstyrelsen om möjlighet om användande av obeskattade reserver 2013 och 2014,
- att alternativt be Regionstyrelsen konstatera att i och med att Västtrafik AB från och med 1 januari 2012 får en ägare, så utgår behovet av den årliga korrigeringen av ägarersättningen, samt
- att be om Kollektivtrafiknämndens yttrande i frågan som bifogas slutligt ansökan till Regionstyrelsen.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Sara Frank



## BAKGRUND

Västtrafik har sedan 2003 fördelat sin ägarersättning utifrån ett aktieägaravtal. Det befintliga aktieägaravtalet mellan VGR och regionens 49 kommuner beskriver hur avräkning vid utgången av varje år ska gå till.

*”Efter verksamhetsårets utgång skall en slutlig avstämmning ske. Om det därvid visar sig att någon part betalat för mycket eller för lite så skall detta hanteras och regleras på följande sätt. Bolaget skall upprätta en särskild handling där det fastställs vilken skuld/fordran bolaget har till/på respektive ägare. Denna skall bokföras såsom skuld/fordran hos respektive ägare och bolaget. Efter bolagets bolagsstämma nästkommande år regleras bolagets skuld/fordran till/på ägarna genom avräkning eller tillägg på nästkommande månadsfaktura.”*

I praktiken innebär det att Västtrafik AB inte har något fritt eget kapital, då reglering utförts årligen. En del av bakgrunden till ovanstående var att det utifrån tidigare erfarenhet visat sig vara komplicerat att ha god kontroll över hur det, i bolaget, kvarvarande egna kapitalet fördelade sig mellan olika ägare. För att den problematiken inte skulle återupprepas beslöts årlig hantering av över- och underskott. Utifrån detta perspektiv försvinner behovet av årlig reglering i samband med att Västtrafik får en ägare.

De senaste åren har emellertid visst överskott tillhörande VGRs andel, resulterat i överavskrivningar. Bolaget förväntas vid utgången av 2011 inneha överavskrivningar hänförliga till VGRs andel av ägarersättningen motsvarande cirka 60 mnkr.

Överavskrivning är en obeskattad reserv utifrån skattelagsstiftningen. Avsättning alternativt upplösning kan göras årligen och kortfattat fastställs maxgränsen i relation till anskaffningsvärdet av investeringar. Västtrafik AB har generellt sett stora utrymmen för överavskrivningarna framförallt hänförligt till de tåginvesteringar som gjorts de senaste åren.

## ÄRENDEGENOMGÅNG

Västtrafik AB bedöms således inneha överavskrivningar motsvarande 60 mnkr under 2012. Inför år 2013 är kollektivtrafiken inom Västra Götaland, och mer specifikt i Göteborg och dess kringområde, i behov av stora satsningar. Inför införandet av trängselskatter planeras förändringar samt ny trafik att startas upp i detta område.

Under samma period står kollektivtrafiken inför förändringar i samband med ny lagstiftning. Västtrafik AB som bolag får en ny ägarstruktur som kan medföra möjligheter till samordning och effektiviseringar av verksamheten. Det pågår även diskussioner i olika forum om såväl utformning av pris- och sortimentstrategier som nivå på självfinansieringsgrad och principer för tillköp.



Dessa faktorer kan antas påverka Västtrafiks ägarersättning på olika vis under de nästkommande åren i takt med att förutsättningarna för framtidens kollektivtrafik i Västra Götaland blir tydligare.

### **Användandet av överavskrivningar inför 2013**

Det är idag ej tydliggjort hur Västtrafik ska hantera användandet av obeskattade reserver efter 1 januari 2012. Övriga bolag inom VGR hanterar sitt fria egna kapital i enlighet med vad som är vanligt för aktiebolag. Det vill säga resultatet förskjuts mellan åren. I det ingår hantering av obeskattade reserver. Då det enbart är en ”skattemässig justering” av fritt eget kapital.

Samtidigt vad avser förvaltningar inom VGR ska ansökan om användande av eget kapital inklusive motivering göras i samband med inlämnandet av detaljbudgeten avseende budgetperioden.

Utifrån tidigare beskriven utvecklingen samt det i dagsläget bedömda behovet finns det anledning att undersöka olika möjligheter till finansiering, där en är att använda överavskrivningarna i verksamheten under åren 2013 och 2014. Med de överavskrivningar som bedöms finnas i dagsläget skulle det medföra en förstärkning till planförslaget motsvarande 30 mnkr för 2013 och 30 mnkr 2014. Processen runt utökningar och förändringar i trafiken har långa ledtider, varvid behovet av klarläggande av frågan uppstår nu.

### **ÖVERVÄGANDEN**

Västtrafiks styrelse föreslås ansöka till Regionstyrelsen om möjligheten att använda överavskrivningar under 2013 och 2014 i syfte att finansiera delar av den utökning verksamheten är i behov av bland annat inför införandet av trängselskatter i Göteborg med kringområde.

Alternativt konstateras att i och med att Västtrafik AB 1 januari 2012 får en ägare, så utgår behovet av den årliga korrigeringen av ägarersättningen. Konsekvensen blir att Västtrafik AB har samma rutiner för att hantera sitt egna kapital som motsvarande övriga aktiebolag. Det medför att resultatet skjuts mellan åren, positivt eller negativt, utifrån gällande lagstiftning såsom aktiebolagsstiftning, skattelagstiftning med mera.

Utifrån den nya ordningen med en etablerad Kollektivtrafiknämnden föreslås även att Västtrafik ber om Kollektivtrafiknämndens yttrande i frågan, som bifogas slutlig ansökan till Regionstyrelsen.

//



## Ärende 3



**Tjänsteutlåtande**

Datum 2011-10-03  
Diarienummer KTN 24-2011

**Kollektivtrafikavdelningen**

Ulrika Bokeberg  
ulrika.bokeberg@vgregion.se

---

**Inriktning för arbetet med pris- och sortimentsstrategi**

Västtrafik har påbörjat en utredning för en kommande pris-och sortimentsstrategi. En politisk arbetsgrupp har tillsatts för att föra dialog kring denna strategis inriktning. Arbetsgruppen består av sju regionpolitiker, ledamöter i kollektivtrafiknämnden, utsedda av regionstyrelsen. Åtta kommunpolitiker, två från varje kommunalförbundsområde har knutits till gruppen, samt två adjungerade från Västtrafiks styrelse.

Det utredningsarbete som Västtrafik redogjort för, för arbetsgruppen, visar att den genomgripande förändring av prissystemet som krävs inte är möjligt att genomföra innan införandet av trängselskatter. Det är möjligt att ta vissa steg på vägen inför 2013. Dessa steg behöver dock vara i linje med den långsiktiga genomgripande förändringen. Därmed föreslår arbetsgruppen att full fokus läggs på arbetet med att ta fram den långsiktiga pris- och sortimentsstrategin, med målet att kunna fastställa en sådan i regionfullmäktige våren 2012.

Som en initial åtgärd diskuteras en medföljanderabatt på områdesladdningar (3 skolungdomar får resa med en vuxen med periodkort). Kostnaden är svårbedömd och uppskattas till någonstans mellan 3 och 10 mkr. För att finansiera en sådan förändring krävs en generell prishöjning om 0,5 %. Förslaget minskar handhavandeproblem för kunderna vid gruppresor. Dessutom blir kollektivtrafiken mer konkurrenskraftig i förhållande till bilen där medpassagerare inte innebär extra kostnader. Huruvida åtgärden initialt förs in som ett erbjudande under en period bör övervägas av Västtrafik, eftersom kostnadsuppskattningen bedöms som osäker. Frågan föreslås hanteras i samband med beslut om detaljbudget den 3 november.

De regionpolitiker som ingår i den tillfälliga arbetsgruppen för pris- och sortiment har utsetts av regionstyrelsen. Då ansvaret nu gått över till kollektivtrafiknämnden föreslås att kollektivtrafiknämnden väljer om representanterna och därmed förlänger uppdraget för arbetsgruppen.

Datum 2011-10-03

Diarienummer KTN 24-2011

---

### **Förslag till beslut**

- Att ge uppdrag till Västtrafik i enlighet med bifogat förslag till Uppdrag till Västtrafik AB gällande pris- och sortimentstrategi 2011-10-04
- Att kollektivtrafiknämnden väljer om representanterna till den politiska arbetsgruppen med uppdrag att driva och förankra arbetet med pris-och sortimentsstrategi.

### **KOLLEKTIVTRAFIKAVDELNINGEN**

Ulrika Bokeberg  
Tf kollektivtrafikdirektör

---

## Uppdrag till Västtrafik AB gällande pris- och sortimentsstrategi

Kollektivtrafiknämnden uppdrar härmed till Västtrafik att i samverkan med kollektivtrafikavdelningen utreda en ny pris- och sortimentsstrategi utifrån följande:

### Process och tidplan

Tidplanen ska planeras med målet att strategin fastställs i regionfullmäktige våren 2012. Processen ska innefatta dialog med kommunerna, främst genom de delregionala samrådsforumen och den utsedda arbetsgruppen.

### Utgångspunkter för utformning och analys av modeller

De delregionala målbilderna utgör grunden för Västtrafiks verksamhetsplan, och lägger bl a stor tyngd vid ökat resande och regionförstoring. Inriktningen för arbetet med pris-och sortimentsstrategin ska utgå från målen i Västtrafiks verksamhetsplan. De modeller som utreds ska analyseras så att måluppfyllelsen blir så tydlig som möjligt. Västtrafiks kundunderökningar utgör också ett viktigt underlag.

