

Sammanträde med Samhällsbyggnadsnämndens arbetsutskott

Tid: 2019-04-08, kl. 08:00-10:00

Plats: Gesällen

Karl-Johan Karlsson (C), Ordförande

Rebecca Tollemark,
Sekreterare

Ärendelista

- | | |
|---|--|
| 1. Information | Avdelningscheferna
a 08:00 |
| • Avdelningscheferna informerar | |
| 2. Ekonomisk månadsuppföljning, 2019.010 SBN | Mika Lindberg
08:10 |
| 3. Parkeringsutredning 2019 nuläge och styrmedel, 2019.091 SBN | Louice
Norén/Markus
Thunberg 08:20 |
| 4. Årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet, 2019.163 SBN | Louice
Norén/Markus
Thunberg 08:50 |
| 5. Övrigt | |

Parkeringsutredning 2019 nuläge och styrmedel

3

2019.091 SBN

Datum: 2019-02-28
Handläggare: Louice Norén
Direktnr: 61 62 96
Diariernr: 2019.091 SBN

Samhällsbyggnadsnämnden

Parkeringsutredning del 1 Nuläge och styrmedel

Ärendebeskrivning

Tekniska nämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 september 2018 att ge tekniska förvaltningen i uppdrag att utreda parkeringssituationen i stadskärnan genom en större översyn. Alingsås kommun saknar i dagsläget en uppdaterad parkeringsplan för de centrala delarna av tätorten.

Då en sammanslagning av Tekniska nämnden och Samhällsbyggnadsnämnden har skett från och med den 1 januari 2019, ansvarar nuvarande Samhällsbyggnadsnämnden för fortsatta hanteringen av ärendet. Enheten för Trafik och planering på Samhällsbyggnadskontoret genomför en parkeringsutredning som delats upp i två delar. Detta ärende berör del 1 som avser en uppdaterad nulägesbeskrivning, sammanfattning av tidigare parkeringsutredningar och aktuella styrande dokument samt övergripande konsekvenser vid införande av olika styrmedel. De styrmedel som behandlas är tidsreglering, parkeringsavgifter, parkeringsskiva (p-skiva) och boendeparkeringstillstånd. Syftet med parkeringsutredning del 1 är att nå ett politiskt inriktningsbeslut i parkeringsfrågan i Alingsås stadskärna. Vid eventuellt slutligt beslut om ändringar eller införande av styrmedel ska detta fastställas av Kommunfullmäktige.

Del 2 av utredningen avser att innehålla en framtida behovsanalys av fler parkeringsplatser i stadskärnan kopplat till en översyn av gällande parkeringsnorm och parkeringsköp vid nybyggnation.

Förvaltningens yttrande

Alingsås tätort växer och det finns ett ökat tryck på mark i stadskärnan i form av önskemål om förtätningar genom byggnation av bland annat bostäder. En del i arbetet för att nå ett hållbart samhälle är en tät bebyggelsestruktur som främjar mer miljövänliga färdmedelsval som gång, cykel och kollektivtrafik. Tillgången på lämpliga områden är begränsad och behov finns att nyttja mark som idag används för parkeringar. Stadskärnans utformning begränsar även redan idag möjligheten att ta emot biltrafik och således även parkeringsmöjligheterna. Samtidigt är det viktigt att stadskärnan bibehålls som levande kommersiellt centrum och att tillgängligheten inte försämras. Parkeringsfrågor är i högsta grad av strategisk karaktär som har inverkan på Alingsås utveckling. Att inte ta något tydligt beslut i dessa frågor kan också få strategiska effekter i takt med att staden och omvärlden förändras. Kommunens inriktning i parkeringsfrågan är en viktigt del kopplat till övrig pågående trafik- och samhällsplanering.

Idag sker tidsreglering på avgiftsfria allmänna parkeringsplatser i stadskärnan med kommunal parkeringsövervakning. Antalet allmänna parkeringsplatser uppgår till 1 440 stycken. Privata avgiftsbelagda platser som är tillgängliga för allmänheten uppgår till 823 stycken. Det finns idag en obalans då efterfrågan på parkeringsplatser ofta är mycket större än tillgången. Avgiftsfria platser i de mest centrala delarna är fullbelagda, medan det på platser i utkanterna av stadskärnan och på avgiftsbelagda platser finns större ledig kapacitet. Det finns ett behov av att effektivisera utnyttjandet av de platser som redan finns och öka

omsättningen på de mest attraktiva platserna. På så sätt ökar tillgängligheten för fler besökare till stadskärnan vilket även gynnar handeln.

Kommunens tre senaste parkeringsutredningar (från 1987, 1993 och 2006) pekar på samma problem och behov som idag. För att åstadkomma ett optimalt kapacitetsutnyttjande, öka tillgängligheten till stadskärnan och undvika blockerande långtidsparkeringar, minimera söktrafiken samt få effektivare parkeringsövervakning, krävs någon form av styrmedel. De senaste två utredningarna har förespråkat införande av parkeringsavgifter.

Samtliga tätorter i Västsverige med större eller liknade befolkningmängd som Alingsås tätort har idag parkeringsavgifter eller p-skiva. Kommunerna har sett olika för- och nackdelar med de olika systemen utifrån deras specifika förutsättningar. Dialog har även förts med lokala representanter från organisationerna Fastighetsägarna och Alingsås Handel. Överlag bedömdes att det finns behov av styrmedel för att hantera parkeringssituationen och p-skiva förordades. Sammanställning av synpunkterna biläggs tjänsteskrivelsen.

Förvaltningen har tagit hänsyn till såväl övergripande konsekvenser som organisationernas synpunkter. Hänsyn har även tagits till Alingsås lokala förutsättningar idag med begränsade markytor och behovet att nyttja samtliga befintliga parkeringsplatser till sin fulla kapacitet. Vår bedömning är att införande av parkeringsavgifter är att föredra framför p-skiva. Avgifter kan även kombineras med tidsreglering. De parkeringsplatser som redan är avgiftsbelagda bör då bli mer attraktiva jämfört med idag. Vid val av p-skiva finns en risk att trycket på de centrala platserna fortsätter att vara mycket högre jämfört med de avgiftsbelagda anläggningarna. Det finns även en risk att systemet med p-skiva utnyttjas genom att felaktigt successivt ställa fram ankomsttiden för att kunna parkera en längre tid. Detta problem har konstaterats i andra kommuner som har detta system.

Parkeringsavgifter bidrar även till en markant effektivare parkeringsövervakning. På så sätt erhålls en bättre fördelning av parkerade bilar med trolig minskad söktrafik och ökad omsättning på platserna som följd. Beroende på val av avgiftsnivåer behöver parkeringsavgifter inte innebära någon väsentlig ekonomisk belastning för den enskilde. Det innebär dock att de bilister som nyttjar parkeringarna istället för det samlade skattekollektivet står för kostnaderna. Ökad tillgänglighet för besökare torde även gynna handeln. Vilka avgiftsnivåer som sätts, vad människor faktiskt är villiga att betala för att ta bilen istället för andra färdssätt och vilket utbud av varor och tjänster som erbjuds är viktiga faktorer för handelns och stadskärnans fortsatta utveckling. Stadskärnans detaljvaruhandel, restauranger och caféer tillsammans med värden som mysig, gemyttlig och vacker trästad är faktorer som bör fortsätta attrahera besökare även om parkeringsavgifter införs. Det är dock viktigt att ta hänsyn till externa köpcentra och dess gratisparkeringar vid beslutande av vilka avgiftsnivåer som ska finnas i centrum.

Förvaltningen bedömer även att boendeparkeringstillstånd bör utredas vidare, oavsett vilket styrmedel som väljs då förändringar av dagens system påverkar de boendes parkeringsmöjligheter.

Förvaltningen ser även ett behov av ett tydligt parkeringsledningssystem för att leda bilisterna till de större parkeringsanläggningarna i utkanterna av centrum och till de befintliga parkeringshusen i större utsträckning.

Ekonomisk bedömning

En grov uppskattning av kostnader vid val av införande av p-skiva är att det inte bör överstiga 1 mkr. Införande av parkeringsavgifter uppskattas initialt bli något dyrare än P-skiva, främst på grund av inköp av fysiska biljettautomater. Kostnaden påverkas bland annat av hur stort antal automater som behövs samt om behov finns att även se över nuvarande tidsreglering i samband med införandet. I övrigt innebär P-skiva och parkeringsavgifter i stort sett liknande kostnader för omskyltning, informationsinsatser, framtagande av lokala trafikföreskrifter m.m.

Över tid bidrar dock parkeringsavgifter till en intäktsökning för kommunen vilket p-skivan inte gör. Intäkterna skulle kunna bidra till bättre täckning av kostnader för bland annat administration, skötsel av befintliga parkeringsplatser och eventuellt anläggande av nya parkeringsanläggningar. Intäkternas storlek är svår att bedöma innan förslag till zonindelning och avgiftsnivåer framtagits.

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden godkänner samhällsbyggnadskontorets förslag nedan i följande tidsordning:

1. Samhällsbyggnadskontoret får i uppdrag att ta fram förslag till införande av parkeringsavgifter i Alingsås stadskärna innehållande zonindelning, avgiftsnivåer och fördjupad ekonomisk bedömning.
2. Samhällsbyggnadskontoret får i uppdrag att fortsatt utreda behov av boendeparkeringstillstånd.
3. Samhällsbyggnadskontoret får i uppdrag att utföra parkeringsutredning del 2 avseende framtida parkeringsbehov samt översyn av parkeringsnorm och parkeringsköp.
4. Samhällsbyggnadskontoret får i uppdrag att utreda införande av parkeringsledningssystem.

Beslutet ska skickas till

KS för kännedom

Markus Thunberg
Avdelningschef Gata/Park

Louice Norén
Utredare Trafik och planering



Parkeringsutredning – del 1

Nulägesbeskrivning och olika styrmedel

Samhällsbyggnadskontoret, enheten för trafik och planering

2019-02-25



Sammanfattning

Alingsås tätort växer och det finns ett ökat tryck på mark i stadskärnan. Det finns önskemål om förtätningar genom byggnation av bostäder och användning för andra ändamål. En del i arbetet för att nå ett hållbart samhälle är en tät bebyggelsestruktur som främjar mer miljövänliga färdmedelsval som gång, cykel och kollektivtrafik. Tillgången på lämpliga områden för byggnation i stadskärnan är ytterst begränsad. Behov finns därför att nyttja mark som idag bland annat används för parkeringsplatser. Exempel är planer på bostadsbyggande i kvarteren Prästlyckan och Solen.

Stadskärnans utformning i sig sätter även begränsning för möjligheten att ta emot biltrafik. Samtidigt är det viktigt att stadskärnan bibehålls som levande kommersiellt centrum och att tillgängligheten inte försämras. Parkeringsfrågor är i högsta grad av strategisk karaktär som har inverkan på Alingsås utveckling. Det är därför angeläget att se över de befintliga parkeringsplatserna som finns idag och hur kommunen kan påverka användningen av dem. Det finns även ett behov av att analysera framtida parkeringsbehov och bedöma möjliga geografiska platser för att eventuellt ersätta de parkeringsytor som tas i anspråk vid byggnationer.

Parkeringsutredningen syftar till att nå ett inriktningsbeslut gällande stadskärnans parkeringar. Utredning del 1 innehåller följande; uppdaterad nulägesbeskrivning av parkeringsplatser i stadskärnan, sammanfattning av tidigare parkeringsutredningar och aktuella styrande dokument som rör ämnet samt övergripande konsekvenser vid införande av olika styrmedel. De styrmedel som behandlas är: *tidsreglering, parkeringsavgifter, parkeringsskiva och boendeparkeringstillstånd*. Även erfarenheter från andra kommuner i Västsverige berörs kort. Analys av framtida parkeringsbehov i kombination med en översyn av kommunens antagna parkeringsnorm och möjlighet till parkeringsköp, föreslås ingå i en utredning del 2.

Idag sker tidsreglering på avgiftsfria allmänna parkeringsplatser i stadskärnan med kommunal parkeringsövervakning. Antalet allmänna parkeringsplatser uppgår till 1 440 stycken. Privata avgiftsbelagda platser som är tillgängliga för allmänheten uppgår till 823 stycken. Det finns idag en obalans då efterfrågan på parkeringsplatser ofta är mycket större än tillgången. Avgiftsfria platser i de mest centrala delarna är fullbelagda, medan det på platser i utkanterna av stadskärnan och på avgiftsbelagda platser finns större ledig kapacitet. Kommunens senaste tre utredningar från 1987, 1993 och 2006 pekar på samma problem och behov. Flera slutsatser från dessa utredningar är således lika aktuella idag. För att åstadkomma ett optimalt kapacitetsutnyttjande av befintliga parkeringsplatser, öka tillgängligheten och undvika blockerande långtidsparkeringar, minimera söktrafiken samt få effektivare parkeringsövervakning, krävs någon form av styrmedel.

I de senaste två parkeringsutredningarna som kommunen genomfört föreslås införandet av parkeringsavgifter. Med hänsyn till de övergripande konsekvenser som påtalas i nu aktuell utredning, bedömer Samhällsbyggnadskontoret att parkeringsavgifter är det alternativ som lämpar sig bäst utifrån stadskärnans lokala förutsättningar.

Förvaltningen föreslår därför att nästa steg är framtagande av förslag till införande av parkeringsavgifter kombinerat med tidsreglering som bör innehålla zonindelning, avgiftsnivåer samt ytterligare bedömning av ekonomiska konsekvenser. Förvaltningen föreslår även att gå vidare med att utreda införande av ett tydligt parkeringsledningssystem och fortsatt utredning av boendeparkeringstillstånd.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
1. Inledning.....	3
1.1. Bakgrund.....	3
1.2. Utredning i två delar	4
1.3. Avgränsningar	5
2. Tidigare parkeringsutredningar.....	6
3. Styrande dokument som berör trafik och parkering	7
4. Nulägesbeskrivning	9
4.1. Antal befintliga parkeringsplatser	9
4.2. Tidsreglering.....	10
4.3. Beläggningsgrad.....	10
5. Olika styrmedel	11
5.1. Tidsreglering.....	11
5.2. Parkeringsavgifter.....	11
5.3. Parkeringsskiva (P-skiva).....	13
5.4. Boendeparkeringstillstånd.....	14
5.5. Erfarenheter från andra kommuner.....	15
6. Slutsatser	17

Bilaga. Aktuell tidsreglering av allmänna parkeringsplatser

Foton: Louice Norén

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Hållbar utveckling och förtätning av stadskärnan

Alingsås tätort växer och det finns ett ökat tryck på mark i stadskärnan i form av önskemål om förtätningar genom byggnation. En förtätad bebyggelse där fler invånare delar på samma yta kräver en genomtänkt planering. Nya bostäder kan ha positiva effekter på handeln och staden blir än mer levande, men tillgången på lämplig mark i stadskärnan är begränsad och parkeringar upptar mycket markyta. En parkeringsplats för bil kräver en yta om ca 15-30 kvm. Behov finns att nyttja mark som idag bland annat används för parkeringsplatser. Ett sådant exempel är planerad byggnation av bostäder på parkeringsytan i kvarteret Prästlyckan. Staden behöver utvecklas på ett hållbart sätt. En del i arbetet för att nå ett hållbart samhälle är en tät bebyggelsestruktur med ökad närhet mellan bostäder, arbetsplatser, service och handel. Samtidigt främjar det ökad gång, cykel- och kollektivtrafik. Att välja ett mer miljövänligt resande bidrar bland annat till minskade utsläpp och buller i staden. Varje bilresa startar och slutar med en parkeringsplats. Parkeringsåtgärder är därför ett effektivt verktyg för att påverka hur bilen används.

Stadskärnans gatunät har, på grund av dess historiska utformning, redan idag begränsade möjligheter att ta emot biltrafik. Det är viktigt att ge incitament för att inte välja att ta bilen i onödan in till stan. Samtidigt måste kommunen beakta att bilresor är nödvändiga för vissa individer av olika anledningar. Det är även viktigt att stadskärnans attraktivitet som ett levande kommersiellt centrum bibehålls och att möjligheten att besöka centrum inte försämras.

Parkeringsfrågor är i högsta grad av strategisk karaktär som har inverkan på Alingsås utveckling. Utöver satsningar på förbättringar för fotgängare, cyklister och de som reser kollektivt, behöver därför de befintliga bilparkeringsplatserna i centrum ses över. Likaså vilken möjlighet kommunen har att påverka trafikflödena. Utbud, prissättning och val av lokalisering av parkeringsplatser utgör grundläggande faktorer för individers färdmedelsval och den biltrafik som genereras. Att inte ta något tydligt beslut i dessa frågor kan också få strategiska effekter i takt med att staden och omvärlden förändras. Kommunens inriktning i parkeringsfrågan är en viktig del kopplat till övrig pågående trafik- och samhällsplanering. Andra åtgärder som utförs eller utreds i dagsläget är bland annat: framtagande av en trafikstrategi, åtgärdspaket för E20 genom Alingsås, plan för gångfartsgator i stadskärnan, utbyggnad av cykelvägar till/från och genom centrum, fler cykelparkeringar vid stationen, effektivare och utökad turtäthet med stadsbusstrafiken.

Parkeringsmöjligheter idag i stadskärnan

Det finns idag en obalans mellan parkeringsområden där det på vissa platser är fullbelagt och på andra finns större ledig kapacitet. Efterfrågan på parkeringsplatser i de mest centrala delarna är ofta mycket större än tillgången, medan platser i utkanterna av stadskärnan inte nyttjas fullt ut. Det finns ett behov av att effektivisera utnyttjandet av de platser som redan finns och öka omsättningen på de mest attraktiva platserna så att de förbehålls för de biluppställningar som är till mest nytta för både individen och samhället. På så sätt ökar tillgängligheten för fler till stadskärnan och söktrafiken minskar, vilket gynnar handeln. Det finns olika typer av styrmedel för att nå detta och som dessutom bidrar till att förenkla och effektivisera parkeringsövervakningen. Exempel på det är tidsreglering, parkeringsavgifter, parkeringsskiva och boendeparkeringstillstånd.

I dagsläget är allmän parkering i Alingsås stadskärna avgiftsfri. Tidsreglering i stadskärnan infördes år 1983 och kommunal parkeringsövervakning infördes år 1990. Aktuella

felparkeringsavgifter trädde ikraft 1 oktober 2017. Privata parkeringar, till exempel i Estrads och Storkens parkeringshus, är avgiftsbelagda. De är ofta inte lika fullbelagda som de avgiftsfria allmänna parkeringarna. Även detta bidrar till en obalans i tillgång och efterfrågan. Kommunens senaste tre parkeringsutredningar från 1987, 1993 och 2006 har pekat åt samma håll; någon typ av reglering för allmän parkering behövs. Parkeringsavgifter har lagts fram som förslag i de senaste två utredningarna. Frågan kring styrmedel har således utretts tidigare och är lika aktuell i dag.

Framtida parkeringsbehov

Det finns även ett behov av att analysera framtida parkeringsbehov. Man behöver göra en bedömning av möjliga geografiska platser för att eventuellt ersätta de parkeringsytor som tas i anspråk vid byggnationer. Det är även viktigt att ta tillvara på de kvaliteter som finns i stadsmiljön. Exempelvis bör man beakta möjlig framtida användning av Stora torget och Lilla torget för andra ändamål än för parkerade fordon. För att nå en effektiv markanvändning, pekar behovet mot fler samlade parkeringsanläggningar likt de befintliga parkeringshusen. I samband med bedömning av behoven bör även en översyn göras av kommunens beslutade parkeringsnorm samt parkeringsköp vid nybyggnation.



Bild 1. Parkeringsplatser på Stora torget

1.2. Utredning i två delar

Parkeringsutredningen delas upp i två delar. Denna första del avser att ligga tillgrund för ett politiskt inriktningsbeslut kring parkeringsfrågan i stadskärnan. Kommunens tidigare parkeringsutredningar har pekat på samma behov. Del ett innefattar därför en sammanfattning av tidigare utredningar och styrande dokument som berör parkering, en uppdaterad nulägesbeskrivning av befintliga bilparkeringsplatser och gällande tidsregleringar samt övergripande konsekvenser av olika styrmedel. För det fall beslut fattas om införande av ett styrmedel, är nästa steg att ta fram ett mer detaljerat underlag för implementering i Alingsås stadskärna.

Andra delen av utredningen bör innehålla en framtida behovsanalys av fler parkeringsplatser i stadskärnan kopplat till en översyn av gällande parkeringsnorm och parkeringsköp. Detta

bör ske i samverkan med bland annat Plan- och bygglovsavdelningen, Tillväxtavdelningen, Alingsåshem och näringslivet.

1.3. Avgränsningar

Den geografiska avgränsningen för utredning del ett är stadskärnan enligt Alingsås kommuns *Lokala trafikföreskrifter om parkeringsförbudsområde i centrala Alingsås* med tillägg av Hinden, Ljuset, Klockan och Gustav Adolfsgatan i väst samt Prästlyckan och Kvarnlyckan (Savannen) i norr. I fortsättningen ingår samtliga dessa områden i begreppet stadskärnan.

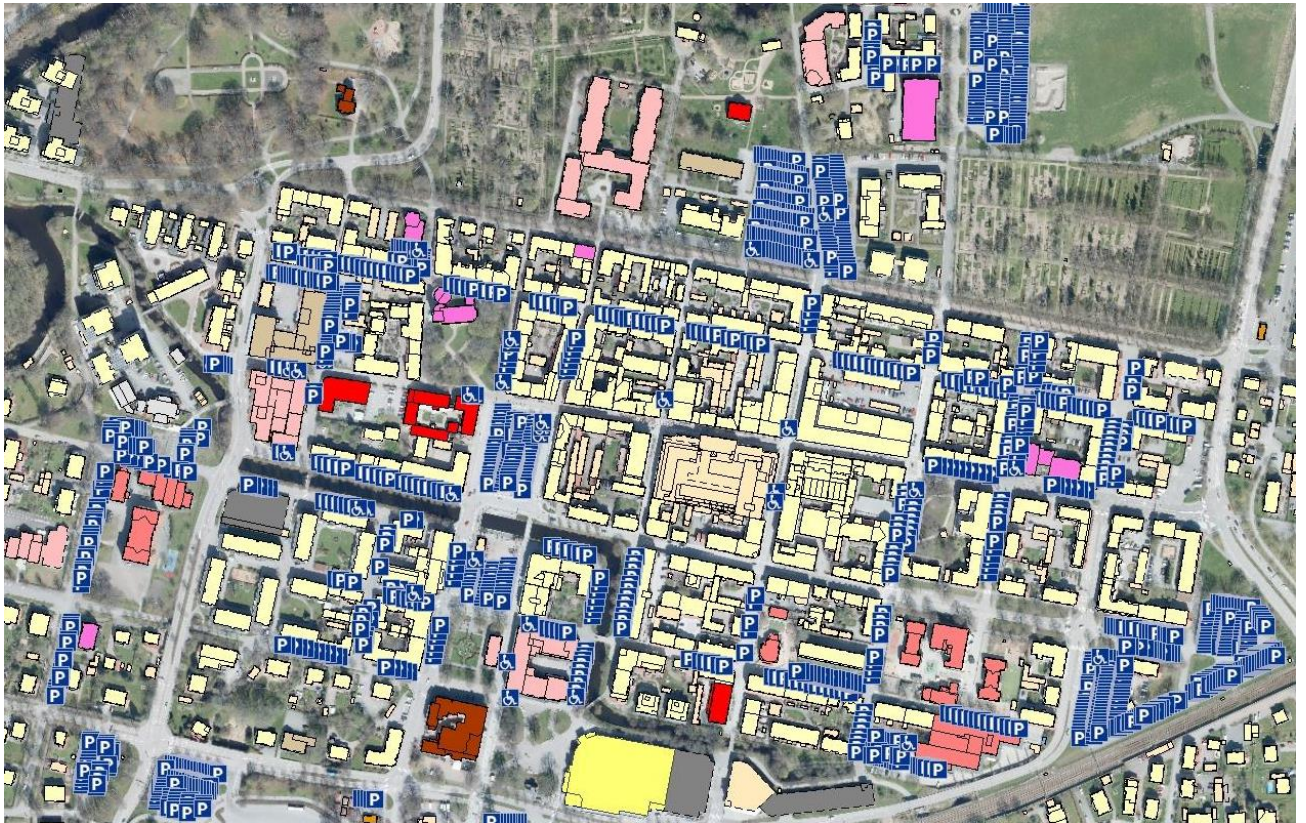


Bild 2. Geografisk avgränsning för stadskärnan, allmänna parkeringar

Det är dock viktigt beakta att användning av närliggande parkeringsytor, vid exempelvis Nolhaga och Lasarettet, kan komma att påverkas vid ett beslut om införande av styrmedel i stadskärnan.

