



Kollektivtrafikplan för Trollhättan och Vänersborg

Stadstrafikforum ställde sig bakom förslag till Kollektivtrafikplan 2019-09-24
under förutsättning att det tas likalydande beslut hos respektive part.

INNEHÅLL

FÖRORD	1
SAMMANFATTNING	2
1. UTGÅNGSPUNKTER	4
Bakgrund	4
Syfte	4
Metod	4
Avgränsningar	5
Planeringsunderlag	6
Regionala planer och mål	7
Kommunala planer och mål	9
Dialogmöten och medborgardialog	12
2. NULÄGESBESKRIVNING OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	14
Befolkningsutveckling och planer	14
Syssetsättning	16
De största målpunkterna	19
Pendling och resflöden	22
Resvaneundersökning, RVU	24
Kollektivtrafik	25
Restider och restidskvoter	26
3. MÅL OCH INDIKATORER	31
Övergripande mål	32
Kvalitetsmål	33
Indikatorer	37
4. STRUKTUR OCH UTVECKLING	38
Funktions- och kvalitetsgap	38
Strategier	39
5. TRENDER OCH FRAMTIDSILD	43
6. TRAFIKKONCEPT, STRÅK OCH BYTESPUNKTER	47
Trafikkoncept	47
Stråk	51
Knutpunkter och bytespunkter	52
Pendelparkeringar för bil och cykel	53
7. EFFEKTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNING	54
Effekter kopplade till de övergripande målen	54
Effekter kopplade till kvalitetsmålen	54
8. UPPFÖLJNING	56
9. GENOMFÖRANDE	58
Kostnader	59
Fortsatta utredningar	59
Finansieringsmöjligheter	59
Infrastrukturbehov	60

FÖRORD

Trollhättan och Vänersborg utgör gemensamt en tillväxtmotor i Västra Götalandsregionen och är utpekad som ett av regionens prioriterade pendlingsnav. Befolkningsutvecklingen i kommunerna har legat still eller varierat något över åren, men nu visar både utvecklingen och prognoserna att befolkningen ökar.

Kollektivtrafiken är ett av våra viktigaste verktyg för att ge invånarna bättre förutsättningar att bo, leva och utvecklas i samklang med en mer hållbar samhällsutveckling. Både Vision Västra Götaland – Det goda livet – och de nationella, regionala och lokala målen eller strategiska inriktningarna utgör grunden för arbetet.

Västra Götalandsregionen har tillsammans med Trollhättans Stad, Vänersborgs kommun och Västtrafik tagit fram en gemensam målbild för kollektivtrafikens utveckling fram till år 2030. Snabbt, enkelt och tydligt är den riktningparterna gemensamt vill att kollektivtrafiken ska utvecklas i. Planen ska också utgöra ett underlag och ge förutsättningar inför kommande revideringar av trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götalandsregionen, Västtrafiks utvecklingsplaner och kommunernas utvecklings- och översiktsplaner.

Kommunernas utbyggnadsplaner visar på ett fortsatt arbete med att förtäta först och främst i centrumnära lägen. I övrigt föreslås förtätning i stationssamhällena kring kollektivtrafikknutpunkterna. Det kommer innebära att fler får möjlighet att byta till mer yteffektiva transportsätt som gång, cykel och kollektivtrafik. Med en gemensam målbild som grund för en fortsatt utveckling av stadstrafiken i kommunerna ges bra förutsättningar för det vidare arbetet med att genomföra planen.

Arbetet har pågått i två år och har letts av tjänstemän från respektive organisation. Stadstrafikforum för Trollhättan och Vänersborg har agerat som politisk styrgrupp. Vi har haft medborgardialoger på flera olika sätt under arbetet och samrått med berörda aktörer. Planen var på remiss till berörda parter från september 2018 till februari 2019. Inkomna synpunkter har inarbetats i planen.

Stadstrafikforum för Trollhättan och Vänersborg
21 oktober 2019



SAMMANFATTNING

Med det kollektivtrafiksystem vi har idag kommer det vara svårt att nå framtida mål på såväl nationell som regional och lokal nivå. För att alla involverade parter ska kunna känna en trygghet i en långsiktig och gemensam plan har därför en strategisk kollektivtrafikplan för Trollhättan och Vänersborg med målår 2030 tagits fram.

Kollektivtrafikplanen är en målbild för hur kollektivtrafiken, med fokus på stadsbusstrafik och kopplingen till den regionala trafiken, behöver utvecklas för att nå målen till år 2030. Därigenom har parterna även skapat förutsättningar för ett ökat resande till fots och med cykel.

Utgångspunkter är parternas antagna styrande dokument, bland annat Regionalt trafikförsörjningsprogram för åren 2017–2020, Målbild Tåg 2035 och kommunernas översiktsplaner.

UTVECKLING OCH TRENDER

Utvecklingen av tjänster kopplade till kollektivtrafiken pågår. Nya tjänster som kan minska transportbehovet, underlätta i vardagen och bidra till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv är på ingående. Miljömedvetenheten och de ökade individuella kraven på mer och fler hållbara resor kommer fortsätta öka. Trenden med ökad inflyttning till tätorter tros fortsätta, liksom ökningen av andelen äldre och antalet nyanlända.

En fortsatt befolkningsökning i kommunerna kommer även leda till att arbetsmarknadsregionen fortsätter att utvecklas och förstärkas. Ett allt större fokus läggs på hur de hållbara transportmedlen ska och kan ges en tydligare prioritering i städerna. Detta förstärks genom att kommunerna övergår till att utgå från en mer mål- och viljestyrd planering.

De senare årens befolkningstillväxt beror för det mesta på inflyttningen av nyanlända. Trollhättans Kommun hade år 2017 drygt 58 000 invånare med ett planeringsmål att ha 70 000 invånare år 2030, en årlig ökning på 1,5 procent till 2030. Vänersborgs befolkning år 2017 uppgick till 39 000 invånare, och prognosen är att befolkningen ökar med 1 procent om året fram till 2026.

Inom ramen för det Västsvenska paketet genomfördes en resvaneundersökning, år 2017. Färdmedelsfördelningen för Tvåstad (Trollhättan och Vänersborg) visar att bil är det dominerande färdmedlet och används i 65 procent av resorna. Därefter fördelar sig resandet jämt mellan kollektivtrafik, gång och cykel med 11 eller 12 procent. Även en studie som Västra Götalandsregionen har genomfört visar att andelen som reser kollektivt i Tvåstad ligger på en lägre nivå än i jämförda städer i regionen och i de bästa stadsbusstäderna i Sverige. Båda studierna visar att potentialen för att öka resandet med hållbara transportmedel är hög.

Vid flera tillfällen har dialoger med allmänhet, organisationer och politiker genomförts, vilka har gett värdefulla inspel. Dagens resenärer är överlag nöjda, men för att öka resandet ytterligare och attrahera nya resenärer behöver buss- och kollektivtrafiken göras enklare, snabbare och tydligare. Förbättringar som önskas på kort sikt är ökat utbud kvällar och helger, fler turer på landsbygden, fler pendelparkeringar och bättre trafik mellan kommunerna. Enklare biljettsystem och ökad trygghet i samband mer resor är andra viktiga frågor som behöver hanteras.

Eftersom målåret är 2030 genomfördes en trendanalys för att identifiera starka trender som kan komma att gälla för kommunerna. Analysen visar att med teknikutvecklingen följer många nya lösningar för kollektivtrafiken och för övriga hållbara transportmedel. Särskilt elektrifieringen och automatiseringen kommer att ge fler möjligheter att resa hållbart från dörr till dörr.

Målstrukturen består av övergripande mål och kvalitetsmål som är beskrivande och ska fungera som riktlinjer i det vidare arbetet. Kvalitetsmålen kommer att följas upp via indikatorer som belyser kvalitet och effektivitet.

De övergripande målen är att planen ska stödja en hållbar region- och stadsutveckling, underlätta ett enkelt vardagsliv samt öka andelen hållbara resor med kollektivtrafik, gång och cykel.

För att göra verklighet av styrande dokument och öka andelen hållbara resor i stadstrafiken måste resandeutvecklingen vara kraftigare än befolkningsökningen i kommunerna.

Resandet med stadsbuss i Tvåstad har ökat med ungefär 2 procent om året, vilket är mer än befolkningsutvecklingen. I kollektivtrafikplanen är resandemålet

STYRANDE DOKUMENT			
Trollhättan: översiktsplan, fördjupade översiktsplaner, trafikstrategi och cykelstrategi.		Västra Götalandsregionen: regionalt trafikförsörjningsprogram, miljöstrategi, Målbild Tåg.	
Vänersborg: översiktsplan, fördjupade översiktsplaner.			
ÖVERGRIPANDE MÅL	Hållbart	Enkelt	Öka andelen hållbara resor
KVALITETSMÅL	FÖR RESENÄREN	FÖR MÄNNISKORNA I STADEN	FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN I STADEN
INDIKATORER	Restid • Kundnöjdhet • Framkomlighet		

för stadsbuss i Trollhättan och Vänersborg att resandet ökar med i genomsnitt 3 procent per år.

Det nuvarande utbudet och linjenätet kommer varken klara av mål eller framtidens befolkningsutveckling. För att överbrygga gapet mellan nuläget och framtida behov har ett antal strategier tagits fram. Det blir allt viktigare framöver att kollektivtrafiken fullt ut integreras på samtliga nivåer och att dess behov tillgodoses i kommunernas planering. De viktiga strategierna är att:

- kollektivtrafiken utvecklas med ett långsiktigt perspektiv i tydliga stråk kopplade till kommunens utbyggnadsplaner
- kollektivtrafiken tar ett större ansvar för hela resan och utvecklar smidiga bytespunkter både på landsbygden och i tätorterna
- service och byggnationer koncentreras till kollektivtrafikens bytespunkter
- kollektivtrafiken har en enkel och tydlig huvudnätsstruktur samt ett grundutbud med regelbunden trafik under hela trafikdygnet måndag till söndag
- arbetet att med hjälp av informationsinsatser förändra resvanorna stärks
- fordonsutvecklingen fortsätter för att bättre tillgodose resenärernas krav samt skapa förutsättningar att nå en fossilfri region 2013
- kollektivtrafiken prioriteras där det är trångt om utrymme
- skapa gena och effektiva körvägar som ger starka stråk och målpunkter.

Utifrån strategierna har trafikkoncept med riktlinjer och de viktigaste egenskaperna och funktionerna för trafikering, stråk och bytespunkter tagits fram. Planen innehåller en första etapputbyggnad med de viktigaste satsningarna fram till år 2022 och därefter de framtida reserelationer inom vilka parterna vill se ett fortsatt arbete och utveckling. Det är av största vikt att satsningar görs utifrån en långsiktighet i planeringen med devisen – enkelt, snabbt och tydligt – samt att de visar i vilka stråk framkomligheten för kollektivtrafiken ska prioriteras. Behov av infrastrukturinvesteringar ska därför identifieras utifrån de utpekade och prioriterade kollektivtrafikstråken.