Följande strategier ska vara vägledande för framtagande och analys av alternativa modeller:

1. Sortiment anpassat efter målgruppernas behov
  - Det skall finnas lösningar på olika kundgruppers behov.
  - Det skall finnas färdbevis som passar kunder som reser:
    - Varje dag.
    - Några dagar i veckan.
    - Väldigt sällan (eller är besökare).
2. Få prismodeller, gemensamma för kollektiv- och kombiresenärer
  - Det skall vara lätt att jämföra priser och därmed lätt att välja färdbevis.
  - Det skall vara lätt för kunder att öka eller minska sitt resande utan att behöva lära om.
3. Få pridfaktorer, gemensamma mellan prismodellerna och som kunderna prioriterar
  - De faktorer som avgör resans pris (pridfaktorer), skall vara så få som möjligt.
  - Pridfaktorerna skall vara samma för alla typer av färdbevis.
  - De pridfaktorer som används skall ha hög acceptans bland kunderna så att kundernas upplevelse av prisvärdhet ökar.
4. Prismodeller som ger incitament att öka resandefrekvensen och belönar lojalitet
  - Prismodellen (det som avgör resans pris) skall premiera ökat resande.
  - Incitament att resa mer skapas genom bättre pris för kunden vid ökat resande.
5. Sortiment som tillåter kunder att genomföra alla resor med ett färdbevis och beteende
  - Kunderna väljer sitt färdbevis efter vardagsresorna.
  - Samma färdbevis skall också kunna användas vid udda resor – inget nytt färdbevis skall behövas.
  - Kunden reser alltså alltid med samma färdbevis och beteende, dvs. använder det på samma sätt vid alla sina resor.

- 
- Samma sätt att räkna fram priset (prismodell) skall användas för vardagsresor som för udda resor.

Utgångspunkten för utredningen ska vara intäktsneutralitet.

### **Modeller för utredning**

1. Alternativa modeller ska utredas (med olika geografimodeller).
  - En modell ska bygga på fasta zoner. Olika storlekar på dessa zoner ska övervägas och analyseras.
  - En modell ska bygga på flexibla personliga zoner. Olika storlekar på dessa zoner ska övervägas och analyseras.
  - Analys av Sveriges två andra storstadsregioners prissystem, samt internationell utblick ingå i utredningen.

Ytterligare precisering sker i samverkan med arbetsgruppen.

En ren kilometertaxa kan i dagsläget uteslutas då en sådan modell med tillgänglig teknik kräver check-in, check-out.

2. Västtrafik ska redan nu förbereda de tekniska förutsättningar som krävs för att stegvis kunna införa förenklingar i prissystemet.

### **Exempel på frågeställningar att beakta i utredningen:**

- På vilket sätt är modellen enkel och rättvis?
- Investeringsbehov?
- Interoperabilitet med andra system (främst grannlän)?
- Prövat/oprövat system - riskbedömning?
- Konkurrensaspekten för kommersiella aktörer
- Tidsaspekten – när kan man införa systemet?
- Integritetsfrågan för resenärerna?

## Ärende 4



## Tjänsteutlåtande

Datum 2011-10-03  
Diarienummer KTN 22-2010

## Kollektivtrafikavdelningen

Handläggare Jan Efraimsson  
jan.efraimsson@vasttrafik.se

---

Till Kollektivtrafiknämnden

## Vägledning för Tågstrategi 2035

Västra Götalandsregionen har påbörjat arbetet med att ta fram Tågstrategi 2035. Strategin skall säkerställa utvecklingen av en region med hög tillgänglighet mellan regionhuvudorter och kommuner i enlighet med "Vision Västra Götaland". Syftet är att strategin skall ge underlag för att planera tågtrafikens framtida utbud och utgöra underlag för fordonsinvesteringar samt underlag för att beskriva behovet av framtida infrastruktur.

För underlätta arbetet med Tågstrategin har ett förslag till Vägledning tagits fram. Vägledningen visar riktlinjer, principer och bedömningskriterier för att utarbeta själva Tågstrategin.

## Beredning

Tågstrategin är en del av Regionens arbete med regionalt trafikförsörjningsprogram. Tågstrategins tillfälliga styrgrupp beslutade i juni 2011 att ett antal principer skulle tas fram för att ligga till grund för arbetet med strategin. Förslag till principer är nu sammanställda i förslag till Vägledning.

Tidplanen för Tågstrategi 2035 innebär att Regionfullmäktige fastställer Tågstrategi 2035 till hösten 2012.

## Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämnden godkänner inriktningen i Vägledning för att utarbeta Tågstrategi 2035 daterad oktober 2011 som utgångspunkt för det fortsatta utredningsarbetet med Tågstrategi 2035.

## KOLLEKTIVTRAFIKAVDELNINGEN

Ulrika Bokeberg  
Tf kollektivtrafikdirektör

Jan Efraimsson  
Utredningsledare



# Förslag till Vägledning

Vägledning för att utarbeta "Tågstrategi 2035"



Tågstrategi 2035  
oktober 2011

## Innehållsförteckning

1	Inledning.....	3
2	Mål .....	4
2.1	Tågstrategi 2035 bygger på backcastingmetoden.....	4
2.2	Önskvärt framtida tillstånd – vart vill vi nå?.....	4
2.3	Mål och medel.....	5
3	Riktlinjer och principer för att utveckla tågtrafiken .....	6
3.1	Marknadsorienterad utveckling – ökat resande prioriteras.....	6
3.2	Öppnandet av nya stationer skall ge ett nettotillskott av resor .....	6
3.3	Enkelhet för kunden är ett ledord .....	7
3.4	Grundnivå – minsta utbud för en regionalstågslinje .....	7
3.5	En region med kortare avstånd – tåget bör vara snabbare än bilen .....	7
3.6	Tåg- och busstrafik i ett samverkande system – men inte på samma linjer .....	7
4	Bedömningskriterier – värdering av olika satsningar.....	8
4.1	Rundare region .....	8
4.2	Finns tillräcklig bankapacitet för att klara trafikökningen .....	8
4.3	Trängseffekter – tågtrafik som ger minskad trängsel i vägnätet.....	9
4.4	Hållbart transportsystem – fler bör ställa bilen och använda tåget.....	10
4.5	Trafikekonomi .....	10
5	Avslutning .....	10

## Vägledning för att utarbeta ”Tågstrategi 2035”

*Detta dokument skall fungera som vägledning och stöd för att utarbeta Tågstrategi 2035. Vägledningen utgörs av principer, riktlinjer och värderingar som är så tydliga att prioriteringar kan göras avseende vilka trafiksatsningar som skall omfattas av Tågstrategin.*

### 1 Inledning

”Tågstrategi 2035” skall säkerställa utvecklingen av en region med hög tillgänglighet mellan regionhuvudorter och kommuner i enlighet med ”Vision Västra Götaland”. Strategin skall ge vägledning åt att planera tågtrafikens framtida utbud och utgöra underlag för fordonsinvesteringar samt underlag för att beskriva behovet av framtida infrastruktur.

Utveckling av tågtrafik och infrastruktur kännetecknas av långa processer som kräver god framförhållning. Tågtrafiken är viktig för samhällsutvecklingen och är ett medel för att uppnå den önskade regionförstoringen. Tågtrafik är medlet som kan förena långsiktig hållbar utveckling och ekonomisk tillväxt. Det är viktigt att beslut som fattas i närtid baseras på en långsiktigt och väl förankrad vision avseende hur tågtrafiken skall utvecklas. Kortsiktiga och närliggande beslut måste grundas på en långsiktig och stabil helhetslösning.

Vid utarbetande av en tågstrategi uppkommer ett antal frågeställningar som skall besvaras. En del frågeställningar är av lokal karaktär medan andra har en mer regional eller storregional inriktning. Det finns även nationella intressen och önskemål som skall tillgodoses. Exempel på frågeställningar kan vara följande:

1. Vad krävs för att tågresandet skall öka i takt med uppsatta resandemål?
2. Vilken är tågtrafikens viktigaste roll i Västra Götaland?
3. Skall vi öppna fler små stationer eller stänga stationer som är för ”små”?
4. Vilket befolkningsunderlag krävs för en tåglinje?
5. Vilka krav skall ställas på ekonomisk effektivitet, dvs biljettintäkter i förhållande till trafik kostnad?
6. Vad är minsta turutbud för en tåglinje, antal turer per dag?

## 2 Mål

### 2.1 Tågstrategi 2035 bygger på backcastingmetoden

Ett traditionellt och mer kortsiktigt förfarande att utveckla kollektivtrafik är ta ett antal små steg som bara är en fortsättning av den nuvarande situationen och successivt extrapolera sig in i framtiden.

Utarbetandet av Tågstrategi 2035 föreslås istället ske genom en mer målorienterad metod, backcastingmetoden, dvs en metod som börjar med att definiera ett önskvärt framtida tillstånd och därefter arbeta baklänges för att identifiera de åtgärder och program som krävs för att uppnå det önskvärda tillståndet. Den grundläggande frågan i backcasting är "om vi vill nå ett visst mål, vilka åtgärder måste vi vidta för att komma dit?"

### 2.2 Önskvärt framtida tillstånd – vart vill vi nå?

Västra Götalandsregionen har fastställt "Vision Västra Götaland". Denna utgör grunden för det tillstånd som vi skall försöka uppnå. Nedan visas ett utdrag ur visionen, dvs det tillstånd vi vill uppnå.

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

Det finns en uttalad ambition att öka tillgängligheten till arbete, utbildning och fritidsaktiviteter. Det är önskvärt att binda samman Uddevalla, Vänersborg/Trollhättan, Skövde, Borås, Göteborg samt regionala centra utanför regionen med attraktiva kommunikationer. Detta kan uppnås med snabbare tågtrafik, ökad frekvens och bättre pålitlighet än idag. En förbättring enligt ovan leder till ett ökat resandeutbyte mellan olika geografiska områden. Olika delregioner kan på sikt växa samman till en gemensam arbetsmarknadsregion.

Under 2008 presenterade en enad kollektivtrafikbransch sin ambition att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel i Sverige. Branschen utgörs av Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Taxiförbundet och Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket. Kollektivtrafikansvariga i många av våra svenska län har anslutit sig till fördubblingsmålet.