Följande områden som tangerar bilparkeringsfrågan innefattas inte av utredning del ett, utan kräver särskilda studier:

- Framtida parkeringsbehov
- Översyn av parkeringsnorm
- Översyn av parkeringsköp
- Cykelparkeringar
- Pendelparkeringar
- Ställplatser för husbilar
- Laddstolpar för elfordon

2. Tidigare parkeringsutredningar

Alingsås kommuns tre senaste parkeringsutredningar från 1987, 1993 och 2006 har samtliga behandlat liknande frågeställningar kring stadskärnans trafikutveckling och kommunens möjligheter att påverka hur de allmänna parkeringsplatserna används. Flertalet slutsatser är aktuella än idag vilka kort sammanfattas nedan.

- Stadskärnan är inte byggd med hänsyn till bilen och gatunätet har därför endast begränsade möjligheter att ta emot biltrafik, både avseende trafik- och parkeringsmängder. Detta är en omständighet som besökare, verksamma och de som planerar för stadskärnan måste ta hänsyn till.
- Biltrafiken ska bli mindre dominerande i stadskärnan till förmån för mer miljövänliga transportslag. Detta för att nå en god miljö med minskade utsläpp och buller samt ökad trafiksäkerhet. Det krävs en målmedveten planering som ger nya möjligheter och som minskar motiven att ta bilen in på det smala gatunätet. Gatututrymme behöver avsättas för fotgängare och cyklister, vilket bland annat innebär att antalet kantstensplatser behöver minska.
- Samtidigt är det av yttersta vikt att stadskärnans funktion som attraktivt kommersiellt och administrativt centrum bibehålls.
- Korttidsparkering i centrala delar nära målpunkter ska främst användas av besökare. Långtidsparkering i perifera lägen används av övriga (boende, anställda, besökare som stannar en längre tid).
- Det krävs en uppskäppt kommunal parkeringsövervakning för att tillse att parkeringstider efterföljs.
- Det finns ett behov av ytterligare bilplatser på grund av framtida utökad handel, bostäder, kontor, service och besöksnäring. Tillgången på lämpliga områden är ytterst begränsad. Lösningen ligger i större parkeringsanläggningar i stadskärnans utkanter i nära anslutning till det övergripande trafikledsnätet. Längre gångavstånd får accepteras.
- Då efterfrågan på de mest centrala bilplatserna är större än tillgången, måste platserna ransoneras för att bibehålla stadskärnans attraktivitet. I utredningen från 1987 förordas tidsbegränsning. I de två senaste utredningarna föreslås ett införande av parkeringsavgifter.

Frågan om att ta ut avgifter för parkering är således inget nytt. I utredningen från 1993 gjordes en utvärdering av olika system för avgiftsuttag. Tekniska nämnden föreslog kommunfullmäktige att införa avgifter under 1994 genom förköpta parkeringskort. Kommunfullmäktige fattade beslut vid sitt sammanträde den 17 november 1993 att avvakta med att ta ställning till införande av avgifter tills utredning av dåvarande Bryggeriet och ny områdesplan för stadskärnan tagits fram.

I den senaste parkeringsutredningen från 2006 anges behovet av ytterligare 700 bilplatser i stadskärnan. Parkeringsutbyggnad föreslås på kort, mellanlång och längre sikt för att uppfylla behovet. Förslag ges även på att införa ett avgiftssystem utifrån *högattractiva lägen* (centrala delar); hög taxa 10 kr/h och 30-minuters reglering, *mellanstaden* (utanför de allra mest attraktiva handelsstråken); låg taxa 5 kr/h och 2-timmars reglering och *långtids-/pendelparkering* (stadskärnans randzon); avgiftsfritt och inte tidsbegränsat. Det nämns även att kommunen bör skapa en parkeringsenhet inom tekniska nämnden. Enheten ska ansvara för skötsel och hantering av parkeringsavgifter samt kommunens parkeringsköp. Något politiskt beslut har därefter inte fattats i parkeringsfrågan.

3. Styrande dokument som berör trafik och parkering

Översiktsplan för Alingsås kommun (antagen 2018)

Utgångspunkten är en hållbar utveckling av kommunen, ur såväl socialt som ekologiskt och ekonomiskt perspektiv. Av kommunens målbilder framgår att bebyggelsestrukturen ska främja gång, cykel- och kollektivtrafik genom förtätning och blandad bebyggelse inom Alingsås tätort och övriga orter. Dessa färd sätt ska prioriteras. En satsning på gång, cykel och kollektivtrafik innebär ett mer effektivt nyttjande av marken, eftersom biltrafik och parkering tar mycket mark i anspråk. Så gott som all planerad nybyggnad av bostäder i Alingsås tätort ligger inom tre km från centrum och stationsläget. Det medför att gång- och cykelförutsättningarna är goda och skapar bättre underlag för kollektivtrafiken. Att skapa levande stadsmiljöer och mötesplatser samt att etablera handel som enkelt kan besökas utan att använda bilen är ett led i en hållbar utveckling. Stadens centrum kan behålla och stärka sin betydelse för handeln genom att undvika fler etableringar av externhandelsområden för detaljhandel och livsmedel. Det nämns även att samåkningsparkeringar bör anordnas som ett komplement till kollektivtrafiken och att antalet pendelparkeringar vid stationsområdet i Alingsås tätort ska öka.

Fördjupad översiktsplan Staden Alingsås (antagen 2008) och Fördjupad översiktsplan Alingsås Stads kärna (antagen 2001)

Flera förutsättningar för fördjupningarna har ändrats och nya ställningstaganden behövs för bland annat parkering, trafikflöden och gång- och cykelstråk. De kvarstår endast som kunskapsunderlag tills ny fördjupning antas. Det är dock av intresse att beakta följande som anges i FÖP Alingsås Stads kärna:

- Den oskyddade trafikantens behov ska vara vägledande vid utformning och gestaltning. Framkomligheten för biltrafik begränsas genom fysiska åtgärder. Det bör vara enklast att anlända till stadskärnan till fots, med cykel eller buss.
- Centrala allmänna bilparkeringsplatser bör i första hand användas för korttidsparkering alternativt endast möjlighet att stanna till för lastning och lossning. Parkering för längre tid bör förläggas i ytterkanterna av staden. Principen "lätt in och lätt ut" ska gälla vid lokalisering av parkeringsanläggningar för att minska söktrafiken.
- Det är viktigt att reducera onödig biltrafik på de trånga gatorna och att få en effektiv markanvändning genom samutnyttjande av parkeringsytor. Dock bör samutnyttjande av Stora torget för parkering minska.
- Samtidigt är det av yttersta vikt att stadskärnan bibehålls som kommersiellt handelscentrum och att blandningen av butiker, verksamheter, service, allmänna lokaler och bostäder upprätthålls.

Trafikstrategi

Arbete med framtagande av trafikstrategi pågår. Parkeringsfrågan kommer beröras översiktligt.

Trafikplan för Alingsås Stad (antagen 2012)

Trafikplanen beskriver hur trafiknäten i staden bör utformas för att skapa en attraktiv, trygg, säker och hälsosam miljö. Planen ligger till grund för kommunens åtgärdsplanering. Behov och lokalisering av parkeringsplatser berörs dock inte.

Parkeringsnorm för Alingsås kommun – Sammanställning 2016 (antagen 2016)

Baserad på kommunfullmäktiges beslut 2016-06-15 § 151 angående bostadsändamål. Detta är kommunens regelverk för hur bil- och cykelparkering ska ordnas vid ny- eller ombyggnation för att skapa en balans mellan det faktiska antalet och behovet av

parkeringsplatser. Bilparkeringstalen för bostäder baseras på geografiskt läge avseende avstånd från stadskärnan, uppdelat i tre zoner. Antalet bilplatser blir inom respektive zon 0,6 – 0,8 – 1,0 parkeringsplats per bostad. Parkeringstalen är flexibla då reducering vid nybyggnation är möjlig genom tillhandahållande av bilpool, mobilitetsåtgärder eller samnyttjande. På så sätt säkerställer kommunen ett effektivt markutnyttjande och bidrar till ett mer hållbart resande.

Det nämns även att framtidens vision av Alingsås som en hållbar stad innebär fler åtgärder. Exempel är prioritering av cykeltrafik, utveckling av kollektivtrafiksystemet, byggnation av parkeringshus vid stora infartsgator samt avgiftsbeläggning av parkering i stadskärnan.

Införande av parkeringsköp, Dnr 1999.49 (KF beslut 2001)

Fastighetsägare har en skyldighet att anordna utrymme på sin egen mark för uppställning av fordon för dem som bor där, är verksamma eller besöker det hus eller den anläggning som finns på fastigheten. Begreppet parkeringsköp innebär att en fastighetsägare ingår ett avtal med kommunen som går ut på att denne mot betalning får tillgång till parkeringsplatser utanför den egna fastighetens gränser.

Erbjudande om parkeringsköp användes vid utbyggnad av stadskärnan under början av 1980-talet. År 1986 beslutade kommunstyrelsen att kommunen tillsvidare skulle upphöra med erbjudandet. I samband med arbetet med FÖP Stadskärnan aktualiserades frågan om parkeringsköp på nytt och en utredning gjordes av dåvarande teknisk kontoret. Kommunfullmäktige beslutade vid sitt sammanträde den 31 januari 2001 att återinföra parkeringsköp i Alingsås kommun. Av beslutet framgår att parkeringsköp ska delfinansiera byggnation av parkeringsanläggning i kv. Bryggaren och att kommunen får anvisa temporära platser för parkeringsköp under tiden fram till att en parkeringsanläggning står klar. Det framgår även att engångsbeloppet som erläggs vid parkeringsköp ska motsvara kostnad per styck i en parkeringsanläggning.

Nystart för ett växande Alingsås - Flerårsstrategi 2019-2021 (antagen 2018)

I lokalförsörjningsplan 2019-2023 nämns att kommunstyrelsen under 2018 antagit en ny målbild för kvarteret Solen 14 (Kabom-huset) som innebär att befintliga parkeringar omvandlas till byggrätter för bostäder.

Pågående detaljplanearbete som påverkar allmän parkering

Bostäder vid Norra Ringgatan/Prästgårdsvägen (Prästlyckan 1:6, 1:9)

Ska möjliggöra byggnation av bostäder i korsningen Norra Ringgatan/Prästgårdsvägen (medger även verksamheter i bottenvåningen) som idag utgör allmän parkeringsplats. Parkering planeras primärt i underjordiskt garage i första hand för de boende.

Kontor vid Västra Långgatan 11 (Hinden 7)

Ska möjliggöra byggnation av en kontorsbyggnad på en markyta som idag används för allmän parkering.



Bild 3. Parkering Prästlyckan

4. Nulägesbeskrivning

4.1. Antal befintliga parkeringsplatser

Antalet allmänna parkeringsplatser i stadskärnan (det avgränsade området enligt 1.3) framgår av tabell 1 och uppgår till totalt 1 440 stycken, inklusive handikapplatser.

Allmänna parkeringar	Antal p-platser	Antal handikapplatser
Kantstensparkering	527	23
Parkeringsanläggningar	875	15
Totalt antal	1 402	38

Tabell 1. Antal allmänna parkeringsplatser och handikapplatser i stadskärnan

I begreppet parkeringsanläggningar ingår mer samlade allmänna parkeringsområden i stadskärnan, vilka även framgår av tabell 2. Parkeringsplatser i kvarteret Solen och vid Utbildningens hus ligger på Alingsåshems mark och är idag tillgängliga för allmänheten att nyttja. I tabell 2 finns även redovisat närliggande parkeringsområden utanför stadskärnan i kvarteret Humlan (strax söder om järnvägen), Nohaga parkering och vid Landskyrkan. Tillsammans har dessa närliggande parkeringar 316 platser.

Allmänna parkeringsanläggningar	Antal p-platser	Antal handikapplatser
Stora torget	76	3
Lilla torget	43	1
Prästlyckan (östra/västra)	206	3
Vid EFS-kyrkan	15	2
Mjölaren	112	1
Öster om kv. Mjölaren	122	
Kvarnlyckan (vid Savannen)	135	
Ljuset och Klockan	32	2
Solen	61	2
Vid Utbildningens hus	41	1
Hinden	32	
<i>Utanför stadskärnan</i>		
Humlan	62	
Nohaga parkering	224	4
Vid Landskyrkan	30	2

Tabell 2. Antal parkeringsplatser och handikapplatser på allmänna parkeringsanläggningar

Antalet avgiftsfria pendelparkeringar uppgår till totalt 333 stycken, inklusive handikapplatser. Här igår platser i stationsområdet, både norr och söder om järnvägen. Fördelningen av antalet platser i det aktuella området framgår av tabell 3.

Pendelparkeringar	Antal p-platser	Antal handikapplatser
Albano	74	1
Nordost om bussterminalen	5	1
Norr om stationshuset	10	1
Sydväst om järnvägen	180	
Sydost om järnvägen	61	
Totalt antal	330	3

Tabell 3. Pendelparkeringar i stationsområdet

I tabell 4 anges antalet privata avgiftsbelagda parkeringsplatser på kvartermark i stadskärnan som är tillgängliga för allmänheten. Totalt uppgår antalet platser till 823 stycken, inklusive handikapplatser.

Privata parkeringar	Antal p-platser	Antal handikapplatser
<i>P-hus/P-garage</i>		
Estrad	558	27
Storken	72	3
ICA Nära Åkanten	40	5
Hill (besöksparkering)	6	
Klockan (Alingsåshem)	39	2
<i>Utomhusparkering</i>		
Hjorten	17	1
ICA Nära Åkanten	40	
Långtidsparkering Stationen	13	
Totalt antal	785	38

Tabell 4. Privata avgiftsbelagda parkeringar i stadskärnan

4.2. Tidsreglering

Av bilagd karta (se sista sidan) framgår gällande parkeringstider på de allmänna parkeringsplatserna i stadskärnan. Observera att även parkering i Nolhaga, kvarteret Humlan, vid landskyrkan och söder om järnvägen ingår i kartan. Samtliga av dessa är 24-timmarsparkering och ingår således i det angivna antalet 1 423 stycken.

4.3. Beläggningsgrad

På grund av begränsade resurser har inte någon ny studie av beläggningsgrad på parkeringsplatserna utförts. Tidigare parkeringsräkningar i samband med parkeringsutredningar har visat att det är en tydlig obalans mellan de olika parkeringsområdena. Det finns lediga platser i utkanterna av staden men är fullt på gatorna inne i de mest centrala delarna. Förvaltningens översiktliga bedömning av dagslägets situation överensstämmer med denna bild.

5. Olika styrmedel

De olika styrmedlen avser främst att åstadkomma ett optimalt kapacitetsutnyttjande av befintliga parkeringsplatser. De avser även att öka tillgängligheten och undvika blockerande långtidsparkeringar, minimera söktrafiken och öka framkomligheten samt få effektivare parkeringsövervakning. Nedan beskrivs olika alternativ till styrmedel samt övergripande konsekvenser vid ett införande. Vid ett beslut i frågan är det viktigt att ta hänsyn till Alingsås specifika förutsättningar. Utgångspunkten är både stadskärnans utformning och dagens system med tidsreglerade allmänna parkeringar och avgiftsbelagda privata parkeringar.

5.1. Tidsreglering

Översyn av gällande parkeringstider

En kommun har rätt att reglera både hur länge och under vilka tider man får parkera på en plats. Avsikten med att begränsa parkeringstiden där efterfrågan är som högst, är att öka tillgången på dessa platser. Indirekt påverkas även vem (besökare, verksamma eller boende) som kan nyttja de olika platserna under olika tider på dygnet. Om inga andra tidsangivelser finns får fordon parkeras högst 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före söndag eller helgdag.

I dagsläget tidsregleras de allmänna parkeringsplatserna i Alingsås stadskärna enligt kartan på sista sidan. Generellt kan man parkera en kortare tid (30 min, 1 h, 2 h eller 4 h) i de centrala delarna och längre tid (24 h) i utkanterna. Att endast ha tidsregleringar bidrar inte till lika effektiv parkeringsövervakning som alternativet parkeringsavgifter eller parkeringsskiva, se nedan. Dagens system har bevisligen inte heller bidragit till ökad tillgänglighet i den utsträckning som behövs. Om valet är att endast ha tidsreglering likt idag, finns det behov av en översyn av dessa och eventuellt göra vissa ändringar för att erhålla en ökad effekt.

Ekonomiska konsekvenser

För den enskilde

Inga ekonomiska konsekvenser.

För Alingsås kommun

Ändrad tidsreglering innebär ökade kostnader i samband med omskyltning och fastställande av lokala trafikföreskrifter.

5.2. Parkeringsavgifter

Hur fungerar systemet?

Parkeringsavgifter är mycket vanligt förekommande i Sverige och även utomlands för att erhålla ökad omsättning på parkeringsplatser. Ofta används en marknadsorienterad prissättning där efterfrågan styr priset. De mest centrala delarna av staden beläggs med en högre avgift, medan platser som har längre avstånd till målpunkter har en lägre avgift eller ingen avgift alls. Vanligt förekommande är indelning av områden i zoner med olika avgiftsnivåer. Enligt prissättningsteorin är individer ofta beredda att gå relativt långt för att få ned kostnaden till en acceptabel nivå. Differentierade avgifter kan således användas för att styra så de mest attraktiva platserna i centrum används av de som värdesätter dem mest. Vid högre avgifter minskar tiden som besökare parkerar och fler men kortare ärenden utförs. Vanligen minskar andelen verksamhetsparkering medan ärendeparkeringen ökar på dessa platser vilket gynnar handeln.

Avgifterna kan tas ut på olika sätt. Antingen genom direktbetalning i parkeringsautomat mot en biljett som läggs i framrutan på bilen eller via en mobil betaltjänst (via SMS eller nedladdningsbar app till mobiltelefonen). Med mobil betaltjänst behöver den enskilde inte återvända till parkeringsplatsen för att förlänga parkeringstiden, utan avslutar betalningen när man kör från platsen. Parkeringsövervakaren får information via sin handterminal om vilka fordon som har pågående app- eller sms-parkering på respektive gata eller plats. Systemet är enkelt att förstå vilket gör det enkelt för den enskilde att göra rätt.

SMS PARKERING 

PARKERA DIREKT - BETALA I EFTERSKOTT

1 STARTA PARKERING
SMS:a **4540** Regnr Personnr till **0700-404040**
Ex: **4540** ABC123 ÅÅMMDDXXXX

2 AVSLUTA PARKERING
SMS:a **Avsluta** till **0700-404040**
Vid månadsparkering - byt ut **4540** mot **M4540**

ZON 4540

TAXOR	Pris
Första timmen	Gratis
Därefter	10 kr/tim
Alla dagar	40 kr
Dygn	500 kr
Månad	

Kortis
3000 Parkeringen är giltig när betalningsmedel erhålls.

Avgifter:
Elektronisk faktura: 0 kr
Pappersfaktura: 20 kr

For tjänsten gäller våra allmänna villkor.
SMS: 4540 till 0700-404040
www.smspark.se eller
ring 0772-101010

LADDA NER VÅR APP
www.smspark.se/app

SMS PARK

Bild 4. SMS-parkering i Estrads P-hus

Ökad tillgänglighet och minskad söktrafik

Eftersom det idag är gratis att parkera på de allmänna parkeringarna samtidigt som det kostar att stå på de privata, är trycket på de avgiftsfria platserna högt. Det finns således kapacitet på avgiftsbelagda platser idag som är underutnyttjad. Genom att införa avgifter även för de allmänna parkeringarna kan det skapas en bättre balans mellan tillgång och efterfrågan. Tillgängligheten på de centrala platserna kommer sannolikt att öka. Samtliga befintliga parkeringsplatser, såväl allmänna som privata, nyttjas effektivare. Detta är en viktig aspekt med hänsyn till den begränsade markyta som finns i stadskärnan.

Hög söktrafik efter en ledig parkeringsplats kan även påverka upplevelsen av att besöka centrum negativt. I och med flexibiliteten i systemet kan även en effekt bli att söktrafiken minskar då man inte behöver flytta på bilen efter en viss tid. Bilisten kan välja att stå längre på en plats i utkanten för en rimligare lägre kostnad eller helt avgiftsfritt. Vissa bilister kan även tänkas vara villiga att ibland betala den högre avgiften i centrala delarna för att få stå kvar på samma plats.

Påverkan på stadskärnan och handeln

Genom att få en jämnare beläggning på samtliga parkeringar i stadskärnan och skapa en bättre rotation på parkerade fordon, skapas plats åt fler besökare vilket gynnar handeln. Det finns dock en farhåga att kostnader för parkering leder till färre besökare i Alingsås centrum, vilket i sin tur påverkar handeln och stadskärnans utveckling negativt. Vilka avgiftsnivåer som sätts och vad människor faktiskt är villiga att betala för att ta bilen istället för andra färdsätt är viktiga faktorer. Att stadsmiljön är attraktiv att vistas i för besökaren, utan hög söktrafik och utsläpp, kan också spela en positiv roll för handelns utveckling.

Det finns studier som visar på att människors inköp inte automatiskt minskar för att man cyklar istället för att ta bilen. Det är köpmönstret som ser annorlunda ut. Cyklister tenderar att handla färre varor per gång men handlar desto oftare än bilister. Om tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik är god, finns det ingen generell koppling mellan prissättning på parkering och förutsättningar för handeln.

Vilket utbud av varor, tjänster och verksamheter som erbjuds i stadskärnan kontra i externa handelsplatser, som exempelvis Vimpeln och Bolltorps handelsområde, spelar sannolikt även en väsentlig roll för om människor väljer att besöka centrum. Är det ett kompletterande eller konkurrerande utbud? Idag erbjuds bland annat mer skrymmande och ytkrävande handel och service på externa handelsplatser. Stadskärnans utbud av detaljvaruhandel,

restauranger och caféer tillsammans med värden som mysig, gemytlig och vacker trästad är faktorer som troligen kommer fortsätta attrahera besökare även om parkeringsavgifter införs. Om avgifter ska införas är det dock viktigt att ta hänsyn till externa köpcentra och dess gratisparkeringar vid beslutande av vilka avgiftsnivåer som ska finnas i centrum.

Effektivare övervakning

Parkeringsavgifter leder till en markant effektivare övervakning för parkeringsvakterna. Avgifter ger en mycket tydligare uppgift om när bilen har parkerats och hur länge den har stått på platsen. En bieffekt som eventuellt kan väntas vid avgiftsbeläggning är även att de som betalar faktiskt följer parkeringstiden bättre med minskat antal felparkeringsavgifter som följd.

Gratis pendelparkeringar – hur påverkas dem?

Vid ett införande av avgifter är det viktigt att utreda vilka konsekvenser det kan få för pendelparkeringarna vid Alingsås station. Utgångsläget är att pendelparkeringar ska vara avgiftsfria för att locka fler att pendla kollektivt istället för att välja bilen. Gratis pendelparkeringar, särskilt de norr om järnvägen med gångavstånd till de centrala delarna, kan vara av intresse för både besökare, verksamma och boende att nyttja om övriga parkeringar i närheten avgiftsbeläggs.

Ekonomiska konsekvenser

För den enskilde

Ett införande av avgifter innebär ökade kostnader för den enskilde jämfört med idag. Något som även kan beaktas är att de individer som faktiskt nyttjar parkeringsplatserna får bära investerings- och driftkostnaderna, istället för att hela skattekollektivet belastas.

För Alingsås kommun

Av 2 § i Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. framgår följande: "I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering." Det innebär att skälet att ta ut en avgift specifikt avser att "ordna trafiken", dvs. i trafikreglerande syfte. Kommunen har inte rätt att besluta om införande av avgifter för att allmänt förbättra sin ekonomi. Indirekt kan dock avgiftsbeläggning leda till bieffekten ökade kommunintäkter, som kan användas för bland annat skötsel av befintliga parkeringsplatser och eventuellt anläggande av nya parkeringsanläggningar.

Ett införande innebär ökade kostnader för investering i betalsystem och omskyllning, informationsinsatser och framtagande av lokala trafikföreskrifter samt löpande drift- och underhållskostnader av automater och/eller digitala betaltjänster.