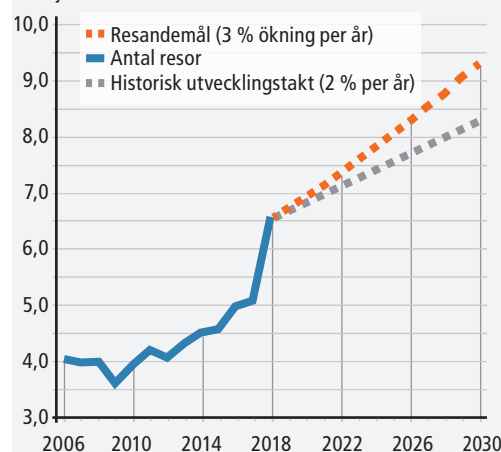
Ett arbete kommer att genomföras med en översiktlig etappindelning av kollektivtrafiksatsningar samt vilka kostnader det medför. Flera av de infrastrukturåtgärder som behövs för att uppnå planen beskrivs. Vissa är kostnadsbedömda, övriga behöver fortsatt utredning och analysarbete, vilket behöver ske i genomförandet.

Finansieringen av satsningarna på kollektivtrafik och infrastruktur utgår från parternas ansvarsområden. En nära samverkan och ett gemensamt åtagande i genomförandet blir viktigt. Det behövs även en fortsatt dialog och samverkan med Trafikverket när det gäller framkomlighet och sjöfart.

Om satsningar sker i enlighet med planens ambitioner är den samlade bedömningen att måluppfyllelsen blir god och att antalet hållbara resor förväntas öka kraftigt. Nya resenärer, i alla åldrar, attraheras av den nya, enklare, snabbare och tydligare kollektivtrafiken. Reseutbudet över dygnet och helger ökar. Det är enklare och går snabbare att resa mellan städerna och landsbygden. Med en gemensam ambition finns det också mycket goda möjligheter att samordna de kollektivtrafiksatsningar som ska ske med kommunernas planerade byggnationer. På så sätt förstärks även arbetsmarknadsregionen och nya exploateringar får bättre och mer tillgänglig kollektivtrafik. Satsningarna underlättar i högre grad vardagslivet för fler invånare, och ett större utbud gör att invånarna reser mer. Resandet med cykel och gång förväntas också öka till en följd av satsningar på busstrafiken. Dessutom minskar klimatpåverkan och Västra Götalandsregionens attraktivitet stärks av satsningarna.

RESANDEMÅL TROLLHÄTTAN OCH VÄNERSBORG, 3 %

Miljoner resor



Antal resor mellan år 2006 och 2018, prognostiserad utveckling baserad på historisk utveckling (2 procent per år) samt mål om genomsnittlig ökningstakt i Två-stadsområdet på 3 procent per år.

1. UTGÅNGSPUNKTER

BAKGRUND

En positiv regional utveckling förutsätter goda pendlingsmöjligheter. För ett hållbart transportsystem krävs en ömsesidighet mellan lokalisering av bostäder och verksamheter samt utveckling av infrastruktur, kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar.

Trollhättan och Vänersborg utgör gemensamt en av tillväxtmotorerna i Västra Götalandsregionen. Det är en regional angelägenhet att kommunerna utvecklas positivt på ett hållbart sätt. Det ställer krav på god tillgänglighet och framkomlighet för hållbara resalternativ som kollektivtrafik, gång och cykel så de blir lätta att välja.

Tillväxtmotorerna och de tyngsta pendlingsstråken är särskilt viktiga samt att knyta samman orter, omland och region. Koncentration av verksamheter, service och bostäder till noder i starka kollektivtrafikstråk ger ännu bättre förutsättningar för en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik.

Denna plan fokuserar på att utveckla kollektivtrafiken såväl som det hållbara resandet. Den ska också bidra till att öka kunskapen hos politiker, tjänstemän och invånare om kollektivtrafiken. Genom diskussioner och ställningstaganden blir förståelsen för framtida åtgärder större.

SYFTE

Med planen vill vi skapa en gemensam målbild för kollektivtrafikens utveckling och ge förutsättningar för ett kraftigt ökat kollektivtrafikresande i symbios med en god samhällsplanering i Trollhättans och Vänersborgs kommuner. Därigenom är även syftet att skapa förutsättningar för ett ökat resande med de hållbara transporterna.

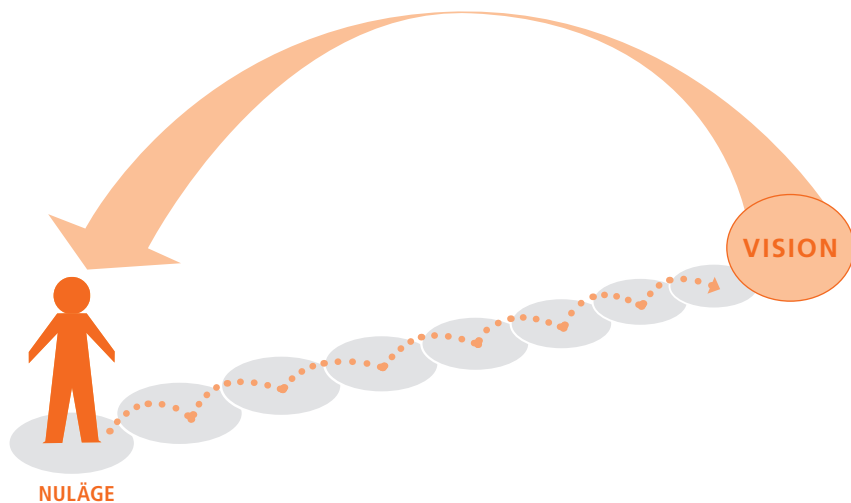
Tidsperspektivet är lång sikt. Alla parter ska känna trygghet i att ha en långsiktig gemensam plan som grund för arbetet med att utveckla kollektivtrafiken. Planens ambitioner ska säkerställas genom att en genomförandeplan tas fram samt genom regelbunden uppföljning i det fortsatta arbetet.

Planen ska bland annat ge vägledning åt Västtrafik att planera för stadstrafikens framtida utbud, ge underlag för fordonsinvesteringar och underlag för att beskriva behovet av framtida infrastruktur.

Rapporten innehåller övergripande mål och kvalitetsmål som visar vad vi ska uppnå och varför samt vad vi strävar efter. Från målen tas steget till struktur och utveckling, där en övergripande struktur presenteras tillsammans med ett antal utvecklingsprinciper för stadstrafikens funktion, fysiska struktur och trafikering. Kvalitetsmål, struktur och utvecklingsprinciper konkretiseras i en systemlösning som bygger på ett kollektivtrafikkoncept för stadstrafiken. Därefter beskrivs nödvändiga åtgärder och tidsperiod, följt av kollektivtrafikplanens effekter och återstående arbete och genomförande.

METOD

En traditionell metod för att utveckla trafiken är att ta små steg som bygger på en fortsättning av den nuvarande situationen. Arbetsmetoden innebär en successiv anpassning av utbudet till efterfrågan, utan långsiktiga mål och inte i samklang med kommunernas utveckling.



I kollektivtrafikplanen används en målorienterad arbetsmetod som innebär att man börjar med att definiera en vision. Därefter identifieras de åtgärder som krävs för att uppnå visionen.

I kollektivtrafikplanen har en målorienterad arbetsmetod använts (backcasting), det vill säga att vi har börjat med att definiera ett önskvärt framtida tillstånd för att därefter identifiera de åtgärder som krävs för att uppnå det önskvärda tillståndet.

Det är inte helt meningsfullt att göra en prognos för utvecklingen av buss- och tågresandet över så lång tid som 12 år fram i tiden. En målbild för kollektivtrafiken de närmaste 12 åren bör därför grundas på kommunernas visioner och mål och vilken roll övriga hållbara transporter kan spela i den processen.

Utvecklingen av kollektivtrafiken är långsiktig och kan kräva såväl stora som mindre investeringar i infrastruktur och fordon, men också i drift och underhåll. De satsningar och investeringar som görs på kort sikt i en genomförandeplan måste ligga i linje med de långsiktiga målen.

AVGRÄNSNINGAR

Ansvaret för att hantera stadstrafiken i Trollhättans Stad och Vänersborgs kommun ligger inom mandatet till Stadstrafikforum och föreliggande kollektivtrafikplan. Detta för att säkra att utvecklingen av stadstrafiken på bästa sätt ska svara mot lokala och regionala resbehov och samtidigt gynna en god stadsutveckling. Det handlar om att säkerställa att samhällsplanering, infrastrukturplanering och kollektivtrafikens utveckling går hand i hand.

Den geografiska avgränsningen utgörs av resor som har kommunerna som start- eller målpunkt samt kopplingen mellan de regionala och lokala resorna. Planen studerar inte detaljer såsom linjedragning, och den är inte heller någon linjenätsutredning.

Utvecklingen av kollektivtrafiken i regionen och det regionala resandet i övrigt hanteras i regionens trafikförsörjningsplan och i Målbild Tåg, se nedan.

Viktiga förutsättningar är pendeltågstrafiken samt regionbussar, som bland annat angör Trollhättans resecentrum och Vänersborgs resecentrum, men utvecklingen av dessa trafikslag omfattas inte av kollektivtrafikplanen.

Planen omfattar inte den fysiska utformningen av stråk, bytespunkter, fordon eller linjenät. Detta är något som kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet. För att bedöma effekterna av föreslagna åtgärder har dock ett strukturerande, prioriterat linjenät som följer strategierna och utvecklingen tagits fram.

STADSTRAFIKFORUM

I regionens fem utpekade noder sker samverkan mellan Västra Götalandsregionen, kommunerna och Västtrafik i så kallade Stadstrafikforum. Forumen föreslår och bereder gemensamma utvecklingsprojekt och följer upp fastställda måldokument för stadstrafikens utveckling samt bl a trafikering, trygghet, säkerhet och resandeutveckling.

PLANERINGSUNDERLAG

Kollektivtrafikplanen utgår från antagna styrdokument i kommunerna och Västra Götalandsregionen samt prognoser, analyser och underlag som har tagits fram under arbetet med kollektivtrafikplanen tillsammans med övriga underlag i närliggande frågor.

I regionen och kommunerna finns ett antal styrande dokument som mål och strategier i kollektivtrafikplanen utgår ifrån. De viktigaste styrande och vägledande dokumenten för kollektivtrafikplanen är:

- Regionalt trafikförsörjningsprogram (Västra Götalandsregionen, 2016)
- Målbild Tåg 2035 (Västra Götalandsregionen, 2013)
- Västra Götaland 2020 (Västra Götalandsregionen, 2014)
- Västtågsutredningen (Västra Götalandsregionen, 2017)
- Översiktsplan för Trollhättan, 2014
- Trafikstrategi (Trollhättan, 2015)
- Cykelplan (Trollhättan, 2013)
- Parkeringsprogram Trollhättan 2016
- Översiktsplan för Vänersborg, 2017
- Bostadsförsörjningsprogram 2017–2022, Vänersborg
- Fördjupad översiktsplan för Dalslandskusten, Vänersborg
- Cykelplan Vänersborg, 2018
- Näringslivsprogram, Vänersborg
- Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland, 2018
- Landsbygdsutredning – Kollektivtrafik i Västra Götaland (Västra Götalandsregionen, april 2014)