Den 1 januari 2013 införs trängselskatter i Göteborg. Det är en fantastisk möjlighet att få fler resenärer att ställa bilen och i stället resa med kollektivtrafiken. Syftet är att minska trängseln i centrala Göteborg och att förbättra miljön samt att medfinansiera det Västsvenska paketet där bland annat Västlänken ett antal andra kollektivtrafikåtgärder ingår. Västlänken är nyckeln till att kunna utveckla tågtrafiken i hela Västsverige och även övriga Sverige.

Vid Västtrafiks årsstämma i maj 2011 fastställdes verksamhetsplanen 2012-2014 där fördubblat kollektivtrafikresande fram till 2025 ingår. Det finns alltså en gemensam inriktning att fördubbla resandet med kollektivtrafiken i Västra Götaland. Det är tågtrafiken som bedöms ha störst potential och målet är att tågresandet minst skall tredubblas under åren 2006-2025.

De fyra kommunalförbunden har utarbetat delregionala målbilder för samhällsutveckling och kollektivtrafik till år 2025. I dessa målbilder finns bl a resandemål presenterade. Målet är minst en tredubbling av tågresandet, dock med olika ökningstakt i olika geografiska områden och stråk.

Tågstrategi 2035 utgår från att tågresandet minst skall tredubblas fram till 2035 (jmf med år 2006).

Vi är på god väg mot målet! Under de senaste fyra åren (2006-2010) har resandet med pendeltågstrafiken har ökat med 32 % och regiontågen med 45 %. Det innebär att resandetillväxten hittills ligger något över målet. Men utmaningarna är stora när det gäller att nå det framtida resandemålet med tanke på infrastrukturens begränsade kapacitet.

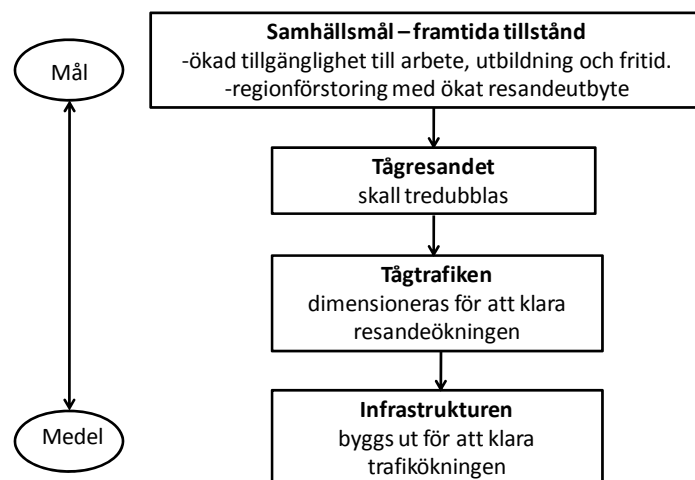
Det kan tyckas att en tredubbling av tågresandet är en hög ambition, men i ljuset av att t ex Skånetrafiken redan idag har 2,5 gånger så många tågresor och är jämfört med Västtrafik är ambitionen relativt lågt ställd. Skånetrafiken har som mål i sin Tågstrategi 2037 sexdubbla tågresandet.

För att klara arbetet med Tågstrategin krävs att ambitionsnivån att tredubbla tågresandet i Västsverige är fastställt politiskt, d v s att detta är ett mål vi verkligen ska försöka nå. Vidare ger ambitionsnivån avtryck i planeringsarbetet för beslut som ligger i närtid. Exempel på sådana beslut är planeringsarbetet med att dimensionera Västlänken och stationerna i Västlänken, anskaffning av nya tåg, utbyggnad av tågdepåer, uppställningsspår dagtid för tågen och underhållsverkstäder. Planeringsprocessen måste fungera på både kort och långs sikt. För investeringar som skall genomföras om 5-10 år måste beslut tas redan idag eller inom ett par år. Därför blir tågstrategin ett viktigt verktyg och underlag för framtida politiska beslut.

Det är också viktigt att poängtera att ambitionen att tredubbla tågresandet kan innebära att antalet tågfordon måste fördubblas. En utvecklad tågtrafik är ett av medlen att uppnå både ett hållbart transportsystem och en positiv ekonomisk tillväxt i Västsverige. Den höga ambitionsnivån kommer att få relativt stora ekonomiska konsekvenser, med finansiering av både samhället och de framtida brukarna.

## 2.3 Mål och medel

Nedan visas en schematisk bild av mål och medel. Det framtida tillståndet som vi vill uppnå är en ökad tillgänglighet till arbete, utbildning och fritid. Den önskvärda regionförstoringen utmynnar i ett ökat resandeutbyte mellan delregioner. Tågresandet har en potential att tredubblas och för detta krävs att tågtrafiken dimensioneras upp med högre kapacitet, högre hastighet och ökad frekvens. Detta kräver i sin tur att järnvägar byggs ut med ökad kapacitet och hastighet för att klara den utökade tågtrafiken. Ökad tågtrafik och utbyggd infrastruktur blir därmed medel för att nå samhällsmålet.



## **3 Riktlinjer och principer för att utveckla tågtrafiken**

### **3.1 Marknadsorienterad utveckling – ökat resande prioriteras**

Avvägningen mellan marknadsorientering och allmänt bra trafikförsörjning är en ständigt närvarande del i uppbyggnaden av kollektivtrafiken. Den grundläggande prioriteringsfrågan är; hur ska kollektivtrafiken bäst utvecklas så att vi får en maximal måluppfyllelse inom en given ekonomisk ram?

Trafiken gör nytta först när någon reser med den. Kundorientering, ökat resande och effektiv resursanvändning måste därför prioriteras. Detta arbetssätt borgar för att man långsiktigt kan bygga ut trafiken, öka resandet och få resurser för att bygga ut trafiken ytterligare (den goda spiralen). Ett ökat resande i de starka stråken ger fler resor också i det svagt trafikerade nätet och lägger därigenom en långsiktigt stabilare grund för trafiken på landsbygden än som annars hade varit möjlig.

Detta innebär att utvecklingen i första hand bör ske på marknads- och kundorienterade grunder och att åtgärder som ger ökat resande prioriteras.

### **3.2 Öppnandet av nya stationer skall ge ett nettotillskott av resor**

Tågets styrka är snabbhet, hög kapacitet och god miljöanpassning. Om tågtrafiken skall kunna utvecklas och fungera som ett sammanbindande kollektivtrafiksystem för stora resandeströmmar i Västra Götaland måste hastigheten höjas.

För många tåglinjer finns en målkonflikt mellan lokal och regional trafikförsörjning. En förbättrad regional försörjning med snabba regionala förbindelser kräver färre stopp, vilket gör att den lokala trafikförsörjningen med samma tåglinje försämras.

Linjer som har en regional funktion har som övergripande syfte att binda samman huvudnoderna inom Västra Götaland och angränsande län. Lokala trafikuppgifter får inte äventyra denna överordnade funktion. Mot bakgrund av detta bör tätorter uppnå en viss storlek för att tågstopp skall vara motiverat. Öppnandet av för små stationer kan innebära att det totala resandet minskar.

Nya stationer skall endast öppnas om de ger ett positivt nettotillskott med resor. Detta innebär att de tillkommande resenärerna på stationen måste generera ett större transportarbete (mätt i personkilometer) än de genomresande som tappas på grund av längre restid. Överväganden skall göras så att en ny station inte motverkar den långväga pendlingen mellan regionens större orter.

Successivt när linjernas funktion och trafikuppgifter förändras, kan det bli aktuellt att ersätta för små stationer med bussmatning till en närliggande större station.

### **3.3 Enkelhet för kunden är ett ledord**

Enkelhet med tydliga linjer utan förgreningar och linjevarianter samt enhetligt uppehållsmönster för alla avgångar skall eftersträvas. Styv tidtabell med avgångstider i jämna turintervall skall eftersträvas. Vidare skall system eftersträvas så att tågtrafikens utbud och tidtabeller blir robusta över tiden och inte ändras år från år. Mjuka faktorer såsom prissystem, biljettsystem, informationssystem, etc, är utomordentligt viktiga för kollektivtrafikens kunder och deras upplevelse av resan. Dessa faktorer behandlas och utvecklas successivt i andra processer och ingår därmed inte i arbetet med Tågstrategin 2035. Andra mjuka faktorer som är speciella just för trafikslaget ”tåg” bör ingå i strategiarbetet.

### **3.4 Grundnivå – minsta utbud för en regionalstågslinje**

För att kollektivtrafiken skall bli användbar krävs ett visst grundutbud, dvs att det krävs en viss standard för att kollektivtrafiken skall bli attraktiv. Regionalstågslinjer bör trafikeras med minst 10 turer per dag och riktning, vilket motsvarar en tur minst varannan timme hela dagen. På så vis säkerställs en slags grundnivå för kollektivtrafikens användbarhet, då det under dagtid inte bör förekomma några luckor i tidtabellen som är längre än två timmar.

Under lördagar och söndagar bör det erbjudas minst 7 dubbelturer mellan klockan 8 och 23. Natturer under fredagar och lördagar bör också övervägas.

### **3.5 En region med kortare avstånd – tåget bör vara snabbare än bilen**

Tågtrafiken ska bidra till ökad tillgänglighet till arbete, utbildning och fritidsaktiviteter. Regionens huvudnoder ska bindas samman och tågtrafiken ska bidra till kortare restider i och kring Västra Götaland. Restidskvoten 0,8 bör eftersträvas. Restiden med tåg bör således vara minst 20 % kortare jämfört med motsvarande resa med bil (mätt från station till station).

### **3.6 Tåg- och busstrafik i ett samverkande system – men inte på samma linjer**

Parallell tåg- och busstrafik, med lika uppehållsmönster, bör inte förekomma. För att en satsning på tågtrafik ska vara ekonomiskt försvarbar är det oftast en förutsättning att den parallella busstrafiken slopas. Den busstrafik som eventuellt måste finnas kvar i det aktuella stråket bör förändras så att den matar till järnvägsstationerna, vilket ställer särskilt höga krav på tidskoordination, bekvämlighet och enkelhet vid byten.