5.3.Parkerings-skiva (P-skiva)

Enkelt system och effektivare övervakning

P-skivan är en anordning som används för att visa bilens ankomsttid på en avgiftsfri parkeringsplats. För att kunna använda en p-skiva måste detta även anges genom en tillägsskylt som visar den avgiftsfria parkeringstidens totala längd. P-skivan består av ett fodral med en vridbar skiva/visare som ställs in den tid fordonet parkeras. Det finns även automatiska parkeringsskivor med display som ställer in rätt tid när föraren kliver ur och bildörren stängs. Om föraren saknar en skiva går det att tillfälligt använda en handskriven lapp med angiven ankomsttid. Skivan eller lappen placeras innanför vindrutan så att den är synbar utifrån. Parkeringsvakten kan läsa av när bilen parkerats och om tillåten parkeringstid

överskridits. Således underlättar p-skivan markant för en effektivare övervakning vid avgiftsfri parkering. Avgiftsfri tidsreglerad parkering utan på något sätt markerad ankomsttid är svår att fullt ut kontrollera.

Det finns alternativa sätt hur p-skivor kan tillhandahållas. Vissa kommuner har valt att skicka ut skivor gratis till samtliga hushåll i kommunen, andra låter samtliga användare (både kommuninvånare och externa besökare) själva bekosta ett inköp. Skivorna säljs då på utpekade ställen eller så finns möjlighet att hämta dem gratis på offentliga platser som exempelvis i kommunhuset, på biblioteket eller turistbyrån.



Bild 5. Tilläggstavla för p-skiva på privat parkering i Noltorp

En fördel för den enskilde är att samma regler för p-skiva gäller oavsett var i landet man infört systemet. Reglerna finns angivna i Trafikförordningen. Skivan finns dessutom oftast lättillgänglig i bilen när den väl införskaffats och samma skiva kan användas på andra orter. För att undvika risk för feltolkning av hur p-skivan används, krävs en riktad informationsinsats från kommunens sida vid ett införande. Det är även viktigt beakta att systemet bygger på enskilt ansvarstagande och det finns en risk att systemet utnyttjas genom att man felaktigt successivt ställer fram p-skivans ankomsttid för att kunna parkera längre tid. Detta problem har konstaterats i andra kommuner som har detta system.

Fortsatt obalans mellan avgiftsfria och avgiftsbelagda platser?

Eftersom parkeringsplatser som ägs av privata aktörer i Alingsås idag är avgiftsbelagda, kan ett införande av p-skiva för allmänna parkeringsplatser fortsatt bidra till ett ökat tryck och en skev efterfrågan på vissa platser. Det finns en möjlighet att bilister väljer att betala en engångskostnad för p-skivan (om den inte delas ut gratis) och parkerar sedan främst på de centrala allmänna platserna precis som idag. De avgiftsbelagda parkeringshusen och –garagen kommer då fortfarande inte nyttjas till sin fulla kapacitet. En fortsatt brist på parkeringsplatser kan därmed uppstå och söktrafiken i centrum minskar inte. Tillgängligheten till de mest attraktiva platserna för besökare kommer i detta fall troligtvis inte att öka i den omfattning som önskas.

Ekonomiska konsekvenser

För den enskilde

Beroende på hur p-skivan ska tillhandahållas kan införandet innebära en engångskostnad för den enskilde vid inköp. Vid användning ingen kostnad.

För Alingsås kommun

Ett införande av systemet innebär ökade kostnader i samband med informationsinsatser, inköp och eventuell distribution av p-skivor samt omskytning och fastställande av lokala trafikföreskrifter. P-skivan innebär inte någon ytterligare intäktsökning.

5.4. Boendeparkeringstillstånd

Hur påverka boendeparkeringen?

I Västsverige har bland annat Göteborg, Falkenberg och Borås infört ett system med boendeparkeringstillstånd. I Göteborg används ett digitalt system där boende kan få

information om man har rätt till boendeparkering, vilken taxa som gäller för det specifika området och möjlighet att ansöka om tillstånd via deras hemsida.

Boendeparkeringstillstånd innebär att boende har rätt till dygnetrunt-parkering för att undvika att bilen måste flyttas. För en fast avgift får de boende parkera på platser som finns tillgängliga inom ett visst bestämt område, för en lägre kostnad och under längre parkeringstid. Det innebär därmed både ekonomiska och tidsmässiga fördelar framför andra bilister. Detta har främst effekt på parkering under dagtid, då korttidsparkeringar i centrala delarna bör finnas tillgängliga för besökare i första hand. Boendeparkeringstillstånd är inte någon garanti för att de boende ska få en parkeringsplats. På samtliga parkeringsplatser är det också tillåtet för andra att parkera.

Ett alternativ är att styra boendeparkeringstillstånden till främst parkeringsanläggningar i stadskärnans ytterområden, förutom de platser som redan finns på kvartersmark idag. Hänsyn måste dock tas till vad som kan anses vara acceptabelt gångavstånd mellan parkering och bostad. Samnyttjande av parkeringsplatser kan även ske för olika ändamål (kontor, handel, övriga centrumfunktioner, bostäder) om efterfrågan på platserna för olika ändamål infaller vid olika tidpunkter eller om platserna reserveras för en specifik användare. Exempelvis kan kontor som har arbetstider vardagar under dagtid ha en del av sina bilplatser gemensamt med boende som främst nyttjar sina parkeringsplatser kvällstid och helger. Genom att en och samma parkeringsplats kan tillfredsställa parkeringsbehovet hos flera olika användare kan det totala parkeringsbehovet minska.

Behov finns att studera närmre hur beläggningsgraden ser ut för olika användargrupper vid olika tider på dygnet för att kunna ange vilka platser som kan vara aktuella.

Ekonomiska konsekvenser

För den enskilde

Boendeparkeringstillstånd innebär en kostnad för den enskilde. Vad ett tillstånd bör kosta i Alingsås stadskärna behöver utredas närmre. I Falkenberg är årskostnaden 1 200 kr. I Borås betalar den boende 200 kr för tillståndet som är giltigt i 2 år och 150 kr per månad för en boendeparkeringsbiljett. I Göteborg utfärdas tillstånden kalendermånadsvis utifrån olika taxor beroende på geografiskt område på mellan 205-680 kr per månad.

För Alingsås kommun

Boendeparkeringstillstånd ger ökade kostnader för eventuellt digitalt system, administration och informationsinsatser.

5.5. Erfarenheter från andra kommuner

Styrmedel i Västsverige

Kommunerna i Västra Götalands län och Hallands län har valt olika styrmedel för att reglera de allmänna parkeringsplatserna. I tabell 5 nedan framgår vilka kommuner som idag har parkeringsavgifter, p-skiva, endast tidsreglering eller boendeparkeringstillstånd.

Såväl stora som små kommuner har valt att reglera parkeringar genom avgifter, p-skiva eller boendeparkeringstillstånd. Samtliga tätorter i Västsverige med större eller liknade befolkningsmängd som Alingsås har idag parkeringsavgifter eller p-skiva. Exempel på tätorter med likande befolkningsmängd är Kungälv, Lidköping, Vänersborg, Varberg och Falkenberg.

Styrmedel	Kommuner i Västra Götalands län
Parkeringsavgifter	Borås, Falkenberg, Göteborg, Halmstad, Lidköping, Lysekil, Mariestad, Mölndal, Orust, Skövde, Strömstad, Uddevalla
Parkerings-skiva	Bengtsfors, Bollebygd (Gästgivaretorget), Falköping, Hjo, Härryda (Mölnlycke, Landvetter), Laholm, Lilla Edet, Mellerud, Tanum, Varberg, Vänersborg, Åmål, Öckerö
Kombination p-avgift och p-skiva	Kungälv, Kungsbacka, Sotenäs, Trollhättan
Tidsreglering	Ale, Alingsås, Dals-Ed, Essunga, Färgelanda, Grästorp, Gullspång, Götene, Herrljunga, Karlsborg, Lerum, Mark, Munkedal, Partille, Stenungsund, Svenljunga, Tibro, Tidaholm, Tjörn, Tranemo, Töreboda, Ulricehamn, Vara, Vårgårda
Boendeparkeringstillstånd	Borås, Göteborg, Halmstad, Hylte, Härryda, Kungälv (Marstrand), Kungsbacka, Lysekil, Mariestad, Mölndal, Orust, Skövde, Sotenäs, Strömstad, Tanum, Tjörn, Vänersborg, (nattetid i p-hus),

Tabell 5. Olika styrmedel för allmänna parkeringar i Västsverige

Parkeringsavgifter eller p-skiva?

Uddevalla kommun har genom åren haft flera olika styrmedel; gratis parkering med tidsbegränsning, p-skiva eller parkeringsavgifter. År 2016 infördes parkeringsavgifter i centrum efter en utredning där p-skiva och parkeringsavgifter analyserades. Bedömningen var att p-skiva inte skulle öka omsättningen på platser i centrum på samma sätt som parkeringsavgifter och det fanns en farhåga att personer skulle ställa fram p-skivan för att kunna stå en längre tid på samma plats. En utvärdering genomfördes ett år efter införandet. Tillgängligheten på parkeringsplatser för besökare i centrum bedömdes som god och det var lättare att hitta en ledig plats.

Avgiften kan betalas via biljettautomater, sms-parkering eller via app på mobiltelefonen. Centrum är indelat i zoner med olika tidsbegränsningar och avgifter. Avgiften uppgår till mellan 5 -10 kronor under vardagar mellan kl 10-18 och lördagar mellan kl 10-14.

Trollhättans Stad har under lång tid haft p-skiva i den innersta centrumkärnan och parkeringsavgifter i övriga delar av staden. Således är det gratis att stå på de mest centrala platserna medan det kostar att stå i utkanterna. Fri parkering med p-skiva gäller i 30 minuter eller 1 timma beroende på gata. Bedömningen är att systemet fungerar i stort. Problem finns dock att anställda i de centrala delarna av staden parkerar sina fordon på p-skiveplatser och ställer om p-skivan under dagen för att felaktigt förlänga parkeringstiden. Det bidrar till minskad tillgänglighet för besökare i centrumkärnan. Kommunen för nu diskussioner om hur staden och centrum kan utvecklas på ett hållbart sätt kopplat till ökat behov av bostadsbyggande, resande och användning av attraktiv allmän platsmark. Diskussion förs därför även om man bör övergå från p-skiva till parkeringsavgifter och göra det dyrare att välja att ta bilen och parkera i centrumkärnan.

I **Hallands län** har grannkommunerna **Varberg och Falkenberg** under en längre tid valt olika sätt att reglera parkeringsplatserna. Kommunerna ser att de olika styrinstrumenten ger samma fördelar utifrån att kommunerna har olika förutsättningar. I Varberg har man lång erfarenhet av gratis och tidsbegränsad parkering med hjälp av p-skiva då den infördes år 1991. P-skivan säljs mot en avgift i flertalet butiker och på turistbyrån. Bedömningen är att p-skivan är ett effektivt styrmedel att få bilarna dit man vill och för att gynna handeln i stadskärnan. P-skivan används även i de kommunala parkeringshusen och en avgift tas endast ut för nattparkering eller vid långtidsparkering. Kommunen har inga privatägda

parkeringshus. Kommunen ser vissa problem likt Trollhättan med att anställda i centrum ställer sig närmast sina butiker och successivt ställer om p-skivan under dagen för att förlänga parkeringstiden. Det minskar tillgängligheten för besökare. Kommunen bedömer att parkeringsövervakningen dock har bra kontroll över vilka platser som främst påverkas och försöker därmed stävja detta.

Falkenberg har valt att ha parkeringsavgifter och tidbegränsningar på allmänna parkeringar för att få omsättning på platserna. I Falkenberg finns ett privatägt och ett kommunalt parkeringshus (var tidigare ett nedgången privat parkeringshus men köptes av kommunen för upprustning), båda är avgiftsbelagda. Det privata parkeringshuset ligger vid en galleria och man har gjort en överenskommelse som innebär att bilister som handlar för en viss summa i gallerian får parkera gratis. Alla kommunala parkeringsplatser i Falkenbergs stadskärna är avgiftsbelagda och kostar 10 kr/timme under helgfria vardagar mellan kl 9-18. Fri parkering gäller lördag, söndag, helgdag och dag före helgdag. Avgiften kan betalas via biljettautomater, sms-parkering eller via app på mobiltelefonen. Styrande politiker har efterfrågat en utredning om att eventuellt övergå till p-skiva i centrum. Det skäl som lagts fram är att man önskar gratis parkering för att öka tillgängligheten till handeln i centrum. Uppfattningen är att centrumhandeln har det svårt i konkurrens med andra närliggande större städer som till exempel Göteborg och Halmstad. Någon studie på parkeringsavgifters specifika påverkan på centrumhandeln har dock inte utförts. Utredningen kommer presentera olika förslag. Ett alternativ skulle eventuellt kunna innebära en kombination av p-skiva och parkeringsavgifter. P-skiva på de större parkeringsanläggningarna och ha kvar parkeringsavgifter på platserna längs med gatorna.

6. Slutsatser

Kommunens tidigare parkeringsutredningars slutsatser är fortfarande aktuella att utgå ifrån. Samhällsbyggnadskontoret bedömer att det finns behov av att Alingsås kommun tar ställning i parkeringsfrågan för att komma tillrätta med den problematik som råder. Bedömningen är att Alingsås stadskärna är moget för införande av någon form av styrmedel.

Med beaktande av de övergripande konsekvenser som påtalats ovan bedömer förvaltningen likt tidigare utredningar att ett införande av parkeringsavgifter är att föredra framför endast tidsreglering eller p-skiva. Detta även med hänsyn till Alingsås lokala förutsättningar idag med begränsade markytor och behovet av att nyttja samtliga befintliga parkeringsplatser till sin fulla kapacitet. De parkeringsplatser som redan är avgiftsbelagda bör då bli mer attraktiva jämfört med idag. Vid val av endast tidsreglering eller p-skiva finns en risk att trycket på de centrala platserna fortsätter att vara mycket högre jämfört med de avgiftsbelagda anläggningarna. Det finns även en risk att systemet med p-skiva utnyttjas genom att man felaktigt successivt ställer fram p-skivans ankomsttid för att kunna parkera längre tid. Detta problem har konstaterats i andra kommuner som har detta system.

Parkeringsavgifter bidrar även till en markant effektivare parkeringsövervakning jämfört med idag. På så sätt erhålls en bättre fördelning av parkerade bilar på samtliga befintliga platser, med trolig minskad söktrafik och ökad omsättning på platserna som följd. Ökad tillgänglighet för besökare torde gynna handeln. Beroende på hur avgiftsnivåerna sätts behöver parkeringsavgifter inte innebära någon väsentlig ekonomisk belastning för den enskilde. Det innebär dock att de bilister som nyttjar parkeringarna istället för det samlade skattekollektivet står för kostnaderna.

Förvaltningen bedömer i detta skede att det finns behov av både biljettautomater och mobil betaltjänst för att erbjuda bilisterna alternativa betalningssätt. Den digitala lösningen med betaltjänster bör synkas med de sms- och appsystem som redan används i stadskärnan i så hög utsträckning som möjligt med hänsyn till krav på offentlig upphandling.

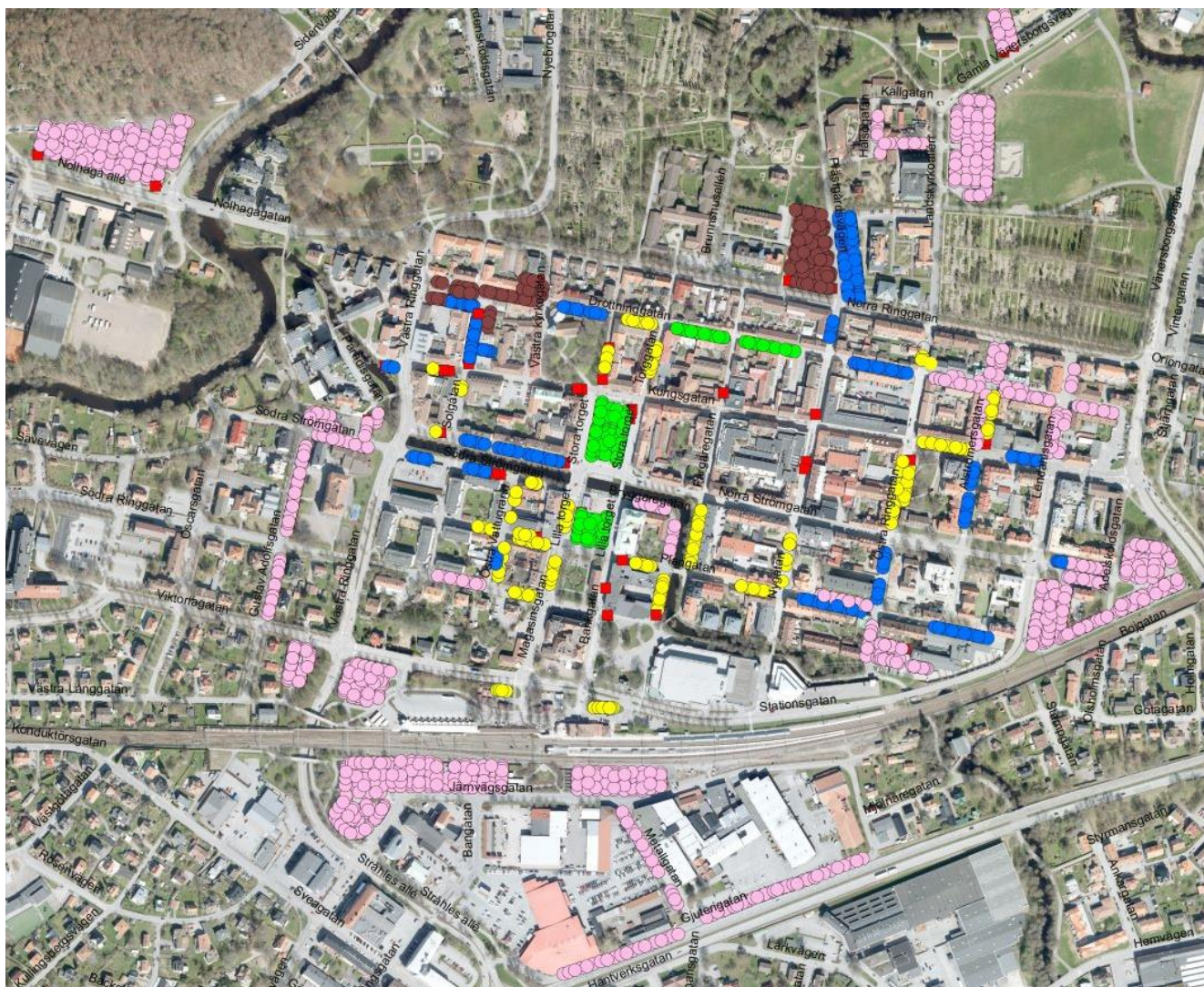
Förvaltningen anser det rimligt att undersöka möjligheten att kombinera tidsreglering och parkeringsavgifter. Exempelvis kan gratis parkering gälla den första timmen och därefter ges möjlighet att förlänga parkeringstiden genom en avgift. Det kan även vara aktuellt att avgiftsbelägga större parkeringsområden och vissa gator i de mest centrala delarna direkt från första timmen och låta övriga platser vara avgiftsfria men med eventuell ändrad tidsbegränsning.

Förvaltningen ser även att det finns behov av ett tydligt parkeringsledningssystem för att leda bilisterna till de större parkeringsanläggningarna i utkanterna av centrum och till de befintliga parkeringshusen i större utsträckning. Det bör tillsammans med parkeringsavgifter bidra till minskad söktrafik på de trånga gatorna i de mest centrala delarna och öka tillgängligheten.

Förvaltningen bedömer även att boendeparkeringstillstånd bör utredas vidare, oavsett vilket styrmedel som väljs då förändringar av dagens system påverkar de boendes parkeringsmöjligheter.

Sammantaget bedömer förvaltningen att nästa steg är framtagande av ett förslag om införande av parkeringsavgifter. Här bör ingå förslag till zonindelning, rimlig avgiftsdifferentiering och bedömning av ekonomiska konsekvenser. Även fördjupad utredning av parkeringsledningssystem och boendeparkeringstillstånd bör tas fram.

Bilaga. Aktuell tidsreglering av allmänna parkeringsplatser



Parkeringsplatser

- 0.5 tim p-plats 154 st
- 1 tim p-plats 138 st
- 2 tim p-plats 208 st
- Handikapplats 43 st
- 4 tim p-plats 209 st
- 24 tim p-plats 1423 st

Sammanställning av dialog med Fastighetsägarna och Alingsås Handel

Följande synpunkter framfördes vid dialogmöte den 25 januari 2019 med lokala representanter från organisationerna Fastighetsägarna och Alingsås Handel:

- Det efterfrågas en ökad tydlighet kring vilken ståndpunkt Alingsås kommun har politiskt avseende biltrafikens och parkeringens roll i den framtida utvecklingen av stadskärnan.
- Gratis parkering uppfattas som en kulturfråga i Alingsås. Man bedömer att Alingsås är moget för någon form av styrmedel. Uppfattningen är att de flesta övriga orter och kommuner i närområdet har infört parkeringsskiva eller parkeringsavgifter. Vissa deltagare upplever att parkeringsskiva vore ett enklare system för invånarna att acceptera och för kommunen att införa jämfört med parkeringsavgifter. Man ser även att parkeringsskiva är den bästa lösningen för verksamheterna i stadskärnan då det inte bedöms påverka tillströmningen av kunder negativt. Det framförs även alternativ att bilisten får hämta en gratisbiljett från automat eller att kombinera förfarandet med avgifter efter en viss parkeringstid.
- Det finns önskemål om att synka befintliga mobila betaltjänster (via SMS eller app för mobiltelefon) för parkeringsavgifter så att samma system gäller i hela stadskärnan. Det är viktigt att den lösning för SMS-parkering som väljs är en av de vanligaste leverantörerna så att det för bilisterna endast krävs nedladdning av en app när de besöker Alingsås.
- Deltagarna ser behov av att näringslivet och kommunen gemensamt marknadsför bland annat p-hus Estrad för att invånare ska välja att parkera där och för att externa besökare ska hitta dit. Det är mycket viktigt med ett tydligt och informativt parkeringsledningssystem. Skyltning från huvudlederna till de större parkeringsanläggningarna efterfrågas för att leda trafiken dit istället för in på de trånga gatorna. Gärna ett digitalt vägvisningssystem med löpande uppdaterad information om antal lediga platser. Den generella uppfattningen är även att externa besökare i större utsträckning än kommuninvånarna godtar att det kostar att parkera (man är van i andra kommuner) och därmed bör styras mot exempelvis Estrads p-hus.
- Det finns anställda i stadskärnans butiker eller andra verksamheter som väljer att ställa sig på korttidsparkeringsplatserna i de centrala delarna som främst är till för besökare. Problemet upplevs emellertid inte vara lika stort som tidigare. Fler parkerar exempelvis på 24-timmarsparkeringen på Savannen idag. Parkeringar i utkanterna av stadskärnan upplevs dock som stora, mörka och otrygga vid vissa tider på dygnet och året. Det kan påverka bilistens val av parkeringsplats. Exempelvis upplevs att det finns behov av bättre belysning på parkeringsplatserna på Savannen och Mjölaren.
- Kommunen bör bli bättre på att informera allmänheten om att alingsåsarna faktiskt går och främst cyklar i mycket högre utsträckning jämfört med flera andra kommuner i regionen. Det är viktigt att framhålla att valet av färdmedel in till centrum kan ha ändrats över tid och att det inte endast är bilen som räknas. En synpunkt som indirekt berör möjligheten att minska biltrafiken överlag är att cykelvägarna är dåligt utmärkta



och att det är svårt att hitta som cyklist i centralorten. Exempelvis saknas god skylting vid cykelvägar till industriområden och till Bälinge.