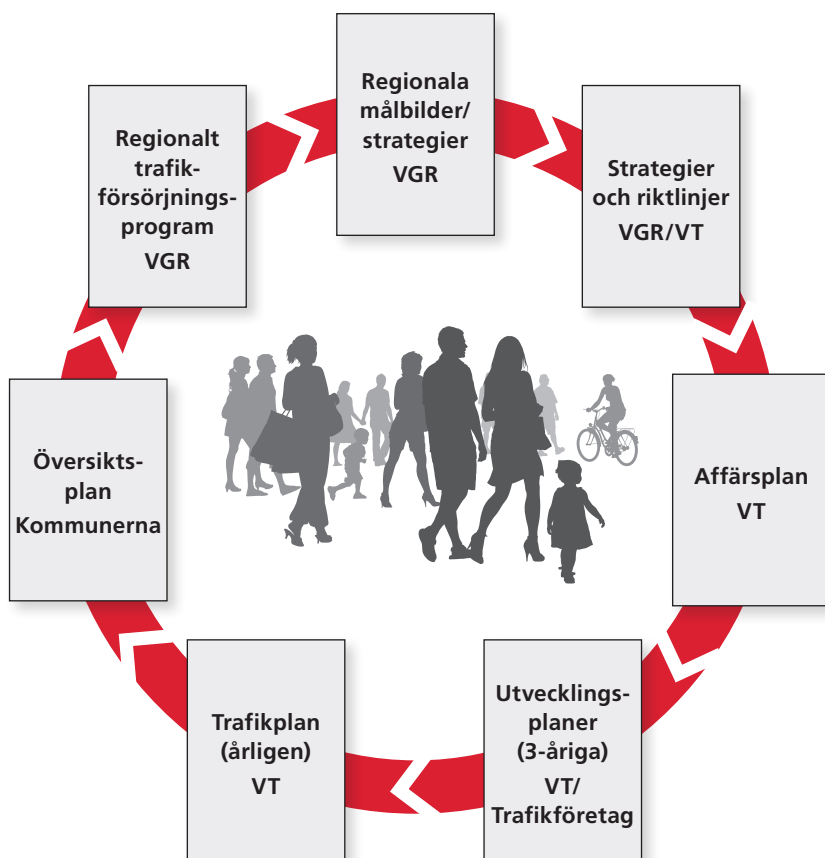
De dokument med främst betydelse redovisas kortfattat i den följande texten. Utöver dessa dokument har andra nationella, regionala och kommunala dokument använts som underlag i den mån de varit styrande och gett vägledning för hur kollektivtrafiken behöver utvecklas för att uppnå önskade effekter.

Under arbetet med kollektivtrafikplanen har följande PM tagits fram:

- Resandemål 2018-09-05
- Resvaneundersökning 2018-09-05
- Kostnadsunderlag. Arbete pågår och kostnadsunderlaget kommer att färdigställas under hösten 2019.

Inkomna remissvar under perioden september 2018 till februari 2019 har ställts samman i ett separat PM:

- Sammanställning av remissvar – med kommentarer och hantering av synpunkter, 2019-06-19.



Från trafikförsörjningsprogram till kund – den röda tråden. Kollektivtrafikplanen har 2030 som målår. Kommunernas översiktsplaner aktualitetsprövas och trafikförsörjningsprogrammet revideras vart fjärde år, vilket kommer att påverka genomförandet av planen. En revidering av planen förutsätts därmed ske vid samma tidpunkter. Västtrafik (VT) ansvarar för att genomföra arbetet och att ta fram affärsplan med mera.

REGIONALA PLANER OCH MÅL

Vision "Det goda livet"

Västra Götalandsregionen har fastställt *Vision Västra Götaland**. Denna vision är grunden för det tillstånd som vi ska försöka uppnå. Följande ska enligt denna vision gälla för kollektivtrafiken 2030:

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

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017–2020

Trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götalands län antogs i november 2016 av regionfullmäktige. Det anger mål och riktlinjer för utveckling av kollektivtrafiken i länet och ska revideras vart fjärde år. Programmet gäller för perioden 2017–2020 med långsiktig utblick till 2035.

Visionen är utgångspunkten för trafikförsörjningsprogrammet. Det övergripande målet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland. Kollektivtrafikresandet ska fördubblas för att få en attraktiv och konkurrenskraftig region.

Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut den strategiska utveckling som behöver ske med kollektivtrafiken för att gå mot en mer hållbar samhällsutveckling och för att uppnå en mer hållbar regional utveckling. Programmet utgör därmed en grundbult för framtagandet av kollektivtrafikplanen.

* Vision "Det goda livet" antogs av Regionfullmäktige i april 2005 och definieras bland annat som god hälsa, arbete och utbildning. Mer om visionen på www.vgregion.se

Arbete med en ny regional utvecklingsstrategi, RUS, för perioden 2021–2030, pågår.



Västra Götalandsregionens regionala trafikförsörjningsprogram utgör en grundbult i kollektivtrafikplanen för Trollhättan och Vänersborg. En revidering av trafikförsörjningsprogrammet har påbörjats och den beräknas vara klar 2020. Kollektivtrafikplanen för Trollhättan och Vänersborg finns med som underlag.

Ett av flera utvecklingsområden är att samhällsplanering och kollektivtrafik ska ses som en ömsesidig process med det övergripande målet att öka andelen hållbara resor. Trollhättan och Vänersborg är utpekade som ett gemensamt pendlingsnav i Västra Götalands län, vilket innebär att en stor ökning av antalet resor behöver ske i stadstrafiken för att nå en högre marknadsandel för hållbart resande och understödja utvecklingen av en attraktiv stad. Kollektivtrafiken behöver också utvecklas för att underlätta den regionala inpendlingen mellan kommunerna och från angränsande kommuner.

Fyra delmål som bidrar till ett ökat resande är identifierade:

- Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland.
- Attraktiv kollektivtrafik.
- Alla resenärgrupper beaktas.
- Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken.

Målbild Tåg 2035 Västra Götaland

Ambitionen i Målbild Tåg 2035 är att tågtrafiken år 2035 ska klara tre gånger så många resenärer. Den är en konkretisering av trafikförsörjningsprogrammets intention och viljeinriktning.

Målbilden förmedlar en vilja att utveckla Västra Götaland till ett konkurrenskraftigt tillväxtområde i norra Europa. I detta sammanhang är goda kommunikationer en självklar komponent för invånare och näringsliv. Tågtrafiken är det färdmedel som kan förena ett framtida hållbart transportsystem och växande arbetsmarknadsregioner i Västra Götaland.

Förslaget till trafikering bygger på ett väl utvecklat nätverk med styva tidtabeller, att turfrekvensen utökas och att trafikens öppettider förlängs så att det blir enklare att resa. Knutpunktens roll blir ännu viktigare med detta upplägg, och det är väsentligt för resenärerna att bytena kan göras enkelt, tryggt och bekvämt. Detta är viktiga förändringar för att attrahera fler invånare att använda tågtrafiken

De lokala arbetsmarknadsregionerna i Västra Götaland knyts samman. Uddevalla, Vänersborg, Trollhättan, Skövde och Borås knyts samman med fler tågturer och snabbare trafik.

Trollhättan och Vänersborg berörs av framtida tågtrafik:

- på Norge-Vänernbanan, Halden/Karlstad–Göteborg
- på Älvsborgsbanan, Uddevalla–Herrljunga–Borås
- på Kinnekulletåget, Örebro–Mariestad–Lidköping–Göteborg
- i Trestad, Uddevalla–Vänersborg–Trollhättan.

Tågtrafiken Vänersborg/Trollhättan–Göteborg ökade stort år 2013 med 30-minuterstrafik under högtrafik och 60-minuterstrafik övrig tid. Den nya järnvägen bidrog kraftigt till att knyta samman de två lokala arbetsmarknadsregionerna Trollhättan/Vänersborg och Göteborg. På sikt föreslås 15-minuterstrafik under högtrafik mellan Trollhättan och Göteborg (Tvåstadspendeln och Karlstadståget sammanräknat).

Sammantaget innebär förslagen och strategierna i Målbild Tåg 2035 goda utvecklingsmöjligheter för ökat lokalt och regionalt tågresande för Trollhättan och Vänersborg.



Målbild Tåg, som antogs av regionfullmäktige i juni 2013, är framtagna i nära samarbete med bland annat Trafikverket, kommunerna genom kollektivtrafikeråden i Västra Götaland samt Västtrafik.

KOMMUNALA PLANER OCH MÅL

TROLLHÄTTAN

Översiktsplan 2013

Översiktsplanen antogs 2014. Den övergripande visionen är att Trollhättan ska vara *”en plats för framtiden – ett Trollhättan för alla”*.

Trollhättan som nav

Trollhättan är ett starkt nav i Västra Götalandsregionen och i Fyrbodalen med järnväg, väg, flyg och sjöfart som kopplar samman Trollhättan regionalt, nationellt och internationellt. Goda kommunikationer skapar förutsättningar för boende och lokalisering av företag och möjliggör utbyten av tankar, idéer och innovationer.

Utveckling bostäder och arbete

Ett mål i översiktsplanen är att cirka 7 000 bostäder ska byggas fram till 2030. Drygt halva centralortens tillväxt kommer att ske i dess mest centrala områden med cirka 2 500 nya bostäder i centrum och cirka 750 bostäder genom omvandling av de centrumnära områdena Vårvik (före detta Knorren–Hjulkvarnelund) med flera. Ett annat mål är att utvecklingen ska vara proportionellt lika mellan centralorten och småtätorter respektive landsbygd.

Området mellan Trollhättans och Vänersborgs centralorter ses som en gemensam resurs och ett långsiktigt utvecklingsområde.

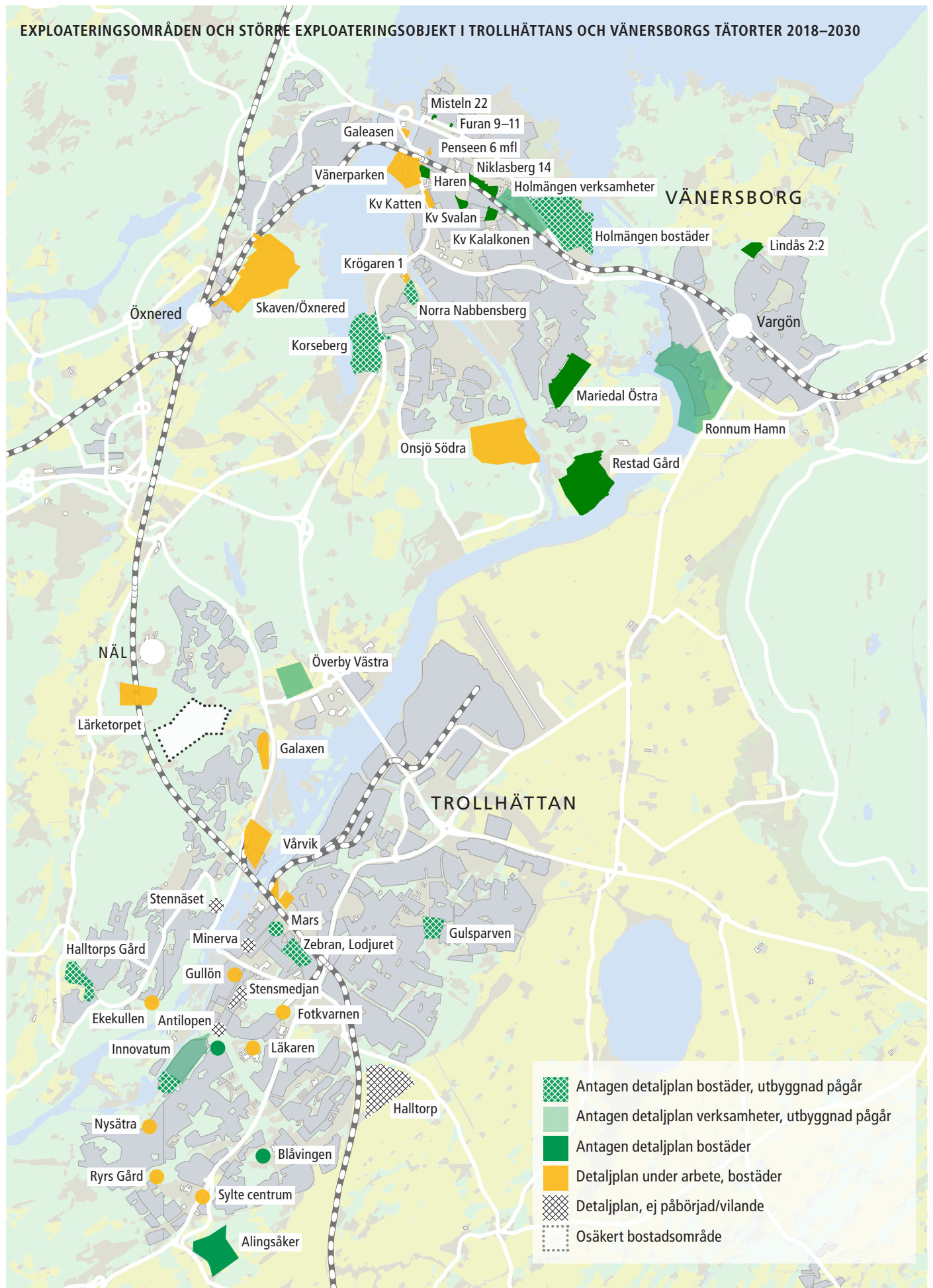
I översiktsplanens planeringsförutsättningar beräknades att drygt 8 000 nya arbetstillfällen behövs om staden ska växa till 70 000 invånare. Plats för nya arbetstillfällen skapas bland annat genom att befintliga arbetsområden utnyttjas och förtätas och genom att blanda verksamheter och bostäder där så är lämpligt.