## 4 Bedömningskriterier – värdering av olika satsningar

Olika tågtrafiksatsningar har olika stor förmåga att attrahera resenärer. En del satsningar leder till stora resandeökningar medan andra satsningar får en mer blygsam resandeutveckling. I syfte att värdera måluppfyllelsen av olika satsningar har förslag till bedömningskriterier utarbetats. Värderingen kan sedan ge underlag för olika prioriteringar som bör göras i tågstrategin.

Värderingen görs på en femgradig skala (++, +, 0, -, --). I den sammanvägda bedömningen görs ingen viktning av respektive kriterium, vilket tillsammans med det faktum att värderingarna mestadels baseras på översiktliga bedömningar innebär att resultatet är grovt. Därför bör man vara försiktig med att rangordna trafikatsningar och stråk när det är små skillnader i slutresultatet. Tillförlitligheten kan dock bedömas som tillräckligt god för att kunna dela in satsningarna i olika prioritetsgrupper.

### 4.1 Rundare region

Det finns en uttalad ambition att öka tillgängligheten till arbete, utbildning och fritidsaktiviteter och binda samman Västra Götalands olika delregioner med varandra. Åtgärder som bidrar till denna utveckling skall prioriteras.

Nedan framgår bedömningskriterier som kan användas för att beskriva hur en enskild åtgärd knyter ihop regionens olika delar (regionförstoring), bidrar till mer välfungerande och robustare arbetsmarknadsregioner.

++	Stor positiv påverkan på regionförstoring
+	Liten positiv påverkan på regionförstoring
0	Ingen eller måttlig påverkan
-	Liten negativ påverkan på regionförstoring
--	Stor negativ påverkan på regionförstoring

### 4.2 Finns tillräcklig bankapacitet för att klara trafikökningen

De mål som satts upp för kollektivresandet kan bara uppnås om kollektivtrafiken kan erbjuda den kapacitet som krävs. Behovsbedömningen av trafik, och i nästa steg infrastruktur, måste därför utgå ifrån vilken sittplatskapacitet som krävs för att möta den bedömda framtida efterfrågan på resor. Sittplatskapaciteten regleras främst med tåglängd och turutbud.

Anpassning till infrastrukturförutsättningar ser olika ut på kort och lång sikt. På kort sikt måste infrastrukturen betraktas som en given förutsättning, och det gäller att anpassa trafiken till dessa begränsade förutsättningar. På kort sikt måste vi utnyttja järnvägskapacitet optimalt, t ex olika former av skipstopkörning samt ihopkoppling och isärkoppling av tågsätt i strategiska knutpunkter.

På lång sikt finns större möjligheter att i stället anpassa infrastrukturen efter önskad trafikutveckling.

På lång sikt blir trafikupplägget därmed målorienterat, medan det på kort sikt är mer problemorienterat.

Nedan framgår bedömningskriterier som kan användas för att beskriva behovet av infrastrukturåtgärder för en enskild åtgärd. Vissa åtgärder kan genomföras med befintlig infrastruktur medan andra kräver en utbyggd infrastruktur.

++	Bankkapacitet finns, inga infrastrukturåtgärder behövs.
+	Bankkapacitet finns, endast smärre åtgärder krävs, t ex plattformsåtgärder.
0	Begränsade bankkapacitetsåtgärder krävs, till exempel enstaka nytt mötesspår.
-	Omfattande infrastrukturåtgärder krävs, till exempel flera nya mötesspår, förbigångsspår eller större spårbyggnad.
--	Mycket stora infrastrukturinvesteringar krävs, till exempel utbyggnad av dubbelspår Eller fler spår på hela eller delar av sträckan. Alternativt krävs ny bansträckning.

Värderingsskalan är starkt kopplad till Trafikverkets fyrstegsprincip och har en tidsmässig aspekt att trafiksatsningar som inte kräver ny infrastruktur bör genomföras först i tiden.

### 4.3 Trängseleffekter – tågtrafik som ger minskad trängsel i vägnätet

I vissa stråk får tågtrafiken en stor betydelse för arbets- och utbildningspendling. Idag finns en påtaglig belastning på vägnätet under maxtimmarna. Bilköer bildas och behov finns att förstärka vägnätet. På lång sikt kommer sannolikt vägtrafikens kapacitetsproblem att tillta. Pendeltågstrafiken har här en uppgift att fylla. En utbyggd pendeltågstrafik med kraftigt ökade marknadsandelar ger positiva effekter på trängseln i vägnätet och behovet av vägutbyggnad minskar. Järnvägsstråk som har stor påverkan på trängseln bör prioriteras.

Nedan framgår bedömningskriterier som kan användas för att beskriva hur en åtgärd påverkar trängseln i vägnätet.

++	Påtagligt minskade trängselproblem.
+	Begränsad minskning av trängselproblemen.
0	Obetydlig effekt på trängselproblemen.
-	Begränsad ökning av trängselproblemen.
--	Påtagligt ökade trängselproblem.

#### 4.4 Hållbart transportsystem – fler bör ställa bilen och använda tåget

Ett långsiktigt hållbart transportsystem kännetecknas av ett system med låga utsläpp av luftföroreningar och koldioxid samt låg energianvändning. En övergång från individuellt resande med personbil till kollektivt resande med tåg leder till bättre miljö. Olika typer av satsningar har olika förmåga att attrahera bilresenärer. Åtgärder som leder till en övergång från bilresande till tågresande skall prioriteras.

Nedan framgår bedömningskriterier som kan användas för att beskriva en åtgärds förmåga att attrahera bilister till kollektivtrafiken och därmed har en påverkan på både den lokala och globala miljön.

++	Många resor flyttas över till tågtrafik
+	Ganska många resor flyttas över till tågtrafik
0	Relativt liten förändring
-	Ganska många tågresenärer flyttas över till bil
--	Många tågresenärer flyttas över till bil

#### 4.5 Trafikekonomi

God trafikekonomi är en förutsättning för att tågtrafiken långsiktigt ska kunna fortsätta utvecklas. Inriktningen för nya satsningar bör vara att försöka uppnå en så rimlig ekonomisk täckningsgrad som möjligt. I annat fall riskerar projekten att fordra för mycket av det ekonomiska utrymmet och bli ”gökungar” som framtvingar nedskärningar i andra delar av trafiksystemet. Utarbetandet av tågstrategin bygger på att nuvarande prisnivåer tillämpas i framtiden. Detta motsäger dock inte att en ny prisstrategi kan utarbetas, men detta arbete ligger utanför arbetet med tågstrategin.

Nedan framgår bedömningskriterier som kan användas för att beskriva en åtgärds ekonomiska effektivitet, det vill säga marginalkostnadstäckningen. Marginalkostnadstäckning definieras som tillkommande intäkter dividerat med tillkommande trafikknaster för drift och fordon. Kostnad för infrastruktur ingår ej här.

++	Lönsam (> 100 % kostnadstäckningsgrad).
+	75–100 % kostnadstäckningsgrad.
0	50–75 % kostnadstäckningsgrad.
-	25–50 % kostnadstäckningsgrad.
--	Under 25 % kostnadstäckningsgrad.

### 5 Avslutning

Denna vägledning är ett hjälpmedel för att utarbeta Tågstrategin. Det är viktigt att poängtera att riktlinjerna som beskrivs markerar en politisk ”viljeinriktning” snarare än att vara strikt styrande för arbetet med Tågstrategin.

## Ärende 5



### **Tjänsteutlåtande**

Datum 2011-09-28

Diarienummer KTN 18-2011

### **Kollektivtrafikavdelningen**

Maria Larsson

031-630944

maria.a.larsson@vgregion.se

---

Till Kollektivtrafiknämnden

## **Underlag för dialog om målen i Regionalt trafikförsörjningsprogram**

Enligt den nya kollektivtrafiklagen som träder i kraft 1 januari 2012 ska ett regionalt trafikförsörjningsprogram upprättas av en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska vara strategiskt och långsiktigt och utgöra en plattform för arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i länet. Programmet utgör också grund för kollektivtrafikmyndighetens kommande beslut om trafikplikt – d v s var samhället avser handla upp trafik. Trafikförsörjningsprogrammet kommer i praktiken ersätta nuvarande verksamhetsplan för Västtrafik AB som styrdokument.

### **Beredning**

Bifogat dokument är framtaget med utgångspunkt i Vision Västra Götaland, befintliga mål och delregionala målbilder. Syftet är att dokumentet ska vara ett underlag för dialog med delregionala samrådsforum/kommunala företrädare, myndigheter, organisationer, grannlän med flera.

Återkoppling utifrån denna dialog sker löpande vid kollektivtrafiknämndens kommande möten.

Tidplan för arbetet återfinns sist i bifogat dokument.

### **Förslag till beslut**

Kollektivtrafiknämnden godkänner bifogat Underlag för dialog om målen för Regionalt trafikförsörjningsprogram, daterat 2011-09-28, som underlag för dialog.

KOLLEKTIVTRAFIKA VDELNINGEN

Ulrika Bokeberg

Maria Larsson



# Underlag för dialog om målen i Regionalt trafikförsörjningsprogram

## 1. Inledning

*Detta dokument utgör underlag för diskussion i kollektivtrafiknämnden samt i dialog med kommuner och andra intressenter. Fokus är på mål och övergripande strategier för den framtida kollektivtrafiken.*

Västra Götalandsregionen ska ta fram ett trafikförsörjningsprogram för den regionala kollektivtrafiken som är väl förankrat hos berörda parter inför beslut i Regionfullmäktige senast 1 oktober 2012. Programmet omfattar en långsiktig målbild till 2025 med en konkretisering av den strategiska inriktningen fram till 2016. Dessutom kommer programmet att innehålla en beskrivning av nuläget samt behovet av framtida trafik med bedömningar av hur detta svarar mot resandemål och andra samhällsmål. Även ekonomiska förutsättningar, effekter och uppföljning är en viktig del av programmet.