- Det framhålls att parkeringsplatser är oerhört viktiga för handeln, både avseende antal och tillgänglighet. Det finns en oro för platserna som försvinner i samband med byggnation av Prästlyckan med dess närhet till centrum. Det bör finnas parkeringsanläggningar i alla väderstreck för att täcka behovet och minska söktrafiken i de centrala delarna. En synpunkt som framfördes var att fler centralt belägna bostäder med potentiella kunder är positivt för handeln. Problematiken ligger i var de boende i sin tur har möjlighet att parkera sina bilar.
- En synpunkt som framfördes rörande parkeringsköp var att det är extremt viktigt att dessa faktiskt bidrar till att kommunen levererar nya parkeringslösningar och, som det upplevs idag, att samma parkeringsplatser inte "säljs" flera gånger.
- Deltagarna är positiva till ytterligare dialog vid kommunens utredning del två om framtida parkeringsbehov i stadskärnan.

Årlig avstämning av trafikförsörjningsprogramme

t

4

2019.163 SBN

Datum: 2019-03-259-03-21
Handläggare: Louice Norén
Direktr:
Diariennr: 2019.163 SBN9.163 SBN

Samhällsbyggnadsnämnden

Remissvar årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet

Ärendebeskrivning

Västra Götalandsregionen (VGR) gör årligen en avstämning av arbetet med implementering av trafikförsörjningsprogrammet. Kommunerna ges möjlighet att via de delregionala kollektivtrafikeråden lämna inspel och synpunkter på det pågående arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i regionen. Det finns inget dokument som ska godkännas. Yttrandet ska lämnas till Göteborgsregionen (GR) via kollektivtrafiknätverket senast den 22 april 2019. GR sammanställer kommunernas svar inför beslut i förbundsstyrelsen/delregionala kollektivtrafikerådet den 18 juni 2019.

Nuvarande trafikförsörjningsprogram gäller från 2017 till 2020 med långsiktig utblick till 2035. Arbetet med att revidera och ta fram ett nytt program för 2021 till 2024 påbörjas av VGR under våren 2019. Avstämningen innehåller en uppföljning för 2018 av målen i gällande trafikförsörjningsprogram, en lägesrapport för 2018 över strategier och utvecklingsområden samt möjlighet att göra inspel inför den kommande revideringen.

VGR önskar få in synpunkter enligt följande:

- Eventuella reflektioner kring måluppfyllelsen för 2018?
- Har ni inspel på åtgärder som ger bättre resursutnyttjande och högre måluppfyllelse?
- Ser ni utvecklingsområden inom våra strategier som kräver extra fokus under perioden 2021-2024?
- Har ni några övergripande inspel gällande revideringen av trafikförsörjningsprogrammet?
- Har ni förbättringsförslag gällande kollektivtrafikeråden och övriga samverkansformer?
- Övriga inspel som delregionala kollektivtrafikerådet vill skicka med?

Sammanfattningsvis beskrivs i avstämningen att det övergripande målet, att andelen hållbara resor ska öka samt kollektivtrafikresandet fördubblas, har utvecklats positivt och att måltalen till 2020 redan är uppnådda. Resandet har ökat mest i stadstrafiken och i de prioriterade stråken i enlighet med programmets inriktning. Även följande fyra delmål med angivna måltal för 2020 har överlag utvecklats positivt: ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland, attraktiv kollektivtrafik, alla resenärsgupper beaktas och minskad miljöpåverkan. Åtgärdsarbete pågår med samtliga beslutade strategier som knyter an till delmålen, likaså pågår arbete med de prioriterade utvecklingsområdena.

Förvaltningens yttrande

Alingsås kommun anser att både uppföljning och lägesrapport utgör mycket tydliga och bra sammanställningar över såväl måluppfyllelse som besked om det pågående arbetet med strategier och utvecklingsområden. Kommunen anser att målen generellt innefattar de mest väsentliga delarna för att öka det kollektiva resandet. Det är även mycket positivt att åtgärdsarbetet utifrån strategierna för att uppnå målen nu sker på bred front.

Det är glädjande att måluppfyllelsen överlag utvecklas positivt men samtidigt är det viktigt att ta hänsyn till att mål i vissa fall nåtts på grund av ändrad mätmetod, vilket även påpekas i uppföljningen. Det är mycket positivt att löpande arbete sker för att förbättra statistikunderlaget, men inför en revidering bör man se över målen, dess måltal samt eventuellt höja dem ytterligare. Det är viktigt att regionen siktar högt och strävar efter fortsatt utveckling på området. Särskilt avseende de mer övergripande måltalen som rör kollektivtrafikens motoriserade marknadsandelar och antal resor. Marknadsandelarna utanför Göteborgs stadstrafikområde är låga. En ökad tydlighet kring hur det fortsatta arbetet läggs upp för att höja marknadsandelen i kranskommunerna till Göteborg och i övriga delregioner är därmed önskvärt.

Det anges att kombinerad mobilitet, gång- och cykelresor är viktiga delar för att öka andelen hållbara resor överlag och det är ett prioriterat utvecklingsområde. Det kan därmed vara lämpligt att se över om det finns en möjlighet att i arbetet med målformulering och uppföljning i nya programmet för 2021-2024 få en ännu tydligare koppling till detta jämfört med idag. Det anges även att det finns ett stort intresse hos kommunerna att delta i projekt som rör hållbart resande, men att det saknas personella resurser för att utföra dem. Så är även fallet i Alingsås kommun. Det finns därför ett behov av att tydliggöra vilken möjlighet regionen har att ta ett huvudansvar för det viktiga arbetet med påverkansåtgärder.

Det är även av stor vikt att se över de mål som utvecklas i lägre takt, såsom trygghet och nöjdhet. Målen är förhållandevis lågt satta och regionen bör sträva efter en mycket högre andel. Även om målen ännu inte uppnåtts är det nog så viktiga områden att satsa på och förbättra för att sammantaget kunna öka andelen resande med kollektivtrafiken ytterligare. Fokus framöver bör ligga på att ytterligare tydliggöra kopplingen mellan dessa mål och hur man arbetar för att öka tryggheten för alla samt öka attraktiviteten att resa kollektivt, särskilt hos personer som idag reser sällan eller aldrig med kollektivtrafiken.

Det är rimligt att fokus i den övergripande planeringen utgår från det regionala perspektivet med stråktänk. Samtidigt bör det noteras att det är av stor vikt att även det lokala perspektivet beaktas vad gäller exempelvis ökad tillgänglighet inom en tätort och mellan tätorter inom en kommun. Det är viktigt att inte tappa aspekten att det finns behov av att se över utökade resmöjligheter och synka tidtabeller (för byten) för lokala resor, där så är möjligt utifrån ett helhetsperspektiv, och inte endast anpassa utifrån tågavgångar/ankomster. Detta för att öka det kollektiva resandet även vid kortare resor mellan olika målpunkter. Delmålet att alla resenärsgupper ska beaktas och strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor berör även barn och äldre, vilka i stor utsträckning ofta har ett lokalt resmönster i vardagen.

En annan aspekt som är viktig att fortsätta fokusera på och arbeta vidare med är det prioriterade utvecklingsområdet samordning med skolresor utifrån lokala förutsättningar. Hur arbetar Västtrafik systematiskt vidare i frågan, tillsammans med kommunerna, för att åstadkomma detta? För att öka tillgängligheten och göra kollektivtrafiken till ett mer attraktivt färdmedelsval på landsbygden, bör man även se över pris- och betalsystemet i Närtrafiken, dvs. möjligheten att resa med appen To Go och med Västtrafiks periodbiljetter (utöver seniorekort, kontanter och betalkort).

Delmålet minskad miljöpåverkan fokuserar enbart på koldioxidutsläpp. Även om mål för energianvändning och bullernivåer finns angivna i miljö- och klimatstrategin, kan det vara rimligt att se över delmålet och eventuellt utöka med fler måltal eller indikatorer som följs upp i den årliga avstämningen. I och med revideringen av strategin under 2018 med fokus på

elektrifiering, bör ett fokus vara framtagande av en strategi för utbyggnad av laddinfrastruktur i regionen samt tydliggöra ansvarsfördelning och finansiering mellan berörda aktörer.

Lägesrapporten innehåller flera mycket positiva saker som tydligt berör samverkan mellan kommun och region. Bland annat är det viktigt att fokusera på tätare samordning och samarbete mellan områdena samhällsplanering och kollektivtrafik. Det är viktigt med en tidig dialog mellan Västtrafik och kommunerna. En kombination av generell kunskap om god kollektivtrafikförsörjning och lokalkännedom är nödvändig för att nå ett gott resultat. De dialogmöten som hålls idag inför kommande trafikplaner upplevs vara mer inriktat på övergripande och framtida samhällsplanering, vilket är positivt i sig. Dock saknas ett tydligt forum där det finns utrymme att lämna mer detaljerade synpunkter och önskemål om kollektivtrafiken för det närmsta året som trafikplanen faktiskt innefattar.

Alingsås kommun nämnde även vid förra årets avstämning att det finns ett stort värde för planerare av olika slag på kommunen att ta del av ett tydligt material över vilka principer som Västtrafik jobbar utefter för att tillhandahålla ett rimligt kollektivtrafikutbud. Detta önskemål finns fortfarande. Vi ser även ett behov av ökad flerpartssamverkan mellan nätverken för kollektivtrafik, infrastruktur, miljö och översiktlig planering inom GR för att bearbeta olika ämnen ur ett helhetsperspektiv.

Alingsås är en expansiv kommun som har flera större utpekade utvecklingsområden för bland annat bostadsbyggnation, vilket innebär goda möjligheter att redan från start arbeta för att uppmuntra till kollektivtrafikåkande. Västtågsutredningen från 2018, med koppling till Målbild tåg 2035, fokuserar på prioritering av vissa nya stationer. Exempelvis tillhör Lövekulle i Alingsås ett av de stationsförslag som inte prioriteras att byggas i dagsläget, bland annat på grund av Västra Stambanans begränsade kapacitet. Alingsås kommun vill framhålla att det är viktigt att frågan ändock hålls levande och att fortsatta diskussioner förs om möjlighet till framtida nybyggnationer av stationer i regionen. Särskilt i utvecklingsområden där resandeunderlag för utökat utbud av kollektivtrafiken kommer att finnas framgent.

Ekonomisk bedömning

Innebär inte några kostnader.

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden antar samhällsbyggnadskontorets yttrande som sitt eget och översänder det till Göteborgsregionen.

Beslutet ska skickas till

Göteborgsregionen via Anna Gustafsson, anna.gustafsson@goteborgsregionen.se.

Markus Thunberg
Avdelningschef Gata/Park

Louice Norén
Utredare Trafik och planering

Remissbrev

Datum 2019-01-28

Diarienummer KTN 2019–00011

Västra Götalandsregionen

Koncernkontoret

Handläggare:

Sara Eriksson, 070-730 25 93

Anna Kronvall, 076-940 28 21

E-post:

sara.eriksson@vgregion.se,

anna.kronvall@vgregion.se

Till delregionala kollektivtrafikråden

Remissbrev årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet 2019

Sammanfattning

Enligt de beslutade samverkansformerna kring kollektivtrafiken i Västra Götaland ska Västra Götalandsregionen årligen göra en avstämning av arbetet med implementeringen av trafikförsörjningsprogrammet och redovisa uppföljning av de mål som satts upp. Kommunerna ges då möjlighet att via de delregionala kollektivtrafikråden lämna yttranden på arbetet med att utveckla kollektivtrafiken.

Arbetet med att aktualisera/revidera trafikförsörjningsprogrammet inför perioden 2021–2024 påbörjas under våren 2019. I samband med denna remiss ges kollektivtrafikråden möjlighet att komma med inspel till revideringen.

Den årliga avstämningen omfattar följande delar:

1. Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet för 2018, bilaga 1
2. Lägesrapport 2018 Trafikförsörjningsprogrammets strategier och utvecklingsområden, bilaga 2
3. Inför revidering av trafikförsörjningsprogrammet, nedan

Remissen är en avstämning av pågående arbete – det finns inget dokument som ska godkännas eller ej. Det är en möjlighet för kommunerna att via kollektivtrafikråden inkomma med inspel och synpunkter. Svaren ger bland annat Västra Götalandsregionens kollektivtrafiknämnd värdefullt underlag till prioriteringar inför kommande uppdrag till Västtrafik, inom ramen för gällande trafikförsörjningsprogram. Samlat ger de årliga avstämningarna också inspel till revidering av trafikförsörjningsprogrammet, vilket är extra viktigt detta år då en revidering av programmet påbörjas.

3 Inspel till revidering av trafikförsörjningsprogrammet

Under 2019–2020 kommer ett förslag till reviderat trafikförsörjningsprogram att arbetas fram. När trafikförsörjningsprogrammet för 2017–2020 togs fram gjordes ett gediget arbete med att fokusera och konkretisera det föregående programmet och en ny målstruktur togs fram. Målen kräver långsiktighet för att nås och inriktningen är att behålla mycket av strukturen i det nuvarande programmet.

Vid denna årliga avstämning ges kollektivtrafikeråden möjlighet att komma med inspel till revideringen. Dialog i råden kommer att ske under vårens möten i april-juni i respektive delregion.

Ett förslag till trafikförsörjningsprogram 2021–2024 planeras sändas på remiss i samband med årlig avstämning i månadsskiftet feb/mars 2020.

Vi önskar i årlig avstämning 2019 kollektivtrafikerådens svar på följande frågeställningar:

- Eventuella reflektioner kring måluppfyllelsen för 2018?
- Har ni inspel på åtgärder som ger bättre resursutnyttjande och högre måluppfyllelse?
- Ser ni utvecklingsområden inom våra strategier som kräver extra fokus under perioden 2021–2024?
- Har ni några övergripande inspel gällande revideringen av trafikförsörjningsprogrammet?
- Har ni förbättringsförslag gällande kollektivtrafikeråden och övriga samverkansformer?
- Övriga inspel som delregionala kollektivtrafikerådet vill skicka med?

Västra Götalandsregionen önskar kollektivtrafikerådens svar senast den 18 juni 2019. Svaret skickas till kollektivtrafik@vgregion.se.

Med vänliga hälsningar

Ulrika Bokeberg
Kollektivtrafik- och infrastrukturchef
Västra Götalandsregionen

Kollektivtrafik och infrastruktur

Västra Götalandsregionen

2019-01-31

Lägesrapport 2018

Trafikförsörjningsprogrammets strategier och utvecklingsområden



Förord

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

Enligt de beslutade samverkansformerna kring kollektivtrafiken i Västra Götaland ska Västra Götalandsregionen årligen göra en avstämning av arbetet med implementeringen av trafikförsörjningsprogrammet. Kommunerna ges då möjlighet att via de delregionala kollektivtrafikråden lämna yttranden på arbetet med att utveckla kollektivtrafiken.

Denna rapport är en del i den årliga avstämningen 2019 och ger en lägesrapport över hur arbetet fortskrider inom antagna strategier kopplade till trafikförsörjningsprogrammet och för de prioriterade utvecklingsområden som finns i programmet.

Trafikförsörjningsprogrammet för 2017–2020 finns på Västra Götalandsregionens hemsida; www.vgregion.se/kollektivtrafik.

Ulrika Bokeberg

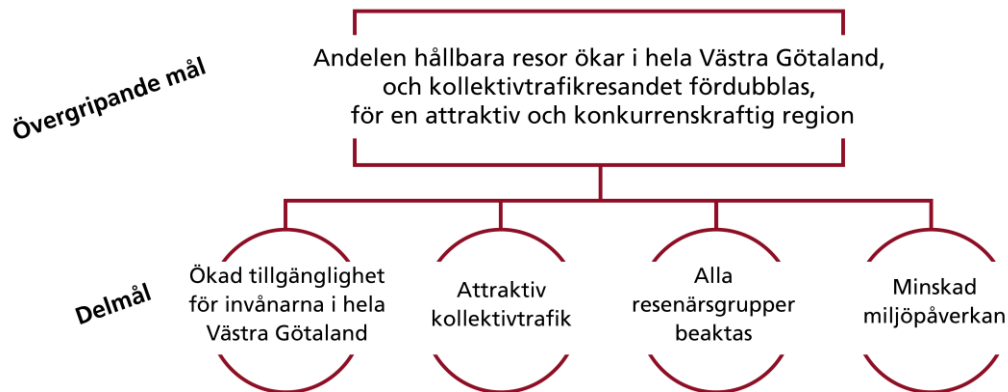
Avdelningschef kollektivtrafik och infrastruktur

Innehåll

1. Beslutade strategier - lägesrapport	4
Pris- och sortimentsstrategi	5
Målbild tåg 2035	5
Landsbygdsutredningen	5
Miljö- och klimatstrategi.....	6
Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor	6
Strategier för stadstrafiken i regionens fem utpekade pendlingsnav	7
2. Prioriterade utvecklingsområden – lägesrapport	8
Samhällsplanering och kollektivtrafik som ömsesidig process	8
Samordning med skolresor, utifrån lokala förutsättningar.....	9
Hållbart resande, samverkan för att utveckla smartare kombinationer av färdstätt.....	9
Principer och strategier för kollektivtrafiken i regionens pendlingsnav	10
Pris- och betalsystem samt information – enkelt att resa.....	11
Strukturerat arbete utifrån de sju diskrimineringsgrunderna; social hållbarhet.....	11

1. Beslutade strategier - lägesrapport

Trafikförsörjningsprogrammet har ett övergripande mål med fyra delmål.



Till programmet finns ett antal strategier som konkretiserar trafikförsörjningsprogrammets intention och viljeinriktning. Strategierna som ska ses som en del av trafikförsörjningsprogrammet och förtydligar hur målen i programmet ska nås inom olika områden. Samtliga strategier finns samlade på www.vgregion.se/kollektivtrafik.

Nedan ges en kortfattad lägesrapport gällande trafikförsörjningsprogrammets tillhörande strategier:

- Pris- och sortimentsstrategi**, steg 1 beslutad 2014, ny zonstruktur beslutad 2018
- Målbild tåg 2035**, beslutad 2013
- Landsbygdsutredning** – servicenivå på landsbygd, beslutad 2014
- Miljö- och klimatstrategi**, beslutad 2018
- Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor**, beslutad 2018
- Strategier för stadstrafiken i regionens fem pendlingsnav**, tre beslutade 2016–2018 och två under framtagande

Pris- och sortimentsstrategi

Västra Götalandsregionens pris- och sortimentsstrategi ska ge ett enklare och mera rättvist prissortiment för Västtrafik. Pris- och sortimentsstrategin består av två steg, där steg 1 beslutades i regionfullmäktige i februari 2014. Avseende steg 2 med ny zonstruktur fattade regionfullmäktige beslut i november 2018.

Lägesrapport:

Under 2018 har dels appen Västtrafik To Go utvecklats med fler tjänster och biljettslag. Vidare har ett förslag till ny zonstruktur förankrats i de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR) samt i Beredningen för Hållbar Utveckling (BHU) som ställde sig bakom förslaget i maj 2018. Regionfullmäktige fattade beslut om den nya zonstrukturen i november 2018. Beslutet innebär att dagens över 70 zoner slås samman till tre zoner, vilket innebär en kraftig förenkling jämfört med idag. Västtrafik kommer att arbeta med genomförandet under 2019 och 2020.

Målbild tåg 2035

Målbild tåg 2035 är en konkretisering av trafikförsörjningsprogrammet avseende tågtrafikutvecklingen i Västra Götaland. Målsättningen är att tågtrafiken år 2035 ska klara tre gånger fler resenärer jämfört med år 2006. Målbild tåg visar på en viljeriktning beträffande utvecklingen av tågtrafiken fram till år 2035 där trafikeringsmål och tillkommande infrastrukturbehov preciseras. År 2035 är Västra Götaland ett konkurrenskraftigt tillväxtområde i norra Europa som erbjuder god livskvalitet och goda förutsättningar för näringsliv och arbetsmarknad, och detta ska tågtrafiken starkt bidra till.

Lägesrapport:

Fokus under 2018 har varit att komplettera Målbild Tåg 2035 med mål om att öppna nya stationer. Detta gjordes genom ”Västtågsutredningen” som beslutades i regionfullmäktige under 2018. Beslutet innebär att Målbild tåg 2035 kompletterades med mål om att öppna nya stationer i Bäckeфорs, Dals Rostock, Brålanda, Frändefors, Hillared, Länghem och Grimsås. Utöver det så arbetar Västtrafik vidare enligt genomförandeplan för tåg 2020 och utvecklar tågtrafiken i enlighet med den.

Landsbygdsutredningen

Landsbygdsutredningen har tagits fram, och beslutats, av kollektivtrafikenämnden i samråd med Västra Götalands kommuner. I denna utredning fastställs vilket lägsta utbud av kollektivtrafik du kan vänta dig om du bor på landsbygden. Ett grundutbud för kollektivtrafiken är viktigt, för att till exempel äldre, ungdomar och andra utan tillgång till bil, ska kunna nå service som vårdcentraler, apotek och livsmedelsbutiker.

Lägesrapport:

Under 2017 utvärderades landsbygdsutredningen och det kunde konstateras att grundutbudet som utlovas i utredningen är infört överallt. Detta innebär att samtliga kommuner har närtrafik med minst fem resmöjligheter per vardag och linjetrafiken är utbyggd i enlighet med tätortsstorleken. Fokus för Västtrafik har därefter varit att se på möjliga utvecklingssteg för att integrera den anropsstyrda trafiken i linjetrafiken med särskilt fokus på att utveckla närtrafiken.

Miljö- och klimatstrategi

Miljö- och klimatstrategin fastställer inriktning och mål för minskad miljö- och klimatpåverkan i kollektivtrafiken i Västra Götaland, och är en del av det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland. Strategin anger mål fram till 2035 med delmål för 2025 och 2030.

För att nå målen i strategin krävs en omfattande övergång från förbränningsmotorer till eldrift i stadstrafik med buss, viss båttrafik och tågtrafik på oelektrifierad bana. Prioriteringen av drivmedel är el, biogas, flytande biodrivmedel. Teknik, kostnader, geografiska förutsättningar med mera kan dock påverka möjligt införande.

Lägesrapport:

Under 2017 gjordes en revidering av Miljö- och klimatstrategin, vilken sändes ut på remiss våren 2018. I oktober 2018 antogs den reviderade strategin av kollektivtrafiknämnden.

Strategin genomförs framför allt genom de krav som Västtrafik ställer i nya trafikupphandlingar. Den ökade elektrifieringen som krävs för att målen i strategin ska nås innebär att hela trafiksystem måste förändras och att laddinfrastruktur och fordonsdepåer måste optimeras för att undvika stora kostnadsökningar. Framdrivningsteknik och drivmedel inom kollektivtrafiken är i en utvecklingsfas med osäkerheter kring pris och klimatpåverkan som följd. Förändringar i förutsättningar sker i hög takt. En avstämning av mål och kostnader för att uppnå målen behöver därför göras kontinuerligt under programperioden och inför varje trafikupphandling.

Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor

Strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor beslutades av kollektivtrafiknämnden i oktober 2018 och ersätter därmed strategin för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken. Strategin innebär ett strukturerat och systematiskt sätt att arbeta utifrån de sju diskrimineringsgrunderna. Nu pågår arbetet med att implementera strategin inom Västtrafik och avdelning kollektivtrafik och infrastruktur.

Lägesrapport:

Under 2018 har det förslag till strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor som togs fram 2017 varit ute på remiss. Strategin beslutades under hösten av kollektivtrafiknämnden och har därmed ersatt den tidigare strategin för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken. Under hösten har Västtrafik påbörjat arbetet med en handlingsplan för genomförandet av strategin. Parallellt har avdelning kollektivtrafik och infrastruktur påbörjat arbetet med att ta fram en modell för sociala konsekvensbedömningar (SKB) i strategisk planering för att svara upp mot ett av delmålen i strategin. Under hösten testades modellen i bland annat arbetet med åtgärdsvalsstudie för metrobuss. Det arbetet kommer fortsätta under 2019 och en modell för SKB ska finnas färdig till slutet av 2019.

Strategier för stadstrafiken i regionens fem utpekade pendlingsnav

För naven i varje delregion; Göteborg/Mölndal/Partille (GMP), Trollhättan/Vänersborg (Tvåstad), Uddevalla, Borås och Skövde finns särskilda stadstrafikforum, där politiska företrädare för parterna möts 2–4 gånger per år för samverkan kring frågor som bedöms relevanta för stadstrafikens utveckling. Detta görs som en del av stadens utveckling och som en del i kollektivtrafiksystemet som helhet.

Inom respektive stadstrafikforum har eller ska en kollektivtrafikplan/målbild tas fram. Kollektivtrafikplanerna utgår från trafikförsörjningsprogrammet och beskriver hur kollektivtrafiken behöver utvecklas i samklang med stadsutvecklingen. Målsättningen är att stödja en hållbar region- och stadsutveckling och öka andelen hållbara resor med kollektivtrafik, gång och cykel.