Kollektivtrafik och hållbara transporter

Översiktsplanen konstaterar att det krävs åtgärder så att en betydligt större andel resor sker med gång, cykel och kollektivtrafik för att 70 000 Trollhättebor ska kunna resa på ett hållbart sätt. Detta innebär bland annat satsningar på gång- och cykelvägar, bytespunkter samt förtätning av centralorten och småtätorterna. I planen redovisas, utöver resecentrum, följande tänkbara platser för framtida lämpliga knutpunkter för kollektivtrafiken: Norra Älvsborgs Länssjukhus (NÄL), Överby och Sylte. Planen pekar även på att en pendeltågsstation i Upphärad är viktig för att erbjuda boende på den stadsnära landsbygden goda kommunikationer.

Planer för förtätning och övrig tillväxt

Översiktsplanen föreslår en kraftig förtätning genom omvandling av centrumnära områden i ett stråk från Innovatum i söder till den framtida stadsdelen Vårvik i norr. Dessutom planeras tillväxt genom förtätning i halvcentrala områden och nya exploateringsområden i tätortens ytterkant såsom Lärketorget söder om NÄL. Ytterligare cirka 1 000 bostäder beräknas tillkomma i små tätorter och på landsbygden utanför centralorten.



VÄNERSBORG

Vänersborg – nod med flera stations samhällen

Med flera stationer är Vänersborg en stark nod för tågtrafik, vilket ger kommunen strategiska fördelar såsom möjligheter till pendling samt kontakt med befolkningstäta områden som Oslo, Karlstad, Göteborg och Borås. Dessa förutsättningar ger Vänersborg en stor potential för tillväxt.

Med väl utbyggd stadstrafik i stråken till stationerna har kommunen möjligheter att låta utbyggnaden följa kollektivtrafikstråken och på så sätt öka hållbarheten, något som är i linje med kommunens vision.

Trestad center är en nod som i framtiden kan knyta ihop godstrafik på väg och järnväg. Kopplat till utbyggnadsplaner i Vargön finns potential för tillväxt i sysselsättningen.

Fördjupad översiktsplan

Vänersborgs kommuns vision är: Attraktiv och hållbar i alla delar, hela livet!

Med attraktiv menas att de som bor eller arbetar i kommunen ska trivas och att fler människor och företag ska vilja flytta hit.

Med hållbar menas att dagens behov tillgodoses utan att äventyra möjligheten att i framtiden möta kommande generationers behov. Det innebär att naturresurser inte får utarmas, men även att det byggs hållbara sociala och ekonomiska system.

Med alla delar menas att utvecklingen ska komma hela kommunen till godo, men också att alla delar av kommunens organisation och verksamhet ska omfattas.

Med hela livet menas att allas rättigheter i alla faser ska tillgodoses från livets början till dess slut. Ett speciellt fokus läggs på barnperspektivet. Till visionen har kommunfullmäktige formulerat ett antal inriktningsmål som ska visa den inriktning som kommunfullmäktige vill se med kommunen och hur visionen ska infrias. Dessa ska förnyas emellanåt.

Arbetet pågår med en ny fördjupad översiktsplan, för tätorten Vänersborg. De största förändringarna sker i tätorten Vänersborg. En viktig förändring är ombyggnaden vid resecentrum samt en ny bro över trafikkanalen som Trafikverket planerar byggstart av 2020/2021. Genom detta knyts stadsdelarna Blåsut och Öxnered närmare resecentrum och restiden till resecentrum kortas ned för cyklister och gående.

Arbete pågår med att ta fram en fördjupad översiktsplan för tätorten Brålanda som ett komplement till översiktsplanen. Brålanda tätort har de senaste åren vänt en befolkningsminskning till en svag uppgång.

Utbyggnadsplaner i Vänersborg

I kommunens bostadsförsörjningsprogram, som antogs i juni 2017, är målet 160 bostäder per år fram till år 2022. Utbyggnaden inom tätorten avses i första hand ske med en stor förtätning i centrum. I Holmängen, en ny stadsdel med 700 nya bostäder mellan Östra vägen och Göta Älv, har den första etappen färdigställts. Det andra större området som ska exploateras är Skaven/Öxnered. Även detta ligger i ett befintligt kollektivtrafikstråk. En utbyggnad utmed Vänerkusten samt förtätning i mindre samhällen pågår.

Ris och ros från kommunernas dialogmöten

Dialogrundor i Trollhättan

Trollhättans kommun har haft två dialogrundor. Den första hölls i december 2016 med tjänstemän, politiker och frivilligorganisationer, och i september 2017 var det dags för dialog med allmänheten. Nedan följer ett axplock från dialogrundorna.

När det gäller svar på frågan vad deltagarna är stolta över framhöll alla grupperna biogasbussar, turtätheten på vissa linjer såsom 24 och 65, att resecentrum utvecklas som knutpunkt, gratis seniorekort och de tillgänglighetsanpassade busshållplatserna. Alla tre grupperna tycker att biljettsystemet är komplicerat ibland och att busstidernas koppling till arbetsplatsernas tider kan förbättras.

Allmänhetens synpunkter

Från dialogen med allmänheten lyftes brister och önskemål till förbättringar, särskilt med utgångspunkt från dagens trafik. Sammanfattningsvis önskades fler turer både vardagskvällar och helger, ökad trygghet, förbättrade och anpassade byten, fler turer i landsbygdstrafiken, trevligare bemötande och service samt lägre priser. Bland annat vill seniorer kunna åka gratis hela trafikdygnet.

Kritik riktades mot att flera av de nya hållplatslägena vid Drottningtorget hamnar för långt ifrån varandra. Man önskar även anpassning av fordon så att utrymmet ökas för bland annat barnvagnar.

Politikernas synpunkter

Politikerna är stolta över den samverkan som sker i Tvåstad. De är också stolta över biljettsystemet som de anser är ganska enkelt, en tydlig reseplanerare och tidtabeller samt service-linjerna, bussdepån nära resecentrum och fräscha bussar med hållplatsavisering.

Politiker beklagar zongränsen inom kommunen (mellan

Dialogrundor i Vänersborg

Vänersborgs kommun har haft tre dialogrundor under 2017. Den första hölls med invånare i samband med eventet Aqua blå i juni. Senare hölls dialogrundor med kommunens politiker och tjänstemän var för sig.

När det gäller svar på frågan vad deltagarna är stolta över idag är alla grupper eniga om att de tycker att trafiken på linje 65 är tät och bra, att hållplatserna är bra och att tillgängligheten till kollektivtrafiken är bra. Några grupper tycker att det som behöver förbättras är biljettsystemet, parkeringen vid resecentrum i Vänersborg, busstrafiken vid evenemang samt turtätheten kvällstid.

Politikernas synpunkter

Politikerna är stolta över den höga tillgängligheten kommunens invånare har till kollektivtrafiken.

Politikerna vill se en bättre utformad anropsstyrd trafik och bättre trafik till Uddevalla. De vill också se trafiksatsningar för att ta hand om fullsatta bussar samt fler tåg till Göteborg.

Sjuntorp och Trollhättan), skyltningen vid resecentrum samt att vissa hållplatser vandaliseras, saknar cykelparkering och inte är tillgänglighetsanpassade. Politikerna anser att det behövs fler tvärförbindelser och bättre förbindelser till småorterna. Vidare framhålls att det är väldigt fullt i bussarna vid rusningstid, att det är svårt att nå gymnasieskolor och att kopplingarna brister mellan tågtider och arbetsplatser, till exempel Innovatum och NÅL.

I likhet med tjänstemännen tycker de att biljetterna är dyra i vissa fall, att det ska bli enklare att ta med sig cykeln ombord och att vissa chaufförers attityd och körteknik bör förbättras.

Tjänstemännens synpunkter

Tjänstemännen är stolta över den goda kopplingen till Göteborg och andra större orter, att bussen går i tid och att bytena fungerar bra, att många förare har ett gott bemötande och att cykelparkering finns.

Tjänstemännen beklagar att kollektivtrafiken inte kommuniceras tillräckligt tydligt och att man tänker bil först. De anser också att det är dålig mobiltäckning på tåget, för få kvälls- och helgturer och att linjer som når turistmål saknas. Vidare tycker tjänstemännen att restiderna blir långa på vissa linjer, att kollektivtrafiken på landsbygden inte är tillräckligt utbyggd samt att tidspassningen till tåg och regionbuss norrut och västerut brister. Kopplingarna mellan resecentrum och Innovatum bör förbättras.

Frivilligorganisationernas synpunkter

Organisationerna framhåller god snöröjning, bekväma och pålitliga bussar samt möjlighet att ladda mobilen ombord.

Vidare beklagas att det är låg turtäthet vid industriområden, bland annat på Skogstorpa, och att det är dåliga eller farliga busshållplatser på Skogstorpa. ■

Tjänstemännens synpunkter

Tjänstemännen är stolta över den goda kopplingen till Göteborg och andra större orter och att resecentrum har utvecklats till en bra och naturlig knutpunkt. Dessutom framhålls bra och täta förbindelser inom Tvåstad. Linje 65 fungerar bra.

Tjänstemännen beklagar brister i marknadsföringen av kollektivtrafiken och att resecentrum upplevs som otryggt. De vill se bättre förbindelser till och från Dalslandsdelen av Vänersborgs kommun, tätare trafik och förbättrad skyltning vid resecentrum.

Allmänhetens synpunkter

Kommunens invånare framhåller tät och bra trafik inom Tvåstad samt bra pendelparkeringar vid resecentrum.