### 1.1 Ny kollektivtrafiklag

En ny kollektivtrafiklag börjar gälla från 1 januari 2012. Samtidigt tar Västra Götalandsregionen över ansvaret för Västtrafik och blir ensam ägare. Regionen blir också enligt nya lagen regional kollektivtrafikmyndighet. Den nybildade kollektivtrafiknämnden har ansvaret för den långsiktiga strategiska utvecklingen av kollektivtrafiken.

Innehållet i det regionala trafikförsörjningsprogrammet är reglerat i § 10 i den nya kollektivtrafiklagen. Där står det att mål för kollektivtrafiken ska fastställas och att programmet ska uppdateras vid behov. Samråd ska ske med kommuner, motsvarande myndigheter i angränsande län, övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag och företrädare för näringsliv och resenärer. Huvudpunkterna i vad trafikförsörjningsprogrammet ska innehålla är enligt lagen följande:

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

## **1.2 Utgångspunkter för arbetet med trafikförsörjningsprogrammet**

I utarbetandet av det regionala trafikförsörjningsprogrammet är Vision Västra Götaland utgångspunkten. De transportpolitiska målen sätter den yttre ramen och styr från nationell nivå. Infrastrukturplaneringen på både nationell och regional nivå är på flera sätt styrande för kollektivtrafikens långsiktiga strategiska utveckling. Inom kollektivtrafikbranschen har man gemensamt kommit överens om en vision och övergripande mål. I denna överenskommelse finns en stor kraft genom att både de kommersiella och samhällets aktörer deltog.

I Västra Götaland har sedan flera år tillbaka en process pågått där kommunerna tillsammans med Västtrafik och Västra Götalandsregionen har arbetat fram delregionala målbilder och kollektivtrafikprogram. I dessa har kommunerna utgått från sina förutsättningar i respektive regiondel och satt mål och strategier för kollektivtrafikens utveckling. För Västra Götalandsregionens del är det ett gynnsamt utgångsläge då en stor del av den process som förväntas ske i samband med trafikförsörjningsprogrammet redan är genomförd. Därmed finns ett gemensamt åtagande att arbeta för den långsiktiga utvecklingen både för kommunerna och regionen. I huvudsak följer Västra Götalandsregionen också den inriktning som finns i de delregionala målbilderna och programmen.

## **1.3 Målstruktur**

Förslag på övergripande mål och delmål för kollektivtrafikprogrammet utarbetas utifrån Vision Västra Götaland, nationella mål, branschens så kallade fördubblingsarbete och de delregionala målbilderna. Målen är utformade både utifrån ett samhällsperspektiv och ett individperspektiv. Härtill kommer även att det ekonomiska perspektivet måste beaktas. Det finns i grunden en god samstämmighet mellan kommunalförbundens syn på inriktningen även om målen formulerats eller strukturerats delvis olika.

Till det övergripande målet behövs ett antal delmål där olika perspektiv finns belysta. Delmålen kan såväl förstärka som konkurrera med varandra, varför det gäller att sträva mot en balans för helheten. Till delmålen kopplas strategier som beskriver hur målen ska nås. För att bli helt operativa kan det behöva definieras kriterier som i ytterligare ett steg preciserar delmålen, hur de ska mätas eller på annat sätt följas upp. I den processen behövs den gedigna verksamhetskunskap och erfarenhet som finns hos Västtrafik.

I det fortsatta arbetet med trafikförsörjningsprogrammet kommer strategier att utvecklas till respektive delmål. Vissa finns redan nu beslutade och andra mer på idéstadiet. Målen och strategierna ska vara utgångspunkten för Västtrafiks detaljerade åtgärdsplanering och årliga prioriteringar av trafik.

## 2. Utgångspunkter för trafikförsörjningsprogrammets målstruktur

### 2.1 Vision Västra Götaland

Vision Västra Götaland är framtagen i samverkan mellan kommunerna och Västra Götalandsregionen i dialog med ett stort antal aktörer. Visionen består av tre delar; hållbar utveckling, fyra perspektiv och fem fokusområden. De fyra perspektiven ska genomsyra allt och det handlar om den gemensamma regionen, jämställdhet, integration och internationalisering.

I Vision Västra Götaland finns tre satser som uttrycker den del av inriktningen i fokusområdet *Infrastruktur och kommunikationer med hög standard* som har en direkt koppling till kollektivtrafikens standard. En god kollektivtrafik kan även bidra till en positiv utveckling inom de övriga fokusområdena, särskilt vad gäller *Ett livskraftigt och hållbart näringsliv* respektive *En god hälsa*.

#### **Ur Vision Västra Götaland - Kollektivtrafik för en gemensam region**

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

### 2.2 Transportpolitiska målen

Det övergripande transportpolitiska målet som riksdagen antog 1998 är ***att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv.***

Detta mål har sedan våren 2009 förtydligats i form av två huvudmål; ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Det övergripande målet är oförändrat. Av regeringens proposition, 2008/09:93 framgår att de nya målen inte innebär någon ny inriktning på arbetet utan endast är ett annat sätt att förtydliga det övergripande målet, jämfört med de tidigare formulerade sex delmålen.

#### Funktionsmål – Tillgänglighet

*Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, d v s likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.*

#### Hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa

*Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.*

### **2.3 Kommunalförbundens målbilder för kollektivtrafiken**

Kommunalförbunden i Fyrbodal, Sjuhärad och Skaraborg har i samverkan med Västra Götalandsregionen och Västtrafik tagit fram målbilder och kollektivtrafikprogram för kollektivtrafiken 2025 i respektive delregion. I dagsläget är det enbart kollektivtrafikprogrammet i Sjuhärad som återstår att färdigställa. Göteborgsregionen har genom det arbete som gjorts inom K2020 med fördjupningar och som inom planeringen av Västsvenska paketet på motsvarande sätt formulerat mål och strategier.

Kommunalförbundens målbilder utgör underlag till den samlade målbilden. De visar också hur inriktningen behöver profileras för olika delar av Västra Götaland. Prioriterade stråk av särskild betydelse för arbetspendlingen och arbetsmarknadernas utveckling har pekats ut.

Kollektivtrafiken ska ge samhällsnytta och insatserna i de prioriterade stråken är av en annan karaktär än i områden med svagt resandeunderlag. Ändå måste systemet behandlas som en helhet så att kopplingar mellan tätortstrafik och kommunövergripande respektive länsövergripande trafik fungerar väl.

Övergripande mål har formulerats i respektive delregion enligt följande och är en viktig utgångspunkt i arbetet med trafikförsörjningsprogrammet:

Fyrbodal:

- ***Kollektivtrafiken är enkel att använda, bidrar till god hälsa, god miljö och stabil tillväxt.***
- ***Väl fungerande resmöjligheter till arbete, högskola, utbildning och de största besöksmålen***

Göteborgsregionen:

- ***Kollektivtrafiken ska öka sin marknadsandel från 24 procent 2006 till 40 procent 2025***

Sjuhärad:

- ***Ett hållbart, attraktivt och jämlikt transportsystem med tågtrafiken som bas ska bidra till en mer attraktiv och konkurrenskraftig region***

Skaraborg:

- ***Kollektivtrafiken ska bidra till en mer attraktiv och konkurrenskraftig region genom bra resmöjligheter***
- ***Ge tillgänglighet till viktiga funktioner i samhället***
- ***Vara en grundpelare i det hållbara transportsystemet***

## **2.4 Kollektivtrafikbranschens mål och vision**

Kollektivtrafikbranschen<sup>1</sup> har satt upp en gemensam vision som tar sin utgångspunkt i de övergripande transportpolitiska målen:

### ***Kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle***

Visionen innebär att alla resenärer år 2020 ska se kollektivtrafiken som ett naturligt inslag i det vardagliga resandet. Det ska finnas en reell möjlighet att välja mellan kollektivtrafik och den egna bilen för att resa i vardagen och framförallt till arbete och utbildning. Då måste utgångspunkten vara effektiva helhetslösningar och resenärernas behov.

Kollektivtrafiken ska självklart bidra till en hållbar samhällsutveckling och skapa värde för medborgarna/ resenärerna, det vill säga en positiv förändring där det värde man får är större än det värde man har gett upp i form av tid, pengar och engagemang. Värdet finns på två nivåer; direkt i vardagen samt mer indirekt genom mindre trängsel, säkrare trafik, bättre miljö, ökad tillgänglighet och rörlighet mm.

Det övergripande målet i branschens arbete är att ***kollektivtrafiken ska nå en fördubblad marknadsandel***. Resandet ska fördubblas till 2020. Detta jämfört med år 2006. Mål på vägen grundar sig på upplevelsemål, effektivitetsmål, ekonomimål och mål för utveckling och förnyelse.

---

<sup>1</sup> I denna "Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik" ingår Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket.

### 3. Övergripande mål - förslag

Utifrån Vision Västra Götaland och redovisade ställningstaganden i föregående kapitel, som visar på ett framtida önskvärt tillstånd, har ett förslag till övergripande mål för kollektivtrafiken formulerats. Målet är kvantifierat och tidsatt för att ge slagkraft åt en nödvändig utvecklingsprocess. Målet ska ses i sitt sammanhang med visionen som utgångspunkt och delmålen som en precisering. Kollektivtrafiken är viktig för att nå flera andra samhällsmål vilket gör målstrukturen komplex. Alla delmålen bör bidra till det övergripande målet.

Förslaget till övergripande mål har en fokus på hållbarhet; fler än idag ska nyttja kollektivtrafiken och det ska ske en överflyttning från bil, motorcykel mm. Målet handlar också om regionförstoring och hur viktigt det är med en bra kollektivtrafik i en tillväxtregion. Samtidigt som det ska finnas en grundläggande tillgänglighet för alla invånare, oavsett var man bor eller vem man är.