Lägesrapport:

Göteborg, Mölndal och Partille: Målbild Koll2035 antogs av parternas respektive fullmäktige under vintern/våren 2018. Några av målbildens infrastrukturobjekt har fått delfinansiering i Sverigeförhandlingens storstadspaket för Göteborg. En genomförandeplan för första etappen av målbilden 2020–2024 kommer att tas fram gemensamt av parterna under 2019.

Trollhättan/Vänersborg: Kollektivtrafikplanen är ute på remiss till slutet av februari 2019 och målet är att den ska antas av parterna innan sommaren. Resandeutvecklingen har varit god och högre än målet för 2018. Kundnöjdheten med senaste resan är mycket hög men trygghet ombord sjunker. En orsak kan vara att det börjar bli väldigt fullsatt och det är kapacitetsproblem i trafiken.

Uddevalla: Arbetet med att ta fram en kollektivtrafikplan pågår för fullt och målet är att parterna ska anta planen under hösten 2019. Planering inför införandet av fem nya elbussar (med depåladdning) till juni 2019 pågår för fullt. Resandeutvecklingen har varit svagt positiv men har vikit lite neråt under hösten 2018. Kundnöjdheten för senaste resan ligger högt. Efter de negativa ordningshändelser som skett under året har en utökad samverkan startats för hantering av de viserings- och ordningsstörningar som skett.

Borås: 2016 antogs Utvecklingsplan 2025 för kollektivtrafiken i Borås. Under 2018 har automatisk trafikankräkning införts på alla stadsbussar. Under året har dessutom planering för att införa elbuss på linje 2 pågått. En genomförandeplan med sikte på 2025 kommer att tas fram gemensamt av parterna under 2019. Borås har också under året studerat förutsättningar för att införa självkörande bussar och planerar att under 2019 göra ett ”livetest”.

Skövde: Kollektivtrafikplan för Skövde år 2025 – med utblick 2035 antogs av parterna under hösten 2018. Nu ska en genomförandeplan tas fram. Under 2018 har antalet resor i stadstrafiken ökat markant jämfört med föregående år. Antalet arbetspendlare i stadstrafiken ökar och det höga ungdomsresandet under sommaren har hållit i sig under hösten. Kapacitetsproblem hanteras genom större fordon. Framkomligheten och tillgängligheten i och till Skövde ökar för bilister, vilket kan komma att påverka resandeutvecklingen framöver.

Siffror för resandeökning och nöjdhet återfinns i den årliga uppföljningen.

2. Prioriterade utvecklingsområden – lägesrapport

I trafikförsörjningsprogrammet 2017–2020 finns sex prioriterade utvecklingsområden, som ska vara i fokus de närmsta åren för att driva utvecklingen mot det övergripande målet. De delregionala kollektivtrafikeråden ska involveras i arbetet och kommunerna spelar en viktig roll för möjligheterna att nå målen. De prioriterade utvecklingsområdena är:

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

Nedan ges en kortfattad lägesrapport för respektive utvecklingsområde.

Samhällsplanering och kollektivtrafik som ömsesidig process

Sammanfattning enligt trafikförsörjningsprogrammet: Kollektivtrafikplanering och övrig samhällsplanering behöver ske mer samordnat. Det handlar dels om att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas effektivt, dels om kommunernas förutsättningar för att utveckla ny bebyggelse. Det kräver ömsesidigt kunskapsbyggande i syfte att ta fram tydligare principer och processer för parterna gällande kollektivtrafikutbud och bebyggelse.

Lägesrapport:

Hösten 2016 startade Västra Götalandsregionen tillsammans med Västtrafik en arbetsgrupp med representation från de fyra delregionala kollektivtrafikerådens tjänstemannanätverk samt Länsstyrelsen. Arbetsgruppen har identifierat utmaningar och tagit fram förslag på aktiviteter inom utvecklingsområdet.

Under första halvåret 2018 har ett arbete gjorts för att hitta goda exempel på kommunala planeringsprocesser där kollektivtrafiken kommit in på ett bra sätt. Det visade sig vara svårt, men resultatet av genomförda intervjuer har gett arbetsgruppen ett bra underlag för fortsatt utveckling av bättre samplanering mellan bebyggelse och kollektivtrafik. Arbetsgruppen har även genomfört en kartläggning över hur andra regionala kollektivtrafikmyndigheter och organisationer arbetar med avsiktsförklaringar kopplat till kollektivtrafiken.

Ett arbete med att ta fram ett pedagogiskt utbildningsmaterial om kollektivtrafiken i samhällsplaneringen som riktar sig till kommunala tjänstemän inom samhällsbyggnadssektorn har påbörjats och beräknas bli färdigt under första halvan av 2019.

Samordning med skolresor, utifrån lokala förutsättningar

Sammanfattning enligt trafikförsörjningsprogrammet: Det finns potential att öka servicenivån på landsbygd ytterligare genom samordning med skolskjutsar. De utredningar som gjorts visar att det inte finns en lösning som passar alla kommuner. Samordningen bör därför ske genom samråd mellan Västtrafik och respektive kommun utifrån geografiska och demografiska förutsättningar, inför upphandlingar, där både kommunen och Västtrafik strävar efter bästa möjliga totallösning för invånarna.

Lägesrapport:

Under 2018 har Västtrafik fortsatt sitt interna arbete med att tydliggöra hur de arbetar med samordning mellan skolskjuts och allmän kollektivtrafik. Arbetet beräknas slutföras under våren 2019.

Västra Götalandsregionen har tillsammans med Boråsregionen och Västtrafik startat ett arbete för att utveckla samordning av skolresor inom delregionen. Detta efter att Boråsregionen i föregående års avstämning signalerat att delregionen gärna engagerar sig mer i utvecklingsområdet. När arbetet har kommit igång ordentligt kommer övriga delregioner att bjudas in för dialog.

Hållbart resande, samverkan för att utveckla smartare kombinationer av färdstätt

Sammanfattning enligt trafikförsörjningsprogrammet: Kollektivtrafiken är ofta – men inte alltid – det hållbara alternativet, ekonomiskt och miljömässigt. Ett viktigt utvecklingsområde är att kombinera färdstätt smartare. Åtgärder ska anpassas utifrån lokala förutsättningar och behov, geografiskt och hos olika resenärgrupper, för såväl vardagsresor som resor inom turism och besöksnäring. Det innebär fortsatt hög prioritet för samverkansprojekt för utveckling av nya tjänster för att underlätta för samåkning, bilpooler, cykelpooler osv. Därtill krävs systematiskt beteendepåverkande arbete.

Lägesrapport:

Hållbart resande väst

Hållbart resande väst (HRV) har under tre och ett halvt år blivit en aktiv aktör inom området hållbart resande i Västsverige och Sverige. 2018 låg HRV:s fokus på att fungera som stöd och kunskapskälla för kommunerna genom att erbjuda projekt, kunskapsstöd och nätverk, men även genom att ta fram kunskapsunderlag som cykelpotentialstudien. HRV har också drivit påverkansarbete kopplat till hållbart resande i olika forum. Under Almedalsveckan höll HRV ett välbesökt seminarium som handlade om hinder för hållbart resande samt deltog i flera paneldebatter. Projekt som genomfördes under året var Vintercyklist, Cykelvänlig arbetsplats, Buss ohoj! och På Egna Ben. HRV har spridit kunskap i ämnet hållbart resande genom hemsida, Facebook, Instagram och Twitter.

Nytt för 2018 var att HRV arbetade efter tre prioriterade områden; *Hållbart resande på landsbygd, hållbart resande i tjänsten och för de anställdas resor till och från arbetsplatsen* samt *aktiv mobilitet för barn och unga*. Dessa prioriterade områden har legat till grund för utveckling av projekt, aktiviteter och samarbeten under året.

Sedan tidigare år har HRV identifierat en svårighet i att engagera fler kommuner att bli aktiva samarbetspartners. Ofta är det samma kommuner som är med i flera av de projekt HRV erbjuder. Det finns ett stort intresse hos kommunerna men oftast finns inte tillräckligt

med personella resurser. HRV har även märkt att möjligheterna för kommunerna att delta i flera projekt samtidigt är små. För att kunna växla upp arbetet ytterligare har HRV ansökt och blivit beviljade medel från Energimyndigheten. Fram till november 2020 kommer två projektledare att arbeta med att växla upp HRV:s arbete i hela regionen. Total projektbudget är 2,8 miljoner kronor.

2018 startades även ett annat stort projekt upp – KomILand. Det är ett tvåårigt projekt med finansiering från VINNOVA kring kombinerad mobilitet på landsbygd och i mindre tätorter. Tester med flera mobilitetstjänster i samma plattform kommer att testas på 2–4 orter i Skaraborg. Total projektbudget är 11 miljoner kronor.

Mer information om hållbart resande väst finns på www.vgregion.se/hrv.

Kombinerad mobilitet

Västrafik har kollektivtrafiknämndens uppdrag att utveckla kombinerad mobilitet som tjänst. Arbetet innefattar att öppna upp för tredjepartsförsäljning för att fler aktörer ska kunna bygga kombinerade tjänster. Under 2018 har piloter med samarbetspartners genomförts för att få kunskap och lärdomar utifrån perspektiven kund, teknik och affärsmodell. Detta med ambition att vara redo att öppna upp för tredjepartsförsäljning i kontrollerad form under 2019.

Teknisk utveckling och anpassning av biljettsystemet till nationell Biljett- och betalstandard (BoB) har gjorts på Västrafiks digitala försäljningsplattform, som ett viktigt steg för att digitalt kunna tillgängliggöra biljettutbud. En pilot har genomförts i samarbete med Parkeringsbolaget Göteborg och under en testperiod var det möjligt att köpa och validera västrafikbiljett i en extern digital app. Västrafik har tillsammans med Borås stad genomfört ett pilotprojekt med hyrcyklar i staden under maj-nov 2018, för att stärka cykelns koppling till kollektivtrafiken. Ytterligare piloter har startats med inriktning på nyinflyttade i BRF Viva och tjänsteresor inom SDF Väster Göteborg. Kollektivtrafik kommer att vara en del av en mobilitetstjänst för dessa grupper tillsammans med bil- och cykelpool.

Principer och strategier för kollektivtrafiken i regionens pendlingsnav

Sammanfattning enligt trafikförsörjningsprogrammet:

Strategier för att möta befolkningstillväxten och uppnå ökad marknadsandel för hållbara resor behöver utvecklas ytterligare. Samråd sker politiskt i stadstrafikforum för respektive pendlingsnav i Västra Götaland. För dessa tätorter handlar det dels om att skapa effektiva och goda förbindelser för de som pendlar in från resten av regionen, dels att stödja stadsutvecklingen.

Lägesrapport finns i avsnitt strategier under rubriken **Strategier för stadstrafiken i regionens fem utpekade pendlingsnav**

Pris- och betalsystem samt information – enkelt att resa

Sammanfattning enligt trafikförsörjningsprogrammet:

Steg 1 i pris- och sortimentstrategin, som beslutades i februari 2014, syftade till att göra resandet med kollektivtrafiken enklare för resenären. Förenklingar i form av färre tillägg och varianter av färdbevis, enhetligare regler för kommunala tillköp, rabattsatser, möjlighet att köpa färdbevis i mobilen och att avskaffa check-out är sådant som redan är i huvudsak genomfört.

Steg 2 av pris- och sortimentstrategin handlar om att se över zonsystemet till något som upplevs som enklare och mera rättvist än dagens indelning, att utveckla biljettsamverkan för att underlätta resor över länsgräns samt fortsatt utveckling av försäljningskanaler och information till resenären om hur och var man kan köpa biljetter och resa med kollektivtrafiken.

Lägesrapport finns ovan under rubriken **Pris- och sortimentsstrategi**

Strukturerat arbete utifrån de sju diskrimineringsgrunderna; social hållbarhet

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

Lägesrapport finns ovan under rubriken **Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor**

Dokumentnamn:

Lägesrapport 2018

Trafikförsörjningsprogrammets strategier och utvecklingsområden

Diarienummer: KTN 2019–00011

Kontaktpersoner:

Sara Eriksson, 070-730 25 93, sara.eriksson@vgregion.se

Anna Kronvall, 076-940 28 21, anna.kronvall@vgregion.se



Uppföljning 2018

av målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet



VGR Analys 2019:6
Koncernkontoret

2019-03-04

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
Inledning.....	5
Sammanställning av måluppfyllelsen	7
Övergripande målet	8
Delmål 1: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland	17
Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik	22
Delmål 3: Alla resenärsgupper beaktas	28
Delmål 4: Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken	32
Källförteckning.....	34

Uppföljningen tas fram av koncernavdelning data och analys för avdelning kollektivtrafik och infrastruktur som arbetar med den långsiktiga och strategiska utvecklingen av kollektivtrafiken i Västra Götaland.
Kontaktpersoner: Maria Larsson och Cecilia Olbin Gard
Rapporten återfinns på www.vgregion.se/analysportalen
2019-03-04

Sammanfattning

Målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2017 – 2020 för kollektivtrafiken i Västra Götaland följs upp varje år med ett stort antal indikatorer. Kollektivtrafiken har generellt utvecklats positivt under 2018 i förhållande till målen, särskilt när det gäller resandet.

Det **övergripande målet** i programmet är att andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland och kollektivtrafikresandet fördubblas, för en attraktiv och konkurrenskraftig region. Målet har utvecklats positivt under en längre tid genom att både resandet med kollektivtrafiken ökar och kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till bilen. Måltalen till 2020 är redan uppnådda. Resandet har ökat mest i stadstrafik och i de prioriterade stråken, helt i enlighet med trafikförsörjningsprogrammets inriktning. Kostnaderna per resa sjunker och antalet personkilometer ökar.

Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till andra motordrivna fordon har ökat under en längre tid även om den var oförändrad under 2018. Totalt antal bilar ökar men den sträcka varje bil körs minskar. Per 1 000 invånare sjunker antalet bilar. Andelen cykel ökar något men samåkningen är oförändrad. Sammantaget utvecklas samtliga indikatorer i en positiv riktning för det övergripande målet.

Delmål 1 är att invånarna ska ha en ökad tillgänglighet med kollektivtrafik i hela Västra Götaland. Tillgängligheten i form av max 60 minuter till pendlingsnaven har ökat något sedan 2014. Målet handlar om utbud både i form av fordonskilometer som har ökat men också om att restidskvoten gentemot bilen i stråken är attraktiv för kollektivtrafiken på lite längre avstånd. Vissa tåg har för hög restidskvot, framförallt på Bohusbanan och Kust- till kustbanan mellan Göteborg och Borås. Busslinjer med busskörfält har generellt bättre restidskvot.

För boende utanför tätorter har genomförandet av landsbygdsutredningen gjort att det numera finns minst fem resmöjligheter vardagar med närtrafiken. Resandet med närtrafiken har ökat med 80 procent sedan 2013. I tätorterna finns det tidtabellslagda turer med generellt större utbud ju större tätorten är. Fler invånare tycker också att de har avgångstider som passar deras resbehov.

I **delmål 2** ligger fokus på att invånarna ska uppleva kollektivtrafiken som attraktiv. Målet mäts främst genom hur nöjda resenärerna är men också genom hur enkelt invånarna upplever det är att resa med Västtrafik. Sammantaget har målet utvecklats positivt sedan 2014. Nöjdheten är hög när man frågar personer ombord men betydligt lägre när allmänheten svarar generellt om hur nöjda de är med Västtrafik. Det tyder på att personer som reser ofta och har en erfarenhetsbaserad upplevelse är mer positiva än de som inte reser eller reser sällan med kollektivtrafiken

Nöjdheten ligger kvar på fortsatt stabil nivå trots att punktligheten har försämrats, framförallt för spårvagn men också för tåg och buss. Fartygen däremot har blivit mer punktliga. Under 2018 har andelen invånare som upplever att det är enkelt att resa med Västtrafik ökat från 59 till 61 procent. Det hänger troligen ihop med att biljett-

försäljningen med appen ToGo har ökat kraftigt de senaste åren. På två år har andelen som upplever att det är enkelt att köpa biljett ökat från drygt hälften till 75 procent av resenärerna.

Delmål 3 handlar om att alla resenärsgupper ska beaktas i kollektivtrafiken, utifrån de sju diskrimineringsgrunderna. Kollektivtrafiken har under många år successivt anpassats för personer med funktionsnedsättning. Fysiska anpassningar av fordonen är genomförda, med undantag för de äldsta spårvagnarna. Ett mindre antal hållplatser anpassas varje år, och takten måste öka om målet ska nås. När hållplatser anpassas krävs samverkan med kommunerna och Trafikverket som väghållare. Alla parter måste prioritera en anpassning för att nå målet om 800 anpassade hållplatser.

Tryggheten med att resa med Västtrafik ökar något och andelen kvinnor som är trygga har ökat stort för 2018. Trots det är tryggheten låg jämfört med andra län. Enligt Brottsförebyggandet rådet statistik för hela Sverige väljer en av tre kvinnor andra sätt att röra sig på grund av trygghet. Kollektivtrafiken är ett viktigt alternativ som ska vara tryggt för alla. Generellt är de som reser sällan eller aldrig mer otrygga med kollektivtrafiken och också mer skeptiska till åtgärder som till exempel kamera-bevakning.

Delmål 4 innebär att koldioxidutsläppen per personkilometer ska minska. 2018 års resultat landade på samma som för 2017. För att nå målet behöver utsläppen minska och då handlar det i första hand om vilket biobaserad bränsle som används. Idag drivs redan kollektivtrafiken till 97 procent med förnybara drivmedel. Delar av fartygstrafiken och Kinnekulletåget använder fortfarande fossil diesel, dock blandad med biodiesel.

Inledning

Trafikförsörjningsprogrammet styr utvecklingen

Västra Götalandsregionen är regional kollektivtrafikmyndighet enligt kollektivtrafiklagen från 2012. I lagen står att myndigheten regelbundet ska fastställa mål för kollektivtrafiken i ett regionalt trafikförsörjningsprogram och i Västra Götaland fastställs ett nytt program var fjärde år av regionfullmäktige.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är ett övergripande styrdokument med en tydlig strategisk inriktning för den regionala kollektivtrafikens utveckling. Kollektivtrafiken i både tätare och gleasa områden är ett viktigt verktyg för regional utveckling och visionen om det goda livet.

Nuvarande program gäller från 2017 till 2020 med långsiktig utblick till 2035. Det övergripande målet i programmet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland och att kollektivtrafikresandet fördubblas, för en attraktiv och konkurrenskraftig region. I det hållbara resandet ingår förutom kollektivtrafik, också gång och cykel. I figur 1 redovisas trafikförsörjningsprogrammets mål med beslutade strategier. Sedan programmet antogs har några av strategierna reviderats och några har tillkommit. Funktionshinderstrategin har ersatts av strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor och kopplat till målet om ökad tillgänglighet finns strategier för stadstrafiken i flera av de regionala pendlingsnaven.



Figur 1 Mål och indikatorer för kollektivtrafiken som beslutats av Västra Götalandsregionen

I programmet är ett antal stråk prioriterade som knyter ihop Västra Götaland inklusive målorterna i angränsande län. Samtliga kommunhuvudorter ingår i nätet tillsammans med de fem stora pendlingsnaven. Kollektivtrafiken koncentreras i stråken för att bli mer konkurrenskraft gentemot bilen på längre avstånd. Samtidigt finns det en grundläggande geografisk tillgänglighet med kollektivtrafik enligt landsbygdsutredningen.

Förutom målen finns ett antal prioriterade utvecklingsområden, där kommunerna spelar en viktig roll. Områdena är samhällsplanering, samordning med skolresor, hållbart resande, pris- och betalsystem, principer för kollektivtrafiken i pendlingsnaven samt ett strukturerat arbete utifrån de sju diskrimineringsgrunderna.

Trafikförsörjningsprogrammet följs upp

Västra Götalandsregionen genomför varje år en övergripande uppföljning av hur den regionala kollektivtrafiken utvecklas i förhållande till målen i trafikförsörjningsprogrammet. Den är ett av flera underlag som ligger till grund för nämndens uppdrag till Västtrafik och ingår i den årliga remissen till kommunerna.

Uppföljningen avser enbart de mål och indikatorer som finns i programmet och redovisas med måluppfyllelse gentemot angivna måltal. Ett antal indikatorer utan måltal finns med för att bättre kunna analysera och bedöma utvecklingen av målen.

I nästa avsnitt finns en sammanställning av de mål och indikatorer med måltal som ingår i uppföljningen. Därefter redovisas det övergripande målet och de fyra delmålen i varsitt avsnitt. Varje avsnitt inleds med en kort beskrivning av målet samt vilka måltal och indikatorer som följs upp till respektive mål, följt av en genomgång av utvecklingen sedan 2014. I vissa fall diskuteras möjliga orsaker till utvecklingen och exempel på åtgärder för att nå ökad måluppfyllelse.

Sammanställning av måluppfyllelsen

Mål	Bedömd måluppfyllelse till 2020	Måltal 2020	2014	Utveckling 2014 - 2018	2018	Utveckling senaste året 2018
Övergripande mål: Andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland, och kollektivtrafikresandet fördubblas för en attraktiv och konkurrenskraftig region.		Kollektivtrafiken står för minst 30 % av de motoriserade resorna i Västra Götaland.	28 %	↑	33 %	↑
		Antalet resor i kollektivtrafiken är minst 320 miljoner resor per år.	278 milj	↑	339 milj	↑
Delmål 1: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland		Andel invånare med <60 min till ett pendlingsnav, med kollektivtrafik, ökar.	84,9 %	↑	85,5 %	Ingen uppgift
		Andel invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen är 100 %	63 %	↑	100 %	↻
Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik		Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik är minst 60 %	53 %	↑	61 %	↑
		Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord uppgår till minst 93 %	93 %	↑	94 %	↻
		Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik är minst 60 %	54 %	↑	57 %	→
Delmål 3: Alla resenärsgupper beaktas		Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik är minst 72 %	67 %	↓	66 %	↑
		Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning är 100 %	97 %	→	97 %	→
		Prioriterade hållplatser och terminaler <u>helt</u> anpassade för personer med funktionsnedsättning är >800	ca 350 st	↑	ca 400	↑
Delmål 4: Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken		Minskning CO ₂ -utsläpp per personkilometer jämfört med 2006 är minst 80 %	50 %	↑	72 %	→

målet är uppnått, pilen visar förändring under 2018


Övergripande målet

Andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland och kollektivtrafikresandet fördubblas för en attraktiv och konkurrenskraftig region

Det övergripande målet handlar om kollektivtrafikens betydelse för regional utveckling och tillväxt. Målet förutsätter en god infrastrukturplanering ihop med bebyggelseplanering men också policys och åtgärder för att stödja utvecklingen av ett hållbart resande. Dessutom behövs innovation och test av nya lösningar, som till exempel kombinerad mobilitet. För att öka andelen hållbara resor behöver kollektivtrafikresorna öka men också gång- och cykelresorna. Ett antal nyckeltal följs för att få en helhetsbild av det hållbara resandets utveckling i förhållande till biltrafiken.

Fördubblingsmålet innebär att antalet resor med kollektivtrafiken ska fördubblas från 2006 till 2025. Förutom antalet resor, är också resornas längd betydelsefulla, därför följs indikatorn om personkilometer upp. För att nå fördubblingsmålet behövs en generell resandeökning, framförallt i de regionala pendlingsnaven och i de prioriterade stråken. I glesare områden behöver nya lösningar testas och utvecklas för att öka resandet.