Invånarna vill ha fler turer till Göteborg både dagtid och helger. De önskar också att kunna ta med cykel på tåget, att resecentrum blir en trygg plats, kortare restider, ett enklare biljettsystem samt lägre priser. ■

2. NULÄGESBESKRIVNING OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

BEFOLKNINGSUTVECKLING OCH PLANER

TROLLHÄTTAN

Befolkningsutveckling

Trollhättans kommun hade år 2017 drygt 58 000 invånare. Från millennieskiftet till och med 2017 har befolkningen ökat med 5 359 invånare. Ökningen har varit starkast från och med år 2004 med cirka 380 personer per år. Befolkningstillväxten har i första hand berott på inflyttningen av nyanlända. Under ett antal år efter Högskolan Västs etablering spelade också inflyttningen av studenter en stor roll. De nyanlända har i stor utsträckning bosatt sig i centralortens sydöstra delar. De stadsdelar i övrigt som ökat mest är de där flest bostäder byggts, såsom i centrum, Torsred och Karlstorp. Utanför centralorten har befolkningen minskat något sedan millennieskiftet.

Planeringsmål

Planeringsmålet för Trollhättans stad, och en grund för översiktsplanen, är att kommunen ska ha 70 000 invånare år 2030. Det innebär en årlig ökning om cirka 875 invånare. Bedömningen är att det goda kommunikationsläge gentemot Göteborgsområdet som erhållits genom dubbelspåret och motorvägen, tillsammans med utvecklingen av det egna näringslivet, ska ge en god grund för en attraktiv boendeort med tillgänglighet till en stor arbetsmarknad. Detta förutsätter en samhällsplanering där bostadsbyggande och kollektivtrafik samverkar i högre grad än tidigare.

Bostadsbyggande i centrum

Idag byggs mycket bostäder i de centrala delarna och i resecentrums närhet. Översiktsplanen föreslår en kraftig förtätning med cirka 2 500 nya bostäder i centrum och cirka 750 bostäder genom omvandling av de centrumnära områdena Vårvik (före detta Knorren–Hjulkvarnelund) med flera. Ytterligare cirka 1350 bostäder antas tillkomma genom förtätning i halvcentrala områden och ytterligare cirka 1 350 genom förtätning i halvcentrala områden. Sedan översiktsplanen antagits har planeringen av Vårvik fördjupats och ökat betydligt i omfattning, se nedan.

Exploateringsområden utanför centrum

Nya exploateringsområden i tätortens ytterkant öster och väster om Göta Älv beräknades i översiktsplanen rymma cirka 1 900 bostäder. Sedan planen antogs 2014 har förutsättningarna ändrats så att tillväxten väster om älven kan komma att bli mindre. Det beror på att Lärketorpet söder om NÄL kanske endast genomförs i begränsad omfattning på grund av restriktioner från flyget.

Landsbygd och småtätorter

Ytterligare cirka 1 000 bostäder beräknas tillkomma i småtätorterna och på landsbygden. Där ska ny bebyggelse framförallt koncentreras till befintliga tätorter. Kommunen bedömer att det finns potential, särskilt i Upphärad*, förutsatt att en ny tågstation tillkommer, samt i Sjölandaområdet strax norr om Sjuntorp.

* Västra Götalandsregionen har i beslutad Västtågs-utredning inte förordat att ny station i Upphärad byggs inom Målbild Tågs ambition till år 2035.

Vårvik, en ny stadsdel

Vårvik planeras med möjlighet till 1 500–2 000 bostäder, enligt den fördjupade översiktsplanen för Knorren–Hjulkvarnelund som antogs 2017. Området är beläget på båda sidor om Göta Älv norr om järnvägen, strax nordväst om resecentrum. I den fördjupade översiktsplanen anges bland annat: *”Inom stadsdelen prioriteras fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer”*. En ny bro planeras över Göta Älv och trafikkanalen för att förbinda älvens båda sidor i stadsdelen. Den ger nya förutsättningar för trafiken med en gen och attraktiv körväg för busstrafiken mellan resecentrum och Vårviksrondellen på Vänersborgsvägen väster om Göta Älv. Kollektivtrafiken, tillsammans med gång och cykel, ska enligt planen främjas. Stadsdelen, som förutom bostäder innehåller service och annan verksamhet, ska främst byggas på västra sidan älven (Knorren). Där föreslås en centrumbildning med hållplatsläge.

Detaljplanering av området med namnet Vårvik pågår sedan 2018, och området kan börja byggas efter 2021.

VÄNERSBORG

Kommunen har under en längre tid haft en mycket blygsam befolkningsökning. Under 2013 började dock befolkningen öka och har gjort så sedan dess. Befolkningen uppgick i december 2017 till 39 000 invånare och förväntas öka med en procent om året till 2026 enligt den senaste prognosen.

Kommunen har tre inriktningar för utbyggnad av tätorten. De tre är förtätning av centrum, Holmängen och Öxnered. Utanför tätorten planeras bostäder i Brålanda och utmed Dalslandskusten (till exempel Sikhall). I Frändefors har nyligen en ny detaljplan antagits.

Utbyggnadsplaner

I centrum pågår arbetet med att i huvudsak förtäta redan utbyggda områden. Med bland annat Haren, Misteln, Nabbensberg och Furan samt Niklasberg planeras det för en utbyggnad av sammanlagt cirka 350 bostäder de kommande åren. Det är företrädesvis hyresrätter och bostadsrätter som kommer att byggas. Villatomter finns på Östra Mariedal där den antagna detaljplanen medger cirka 45 bostäder. I ett längre perspektiv planeras en utbyggnad på Sanden. I detta område kan en helt ny stadsdel i centrum skapas. Utbyggnadsplanerna ligger på korta avstånd från kommunens resecentrum och navet för busstrafiken.

Holmängen. I området Holmängs hage pågår utbyggnad av bostadsrätter för närvarande. Här byggs Bovieran med 55, Götenehus med 24 och Peab med 27 lägenheter. Kommunens egna bostadsbolag har påbörjat byggandet av nästan 120 bostäder i hyresrätt. Under de kommande åren fortsätter utbyggnaden av Holmängs hage och färdigutbyggt beräknas det bli 600–700 bostäder. I anslutning till området planeras förskola för åldern 0–6 år. Holmängen ligger utmed Östra vägen och har idag busstrafik under vissa delar av dygnet. Med fler boende ökar efterfrågan på tätare busstrafik under hela dagen.

Öxnered. Stationsområdet Öxnered har en stor potential att växa. Kommunen äger här mycket mark och har under året påbörjat utbyggnad av vatten och avlopp samt övrig infrastruktur för exploatering i både Öxnered och Skaven. Sammantaget finns planer för cirka 600–700 bostäder i den första etappen. Utbyggnaden kommer att ske etappvis och i den första etappen är det företrädesvis villatomter som kommer att erbjudas. För att öka trafiksäkerheten vid en exploatering av Skaven planeras en tunnel för att göra korsningen planskild.

Fördjupad översiktsplan för Vänerkusten

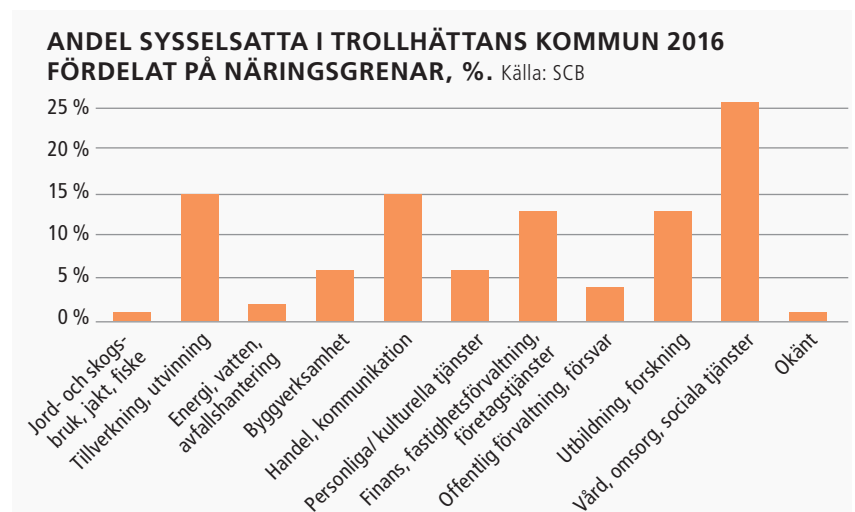
Planläggning av delar av Vänerkusten i Dalslandsdelen av kommunen samt ett utbyggt va-nät ger förutsättningar för ökad bebyggelse i form av nybyggnation och genom omvandling av fritidshus till åretruntboende. Vänerkusten har idag kommunens starkaste tillväxt av villabebyggelse. En detaljplan för utbyggnad i området Sikhall utarbetas nu och förväntas resultera i cirka 150–250 nya invånare inom en 5–10-årsperiod.

Övrigt

Nya tågstationer har i översiktsplanerna föreslagits i Brålanda och Frändefors norr om Vänersborg samt i Upphärad söder om Trollhättan. Med väl utvecklad cykel- och pendelparkering för bil och med bussanslutning kan dessa komma att få betydelse för berörda orters kollektivtrafikförsörjning. Fler tågstationer förväntas också ge ett ökat resande med tätortstrafiken i Vänersborg och Trollhättan. Brålanda och Frändefors är utpekade i Västtågutredningen som tänkbara lokalstopp i kommunen.

SYSSELSÄTTNING

TROLLHÄTTAN



Arbetsmarknaden till idag

Det fanns år 2016 cirka 28 500 arbetstillfällen i Trollhättans kommun. 10 770 av dessa arbetstillfällen innehades av pendlare från andra kommuner, främst från Vänersborg (cirka 4 500) och Uddevalla (cirka 1 900). Den tydligaste trenden sedan millennieskiftet är att antalet pendlare från Göteborg, som år 2016 var närmare 750 personer, har ökat med 74 procent.

Cirka 26 500 av Trollhättaborna var förvärvsarbetande år 2016. Av dessa arbetade 8 700 i en annan kommun, främst i Vänersborg (2 240) och i Göteborg (2 220). I de flesta relationer har utpendlingen ökat sedan millennieskiftet, men även här är trenden tydligast gentemot Göteborg; antalet utpendlare dit har sedan millennieskiftet nästan tredubblats. Särskilt stor var ökningen i samband med att dubbelpåret till Göteborg färdigställdes vid årsskiftet 2012/2013.

Kring millennieskiftet fanns nästan 44 procent av arbetstillfällena inom näringsgrenen tillverkning. Sedan dess har en betydande förändring skett i sysselsättningsstrukturen. År 2016 fanns knappt 15 procent av arbetstillfällena inom tillverkning, vilket överensstämmer med riksgenomsnittet. Totalt har

antalet arbetstillfällen minskat med cirka 2 100 personer sedan år 2000. Den största enskilda orsaken är Saabs konkurs, men under hela perioden har en kontinuerlig strukturomvandling skett.

Trollhättans stad är den avgjort största arbetsgivaren (se vidstående tabell) med cirka 4 500 anställda spridda på ett antal olika arbetsställen.

Centrum och Stallbacka är de geografiska områden i kommunen som har flest arbetstillfällen (se vidstående tabell). Till detta kommer att flera av områdena har många kunder och besökande.

Framtidens arbetsmarknad

Enligt översiktsplanen och stadens näringslivsfrämjande strategi planeras det till år 2030 för ytterligare cirka 8 000 arbetstillfällen och utrymme för dessa i kommunen. Exempel på starka befintliga branscher med utvecklingspotential är fordonsindustrin, flyg- och rymdindustrin, kreativa näringar och e-handel. Goda kommunikationer och välfungerande samverkan mellan viktiga aktörer är en förutsättning denna utveckling.