**Västra Götaland är en attraktiv och konkurrenskraftig region där kollektivtrafikens marknadsandel är minst 40 procent år 2025**

Förslaget är att marknadsandelen ska mätas enligt Svensk Kollektivtrafiks metod, vilket påbörjades 2010. Marknadsandel definieras här som antalet kollektivtrafikresor (inklusive taxi) i förhållande till summan av antalet kollektivtrafik- och bilresor (inklusive moped och motorcykel). Idag (2010) är marknadsandelen i Västra Götaland enligt Svensk Kollektivtrafik 23,7 procent. Målet om 40 procent i K2020 är beräknat på ett annat sätt och inte helt jämförbart.

## 4. Delmål - förslag

Det övergripande målet har preciserats i fem delmål som på olika sätt kompletterar och ger en nyanserad bild av det övergripande målet. Valet av strategier och prioriteringar är styrande för hur väl delmålen bidrar till det övergripande målet. Delmålen kommer att sättas för 2016 och för 2025 med tydlig koppling till övergripande strategier.

### 4.1 Delmål för år 2025

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

Målet innebär att antalet resor med kollektivtrafiken år 2025 ska utgöra 404 miljoner jämfört med 202 miljoner år 2006. Siffrorna avser summan av alla delresor (taxiresorna ingår inte).

Resandet 2010 uppgick till 227 miljoner resor. Det innebär att av den önskade resandefördubblingen har vi redan ökat med 13 % fram till och med 2010. Därmed återstår ca 87 % av fördubblingsmålet.

Förutsättningarna för att öka resandet skiljer sig åt mellan olika delar av regionen. Kommunalförbunden har inom ramen för arbetet med delregionala målbilder utarbetat resandemål för stadstrafik, tågtrafik och övrig trafik som i huvudsak utgörs av landsbygds- trafik med buss samt båttrafik. De värderingar som gjorts i målbildsarbetena bygger på vissa förutsättningar beträffande befolkningsutveckling, bostadsbyggnation, arbetsmarknad, infrastruktur med mera.

Utgående från de delregionala målbilderna, resandeutfallet 2010 och viss harmonisering mellan de fyra delregionala målbilderna har följande resandefaktorer räknats fram för åren 2011-2025. Resandefaktorerna visar förväntat antal delresor 2025 i förhållande till antalet utförda delresor 2010.

Delregion	Resandefaktorer i fyra delregioner fördelade på stadstrafik, tågtrafik och övrig busstrafik 2025 relativt 2010			
	Totalt	Stadstrafik	Tåg	Övrig trafik
Fyrbodal	1,4	1,4	2,0	1,2
Göteborgs-regionen	1,8	1,8	2,9	1,7
Sjuhärad	1,7	1,7	3,5	1,2
Skaraborg	1,3	1,5	1,4	1,2
Västra Götaland	1,8	1,8	2,7	1,5

## Övergripande strategier

### 1. Restidskvoten gentemot bil ska förbättras

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

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

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

Högsta restidskvoten gentemot bil 2025	
Tågförbindelser	0,8
Prioriterade busstråk	1,2
Övriga busslinjer	1,3
Stadstrafik	1,3

### 2. Det ska finnas ett basutbud för boende på landsbygd och i mindre tätorter

För att balansera satsningar i stråk och områden med ett starkt resandeunderlag bör det även finnas kriterier för antalet resmöjligheter på landsbygden och i mindre tätorter. Det avser i första hand möjligheten att nå samhällsservice inklusive livsmedelsbutik samt gymnasieskola. Det innebär normalt förbindelse till närmsta större tätort eller kommunhuvudort. För tätorter med mer än 500 invånare kan det även vara motiverat att tillgodose behovet av arbetspendling med kollektivtrafik.

Preliminärt förslag:

<b>Invånarantal</b>	<b>Minsta antal res- möjligheter vardag/helg</b>
Mindre än 200 (landsbygd)	3/0
200-499	4/2
500-999	8/4
1000 -	10/5

I de tre första grupperna handlar det i stor utsträckning om andra former än linjetrafik exempelvis anropsstyrd trafik.

I dag beror utbudet i de mindre orterna i hög grad på hur de är belägna i förhållande till huvudorten eller till stråk mellan större orter. I vissa fall kan det därför finnas ett relativt stort utbud av linjelagd trafik även för boende i mindre orter och på landsbygden. I vissa andra områden i regionen finns även närtrafik eller andra former av anropsstyrd trafik som helt eller delvis motsvarar målsättningen enligt tabellen, medan det på en del håll i dag saknas sådana möjligheter.

### **3. Exempel: Berörda aktörer i samband med marknadstillträdet/ kommersiell trafik ska vara nöjda med rutiner och system**

För att kunna nå målet om en marknadsandel på 40 procent måste kollektivtrafikens totala utbud öka. Ett bra sätt är att skapa förutsättningar för trafikföretagen att bedriva kommersiell trafik. Sannolikt kan nya kundgrupper nås och mer flexibla trafiklösningar erbjudas. Rutiner och system bör utvecklas i samverkan när det gäller processer, infrastruktur, betalsystem och informationssystem. Det behövs både för att möta de behov som de kommersiella aktörerna har och för att resenärerna ska kunna utnyttja utbudet på ett smidigt sätt.

*Strategi ska utvecklas, arbetet pågår*

### **Delmål 2: Minst 70 procent av invånarna ska vara nöjda med kollektivtrafiken 2025**

Målnätet avser det index som mäts branschgemensamt enligt den så kallade Kollektivtrafikbarometerns metod. 2010 (preliminära siffror) var invånarnöjdheten 46 %. Andelen som svarade varken eller var 37 % och andelen missnöjda var 17 %.

### **Övergripande strategier**

*Strategi ska utvecklas, arbetet pågår (avser tillgänglighet m m)*

2011-09-28

För att öka marknadsandelen är det viktigt att så många invånare som möjligt är nöjda med kollektivtrafiken. Media kan vara en betydande faktor för invånarnas uppfattning, särskilt bland dem som sällan reser kollektivt, men grunden är ändå att kollektivtrafiken fungerar på ett bra sätt. Andra viktiga faktorer som påverkar nöjdheten är hur Västtrafik och trafikföretagen arbetar med miljöfrågor, jämlikhets- och jämställdhetsfrågor.

**Delmål 3: Minst 90 procent av invånarna med funktionsnedsättningar ska kunna resa med kollektivtrafiken**

Målet avser i första hand den samhällsköpta trafiken exklusive färdtjänst. För den kommersiella trafiken bör hänvisning ske till de frivilliga överenskommelser som träffats mellan branschens parter. För närvarande finns exempelvis kriterier beträffande tillgänglighet i "Buss 2010 – branschgemensamma funktionskrav på bussar".

I dag pågår en anpassning av infrastruktur, fordon med mera i ett avgränsat kollektivtrafiknät med inriktning att vara klar omkring 2015. Nätet avser de 600 största hållplatserna samt 120 knutpunkter. I det nätet sker ca 90 procent av allt påstigande. De resor som sker utanför nätet behöver därför kompletteras med t ex färdtjänst. En grov uppskattning är att drygt hälften av hållplatserna/terminalerna i nätet är åtgärdade.

Anpassningen för rörelsehindrade har kommit längst; ca 95 % av bussarna har både ramp och rullstolplats, på tågen har 100 % ramp och 92% rullstolsplats. 65 % av spårvagnarna har ramp. För syn- och hörselskadade beräknas införandet av audiovisuella utrop på fordonen vara klart inom ett par år. Reseplaneraren är snart helt anpassad för funktionshindrades behov.

### **Övergripande strategier**

*Strategi är under utveckling, arbetet pågår (avser anpassning av infrastruktur i ett prioriterat nät, fordon, resenärsstöd m m)*

Det sker för närvarande en utvärdering av Västtrafiks handlingsplan för funktionsnedsatta. Detta kommer att utgöra grunden för en strategi för funktionshinderanpassning. I den ingår även att peka ut stråk och bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga för alla. Målet kan i princip inte sättas högre än 90 procent eftersom 10 procent har så svåra funktionsnedsättningar att det är i stort sett omöjligt att resa med kollektivtrafiken och dessa är därmed hänvisade till färdtjänsten.

Om Västtrafik genomför alla aktiviteter i handlingsplanen så kan 90 procent av de funktionsnedsatta åka i det kollektivtrafiknät som är anpassat.

**Delmål 4: Kollektivtrafikens totala miljöpåverkan ska minska. Andelen fossila drivmedel för den ej eldrivna trafiken ska vara högst fem procent av kilometerproduktionen 2025**

Målet är bredare än enbart fossila drivmedel och ska styra att arbetet med andra miljöfrågor; t ex kväveoxider, buller, partiklar, markintrång också sker. Målet är viktigt både vad gäller försörjningen av drivmedel och för klimatpåverkan.

### **Övergripande strategier**

*Strategi bör tas fram på sikt (avser klimat & energi, luftkvalitet och buller)*

Västtrafiks Miljö- och klimatstrategi, Plan för avveckling av fossila bränslen, och avsiktsförklaring med Svensk kollektivtrafiks vision för en hållbar kollektivtrafik är utgångspunkten för arbetet med målet. Västra Götalandsregionen har ett miljöpolitiskt program som också är ett underlag.

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

Störst betydelse för trafikens miljöpåverkan har det övergripande målet om kollektivtrafikens ökade marknadsandel.

**Delmål 5 : Minst XX (t ex 50 procent) av kostnaden för all regional kollektivtrafik ska vara självfinansierad 2025.**

Målet ska driva effektivitetsutvecklingen och leda till att samhället får bättre kollektivtrafik per skattekrona. Målet påverkas av flera faktorer, t ex pris- och sortimentstrategin.

Under 2010 utgjorde självfinansieringsgraden 55 procent.

### **Övergripande strategier**

- 1. Exempel: Trafikeringen utöver basutbudet bör grundas på ett samhälls-/företagsekonomiskt synsätt**

*Strategi ska utvecklas, arbetet pågår*

I dag är kunskapen låg om hur de samhällsekonomiska effekterna av kollektivtrafik ska värderas. I viss mån kan en mer avgränsad trafikekonomisk kalkyl i samband med prioritering av olika insatser vara tillräckligt. Det är dock angeläget att utveckla kunskapen om de samband som finns och hur de värderas samhällsekonomiskt.