Övergripande målet Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2018	Utveckling under 2018
Kollektivtrafiken står för minst 30 % av de motoriserade resorna i Västra Götaland	Ö1. Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel	↑	↑
Antal resor i kollektivtrafiken är minst 320 miljoner resor per år	Ö2. Antal resor i kollektivtrafiken	↑	↑
Nyckeltal		Förändring 2014 - 2018	Förändring under 2018
Ö3. Antal resor per kategori *)			
a) Stadstrafik (pendlingsnav)		↑	↑
b) Tätortstrafik		↑	↑
c) Stråk (tåg, expressbuss, cityexpress)		↑	↑
d) Landsbygd/övrigt		↑	→
Ö4. a) Bruttokostnad per resa		→	↓
b) Nettokostnad per resa		→	↓
Ö5. Antal personkilometer		↑	↑
Ö6. Bilnehav per 1 000 invånare		↑	↓
Ö7. Körsträcka personbilar		↓	↓
Ö8. Andel cykelresor		→	↑
Ö9. Andel bilpassagerare		↑	→

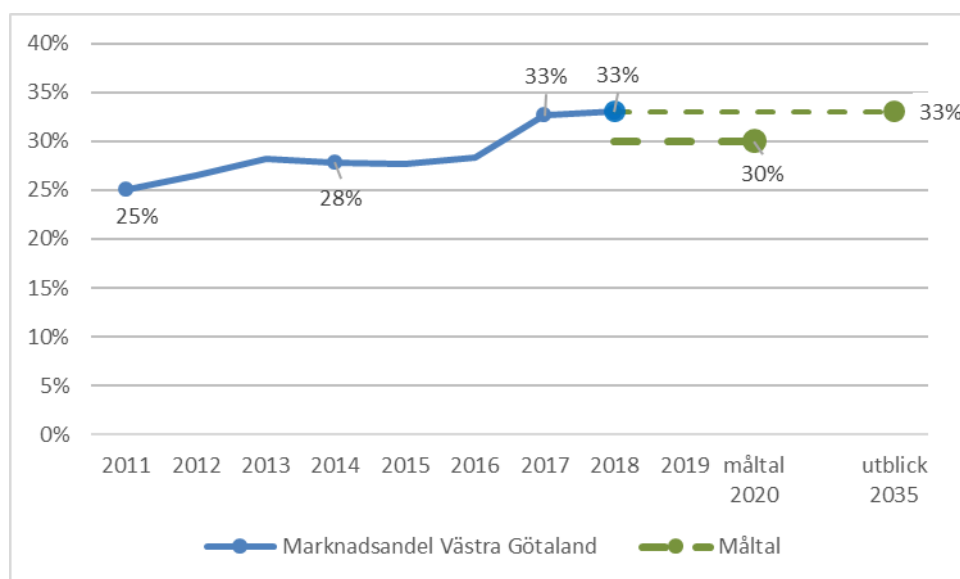
*) Avser utveckling från år 2015.  Målet är uppnått, pilen visar förändring under 2018

Ö1: Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel

Målet är att kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska vara 30 procent år 2020. På sikt ska minst var tredje resa i Västra Götaland ske med kollektivtrafiken. Marknadsandelens utveckling styrs av hur attraktiv kollektivtrafiken upplevs som alternativ till bilen för den resa som ska genomföras. Utvecklingen kan drivas på genom långsiktiga satsningar på kollektivtrafik och dess infrastruktur i kombination med styrmedel som trängselskatt och parkeringspolicys. Antalet resor med kollektivtrafiken ökar varje år men samtidigt ökar också bilinnehavet. Däremot har genomsnittlig körsträcka per bil gått ner något senaste året.

Marknadsandelen mäts genom resvaneundersökningen i kollektivtrafikbarometern där personer får uppge färdstätt för de resor som de har gjort under en dag. Sedan beräknas marknadsandelen genom att dividera antal kollektivtrafikresor i förhållande till alla resor med motorfordon inklusive kollektivtrafik. Resor med gång och cykel ingår inte.

Kollektivtrafikens marknadsandel har en ökande trend över tid, även om andelen var oförändrad under 2018. Den stora ökningen under 2017 beror till stor del på förändrad mätmetod och leverantör av kollektivtrafikbarometern, bland annat är enkäten numera webbaserad istället för telefonbaserad. Det gör att utfallet ligger på en högre nivå än när måltalet sattes.

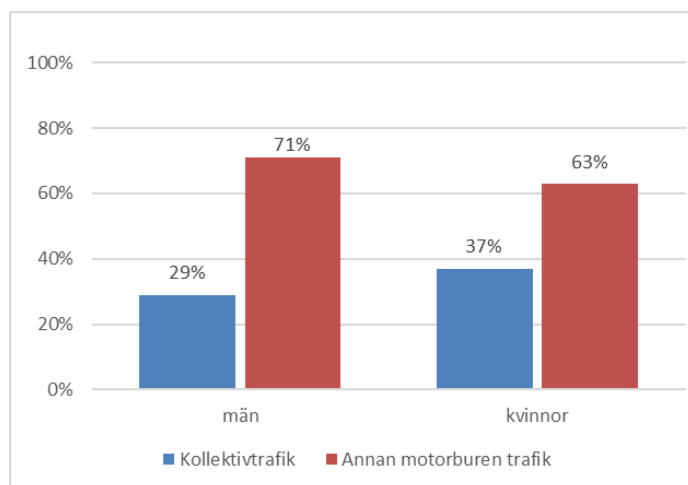


Figur 2 Utveckling av kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

Marknadsandelen i Göteborgs stadstrafikområde ligger på 55 procent, medan marknadsandelen i kranskommunerna till Göteborg är väsentligt lägre, drygt 20 procent. Marknadsandelen totalt för Göteborgsregionen är 45 procent. I Fyrbodalen ligger marknadsandelen på 17 procent, i Sjuhärad ligger den på 16 procent och i Skaraborg på 14 procent.

I Västra Götaland har kvinnor en högre marknadsandel med kollektivtrafik än män. Jämfört med riket har Västra Götaland en något högre marknadsandel för båda könen.



Figur 3 Marknadsandelen i procent för kollektivtrafik för män respektive kvinnor år 2018.

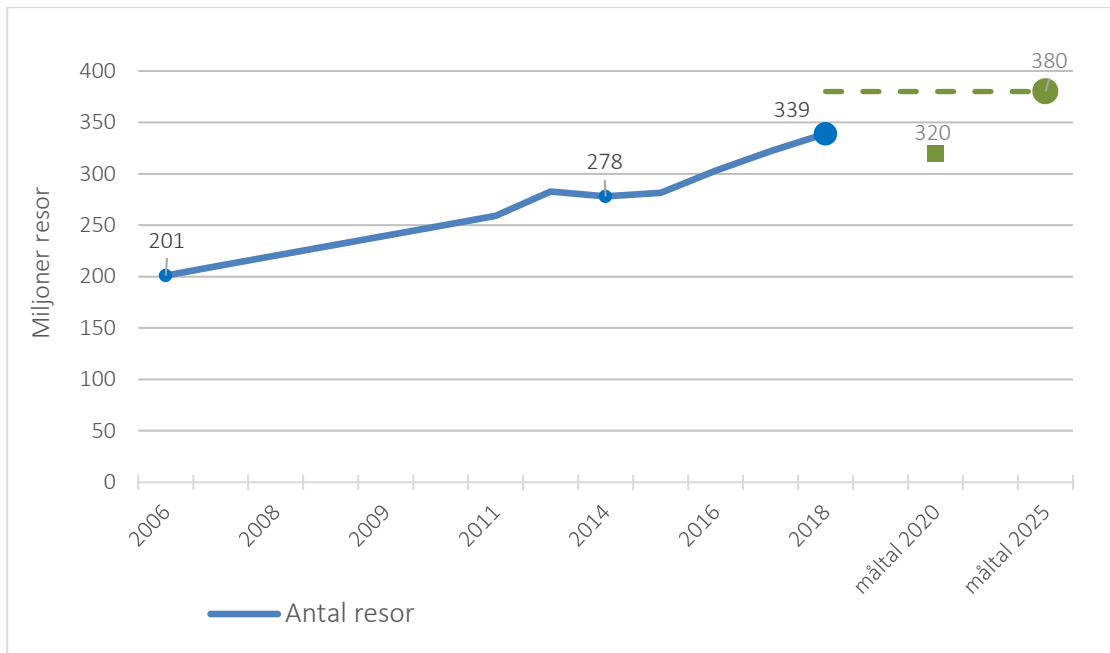
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

Det övergripande målet handlar om det hållbara resandets marknadsandel där även gång och cykel ingår. Det statistiska underlaget är något lågt i kollektivtrafikbarometern för att fånga gång och cykel på ett tillräckligt bra sätt. Nivån ligger på det hållbara resandets marknadsandel är 39 procent för 2018, oförändrad jämfört med 2017.

Utifrån de nationella resvaneundersökningarna från Trafikanalys, med sammanslagen statistik för åren 2011 till 2016, har vi tagit fram marknadsandelen för det hållbara resandet i pendlingsnaven. Resultat visar att GMP (Göteborg, Mölndal, Partille) har den högsta marknadsandelen i Västra Götaland på 61 procent. I Trollhättan och Vänersborg tillsammans är andelen 41 procent. Marknadsandelen i Skövde är 39 procent och i Borås är den 38 procent. Uddevalla är det pendlingsnav som har den lägsta marknadsandelen för det hållbara resandet på 35 procent. I dagsläget planerar inte Trafikanalys fler resvaneundersökningar.

Ö2: Antal resor i kollektivtrafiken

Resandet med kollektivtrafiken har ökat med 61 procent sedan 2006. Under samma period har befolkningen ökat med drygt 10 procent. Under 2018 ökade resandet med 5 procent. Västtrafik bedömer att ungefär en femtedel av årets ökning har skett tidigare, men att det är först nu med det automatiska kundräkningssystemet (KRS) som dessa resenärer har registrerats. Det vill säga en reell ökning på 4 procent. Resandet ökar på alla trafikslag utom tåg. Fördubblingsmålet till 2025 är 380 miljoner resor, och resandeökningen senaste åren ligger i fas med att målet ska vara möjligt att nå.



Figur 4 Resandeutvecklingen med Västtrafik mellan år 2006-2018 samt måltal 2020 och mål 2025 (miljoner resor/år)

Källa: Västtrafik

Hur mäter Västtrafik resandet?

Antalet resor mäts i form av delresor, dvs en resa som har ett byte räknas som två resor i statistiken. Idag finns det två huvudsakliga källor till resandestatistiken.

Bland annat i tåg- och stadstrafiken använder Västtrafik KRS (automatiskt kundräkningssystem). Detta innebär att det sitter mätare i fordonen som räknar hur många som går av och på. Systemet har successivt införts och nu finns det KRS i stora delar av trafiken. 87 procent av resorna har tagits fram med hjälp av KRS.

I trafik där KRS inte används, räknas resandet fram genom att mäta stämplingar av biljetter. En stämpling är när ett Västtrafikkort hålls upp mot en biljettmaskin ombord. Detta sätt används främst i lokal- och regiontrafik där samtliga resenärer ska stämpla sina biljetter. Biljetter i appen ToGo kan idag inte stämplas i systemet. För dessa resor finns en framtagen modell som beräknar antalet resor på den typen av biljetter där inte KRS används.

Ö3: Antal resor per kategori

I de regionala pendlingsnaven gjordes 258 miljoner resor 2018 vilket är 76 procent av det totala resandet. Resandet i stadstrafiken ökade med 15 miljoner resor, motsvarande 6 procent. Resandet i tätortstrafiken har ökat med cirka 5 procent under 2018. Stenungsund är den tätort som hade den största faktiska resandeökningen, med 60 000 fler resor. Även i Lerums tätort har resandet ökat.

I stråken gjordes 55 miljoner resor 2018. Dessa är vanligen längre resor än genomsnittet. Generellt i stråken har resandet ökat med 2 procent 2018 jämfört med 8 procent under 2017. Störst resandeökningen var i stråket Borås-Ulricehamn-Jönköping med 10 procent och i stråket mellan Borås och Tranemo som ökade med 8 procent. I pendelstråken till och från Göteborg med expressbussarna ökade resandet som helhet med 4 procent. Resandet med Tjörnexpressen och Stenungsundsexpressen har också ökat något. Expressbussarna i Bohuslän och Dalsland ökade med 4 respektive 3 procent. Gränspendeln till Norge har ett oförändrat resande. Resorna i stråket Skövde-Lidköping-Trollhättan ökade med 5 procent. I övriga stråk både i Skaraborg och Sjuhärad var resandet oförändrat eller marginellt lägre 2018 jämfört med 2017.

För tågtrafiken generellt är antalet resor oförändrade under 2018. Resandet på pendeltågen ökade mellan Göteborg och Ale med 4 procent och mellan Göteborg och Kungsbacka med 3 procent. Däremot har resandet minskat med 1 procent på Alingsåspandeln. Trafikverket har genomfört stora banarbeten som har påverkat resandet negativt främst på Västra Stambanan men också på Bohusbanan. På dessa banor har resandet minskat med 5 procent på Västra stambanan och med 7 procent på Bohusbanan. Även på Älvsborgsbanan och Viskadalsbanan har resandet minskat med 7 procent under 2018. Resandet på Kinnekullebanan minskade med 9 procent men på övriga banor har resandet varit oförändrat eller marginellt ökat.

I den regionala trafiken utanför stråken gjordes 19 miljoner resor, landsbygd i tabell 1, det vill säga i princip oförändrad jämfört med föregående år. Resandet med närtrafik fortsätter dock att öka.

Tabell 1 Antal miljoner resor per kategori

Resor (miljoner)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Stadstrafik	212	228	243	258		
Tätortstrafik	3	3	3	4		
Stråk	46	49	54	55		
Landsbygd	17	19	19	19		
Specialtrafik	3	3	3	3		
Summa	282	303	322	339		

Källa: Västtrafik

Resandet i stadstrafiken, framförallt i Göteborg, har ökat med 17 miljoner resor under 2018, motsvarande fem procent. Resandet med spårvagnstrafiken i Göteborgs stadstrafik har också ökat, med 4 procent, vilket till viss del beror på bättre tillgång på spårvagnar. Resandet i stadstrafiken i Borås, Trollhättan/ Vänersborg och Uddevalla har ökat med 15, 37 respektive 22 procent. Att resandeökningen i dessa områden är så högt

beror på att vi här införde automatiskt kundräkningssystem under 2018. Även i Skövde ökade resandet relativt kraftigt, med 10 procent. Införandet av gratis sommarlovskort har förmodligen påverkat resandet till viss del.

Jämfört med några andra svenska städer, i motsvarande storlek som pendlingsnaven, har till exempel Borås ett högt resandet i jämförelse med Gävle och Eskilstuna. Uddevalla och Skövde ligger i nivå med Falun och högre än Nyköping. Trollhättan/ Vänersborg har ett något lägre resandet jämfört med Eskilstuna och Gävle.

Tabell 2 Antal miljoner resor i stadstrafik 2018 samt befolkning i tätorterna

Stadstrafik	2016	2017	2018	Befolkning	Jämförelser	2018	Befolkning
Göteborg/ Mölndal/ Partille	210	225	236	590 600	Malmö	43,9	312 000
Borås	8,6	8,7	10	73 100	Gävle	6,9	76 000
Trollhättan/ Vänersborg	4,9	5,0	6,8	73 200	Eskilstuna	6,5	69 000
Uddevalla	2,3	2,3	2,9	35 800	Nyköping	1,2	32 800
Skövde	2,4	2,4	2,7	37 600	Falun	2,4	38 000

Källa: Västtrafik, Svensk kollektivtrafik och SCB

Ö4: Bruttokostnad och nettokostnad per resa

Bruttokostnad per resa avser Västtrafiks totala kostnader fördelat på antalet resor som genomförs i kollektivtrafiken i Västra Götaland. Nettokostnad per resa avser Västtrafiks totala kostnad minskat med biljettintäkter, statsbidrag och övriga intäkter fördelat på antalet resor.

Västtrafiks kostnad per resa har varierat måttligt i löpande prisnivå under åren 2014 - 2018. Samtidigt har kostnaden totalt sett för kollektivtrafiken har ökat. Utvecklingen av kostnad per resa påverkas i hög grad av hur mycket resandet ökar i förhållande till kostnadsutvecklingen, men också till viss del av fördelningen mellan långa och korta resor respektive med vilket trafikslag som resan genomförs.

Tabell 3 Brutto- och nettokostnad per resa (kr)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bruttokostnad per resa	27	29	28	28	27		
Nettokostnad per resa	13	14	14	14	13		

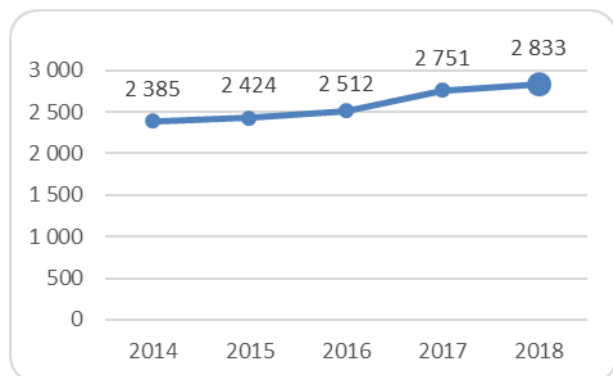
Källa: Västtrafik

Ö5: Antal personkilometer med kollektivtrafiken

I analysen av hur resandet utvecklas handlar det inte bara om antalet resor utan också om hur långa resorna är. Personkilometer är ett viktigt komplement till att mäta antalet resor eftersom det är stor skillnad mellan en kort stadstrafikresa och en längre pendlingsresa med kollektivtrafiken. Antal personkilometer beräknas genom att multiplicera antalet resor med uppskattad medelreslängd per restyp.

Antal personkilometer i kollektivtrafiken har under 2018 ökat med 3 procent. Att ökningen är större än för resandet beror på att snittreslängden har ökat, det vill säga att det görs ett större antal längre resor än tidigare. Resandet i stråk till exempel som består

av i genomsnitt längre resor har under 2018 ökat med knappt 2 procent. Stadstrafiken med kortare resor än genomsnittet har ökat med 6 procent. Även inom respektive kategori har den genomsnittliga reslängden ökat. Resultatet har påverkat till en del av övergången till KRS som har påvisat resor som tidigare har skett utan att ha registrerats.



Figur 5 Antal miljoner personkilometer med kollektivtrafiken.

Källa: Västtrafik

Ö6: Bilinnehav

Bilinnehav är en viktig faktor för om människor väljer att resa med kollektivtrafiken och därmed utvecklingen av kollektivtrafikens marknadsandel. Bilinnehav är dock inte samma sak som tillgång till bil. I slutet av 2018 var antalet personbilar 787 700 i Västra Götaland, vilket är 3 500 fler än 2017. Eftersom befolkningen har ökat i högre takt 2018 så har bilinnehavet per 1 000 invånare sjunkit för första gången sedan 2013. I Västra Götaland finns det 461 bilar per 1 000 invånare och snittet för riket är 477. Privatpersoner står som ägare till 82 procent av bilarna. Fördelat på kön äger kvinnor 36 procent av bilarna och män 64 procent.

Tabell 4 Bilinnehav i Västra Götaland

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bilinnehav per 1000 invånare	452	456	459	463	465	461		

Källa: Trafikanalys

Bilinnehavet per 1 000 invånare är lägst i Göteborg och Partille på 332 respektive 416 bilar medan Essunga och Orust har högst med 631 respektive 628 bilar per 1000 invånare. Generellt är bilinnehavet högre i glesare områden och lägre i tätare, vilket inte är så förvånande. Gleshet och täthet styr också till stor del vilket utbud av kollektivtrafik som erbjuds. Bilinnehavet påverkas också av möjligheten till parkering vilket oftare är mindre tillgängligt och dyrare i tätare områden. Exempelvis är antalet bilar per 1 000 invånare lägst i Göteborg, med kranskommuner samt i Trollhättan och Borås. Kommuner med högt antal bilar per invånare är Essunga, Munkedal, Orust, Dals-Ed, Tanum, Götene och Vara. I Stockholms stad är bilinnehavet högre än i Göteborg och ligger på 370 bilar men för hela länet har Stockholm 398 bilar per 1 000 invånare, vilket är lägsta nivån av länen. Gotland ligger högst på 610 bilar. I Skåne är bilinnehavet 474 och i Malmö 352. Av våra grannlän ligger Örebro lägst med 498 och Värmland högst med 554 bilar per 1 000 invånare.

Ö7: Körsträcka med personbil

Körsträckan med bil är ett nyckeltal som hänger ihop med det hållbara resandets marknadsandel. Under 2017 kördes i genomsnitt en personbil som ägs av en invånare i Västra Götaland 12 250 kilometer. Senaste siffran visar på en nedgång i antal kilometer både i Västra Götaland och i hela riket. Även om bilinnehavet har ökat med 1,5 procent så gör den lägre körsträcka att totalt antal körda kilometer inte ökade med mer än 0,3 procent från 2016 till 2017.

I Stockholms län körs bilarna längst, 12 650 km i genomsnitt per år. Kortast körs bilarna på Gotland, i genomsnitt 10 005 km, följt av norrlandslänen. Efter Stockholm är det i Uppsala och Jönköping som bilarna har längst körsträcka med 12 440 km. Därefter kommer Kronoberg med 12 260 och Västra Götaland med 12 250 kilometer. Riket i genomsnitt ligger 12 110 kilometer.

Tabell 5 Genomsnittlig körsträcka i kilometer för personbilar registrerade i Västra Götaland.

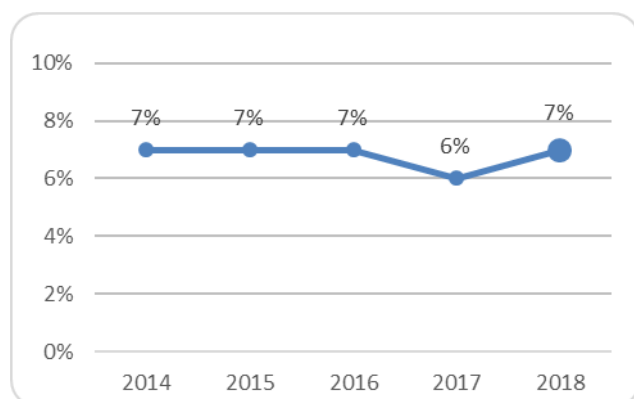
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Körsträcka i kilometer	12 420	12 390	12 390	12 400	12 250			

Källa: Trafikanalys 2018

Ö8: Andel cykelresor

Andelen cykelresor är en viktig del i det hållbara resandet, och i takt med att elcykeln blivit vanligare ökar möjligheten till cykelresor på längre avstånd. Många resor med bil är kortare än fem kilometer, och för dessa resor finns en potential att flytta över en del till cykel och gång. Andel cykelresor mäts enklast med en resvaneundersökning.

För att kunna följa utvecklingen varje år är kollektivtrafikbarometern en bra källa. Tyvärr är urvalet lågt när det gäller cykelresor, det är därför viktigt att tolka andelen som en trend snarare än en exakt siffra. Andelen minskade 2017 men ökade under 2018 till 7 procent.



Figur 6 Andel cykelresor av totalt antal genomförda resor

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

Trafikanalys har genomfört ett antal resvaneundersökningar de senaste åren men har inga ytterligare planerade. Senaste nationella resvaneundersökningen ger en andel för cykel och gång tillsammans på 27 procent i Västra Götaland. För riket som helhet ligger nivån på 28 procent. Senaste femårsperioden har andelen sjunkit för gång och cykel med

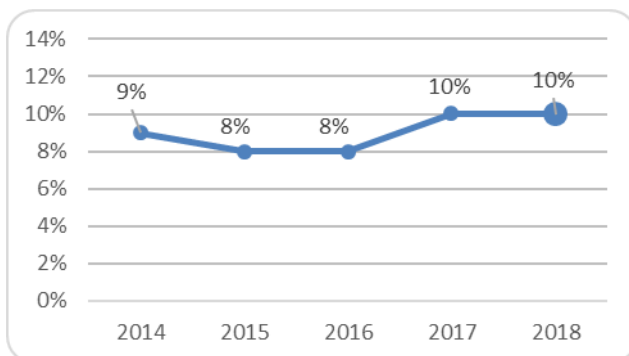
ett par procentenheter för riket. Andelen som reser kollektivt har ökat något medan andelen som reser med bil är på ungefär samma nivå som för fem år sedan.

Hållbart resande väst genomförde under 2018 en studie för att undersöka potentialen för ökad cykel, elcykel och gång för invånarna i Västra Götaland att nå sin arbetsplats eller skola till fots eller med cykel/ elcykel inom givna tidsintervall. Resultatet visar att det finns stor potential för mer hållbara resor. I genomsnitt kan 37 procent av alla invånare i Västra Götaland nå sin arbetsplats inom 30 minuters cykling. I flera kommuner är potentialen ännu större. Resultatet finns presenterat kommunvis i en interaktiv rapport, samt i en webbkarta. I webbkartan visas potentiella belastningsstråk på vägnätet om alla som kan cykla till arbetsplats eller skola på 30 minuter gör det.