Strategin tar upp att ett levande och dynamiskt näringsliv kräver såväl en attraktiv stadsmiljö som välanpassade verksamhetsområden. En fortsatt satsning på centrumutveckling tillsammans med kontor och verksamhetslokaler på gångavstånd till resecentrum är viktiga pusselbitar. En annan sådan är kopplingen mellan Innovatum och centrum. Strävan är att skapa områden som lever under större delen av dygnet och bidrar till ett mer effektivt nyttjande av kollektivtrafik, parkeringsplatser och annan infrastruktur. Ett visionsarbete för området vid resecentrum och Tingvalla strax sydost därom ska påbörjas. Det kan bli ett för staden viktigt expansområde med sin närhet till kommunikationer och centrum respektive högskola och sin mix av bostäder och verksamheter.

Omvandlingsområdet Hojum nära centrum ska utvecklas mot mer personal- och besöksintensiva verksamheter. För omvandlingsområdet Överby gäller i översiktsplanen att förutsättningarna för goda gång-, cykel- och kollektivtrafikresor ska tillvaratas i utvecklingen. År 2017–2018 byggs en ny etapp ut, Överby Västra.

Det redovisas också ytor så att industriverksamhet som av olika anledningar inte ska kombineras med bostäder ska kunna bedrivas och utvecklas. Översiktsplanen pekar ut tre områden i Trollhättans tätort som reserveras för verksamheter med större omgivningspåverkan:

Stallbacka–Hedeäng–Skogstorpa: De befintliga områdena ska förtätas och utvecklas så långt som möjligt innan nya verksamhetsområden byggs ut.

Vid E45 söder om Sylte: Detta område byggs ut först av de nya verksamhetsområdena. Där finns goda annons- och kommunikationslägen.

Norra Älvsborgs Länssjukhus och ett område norr därom: För nya verksamhetsetableringar i kommunens nordvästra delar bör samplanering ske med Vänersborgs kommun där Trestad center ska ses som en gemensam resurs för båda kommunerna.

STÖRSTA ARBETSGIVARNA I TROLLHÄTTANS KOMMUN, 2018

Trollhättans stad	4 500
GKN Aerospace	2 000
Nevs	700
Högskolan Väst	600
Vattenfall	500

Källa: Trollhättans stad, näringslivsavdelningen

GEOGRAFISK FÖRDELNING AV ARBETSTILLFÄLLEN I TROLLHÄTTAN, 2016

Centrum med Hjortmossen och Tingvalla	6 147
Skogshöjden med NÄL	3 804
Norra Stallbacka	3 664
Skogstorpa med Hedeäng	1 787
Södra Stallbacka	1 337
Överby	1 125
Håjum	1 091
Innovatum	1 028
Karlstorp	800
Sylte	711
Lextorp	673
Dannebacken	605
Kronogården	542
Källstorp	453
Sjuntorp	347
Övriga områden	4 383
SUMMA ARBETSTILLFÄLLEN	28 497

Källa: SCB

NORRA ÄLVSBERGS LÄNSSJUKHUS, NÄL, STÖRSTA ARBETSPLETSEN I TROLLHÄTTAN OCH VÄNERSBERG

Den största näringsgrenen i Tvåstad är numera vård och omsorg och den största enskilda arbetsplatsen är NÄL.

Huvuddelen av de anställda på NÄL kommer från Trollhättan, Vänersborg, Uddevalla och inom 10 mils radie. Totalt har NÄL cirka 3 100 anställda och hela NU-sjukvården inklusive Uddevalla lasarett har närmare 4 700. Det har betydelse eftersom det integrerade arbetet mellan de båda sjukhusen alstrar en hel del trafik.

VÄNERSBORG

Arbetsmarknaden till idag

Det fanns år 2016 cirka 12 600 arbetstillfällen i Vänersborgs kommun. Av dessa innehades 4 800 av pendlare från andra kommuner, främst från Trollhättan och Uddevalla. Antalet inpendlare från Göteborg ökar och är idag cirka 350.

Utpendlingen har under senare år förändrats. Utpendlingen till Trollhättan har minskat, vilket framförallt beror på nedläggningen av Saab. Fler pendlar därför till Göteborg och Uddevalla. Genom bättre infrastruktur har både in- och utpendlingen underlättats. Störst bidragande orsak har dubbelspåret till Göteborg.

Från att ha varit en typisk tjänstemannastad har det med andra ord skett en förändring. I samband med att Västra Götalandsregionen bildades år 1999 flyttades verksamheter till andra orter. Även myndigheter har flyttat, vilket gör att många har valt att pendla till de orter dit verksamheten flyttat.

Cirka 2 500 arbetsställen finns i privata företag varav 90 procent har färre än 10 anställda och 96 procent har färre än 50 anställda. Småföretagen utgör en stor majoritet av samtliga företag i kommunen. Under 2017 startades 200 nya företag. Som arbetsgivare är Vänersborgs kommun störst med cirka 3 600 anställda (se vidstående tabell), spridda på ett antal olika arbetsställen.

Under de senaste åren har småföretagandet ökat i kommunen. Bland de större etableringarna märks Varner och Centralen, två stora lager- och logistikföretag, som har etablerat sig. Tillsammans med Schenker utgör de idag en betydande del av Trestad center.

GEOGRAFISK FÖRDELNING AV ARBETSTILLFÄLLEN I VÄNERSBORG, 2017

Centrum	3 644
NÄL	3 100
Holmängen	1 114
Fredriksberg/Torpa	1 931
Fridhem	894
Restad	651
Onsjö	450
Trestad center	441
Vargön	261
Blåsut	261
Öxnered	85
SUMMA ARBETSTILLFÄLLEN	12 832

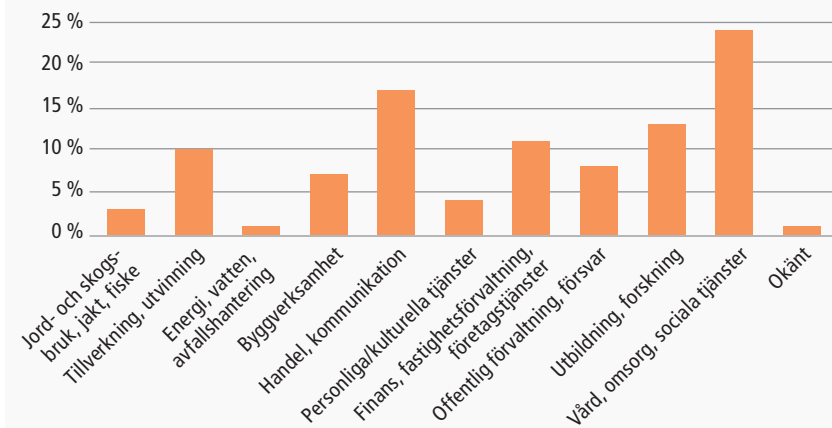
Källa: SCB, siffror för 2017 (till skillnad från vidstående text som har 2016 års nivåer).

STÖRSTA ARBETSGIVARNA I VÄNERSBORG, TÅRTORT, 2017

Vänersborgs kommun	3 600
Regionens hus, Residenset	430
VBG Truck Equipment	200
Vargön Alloys	200
Länsförsäkringar	200

Källa: SCB.

ANDEL SYSSELSATTA I VÄNERSBORGSKOMMUN 2016 FÖRDELAT PÅ NÄRINGSGRENAR, %. Källa: SCB



Framtidens arbetsmarknad

Kommunens ambition är att dämpa den höga arbetslösheten bland unga och utrikes födda. I planerna ingår att mer mark för verksamheter skapas i anslutning till Trestad center samt även i och runt stationssamhällena Vargön och Brälanda.

Ett levande och dynamiskt näringsliv kräver såväl en attraktiv stadsmiljö som välanpassade verksamhetsområden. En fortsatt satsning på centrumhandel tillsammans med kontor och verksamhetslokaler på gångavstånd till resecentrum är viktigt. Stråvan är att skapa områden som lever under större delen av dygnet och bidrar till ett mer effektivt nyttjande av kollektivtrafik, parkeringsplatser och annan infrastruktur.

Följande områden pekas ut som expansionsområden i Vänersborgs kommun:

Holmängen. Området ligger utmed vägen mot Vargön och är föremål för utbyggnad av bostäder samt företagande och handel. I området för företagande och handel har redan flera företag etablerat sig. Det finns tomter kvar och intresset är stort bland investerare. Tillsammans med bostäder bildas här en ny stadsdel i kommunens tätort.

Trestad center. Området domineras av logistik och viss handel. Med sitt läge utmed riksväg 44 samt Älvsborgsbanan finns bra förutsättningar till utökning av området genom strategiska markköp.

Wargöns innovations- och industripark. Parken är till för de som vill vara med och utveckla nya produkter och tjänster kring framtidens hållbara material. Här pågår också en byggnation av en test- och demoanläggning där det ska utvecklas nya produkter och tjänster kring framtidens hållbara material samt återvinning och materialutveckling av textilier. Dessutom utreds förutsättningarna för en ny hamn i Vargön.

Brålanda. Brålanda ligger norr om Vänersborg. Här finns större privata arbetsgivare som till exempel Dahlbergs slakteri, Toppfrys och Brålanda industri. Planer för ett grönt kluster finns på det före detta naturbruksgymnasiet. Kommunen planerar ett nytt område för verksamheter vid Esslingetorp.

Stärkebo. Vid området norr om Vänersborg finns bra förutsättningar för ett nytt verksamhetsområde. Läget nära järnväg och väg gör området attraktivt.

DE STÖRSTA MÅLPUNKTERNA

Målpunkterna har delats in i de tre kategorierna fritid, handel och arbetsplats/skola och ses i vidstående karta.

Utbyggnaden av dubbelspår mellan Göteborg och Öxnered har skapat väsentliga förutsättningar för en välutvecklad tågtrafik. Trollhättans och Vänersborgs resecentrum respektive stationer och Öxnered station är de största och viktigaste mål- och bytespunkterna i kommunerna.

Nedan finns de utpekade och viktigaste mål- och bytespunkterna i respektive kommun.