- 2. Kollektivtrafiken ska utvecklas mot högre effektivitet och standard genom aktiv medverkan i forskning och utveckling (FoU).**

**2011-09-28**

En strategi för FoU-verksamheten ska tas fram 2012/13.

#### **4.2 Delmål för år 2016**

Utformas senare i motsvarighet med delmålen för 2025.

## 5. Strategier

De viktigaste faktorerna för att nå det övergripande målet och delmålen är att betydligt fler än i dag utnyttjar kollektivtrafiken i stället för bilen för sitt vardagsresande och att kollektivtrafiken gör det möjligt att resa snabbare till orter med stort utbud av arbetstillfällen och andra samhällsfunktioner

Det innebär att trafikförsörjningen längs prioriterade stråk mellan större orter inom regionen, och även inom de större orterna respektive till vissa huvudorter utanför, har en särskild tyngd. Det innebär också att tågets kvaliteter vad gäller snabbhet, miljövänlighet och kapacitet måste tas till vara och utgöra stommen i trafiksystemet. Strategin för tågtrafikens utveckling fram mot 2035 studeras i en särskild utredning som presenteras under 2012.

Parallellt med detta huvudfokus finns flera viktiga behov som också ska tillgodoses. Det måste till exempel finnas en acceptabel trafikförsörjning även på landsbygden och i de mindre tätorterna. Det finns också resenärer med särskilda behov som ska tillgodoses, lagstiftaren har särskilt lyft fram tillgänglighetsfrågan. Även skyddet av miljön är en viktig del av samhällsperspektivet.

De nya möjligheterna för kommersiella aktörer att erbjuda trafik utöver den som omfattas av trafikplikt utgör ett värdefullt komplement och innebär att utbudet av kollektivtrafik ökar. Kravet på att samhället långsiktigt tillhandahåller en god trafikförsörjning till acceptabel kostnad gör dock att trafikplikt troligen kommer att läggas på majoriteten av trafiken.

Sannolikt kommer den kommersiella trafiken att finnas i relationer med ett högt resande och kring de större noderna. Omfattningen prövas successivt i takt med att gällande trafikavtal löper ut och inför beslut om trafikplikt. Nivån på samhällets subvention av den upphandlade trafiken har stor betydelse för omfattningen på det kommersiella tillträdet. Kraven på samordning av taxor och informationssystem samt samnyttjande av infrastruktur med mera måste tillgodoses på ett för alla parter acceptabelt sätt.

Strategiavsnittet i programmet bör fokuseras på 2016 men med utblick mot 2025. Här kommer en bruttolista (kan behöva kompletteras också) på möjliga strategier, både i stort och smått. Nästa steg är att en prioritering ska göras av vilka strategier som ska ingå i programmet. I lagen är två strategier utpekade; linjer och bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer samt åtgärder för att skydda miljön.

Flera strategier är under utarbetande eller färdiga. Andra kan finnas med som ett uppdrag att genomföras under programperioden. I flera av strategierna blir det viktigt att hitta en bra balansgång mellan myndighetens och Västtrafiks ansvar. Strategierna och prioriteringarna bör hållas på en övergripande nivå i trafikförsörjningsprogrammet.

## Förslag på möjliga strategier (bruttolista)

### Trafik

- Strategi för ökad marknadsandel
- Tågstrategi
- Regionbusstrategin
- Stadstrafikstrategi
- Strategi för basutbud
- Strategi för marknadstillträdet
- Strategi för ökad kundanpassning
- Strategi för "hela resanperspektivet"

### Standard

- Strategi för tillgänglighet till viktiga målpunkter
- Strategi för ökad jämlikhet och integration i kollektivtrafiken; inklusive jämställdhetsstrategi
- Strategi för funktionshinderanpassning
- Strategi för servicenivå med mera i prioriterade stråk och vid bytespunkter

### Miljö

- Miljö- och klimatstrategi

### Samverkan och kommunikation

- Strategi för samverkan med "ägare av infrastrukturen", inkl fysisk planering
- Strategi för samverkansformer (t ex trafikföretag, organisationer m m)

### Ekonomi

- Pris- och sortimentstrategi
- Strategi för högre kostnadseffektivitet
- Strategi för ökad samhällsekonomisk avkastning
- Strategi för långsiktig fordonsanskaffning
- Strategiska för fordonsdepåer (vid större investeringar)

### Utveckling

- Kollektivtrafikens roll som strategiskt verktyg för att uppnå olika samhällsmål
- Strategi för FoU

## 6. Tidplan och dialog

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet tas fram i en omfattande samrådsprocess. Västra Götalandsregionen har i sin styrmodell lagt upp en process där samråd med kommunerna är en förutsättning i arbetet med den strategiska utvecklingen.

Enligt "Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland" har det regionala forumet i uppgift att i samråd ta fram förslag till strategisk inriktning i Trafikförsörjningsprogrammet, baserat på bland annat långsiktiga målbilder. De delregionala forumen ska behandla förslag till strategisk inriktning. Processen bygger på delaktighet från samtliga kommuner genom samverkansforumen.

Samrådet med kommunerna sker till största delen genom de delregionala forum och det regionala. På tjänstemannanivå bör samrådet ske via "beställargrupperna" som Västtrafik sköter. Avstämning bör även ske med kommunalförbunden i vissa delar. Till det regionala

2011-09-28

forumet kan andra aktörer bjudas in; tex Trafikverket, angränsande regioner. Det bör utnyttjas i dialogprocessen kring trafikförsörjningsprogrammet om möjligt.

I övrigt är ambitionen att erbjuda tillfälle för dialog vid minst två tillfällen med olika resenärsgupper, handikapporganisationer, Handelskammaren, Swedavia, turistrådet mm

**Förslag till övergripande tidplan:**

<b>Tid</b>	<b>Uppgift</b>	<b>Beslut</b>
13 oktober		KTN beslutar om underlag för dialog om mål och strategi
okt-nov	Dialog i delregioner, med grannlän, resenärsgupper mfl om strategisk inriktning i Trafikförsörjningsprogrammet	
1 december		Rapport från dialog 1; beslut om innehåll i kommande dialog.
jan-mars	Fortsatt dialog i delregioner, med grannlän mfl om Trafikförsörjningsprogrammet	
mars/ april		Regionalt forum formulerar förslag till beslut gällande den strategiska inriktningen i Trafikförsörjningsprogrammet
31 maj 2012		KTN beslutar om förslag till Regionalt trafikförsörjningsprogram
19 juni/4 sep		Regionstyrelsen beslutar om förslag till Regionalt trafikförsörjningsprogram
18 september		Regionfullmäktige beslutar om Regionalt trafikförsörjningsprogram



## Ärende 6



**Tjänsteutlåtande**

Datum 2011-10-03

Diarienummer KTN 23-2011

**Regionutvecklingssekretariatet****FoU-enheten**

Handläggare: Hans Fogelberg

Telefon 0768191036

E-post [hans.fogelberg@vregion.se](mailto:hans.fogelberg@vregion.se)

---

Till Kollektivtrafiknämnden**Nationellt FoI-centrum för kollektivtrafik**

Trafikverket, Vinnova och Formas har i en gemensam avsiktsförklaring beslutat att bidra till att ett centrum för forskning, utbildning och kunskapsutveckling för kollektivtrafiken etableras i Sverige. De tre storstadsregionerna har blivit kontaktade och har uttalat intresse för att verka för att ett sådant centrum ska kunna komma till stånd.

Kompetensförstärkning inom kollektivtrafikområdet är önskvärd av en rad skäl. Etableringen av ny kollektivtrafiknämnd (KTN), nysatsningar på kollektivtrafik inom ramen för Västsvenska paketet, samt önskan att utveckla hållbar urban mobilitet är processer vilka kan dra nytta av etableringen av ett nationellt centrum för forskning och utveckling inom kollektivtrafik.

Från Västra Götalandsregionens sida har ett inspel gjorts om vilka kunskapsområden ett sådant centrum bör arbeta med. Detta gjordes genom samråd med en bredare grupp av aktörer från Västtrafik, trafikföretagen, kommunföreträdare, Västsvenska handelskammaren mfl, med stöttning från Lindholmen Science Park.

Bifogat PM beskriver det upplägg och de kostnader vilka är förknippade med Västra Götalandsregionens engagemang i ett nationellt FoI-centrum.

**Förslag till beslut**

Kollektivtrafiknämnden ställer sig positiv till initiativet om ett nationellt FoI-centrum för kollektivtrafik, och att i samverkan med RUN verka för att centrat kan startas upp i syfte att öka forskning och utveckling inom kollektivtrafikområdet.

**KOLLEKTIVTRAFIKAVDELNINGEN**Ulrika Bokeberg  
Tf KollektivtrafikdirektörHans Fogelberg  
FoU-enheten

**PM**

Datum 2011-10-03  
Diarienummer KTN 23-2011

**Regionutvecklingssekretariatet****FoU-enheten**

Handläggare: Hans Fogelberg  
Telefon 0768191036  
E-post [hans.fogelberg@vgregion.se](mailto:hans.fogelberg@vgregion.se)

---

**Nationellt FoI-centrum för kollektivtrafik***Bakgrund*

- Svensk kollektivtrafikforskningen anses vara svag i internationell jämförelse/utvärdering.
- Branschen och forskningen står långt ifrån varandra.

Lösningförslaget från Trafikverket är att det skall etableras ett "Nationellt utvecklingscentrum (FoI-centrum) för kollektivtrafik" vilken genom samverkan mellan bransch, samhälle och akademi skall arbeta för att utveckla en kunskapsbaserad kollektivtrafik. Fokus är på storstadsregionerna och dess problem. Verksamheten kommer att förläggas i en av de tre regionerna. Centrat omfattar grundutbildning, vidareutbildning, forskarutbildning, forskning samt samverkan/kommunikation. Centrat startas upp under två år med början tidigast hösten 2012. Efter internationell utvärdering av universitetens "bud" map vetenskaplighet (dvs forskargrupperas tidigare publiceringar) och universitetens förslag till organisation och ledning av ett FoIC så beslutar parterna om man vill gå vidare till uppstartfas, som är två år lång. Därefter sker nytt beslut om att gå till fullfinansieringsfas, vilken skall drivas i 5-årscykler med utvärderingar var femte år.