Mer info på www.vgregion.se/potentialstudie.

Ö9: Andel bilpassagerare

Samåkning är ett mer hållbart sätt att resa än att åka ensam i en bil. Andelen som reser som bilpassagerare är de senaste två åren på en högre nivå jämfört med tidigare. Metodförändringen i kollektivtrafikbarometern som beskrivs under Ö1 kan ha påverkat ökningen. Jämfört med 2017 har andelen minskat marginellt för 2018.



Figur 7 Andel bilpassagerare av totalt antal genomförda resor

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

Delmål 1: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland

Tillgänglighet för invånarna handlar om hur kollektivtrafiken bidrar till att orter och landsbygder knyts samman, och om hur invånare kan nå målpunkter. Kollektivtrafikens utbud anpassas generellt utifrån plats-specifika förutsättningar, samhällsnytta och resurseffektivitet. Målbild tåg 2035, landsbygdsutredningen och målbilder för regionens pendlingsnav är strategier som ligger till grund för utvecklingen av trafiken.

Målet mäts med två indikatorer och fyra nyckeltal som sammantaget ska ge en bild av tillgängligheten utifrån restid och utbud med kollektivtrafiken. Kostnaden finns också med eftersom den är avgörande för hur det totala utbudet ser ut.

Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2018	Utveckling under 2018
Andel invånare med <60 min till ett pendlingsnav med kollektivtrafik, ökar (från 84,9 % år 2014)	1.1 Andel invånare med mindre än 60 min till ett pendlingsnav med kollektivtrafik	➔	Ingen uppgift
Andel invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen är 100 %	1.2. Andel invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen	⬆	➡
	Nyckeltal	Förändring 2014 - 2018	Förändring under 2018
	1.3 Antal fordonskilometer med Västtrafik	⬆	⬆
	1.4 Andel invånare som har avgångstider som passar deras resbehov	⬆	⬆
	1.5 Restidskvot för tåg respektive buss i prioriterade stråk	*	➔
	1.6 Bruttokostnad och nettokostnad per fordonskilometer	⬆	⬆

*på grund av nya kriterier i uttag av restider i Google maps är det inte möjligt att jämföra tillbaka i tiden

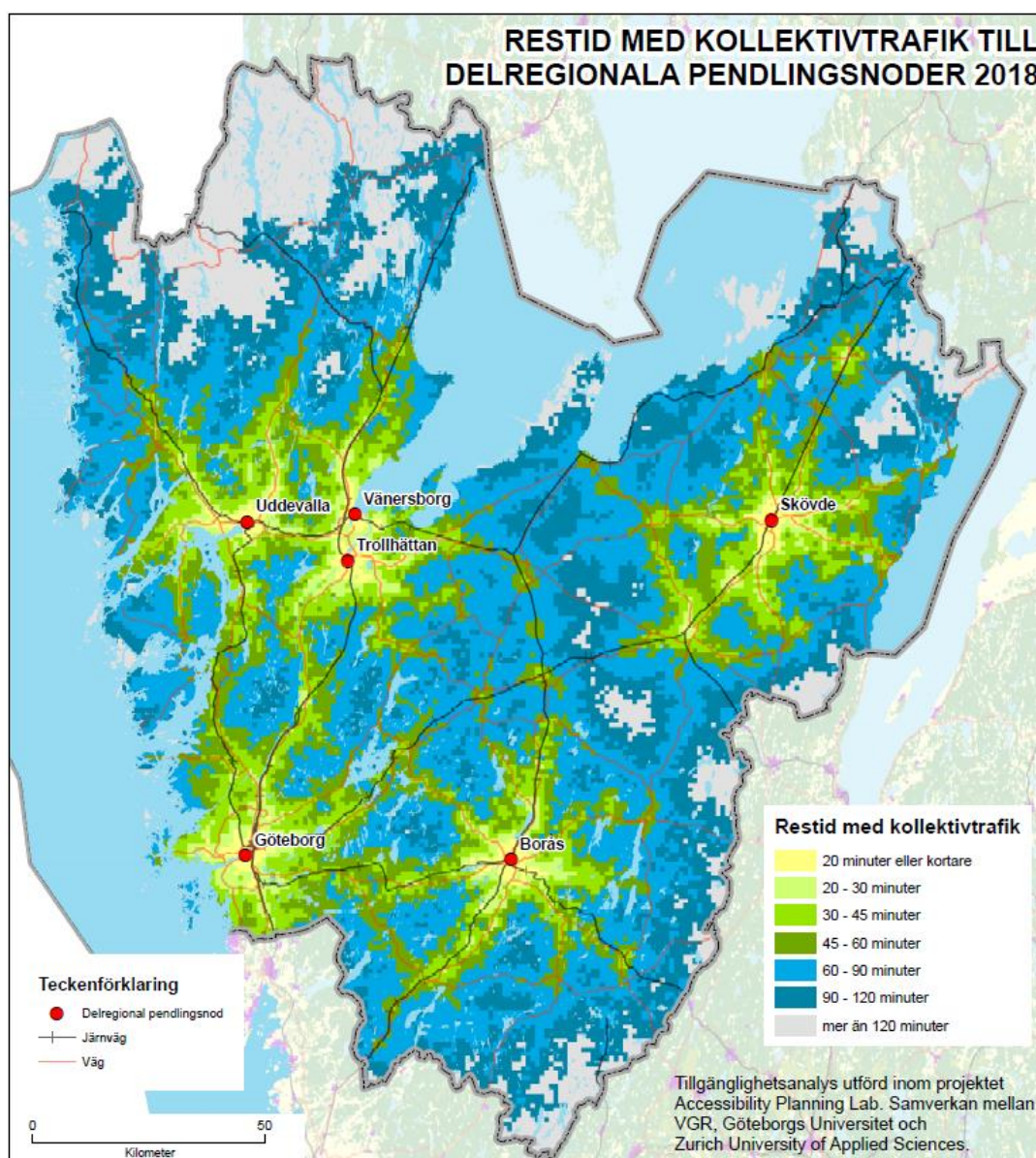
➡ Målet är uppnått, pilen visar förändring under 2018

1.1 Andel invånare med mindre än 60 min till ett pendlingsnav med kollektivtrafik

Inom ramen för projektet Accessibility planning lab pågår ett utvecklingsarbete av tillgänglighetsanalys och nya metoder för att visa geografisk tillgänglighet främst med kollektivtrafik men också med bil. Kartan på nästa sida är framtagen utifrån 2018 års tidtabell¹ och visar restider från alla kvadratkilometer rutor i Västra Götaland till närmaste pendlingsnav, vilka är Göteborg, Borås, Skövde, Trollhättan, Vänersborg eller Uddevalla.

¹ Tidtabellutdrag är från Samtrafiken och avser tredje måndagen i september 2018 med ankomst mellan kl 7.00 och 8.30. Statistiken på invånarna är från 171231. Analysen är gjord i Open Trip Planner

Resultat visar att 2018 hade 85,5 procent av invånarna i Västra Götaland mindre än 60 minuter med kollektivtrafik till minst en av dessa sex orter. Det är något fler än 2014 då det var 84,9 procent. God tillgänglighet med restider under 60 minuter breder ut sig som en spretig hand längs vägar och järnvägar runt om pendlingsnaven. Generellt är det längs de prioriterade stråken i trafikförsörjningsprogrammet som restiderna ligger under 60 minuter. Det är främst i områden nära länsgränserna, längs Vänern och kusten samt gränsen till Norge som restiderna överstiger två timmar, med undantag för gränsen med Halland. En stor del av Dalsland har längre restid än en timme med kollektivtrafik. Mellan Skövde och övriga noder finns ett bälte mellan Ulricehamn/ Falköping upp till Lidköping/ Grästorp med längre restider. Några av dessa områden har närmare till större orter utanför Västra Götaland men i den här kartan är det tillgängligheten till pendlingsnaven inom Västra Götaland som följs upp.



Figur 8 Restid till regionala huvudorter i Västra Götaland enligt 2018 års tidtabell.

Källa: Tillgänglighetsanalys Handelshögskolan vid Göteborgs universitet i samverkan med Zurich University of Applied sciences.

1.2 Andel invånare med minst grundutbud

Kollektivtrafiknämnden antog 2014 riktlinjer för vilken servicenivå som invånarna kan förvänta sig med kollektivtrafiken på landsbygden (Landsbygdsutredning – kollektivtrafik i Västra Götaland). För boende utanför tätorter ska det finnas fem resmöjligheter per vardag med närtrafik och för boende inom tätorterna finns det tidtabellslagda turer med större utbud ju större tätorten är.

I december 2016 fanns grundutbudet i hela Västra Götaland. Kollektivtrafiken har utökats i de kommuner och orter där utbudet tidigare inte nådde upp till lägstanivån. Eftersom orter växer och Västra Götaland utvecklas är detta en process som Västtrafik arbetar med kontinuerligt.

Resultat av satsningen på närtrafiken är en resandeökning på närmare 80 procent sedan 2013. Utöver att arbeta med lägstanivån inom kollektivtrafiken på landsbygden finns det tydliga ambitioner om att integrera den anropsstyrda trafiken allt mer med övrig kollektivtrafik. Exempelvis genom högre grad av samordning av biljettsystem och att trafiken syns i reseplaneraren.

Tabell 6 Andelen invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Antal invånare	63%	i.u.	100%	100%	100%		

Källa: Västtrafik, i.u. ingen uppgift

1.3 Antal fordonskilometer med Västtrafik

Antal fordonskilometer visar hur långt varje kollektivtrafikfordon kör i trafiken. Till exempel innebär två sammankopplade tågfordon två fordonskilometer per kilometer. Mellan 2014 och 2018 har antalet fordonskilometer ökat med 8 miljoner. Fordonskilometer är ett sätt att visa det samlade utbudet av kollektivtrafik. De senaste åren sker satsningar som i första hand innebär omfördelningar, det vill säga att mindre effektiv trafik ersätts med mer effektiv trafik. Det innebär ett mer attraktivt utbud även om antalet fordonskilometer i sig inte ökar.

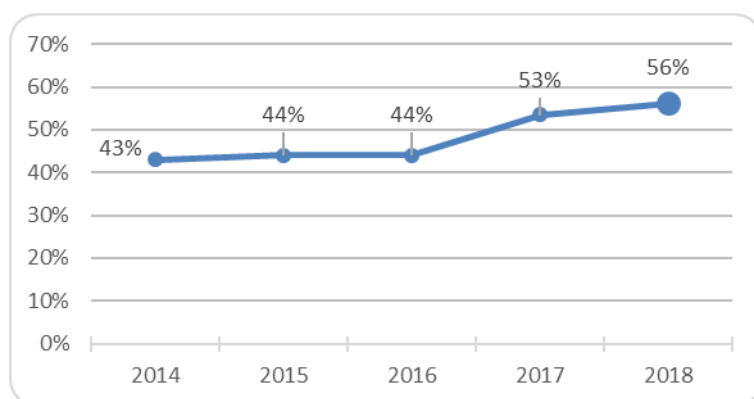
Tabell 7 Antal fordonskilometer med Västtrafik

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Antal fordonskilometer (miljoner)	142	145	147	149	150		

Källa: Västtrafik

1.4 Andel invånare som har avgångstider som passar deras resbehov

En förutsättning för att kollektivtrafiken ska vara användbar är att avgångstiderna passar invånarnas resbehov. I kollektivtrafikbarometern 2018 svarade 56 procent att det är så. Ökningen från 2017 visar troligen på en ren förbättring, medan nivåskillnaden mellan 2016 och 2017 sannolikt till stor del är ett resultat av metodförändringen.



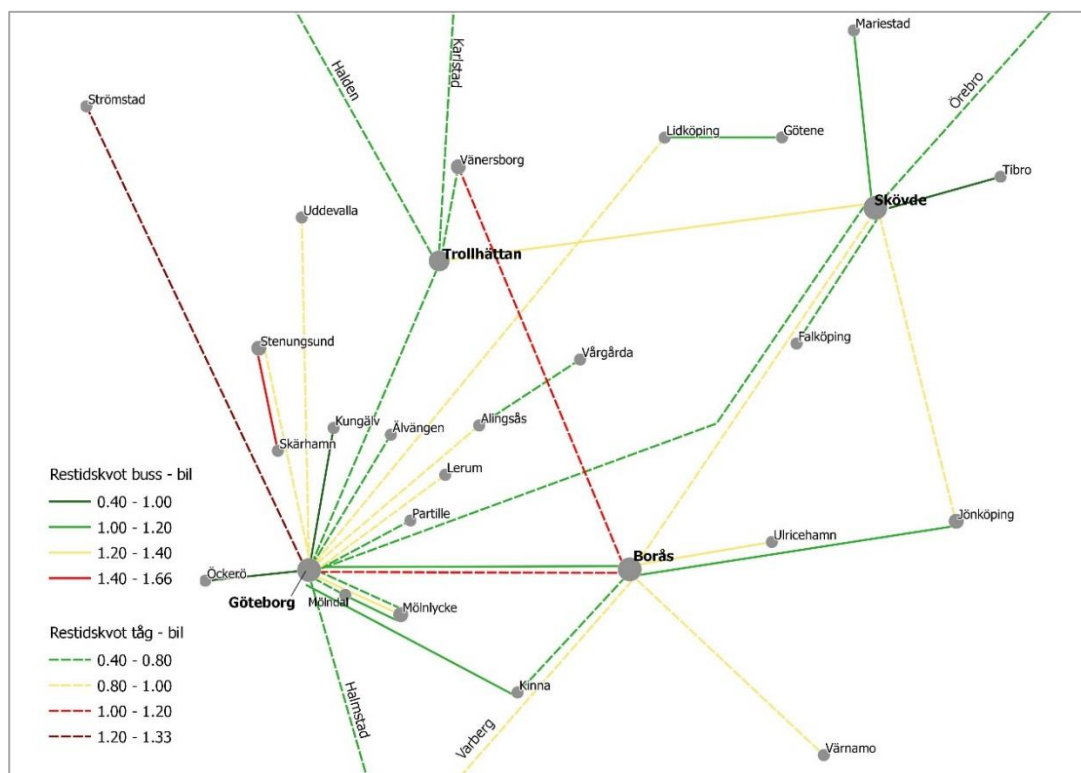
Figur 9 Andel invånare som har avgångstider som passar deras resbehov.

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

1.5 Restidskvot för tåg respektive buss i prioriterade stråk

En utmaning för kollektivtrafiken är att uppnå restider som konkurrerar med bilen. Med tåg är målet en restidskvot på 0,8, det vill säga 20 procent kortare restid än med bil. För buss däremot är målet en restidskvot på 1,3. Restidskvoterna följs upp i de prioriterade kollektivtrafikstråken och i stora pendlingsrelationer. Uppföljningen sker i första hand av restidskvoten för tåg och bil. Där det inte finns tågtrafik följs restidskvoten mellan buss och bil. Uppgifterna för både bil och kollektivtrafik är hämtade från Google maps, och trängsel är medräknad. Restiderna räknas mellan resecentrum eller tågstation i respektive ort. Restidskvoten styrs till stor del av infrastrukturen för alla trafikslag men för kollektivtrafik påverkas dessutom restiden av antalet stopp vid hållplatser. På individnivå varierar restidskvoten stort beroende på hur lång tid man har till och från kollektivtrafiken respektive bilen.

Den lägsta restidskvoten finns generellt mellan orter längs Västra stambanan, och nära Göteborg. Tågen på Norge/vänernbanan har också attraktiva restidskvoter, både på kortare och längre distanser. Högst restidskvot när det gäller tåg har Göteborg-Strömstad, men även Vänersborg-Borås och Borås-Göteborg har höga kvoter. Sträckan Borås-Göteborg har dock bra restidskvot för bussen. För buss generellt finns de lägsta restidskvoterna framförallt i stråk med busskörväg. Flera bussrelationer i Skaraborg har också bra restidskvoter. Jämfört med 2017 har restidskvoten förbättrats bland annat för tåg mellan Göteborg och Uddevalla samt mellan Borås och Kinna med tåg och hela vägen till Varberg. Samtidigt har några andra relationer fått en sämre restidskvot, exempelvis Stenungsund-Skårhamn med buss.



Figur 10 Restidskvoter för buss respektive tåg i förhållande till bil

Källa: Google maps oktober 2018

1.6 Bruttokostnad och nettokostnad per fordonskilometer

I hög grad påverkas den totala kostnadsutvecklingen per fordonskilometer av den allmänna kostnadsutvecklingen inom kollektivtrafiken. Men också av kostnader för ett utökat trafikutbud. Generellt har utvecklingen av index kopplat till bränsle och personal i trafikavtal haft en stor påverkan. Dessutom påverkar ökade krav på till exempel miljö och kvalitet i nya trafikupphandlingar. Resandeutvecklingen och därmed incitamentens storlek till trafikföretagen påverkar också kostnaderna samt den allmänna kostnadsutvecklingen för Västtrafik i övrigt.

För perioden påverkades kostnadsutvecklingen också av kostnader för spårvagns- och tågtrafiken, ökad förseningsersättning till resenärer samt ökade underhållskostnader för resecentra. Kostnaderna styrs också av trafikslagens andel av all kollektivtrafik, exempelvis leder en ökad andel tåg till en ökad kostnad per kilometer, men också till fler sittplatser per tur.

Tabell 8 Kostnad per fordonskilometer, brutto respektive netto (kr)


	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bruttokostnad per fordonskilometer	53	56	59	59	63		
Nettokostnad per fordonskilometer	25	27	28	28	30		

Källa: Västtrafik

Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik

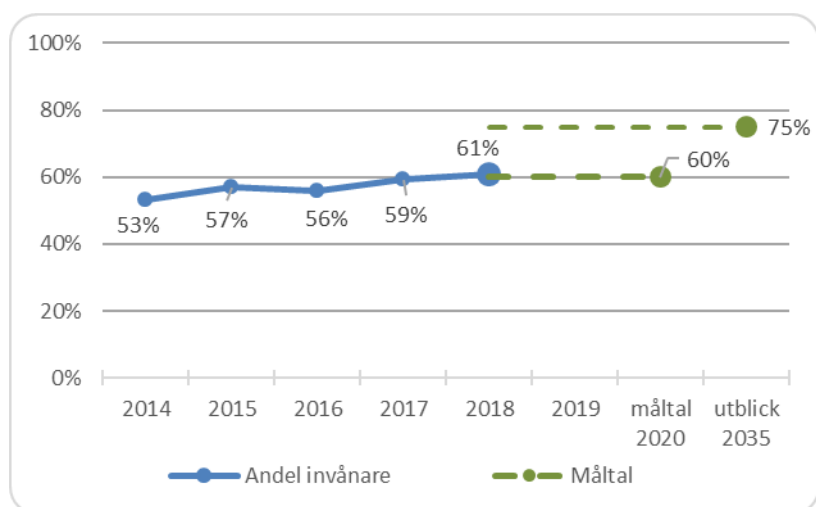
Ambitionen är att människor ska välja kollektivtrafiken för att de vill, inte för att de måste. Då är det viktigt att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv. Attraktiviteten är en samlad upplevelse som handlar om resenärernas preferenser och behov före, under och efter resan. Målet nås genom att förbättra punktlighet, trygghet, enkelhet, bekvämlighet, kvalitet och bemötande men också genom att utveckla tjänster kopplat till resan. Attraktiviteten mäts genom hur enkelt invånarna anser att det är att resa med Västtrafik, resenärernas nöjdhet, men också i hur punktlig kollektivtrafiken är.

Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2018	Utveckling under 2018
Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik är minst 60 %	2.1 Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik	↑	↑
Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord är minst 93 %	2.2 Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord	↑	↻
Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik är minst 60 %	2.3 Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik	↑	→
	Nyckeltal	Förändring 2014 - 2018	Förändring under 2018
	2.4 Andel turer som är punktliga per trafikslag	↓	↓
	2.5 Allmänhetens upplevelse av förseningar i kollektivtrafiken som ett stort problem	↓	↑

 Målet är uppnått, pilen visar förändring under 2018

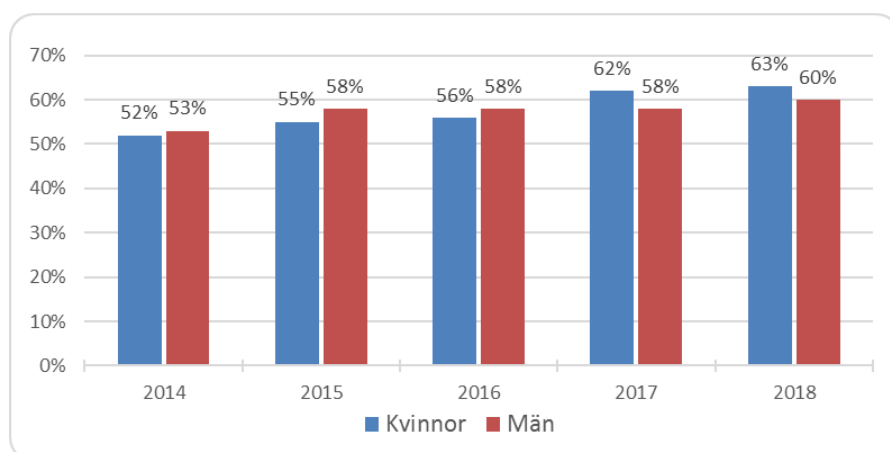
2.1 Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik

Upplevelsen av enkelhet är en viktig parameter för att välja att resa med kollektivtrafiken. Delmålet till 2020 är att 60 procent ska anse att det är enkelt att åka med Västtrafik och årets värde på 61 procent ligger något över målet. Troligen har den ökade användningen av appen ToGo bidragit till förbättringen. Idag köper privatkunderna i genomsnitt varannan biljett i ToGo.



Figur 11 Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

En något högre andel kvinnor än män anser att det är enkelt att åka med Västtrafik. Delmålet till 2020 är uppnått för både kvinnor och män under 2018.

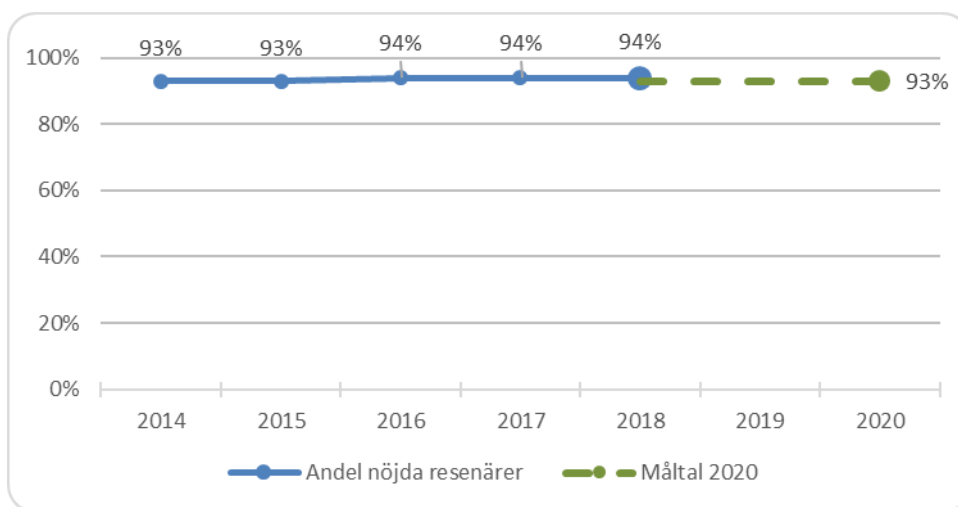


Figur 12 Andel män respektive kvinnor som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

I kollektivtrafikbarometern ställs också frågan om resenären upplever det som enkelt att köpa biljett. Resultatet för 2018 visar att andelen resenärer som upplever att det är enkelt att köpa biljett har ökat från 53 procent 2016 till 75 procent 2018. Den höga ökningen är sannolikt en följd av den ökade försäljningen av biljetter via appen ToGo.