Mål- och bytespunkter i Trollhättan

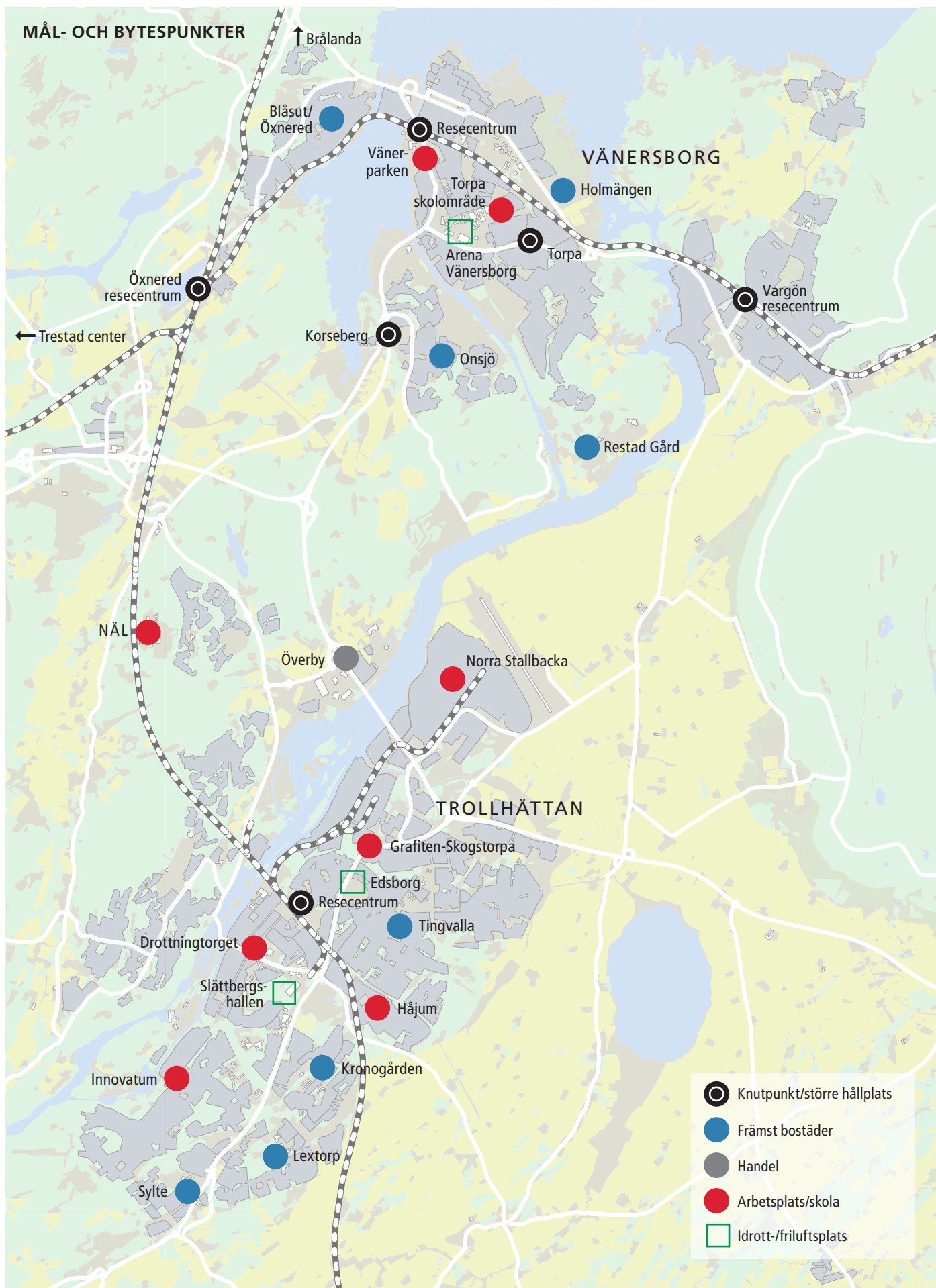
- **Hållplatserna vid Drottningtorget** är den tyngsta målpunkten i stadstrafiken Trollhättan–Vänersborg med flest på- och avstigande. Under 2017 har Drottningtorgets hållplatser flyttats till angränsande gator. Hållplatsen har drygt 3 400 påstigande en vardag. Cirka 4 000 personer arbetar och 3 000 personer bor i närheten, och ett stort antal kunder, besökare och elever har sin målpunkt här. Högskolan Väst är belägen vid Drottningtorget.
- **Trollhättans resecentrum.** De flesta busslinjerna trafikerar resecentrum. Stadstrafikens tidtabeller är samordnade med tåg och regionbussar samt för byten mellan stadsbussar. Hållplatsen har cirka 2 700 påstigande en vardag.
- **Stallbacka industriområde.** Här finns flera stora arbetsplatser, totalt cirka 4 000 arbetstillfällen. Områdets tre hållplatser har tillsammans cirka 200 påstigande en vardag.
- **Norra Älvsborgs Länssjukhus, NÄL.** Sjukhuset har cirka 3 100 anställda samt cirka 900 besökare en genomsnittlig dag. Tillsammans genererar detta drygt 6 200 resor till och från sjukhuset.
- **Innovatum.** Består av en företagspark med bostäder, skola, restaurang och evenemang. Det fanns cirka 900 sysselsatta och 200 boende år 2015, men området växer successivt. Områdets två hållplatser har tillsammans drygt 300 påstigande en vardag.

NORRA ÄLVBORGES LÄNSSJUKHUS VÄXER

Sjukhuset växer och vården koncentreras i allt större utsträckning, vilket gör att antalet resor till och från sjukhuset beräknas växa med 20 procent till 7 400 resor fram till år 2035.

Västra Götalandsregionen har utrett en ny tågstation i tunneln under sjukhuset. Stationen pekas ut som intressant, men då allt för många frågetecken kvarstår kommer frågan att utredas vidare. Inom kollektivtrafikplanen för Trollhättan och Vänersborg behöver fokus vara på välfungerande busslösningar medan en tåglösning kan bli aktuell på längre sikt, bortom denna kollektivtrafikplans tidshorisont.

Källa: Utredning station NÄL. Västtågsutredningen underlagsrapport 3. Remissutgåva 2017-09-26



- **Kronogårdstorg.** Torget är knutpunkt för Trollhättans största bostadsområden söder om centrum med cirka 5 750 boende och 550 sysselsatta. Hållplatsen har cirka 380 påstigande en vardag.
- **Överby köpcentrum** – ligger mellan Trollhättan och Vänersborg längs linje 65 som sammanbinder de båda orterna. Området har cirka 1 130 sysselsatta och därutöver många kunder. Den centrala hållplatsen har cirka 70 påstigande en vardag. Därtill kommer resande med servicelinje 53 genom området.
- **Sylte centrum.** Detta stadsdelscentrum har bostäder, skola och service. I stadsdelen bor över 3 000 och cirka 670 är sysselsatta där. Den centrala hållplatsen har cirka 145 påstigande en vardag.
- **Grafiten–Skogstorpa verksamhetsområde.** Området har arbetsplatser med cirka 3 200 sysselsatta. Områdets hållplatser har tillsammans cirka 30 påstigande en vardag.
- **Lextorp–Grangården.** Ett stadsdelscentrum med bostäder service och handel och drygt 4 000 boende och cirka 540 sysselsatta. Områdets hållplatser har tillsammans cirka 670 påstigande en vardag.
- **Håjums verksamhetsområde.** I området finns handel och verksamheter med närmare 1 100 sysselsatta. Områdets hållplatser har cirka 190 påstigande en vardag.

Mål- och bytespunkter i Vänersborg

- **Vänersborgs resecentrum.** Här möts alla stads- och regionbussar. Stads- trafikerna är samordnad med tågens avgångs- och ankomsttider. I anslutning till resecentrum finns många arbetsplatser och i Vänerparken finns en skola. Resecentrum är en viktig nod för all kollektivtrafik i centrum. Resecentrum har cirka 1 400 påstigande en vardag.
- **Vänersborg torget.** Centrumhållplats. Har inte längre karaktären av nod för stadstrafiken sedan all trafik koordinerades till resecentrum, men torget är fortfarande en stor och viktig hållplats. Torget har cirka 335 påstigande en vardag.
- **Torpa centrum.** Hållplatsen ligger i anslutning till tätortens största koncentration av boende: Flanaden, Poppelvägen och Bokgatan. Vid hållplatsen kör bussarna i vänstertrafik för att underlätta byten. Här byter resenärerna främst till bussen mot NÄL. Hållplatsen har cirka 220 påstigande en vardag.
- **Idrottsgatan/Solängen.** Hållplatsen är viktig för såväl högstadie- som gymnasieskolan i området. I närheten finns även tillagningskök för flera större inrättningar i kommunen. Hållplatsen är väl frekventerad med cirka 330 påstigande en vardag.
- **Fyrkanten Vargön.** Centrumhållplats för tätorten Vargön med cirka 4 500 invånare. Hållplatsen trafikeras av stadsbussar samt region- och lokalbussar. Hållplatsen har cirka 260 påstigande en vardag.
- **Ollenicklas väg.** Hållplats- och bussgata i anslutning till många boende i ett tätbebyggt område. En av de större hållplatserna sett till på- och avstigande. Hållplatsen har cirka 90 påstigande en vardag.
- **Restad Gård.** Här ligger landets största flyktinganläggning med cirka 1 200 platser utöver sysselsatta i området. Hållplatsen är ändhållplats för två stadsbusslinjer, 65 och 67. Den senare är det snabba alternativet till resecentrum. Den andra, som är den tyngsta stadsbusslinjen i tätorten, trafikerar flera större bostadsområden och fortsätter direkt till Trollhättan via resecentrum i Vänersborg. Hållplatsen har cirka 390 påstigande en vardag.
- **Regementsgatan.** Hållplats som snabbt fått en ökad betydelse. Högstadie- och gymnasieskola samt etablering av handel i området innebär många resenärer. Flera stadsbusslinjer trafikerar området. Hållplatsen har cirka 60 påstigande en vardag.

ÖKAT RESANDE TILL OCH FRÅN NÄL

En utredning visar att det görs 6 200 resor till och från NÄL per dag varav cirka 14 procent med buss. Antalet resor antas öka med cirka 20 procent till 7 400 per dag fram till 2035 på grund av ökad koncentration av specialistvård med mera.

Källa: Utredning station NÄL. Västtågsutredningen underlagsrapport 3. Remissutgåva 2017-09-26

ARBETSPENDLING ÖVER TROLLHÄTTANS KOMMUNGRÄNS FÖR DE STÖRSTA PENDLINGSSTRÖMMARNA, 2016

Från kommun	Inpendlare	
	Antal/dag	Andel, %
Vänersborg	4 486	42
Uddevalla	1 894	18
Göteborg	744	7
Lilla Edet	724	7
Grästorp	439	4
Lidköping	192	2
Mellerud	190	2
Essunga	173	2
Färgelanda	168	2

Till kommun	Utpendlare	
	Antal/dag	Andel, %
Vänersborg	2 236	26
Göteborg	2 222	26
Uddevalla	1 244	14
Lilla Edet	595	7
Mölnådal	172	2
Stenungsund	167	2
Ale	150	2
Grästorp	132	2
Lidköping	131	2

- **Korseberg.** Hållplats för busstrafiken till Trollhättan och NÄL. Större bostadsområden och arbetsplatser betjänas av busslinjerna som stannar vid hållplatsen. Hållplatsen har cirka 55 påstigande en vardag.
- **Öxnered station.** Ändhållplats för en av stadsbussarna. Öxnered är en viktig nod för tågtrafiken där fyra olika tåglinjer möts. I området planeras bostäder för en helt ny stadsdel. Hållplatsen har cirka 35 påstigande en vardag.
- **Trestad center.** Arbetsplatsområde som kommer att öka i betydelse tack vare flera nyetableringar samt att befintliga företag expanderar. Hållplatsen har cirka 5 påstigande en vardag.

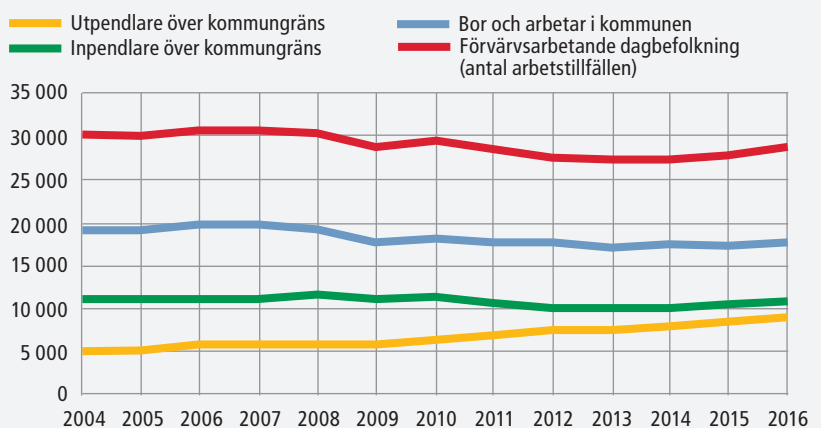
PENDLING OCH RESFLÖDEN**TROLLHÄTTAN**

I rollen som regionalt nav tillsammans med Vänersborg har kommunen stora pendlingsflöden samt ett allt större utbyte av arbetskraft, framförallt gentemot grannkommunerna Vänersborg, Uddevalla, Lilla Edet och Grästorp. Utbytet sker också i växande utsträckning med Göteborgsregionen. Utpendlingen dit är lika stor som till Vänersborg.