*Parter i upphandling av FoI-centrum*

Två myndigheter och ett forskningsråd

Trafikverket

Verket för innovationssystem (VINNOVA)

Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande (FORMAS)

Tre regionala kollektivtrafikägare

AB Storstockholms Lokaltrafik

Västra Götalandsregionens Kollektivtrafikavdelning

Region Skånes kollektivtrafikavdelning

Universitet som bjuds in att svara på anbuden (samt medfinansiera sin medverkan) är:

Stockholms Universitet (SU)

Handelshögskolan i Stockholm

Kungliga Tekniska Högskolan (KTH)

Göteborgs Universitet (GU)

Chalmers Tekniska Högskola (CTH)

Lunds Universitet (LU)

Statens Väg- och Trafikforskningsinstitut (VTI)

*Finansiering av FoIC (MSEK):*

	Trafikverk VINNOVA FORMAS	Sthlm VGR Skåne	Univ	Summa
År 1	1+1+1	1	1	5
År 2	1+1+1	1	1	5
År 3	3+3+3	9	9	27
År 4	3+3+3	9	9	27
År 5	3+3+3	9	9	27
År 6	3+3+3	9	9	27
År 7	3+3+3	9	9	27

Nytt avtal inför År 8-12. Osv.

Observera att två regioner kommer att *överföra* pengar till den tredje regionen. Det är inte tänkt att resurserna skall spridas. Vidare, avtalsförslaget reglerar inte hur kostnaderna fördelas mellan regionerna, bara totalsumman är formuerad i avtalet. Om regionerna väljer att dela upp kostnaden i tre lika delar är finansieringsnivån för VGR de första sju åren (i MSEK): 1/3, 1/3, 3, 3, 3, 3, 3.

*In-kind finansiering*

Kollektivtrafikägarna förbinder sig att avsätta egen tid i projekt mm. Storleken är inte reglerad, men man förutsätts vilja delta. Den totala kostnaden för kollektivtrafikparterna är därmed större än vad som framgår i avtalet för FoICs finansiering.

*Mottagarstruktur*

I det fall centrat hamnar utanför regionen föreslås VGR etablera en regional ”mottagarstruktur” vilken har som uttalat syfte att arbeta integrerat med det nationella centrat. Finansieringsnivå för ett sådant FoI-”annex” bör diskuteras i samråd med GU/CTH. En egen satsning som vi styr över helt själva kan för övrigt vara en bra ide oavsett var centrat placeras.

*Besluts punkter*

10 nov skall ”anbudsunderlag” till universiteten fastställas vid ett möte mellan parterna på Vinnova. Innan dess behövs ett tydligt inriktningsbeslut från VGR att vilja gå vidare med processen. Skarpt beslut om finansiering behöver ske tidigt 2012.



## Ärende 7



**Tjänsteutlåtande**

Datum 2011-10-03  
Diarienummer KTN 19-2011

**Kollektivtrafikavdelningen**

Handläggare Sara Boke  
Telefon 0767-715830  
E-post sara.boke@vregion.se

---

Till Kollektivtrafiknämnden

**Trafikplan Skövde**

Handlingen har inkommit till Kollektivtrafikavdelningen, Västra Götalandsregionen med önskan om svar senast den 30 september, men vi har fått förlängd svarstid. Presidiet har besökt Skövde kommun den 3 oktober och fått information om stadens arbete med trafikplanering.

Trafikplanen för Skövde har tagits fram parallellt med Översiktsplan 2025 och syftar dels till att peka ut övergripande inriktningar och dels att konkret peka på åtgärder som krävs. I översiktsplanen 2025 är målsättningen att 60 000 invånare ska bo i kommunen år 2025. Ambitionen är också att minska beroendet av fossila bränslen. Detta tillsammans med den förväntade utvecklingen gör att det krävs en trafikplan som tar ett samlat grepp över trafikfrågorna. Trafikplanen är uppdelad i en strategidel som beskriver vad som ska uppnås och ett handlingsprogram som beskriver hur det ska uppnås.

Ett förslag till yttrande för trafikplan Skövde bifogas.

Trafikplanen finns i sin helhet på <http://www.vgregion.se/sv/Vastra-Gotalandsregionen/startside/Politik/Namnder-och-styrelser/Kollektivtrafiknamnden/>

**Förslag till beslut**

Kollektivtrafiknämnden godkänner bifogat förslag till yttrande

KOLLEKTIVTRAFIKA VDELNINGEN

Ulrika Bokeberg  
T.f. Kollektivtrafikdirektör

Sara Boke

KOLLEKTIVTRAFIKNÄMNDEN  
Sara BokeFörslag till  
**YTTRANDE**  
2011-10-05

Dnr KTN-19-2011

## Yttrande över Trafikplan Skövde

Kollektivtrafiknämnden ser positivt på att Skövde tagit ett helhetsgrepp på trafikfrågorna i staden, och att trafikplanen kopplas samman med Skaraborgs målbild för kollektivtrafiken.

Trafikplanen visar att Skövde har ett engagemang för att utveckla kollektivtrafiken och bidra till att skapa goda förutsättningar för att det ska ske.

Kollektivtrafiknämnden arbetar nu med trafikförsörjningsprogrammet där målsättningarna för hela regionens kollektivtrafik kommer att sättas. Samverkansavtal ska också upprättas med de fyra huvudnoderna i Västra Götaland, där Skövde utgör en av dessa. Skövdes trafikplan kommer utgöra ett värdefullt underlag för att utveckla samverkan och det kommande trafikförsörjningsprogrammet.

KOLLEKTIVTRAFIKNÄMNDEN

Ulrika Frick  
OrdförandeUlrika Bokeberg  
T.f Kollektivtrafikdirektör

## Ärende 8



**Tjänsteutlåtande**

Datum 2011-09-28  
Diarienummer KTN 20-2011

**Kollektivtrafikavdelningen**

Maria Larsson  
031-630944  
maria.a.larsson@vgregion.se

---

Till Kollektivtrafiknämnden

**PM**

**Former för regionalt forum - ett regionalt kollektivtrafikeråd**

Följande underlag utgår från dokumentet; Samverkansformer kring kollektivtrafiken i Västra Götaland. Detta dokument är antaget av samtliga fullmäktigeförsamlingar i Västra Götaland.

I dokumentet Samverkansformer kring kollektivtrafiken i Västra Götaland anges dock inte exakt hur representationen i respektive samverkansforum ska se ut. Ansvaret för hur rådet ska utformas ligger hos kollektivtrafiknämnden.

För att kunna starta upp ett regionalt kollektivtrafikeråd 2012 planeras nämnden ta beslut i denna fråga vid mötet den 1 december 2011.

**Uppdrag:**

Regionalt forum har som uppgift att föra dialog och samråda kring strategiska frågor för kollektivtrafikens utveckling i Västra Götaland. Förslag är att forumet benämns regionalt kollektivtrafikeråd för att tydliggöra ansvarsområdet.

**Representation:**

Regionalt kollektivtrafikeråd består av representanter från de delregionala forum och från regionens kollektivtrafiknämnd. Representanterna utses per mandatperiod.

Representanter till delregionala forum utses av respektive kommun med befogenhet att företräda kommunen gällande kollektivtrafikfrågor i delregionala forum. Ett delregionalt forum har befogenhet att företräda samtliga ingående kommuner och har ansvar för förankring gentemot dessa.

Kommunernas representanter till regionalt forum utses ur delregionalt forum med befogenhet att företräda samtliga kommuner i respektive delregion i dialogen med regionen.

Kollektivtrafiknämnden är sammankallande och utser inom sig representanter till regionalt forum.

### **Förslag på sammansättning:**

Förslaget utgår från att vi nyttjar de goda erfarenheterna från arbetet med det regionala ägarrådet. Det bedöms vara en god utgångspunkt för att få en lämplig storlek på rådet. Det innebär att rådet består av;

8 representanter från kollektivtrafiknämnden

8 representanter från delregionerna, 2 från varje delregion

Regionen utser ordförande. Ett förslag kan vara att kommunerna väljer bland sig vice ordförande.

### **Ansvarsområden:**

Kollektivtrafikirådet har enligt de beslutade samverkansformerna följande ansvarsområden.

I **dialog** formulera förslag till gemensam regional målbild

I **samråd** (dvs enighet) formulera förslag till beslut om strategisk inriktning för Trafikförsörjningsprogrammet var 4:e år. Förslaget ska ha föregåtts av behandling i delregionala forumen

I **samråd** (dvs enighet) formulera förslag till strategisk inriktning som ett underlag för regionens beslut gällande övergripande strategiska frågor, tex tågstrategi, prisstrategi, miljöstrategi.

**Skapa** samsyn kring kollektivtrafikens utvecklingsbehov

**Verka** för samordning mellan kollektivtrafiken och planering av infrastruktur och samhällsplanering

### **Arbetsformer:**

Regionen fastställer organisationsform och ansvarar för sekretariatet. Arbetsformerna regleras inte i kommunallagen och rådet har därmed ingen självständig beslutanderätt. Dess uppgift är bl a att ta fram underlag och bereda förslag för kollektivtrafiknämndens beslut i strategiska frågor som rör kollektivtrafiken. Dessutom kan det regionala forumet initiera frågor som rör området på en strategisk nivå.

Förslag och synpunkter från kollektivtrafikirådet lämnas till kollektivtrafiknämnden som har att fatta de formella besluten.

Rådet bör ha minst två möten per år. Vart fjärde år, då det regionala trafikförsörjningsprogrammet revideras krävs ytterligare möten. Vid arbeten med revidering/utveckling av långsiktiga övergripande strategier kommer också ytterligare möten att krävas.