2.2 Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord

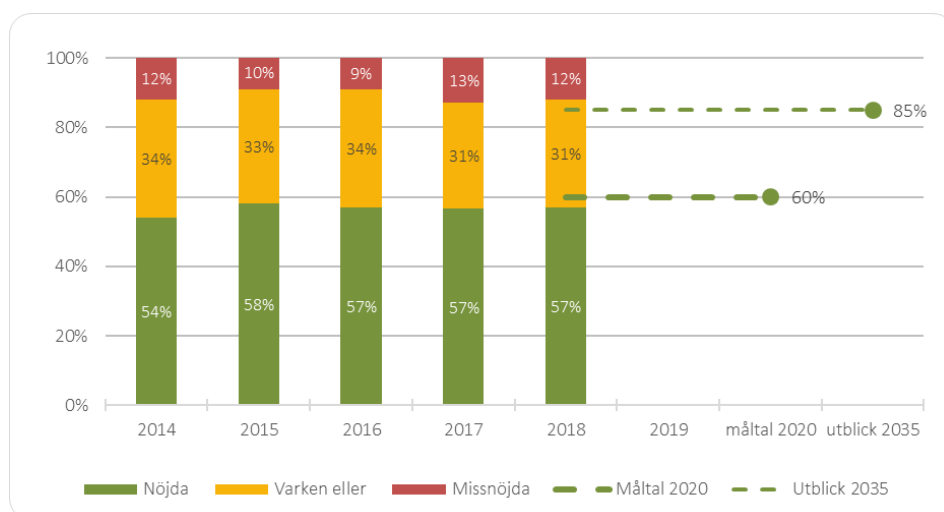
Många trafikavtal har nöjdhetsincitament och därför mäts nöjdheten ombord. Undersökningarna visar på en mycket hög nöjdhet med den senaste resan under flera år. 2018 angav 94 procent att de var nöjda med den senaste resan. Samma fråga i kollektivtrafikbarometern ger ett resultat på 79 procent, alltså differens på 15 procentenheter. I ombordundersökningar blir andelen resenärer som reser ofta och regelbundet över-representerade. Det kan vara en förklaring till att nöjdheten är så pass hög. En annan förklaring är att respondenter tenderar att vara mer positiva när en undersökning genomförs i ett personligt möte under resan jämfört med en undersökning via telefon eller webben vid en senare tidpunkt. En stor del av skillnaden är troligen ett resultat av de olika metoderna.



Figur 13 Andelen nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord
Källa: Västtrafik

2.3 Andel resenärer nöjda med Västtrafik

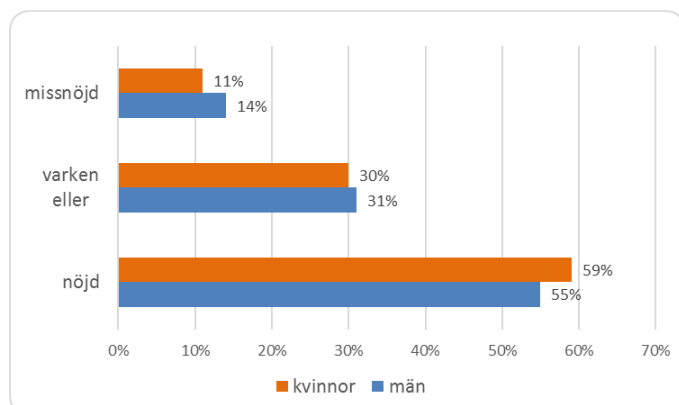
Andelen resenärer som är nöjda med Västtrafik generellt ligger på 57 procent, enligt kollektivtrafikbarometern. Andelen missnöjda är 12 procent för 2018, en procentenhet lägre än 2017. I begreppet nöjdhet ligger en blandning av varumärke, media och sociala medier, egna upplevelser tillbaka i tiden och hur man tycker det fungerar idag. Den generella nöjdheten är mer komplex och svårare att förbättra med enskilda åtgärder än nöjdheten med den senaste resan, som handlar mer om kvaliteten på tjänsten.



Figur 14 Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

Nöjdheten skiljer sig något mellan könen. Kvinnorna är mer nöjda med Västtrafik än männen och männen är mer missnöjda med Västtrafik än kvinnorna. Andelen som svarar varken eller är nästan lika. Jämfört med 2017 har kvinnorna blivit något mer nöjda medan männen tvärtom har blivit något mer missnöjda.



Figur 15 Andel kvinnor och män som är nöjda med Västtrafik 2018

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

2.4 Andel turer som är punktliga per trafikslag

Punktlighet är en viktig parameter för hur nöjda resenärerna är med sin kollektivtrafikresa och med Västtrafik generellt. Arbetet med punktlighet är ständigt pågående och det kräver ett samarbete mellan ansvariga för infrastrukturen, operatörerna och Västtrafik.

Punktligheten har under 2018 generellt försämrats något, framförallt i spårvagnstrafiken. Den har särskilt påverkats av ombyggnationer som görs i Göteborgsområdet samtidigt som det har skett en ökning av resandet i spårvagnstrafiken. Framkomligheten med Göteborgstrafiken under ombyggnationer är ett prioriterat arbete inom Västtrafik.

För att öka prioritering av bussarnas framkomlighet i stadstrafiken krävs samverkan med kommunerna. Generellt är punktligheten högre både för spårvagn och tåg än för buss i stadstrafik.

Tabell 9 Punktlighet per trafikslag år 2014 - 2018

Andel turer som är punktliga							
Trafikslag	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Buss stadstrafik*	79%	80%	79%	77%	76%		
Fartyg**	85%	87%	89%	89%	90%		
Spårvagn	79%	80%	81%	81%	77%		
Pendeltåg	95%	91%	92%	93%	92%		
Regiontåg	92%	90%	90%	93%	91%		

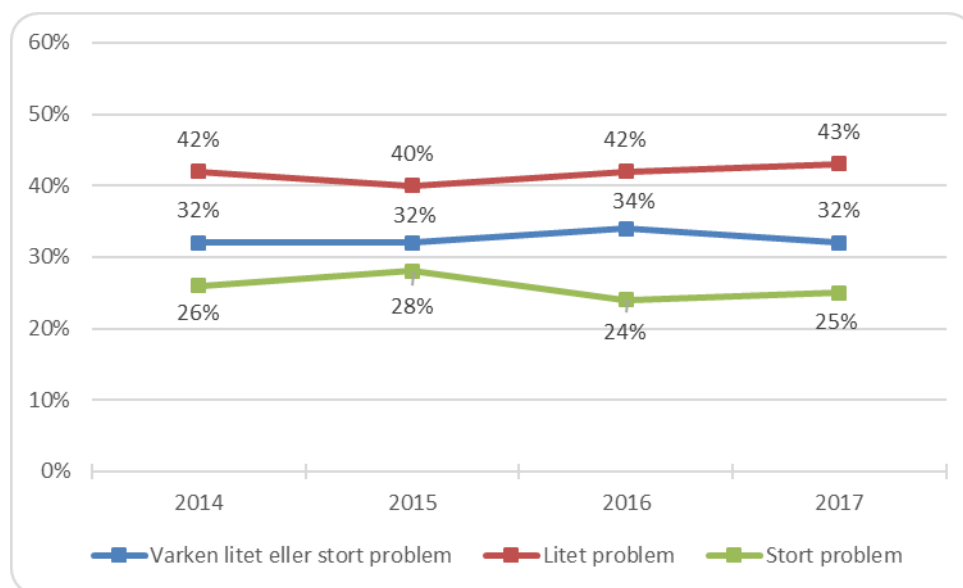
* Gäller stadstrafik i Göteborg, Mölndal och Partille
** Fartygstrafiken gäller endast Styröbolaget

Källa: Västtrafik

2.5 Allmänhetens upplevelse av förseningar i kollektivtrafiken

SOM-institutet vid Göteborgs universitet gör varje år en studie för Västra Götaland där man bland annat frågar om invånarnas upplevelse av kollektivtrafiken. En av frågorna som ställs är i vilken utsträckning man uppfattar förseningar i kollektivtrafiken som ett problem i den kommun man bor.

I undersökningen för 2017 (senast publicerade) var förseningar i kollektivtrafiken inget stort problem för 75 procent av respondenterna. Andelen respondenter som ansåg att förseningar i kollektivtrafiken är ett stort problem låg på 25 procent, en marginell ökning jämfört med 2016 då andelen låg på 24 procent.



Figur 16 Allmänhetens upplevelse av förseningar år 2014-2017

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2017 (senast tillgängliga undersökningen)

SOM-institutet ställde också en fråga om man bedömer att man kommer i tid när man använder kollektivtrafiken i Västra Götaland och där ansåg 52 procent av alla respondenter att det är helt eller delvis riktigt, i det närmaste samma andel som föregående år då 51 procent ansåg detta.

Om man endast tittar på hur kollektivtrafikresenärerna svarade så ansåg 70 procent att det är helt eller delvis riktigt, en minskning med 3 procentenheter jämfört med föregående år. Här finns alltså förbättringspotential, men liksom kollektivtrafikbarometern visar undersökningen att de som nyttjar kollektivtrafiken och har en erfarenhetsbaserad upplevelse är mer positiva än de som inte reser med kollektivtrafiken.

Delmål 3: Alla resenärsgupper beaktas

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

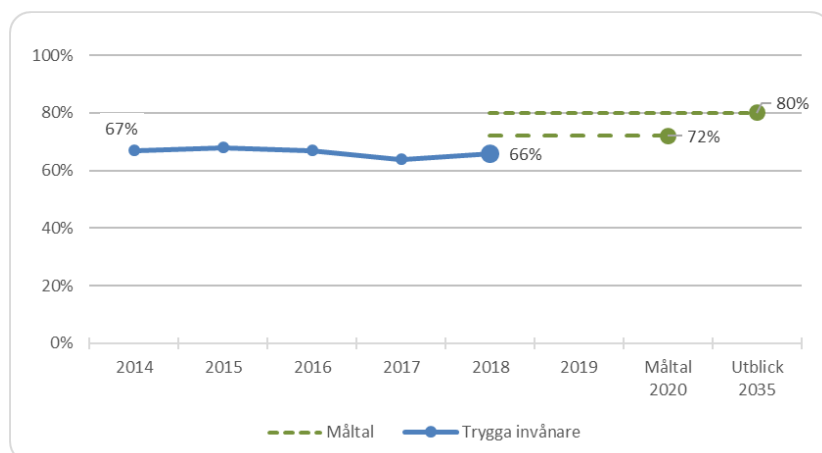
Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2018	Utveckling under 2018
Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik är minst 72 %.	3.1 Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik.	↓	↑
Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning är 100 %.	3.2 Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning.	→	→
Antal hållplatser och terminaler anpassade för personer med funktionsnedsättning är fler än 800.	3.3 Antal prioriterade hållplatser och terminaler anpassade för personer med funktionsnedsättning.	↑	↑
	Nyckeltal	Förändring 2014 - 2018	Förändring under 2018
	3.4 Kvalitativ analys utifrån de sju diskrimineringsgrunderna.	↑	↑

3.1 Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik

Kollektivtrafiken ska upplevas som trygg och säker för invånarna. Vi behöver ökad kunskap om olika åtgärder som ger trygghet och troligen krävs flera i kombination med varandra. Det kan handla om allt ifrån att resans alla moment fungerar som planerat till att resenärerna får tydlig information vid förseningar och inställda turer. Andra aspekter handlar om att resenärerna känner sig trygga med att gå till och från hållplatser. Ljussättning är betydelsefullt för att öka tryggheten. Ombord på fordonen kan medpassagerares beteende skapa oro hos resenärer och då kan kamerabevakning hjälpa till att öka tryggheten.

I kollektivtrafikbarometern ställdes en extra fråga i september 2018 om kamerabevakning kopplat till upplevd trygghet. Då svarade 79 procent av allmänheten i Sverige att kamerabevakning ombord ökar tryggheten och säkerheten för resenärerna. Andelen ökar med åldern och för 65 år och äldre är andelen 86 procent medan andelen 15-19 åringar var 69 procent. Något fler kvinnor än män ansåg att kamerabevakning ökar tryggheten och säkerheten. Resultat visar också att de invånare som känner sig otrygga med kollektivtrafiken är något mer skeptiska till att kamerabevakning skulle öka tryggheten än de som redan känner sig trygga under resan.

Figur 17 på nästa sida visar att 2018 har invånarnas trygghet med att resa med Västtrafik ökat något och ligger nu på 66 procent.



Figur 17 Andel invånare som känner sig trygga med att åka med Västtrafik

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

I Västtrafiks undersökning om varumärket anger 77 procent 2018 att de alltid känner sig trygga hos Västtrafik. Det är en tydlig ökning från 2017 då resultatet var 74 procent. Undersökning baserades på cirka 4 000 svar.

Enligt kollektivtrafikbarometern är vaneresenärer mer trygga med Västtrafik än invånarna i allmänhet. Männen har känt sig mer trygga än kvinnorna historiskt, men för 2018 är andelen kvinnor högre. Ökningen av upplevd trygghet bland kvinnor från 63 till 67 procent, är så pass hög att det bör ha skett en reell förändring. Ökningen går inte att kopplat direkt till någon specifik åtgärd.

Äldre över 65 år känner sig betydligt mer trygga att resa med Västtrafik än andra åldersgrupper, med en andel på 74 procent. Tryggast känner sig invånarna i Skaraborg och i kranskommunerna till Göteborg, där är det 69 procent som upplever sig trygga med Västtrafik. Lägst trygghet har Sjuhärad med 62 procent, en procentenhet lägre än 2017. I Göteborgs stadstrafikområde är nivån 66 procent, en klar ökning från 2017. I Fyrbodalen ligger tryggheten på 66 procent.

Tabell 10 Andel som instämmer i att de känner sig trygga med att resa med Västtrafik

Kategori	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Invånare	67%	68%	67%	64%	66%		
Män	68%	71%	69%	65%	65%		
Kvinnor	66%	66%	65%	63%	67%		
Resenärer	72%	73%	73%	69%	71%		

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

Jämfört med riket så känner sig västragötalänningarna mer otrygga i kollektivtrafiken. Västra Götaland har tillsammans med Dalarna och Skåne de lägsta siffrorna runt 66 till 67 procent. Tryggast är invånarna i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Värmland med siffror mellan 76 och 82 procent.

I den nationella trygghetsundersökningen från Brottsförebyggande rådet säger 31 procent av kvinnorna och 15 procent av männen att de väljer annan väg eller färdssätt på grund av otrygghet. Fördelat på ålder så är otryggheten högst bland unga och

medelålders. I samma undersökning svarar 16 procent av kvinnorna och 9 procent av männen att de har avstått från aktiviteter på grund av otrygghet. De som upplever sig mest otrygga är kvinnor i åldrarna 20 till 54 år.

3.2 Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning

Totalt sett var 97 procent av alla fordon anpassade vid årsskiftet 2018/19. Den nivån har varit konstant sedan 2014. Alla tåg, fartyg och bussar är anpassade för personer med funktionsnedsättning. När det gäller de äldsta av Västtrafiks tåg så har dessa avmarkerats som anpassade i Västtrafiks reseplanerare eftersom standarden för plattformshöjden har sänkts med 20 cm. Rampen på dessa tåg får en för brant lutning vid vissa stationer. Tågen i sig uppfyller dock fortfarande kriterierna för funktionshinderanpassning.

Spårvagnarna är till 70 procent fullt anpassade, eftersom de äldre modellerna av spårvagnar inte är fullt ut tillgänglighetsanpassade. De nya spårvagnarna som har upphandlats kommer successivt att ersätta de gamla vagnarna. De första beräknas finnas på plats från våren 2019.

3.3 Antal prioriterade hållplatser och terminaler anpassade för personer med funktionsnedsättning

Ansvaret för hållplatser är delat mellan Västtrafik och väghållarna (kommunerna på kommunala vägar och Trafikverket på statliga vägar). För att nå målet behöver framförallt väghållarna genomföra åtgärder i en högre takt än i dag. De cirka 800 hållplatserna med flest antal påstigande är prioriterade för anpassning för personer med funktionsnedsättning. För att en hållplats ska räknas som fullt ut anpassad finns 8 kriterier som ska vara uppfyllda. Dessa finns beskrivna i bilaga 2 i strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor.

Under 2017 gjordes en inventering för att effektivt kunna åtgärda de högst prioriterade hållplatserna. Under 2018 genomförde Västtrafik en rad åtgärder utifrån deras ansvar för hållplatserna.

Av de 800 prioriterade hållplatserna är 49 procent helt anpassade utifrån de 8 kriterierna, att jämföra med 43 procent 2017. Enbart elva av dessa hållplatser saknar helt någon form av anpassning. Flera kriterier är uppfyllda på de flesta av de 800 hållplatserna, till exempel har 99 procent belysning, 96 procent har bänk/ sittplats och 95 procent har väderskydd.

3.4 Kvalitativ analys utifrån de sju diskrimineringsgrunderna

Under 2018 har förslaget till strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor som togs fram 2017 varit ute på remiss. Strategin beslutades i kollektivtrafiknämnden i oktober 2018. Strategin omfattar fem åtgärdsområden, där Västtrafik ansvarar för genomförandet av de fyra första. Det femte, som omfattar mål om att sociala konsekvenser i strategisk planering, ansvarar kollektivtrafiknämnden för.



Arbetet med att ta fram en modell för sociala konsekvensbedömningar (SKB) i strategisk planering har påbörjats. Under hösten testades modellen i bland annat arbetet med åtgärdsvalsstudie för metrobuss. Det arbetet kommer fortsätta under 2019 och en modell för SKB ska finnas färdig till slutet av 2019.

Västtrafik har påbörjat arbetet med en handlingsplan utifrån strategin. Bland annat har två barnrättsombud utsetts, som ska leda till ett ökat fokus på barns förutsättningar i kollektivtrafiken. Västtrafik har också fortsatt sitt arbete med anpassningar för personer med funktionsnedsättning. Ett exempel är att yttre utrop vid hållplatserna har utvidgats från att omfatta enbart stadstrafiken i Göteborg till att omfatta hela Västra Götaland. Detta är en stor förbättring för framför allt personer med synnedsättning, som nu får utropat vilket fordon som stannar vid hållplatsen och vart fordonet ska. Detta har varit väldigt uppskattat från bland annat Synskadades riksförbund.

Sedan länge har det funnits ett beslut om att införa så kallade ledsagarkort, där personer med färdtjänstillstånd får möjlighet att ta med sig en ledsagare kostnadsfritt på resan. Under hösten har Västtrafik tagit fram en lösning, som kallas reshjälpkort med samma funktion. Än så länge är det ett fåtal som har sökt, men det beror troligtvis på att det införs successivt och att det ännu inte marknadsförs i någon större utsträckning.

Delmål 4: Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken är en drivande aktör i övergången till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Det sker genom successivt ökade krav i trafikupphandlingar med utfasning av fossila drivmedel, men också med fokus på minskad energianvändningen och låga nivåer av buller. De sistnämnda finns målsatta i miljö- och klimatstrategin för kollektivtrafiken men inte i trafikförsörjningsprogrammet.

Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2018	Utveckling under 2018
Minskning CO ₂ -utsläpp per personkilometer jämfört med år 2006 är minst 80 %	4.1 Minskning koldioxidutsläpp per personkilometer jämfört med 2006		

4.1 Minskning koldioxidutsläpp per personkilometer jämfört med 2006

Utvecklingen de senaste åren har gått fort mot en ökad andel förnybara drivmedel i fordonen. Andelen personkilometer med förnybara drivmedel (exklusive fartygstrafik) ökade en procentenhet under 2018 och ligger nu på 97 procent. Utöver övergången till förnybara drivmedel finns också en viss potential i att öka belägningsgraden på fordonen, framförallt i lågtrafik. Pensionärskortet är ett exempel på hur man har styrt till en ökad belägningsgrad i lågtrafik.

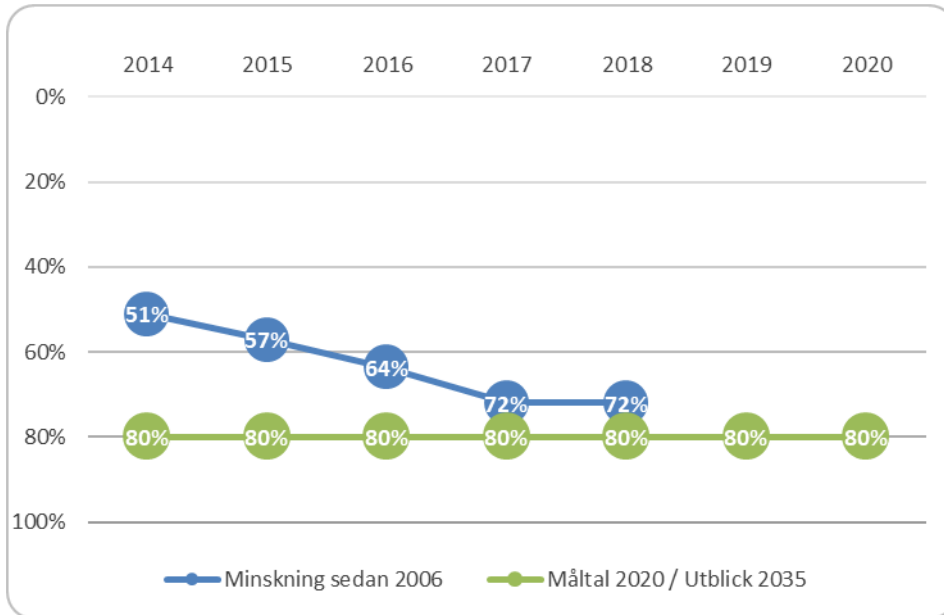
Västrafik använder förnybar el till tågtrafiken och spårvagnarna. I busstrafiken används biodiesel och biogas. Elbussar är särskilt lämpliga i stadstrafik och planeras både i befintliga avtal och i nya upphandlingar i Göteborg, Borås, Lidköping och Uddevalla. Idag är 8 procent av bussarna el-hybrider eller helt eldrivna.

Fossil diesel med inblandning av biodiesel används idag i fartygstrafiken, i Kinnekulletåget och marginellt i busstrafiken. Men även för dieseltåg och fartyg är eldrift möjligt. Idag är älvskyttlarna i Göteborg dieselelektriska, det vill säga har dieselmotorer som driver generatorer som i sin tur driver elmotorer. De är förberedda för att kunna drivas med batteri i framtiden.

Målet i trafikförsörjningsprogrammet är att minska koldioxidutsläppen per personkilometer med minst 80 procent från 2006 till 2020. Figur 18 på nästa sida visar att koldioxidutsläppen för 2018 är på samma nivå som 2017, det vill säga har minskat med 72 procent sedan 2006.

Efter flera år med minskade koldioxidutsläpp fortsätter alltså inte utsläppen att minska under 2018. Troligen beror det på att trafikföretagen på grund av prisutvecklingen i högre utsträckning valt RME istället för HVO. Båda drivmedlen räknas som förnybara men koldioxidminskningen skiljer sig åt mellan dem. RME har något sämre

klimategenskaper än HVO. I äldre trafikavtal är kravet att trafiken ska utföras med förnybart drivmedel medan nyare avtal har ett krav på att minska koldioxidutsläppen. Möjligheterna att nå målet om 80 procents minskning till 2020 har blivit något mer osäkra under 2018.



Figur 18 Procentuell minskning av koldioxidutsläpp per personkilometer, jämfört med år 2006
Källa: Västrafik, Frida miljödatabas

Källförteckning

- Brottsförebyggande rådets **Nationella trygghetsundersökning** (NTU) är en årligen återkommande nationell brottsoffer- och trygghetsundersökning vars underlag utgörs av ca 12 000 personer som svarat på frågor om utsatthet för brott, förtroende för rättsväsendet och erfarenheter av kontakter med rättsväsendet.
- **Frida**, miljö- och fordonsdatabas hos Svensk Kollektivtrafik har till syfte att lagra, sammanställa, visa och följa upp information rörande fordon, tillgänglighet, fordonskontroller och avtals- och miljökrav.
- **Kollektivtrafikbarometern** är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. I Sverige genomförs ca 70 000 intervjuer löpande per år varav ca 25 000 med personer som reser kollektivt minst en gång i månaden.
- **Den västsvenska SOM-undersökningen** går ut till 6 000 personer mellan 16 och 85 år bosatta i Västra Götaland och Kungsbacka kommun. Frågorna har tonvikt på attityder och beteenden inom områdena offentlig service och medier. SOM-institutet som utför undersökningen är en opartisk undersökningsorganisation vid Göteborgs universitet. Sedan 1986 har SOM-institutet arbetat tillsammans med forskare inom en rad olika forskningsfält för att belysa opinioner och för att förstå svensk samhällsutveckling.
- **Trafikanalys** är en svensk statlig förvaltningsmyndighet. Trafikanalys har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet.
- **Västtrafik**, egen statistik.