Trollhättan har sedan länge varit en kommun med omfattande inpendling till i första hand sina industriarbetsplatser men även andra verksamheter såsom vård (NÄL). Antalet inpendlare har minskat något till följd av Saabs nedgång och konkurs men är fortfarande över 10 000. Drygt 40 procent av inpendlarna kommer från Vänersborg och cirka 35 procent från de övriga grannkommunerna ovan. Antalet inpendlare från Göteborg har ökat successivt och var 2016 cirka 750 personer.

Antalet utpendlare har nästan fördubblats sedan millennieskiftet och var 2016 cirka 8 700. Drygt 25 procent arbetar i Vänersborg; nästan lika många arbetar i Göteborg. De fyra största pendlingsorterna Vänersborg, Uddevalla, Göteborg och Lilla Edet står för drygt 70 procent av den totala pendlingsvolymen.

Utöver arbetsresor är det gymnasie- och högskoleelever som studiependlar. Trollhättan och Vänersborg har en gemensam gymnasieorganisation, Kunskapsförbundet Väst. Av de drygt 2 700 eleverna (vårterminen 2017) bodde cirka 2 440 i någon av de båda kommunerna. Den gemensamma gymnasieskolan ger upphov till en del korspendling; cirka 200 elever reste från Vänersborg till Trollhättan och cirka 100 reste i motsatt riktning. Till detta kommer de cirka 30 procent av eleverna i fristående gymnasieskolor där kommunerna inte har några siffror om inpendlingen. Bedömningen är att 200 elever från vardera kommunen studerar i kommunala eller fristående skolor i andra kommuner.

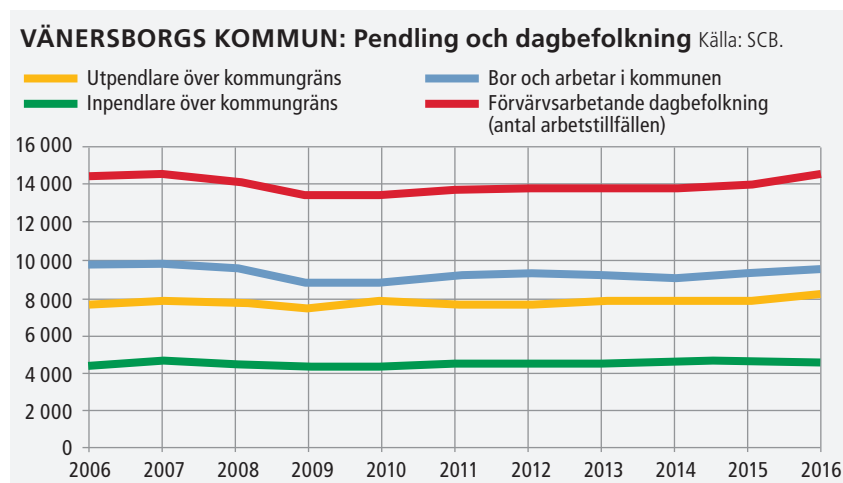
TROLLHÄTTANS KOMMUN: Pendling och dagbefolkning Källa: SCB.

VÄNERSBORG

Även Vänersborg har som regionalt nav ett stort arbetskraftsutbyte med närregionen, främst Trollhättan och Uddevalla. Även Mellerud, Färgelanda, Grästorp och Lilla Edet är tydliga pendlingsrelationer i närregionen. Drygt 9500 personer bor och arbetar inom kommunen, 4 930 pendlar in i kommunen från andra kommuner och 8300 pendlar ut från Vänersborg. Samverkan mellan arbetsmarknaderna kan antas bestå och öka ytterligare i takt med utvecklade tågförbindelser. Den helt dominerande utpendlingen sker till Trollhättan och är dubbelt så stor som inpendlingen därifrån.

Uddevalla utgör den näst största arbetsmarknadspartnern. Göteborg kommer på tredje plats med cirka 50–70 procent av pendlingsutbytet med Uddevalla. Pendlingsutbytet med Göteborg kan antas öka snabbare än övriga på grund av det större arbetsplatsutbudet i Göteborg.

Pendlingen ökar även för Vänersborgs kommun. Intressant är att både inpendling och utpendling, jämfört med nuläget, visade höga siffror även före 2012 då dubbelspåret till Göteborg invigdes. Efter 2012 har dock båda siffrorna stigit något, vilket tyder på ett ökat pendlande. Det är dock utpendlingen som ökat mest, vilket har gett ett negativt pendlingsnetto som ökar från och med 2012.



ARBETSPENDLING ÖVER VÄNERSBORGSKOMMUNGRÄNS FÖR DE STÖRSTA PENDLINGSSTRÖMMARNA, 2016

Från kommun	Inpendlare	
	Antal/dag	Andel, %
Trollhättan	2 236	47
Uddevalla	670	14
Göteborg	314	6
Mellerud	353	7
Färgelanda	139	3
Grästorp	188	4
Lidköping	53	1
Lilla Edet	128	3
Övriga	849	17

Till kommun	Utpendlare	
	Antal/dag	Andel, %
Trollhättan	4 486	55
Uddevalla	1 146	16
Göteborg	788	11
Mellerud	218	3
Färgelanda	130	2
Grästorp	74	1
Lidköping	103	1
Lilla Edet	96	1
Mölnadal	66	1
Övriga	1 310	16

Källa: Omvärldsanalys 2019–2021, Vänersborgs kommun

RESVANEUNDERSÖKNINGEN

Totalt ingick 46 620 invånare i åldern 16–84 år i urvalet. Totalt svarade 12 239 personer på webb- eller postenkäten, vilket motsvarade en svarsfrekvens på 27 procent. I Tvåstad redogjorde 924 personer för totalt nästan 1 900 resor.

RESVANEUNDERSÖKNING, RVU

Västsvenska paketet, som innehåller stora satsningar på vägar, järnvägar och kollektivtrafik, genomför med jämna mellanrum resvaneundersökningar. Vid mätningen 2017 inkluderades för första gången invånare i Trollhättan och Vänersborg, då kommunerna ingår i arbetsmarknadsregionen Göteborg–Trollhättan. En utökning av antalet respondenter i Trollhättan samt en tilläggsbeställning för Vänersborgs kommun beställdes för att få ett bra underlag i arbetet med planen. Resvaneundersökningen kartlägger invånarnas resvanor en genomsnittlig dag på hösten.

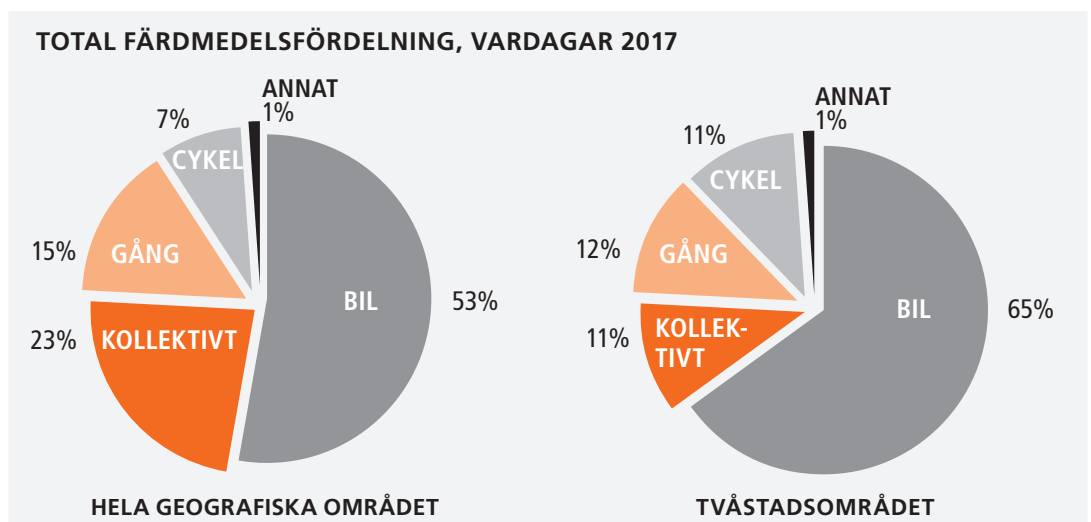
Målet med resvaneundersökningen är att årligen följa resvanorna och att få bättre insikt om hur invånarna reser både från och till kommunerna samt hur fördelningen mellan de olika färdmedlen ser ut. Undersökningen kartlägger medborgarnas regionala resmönster sett till bland annat färdmedelsfördelning och restid.

Total färdmedelsfördelning för hela det geografiska undersökningsområdet

Den totala färdmedelsfördelningen visar att bil dominerar som färdmedel och används för 53 procent av resorna. Näst vanligast är kollektivtrafikresor som används för 23 procent av resorna. Vidare görs fler resor till fots, 15 procent, än jämfört med cykel, 7 procent.

Bilen är fortfarande det vanligaste färdmedlet i kommunerna och andelen som väljer bilen är något högre i Trollhättan än i Vänersborg. I Vänersborg står de hållbara transportmedlen för 35 procent av det totalt antalet resor, jämfört med Trollhättans 31 procent. I Vänersborg går och cyklar 26 procent går mot 20 procent i Trollhättan. 2 procent fler kollektivtrafikresor görs i Trollhättan jämfört med i Vänersborg.

RVU visar att det finns ett stort potential för de hållbara transportmedlen att öka i enlighet med övergripande nationella såväl som regionala och lokala mål.



KOLLEKTIVTRAFIK

Regiontrafik

De stråk som är utpekade som prioriterade i trafikförsörjningsprogrammet har till uppgift att knyta ihop regionen och målpunkter utanför Västra Götaland.

Den mer långväga regionala trafiken och trafikeringen av de prioriterade stråken sker framförallt med tåg, men kompletteras vid behov av buss. Den mer lokala trafiken utgörs oftast av buss.

De expressbusslinjer som förbinder Tvåstad med regionen är:

- Trollhättan/Vänersborg–Uddevalla.
- Trollhättan–Lidköping–Skara–Skövde.
- Trollhättan/Vänersborg–Brålanda–Mellerud.

Den mer lokala busstrafikens uppgift är att binda samman tätorterna med kommunhuvudorten och andra mål- eller bytespunkter samt att säkerställa utveckling även på landsbygden. Som grund för utbudet och för att trygga rätt servicenivå beroende på tätortens storlek finns Landsbygdsutredningen som är en del av det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

UTBUD OCH SERVICENIVÅ I RELATION TILL TÄTORTENS STORLEK

Tätort, antal invånare	Syfte/reseärende	Grundläggande minsta antal resor/dubbelturer	Trafikslag
<200 invånare (ej tätort)	Serviceresor	1 ToR-resa per vardag (flera olika tidsfönster)	Anropsstyrd (Närtrafik)
200–499 invånare	Serviceresor, fritidsresor, gymnasieresor	2 dubbelturer per vardag plus Närtrafik	Linjelagda turer, kan vara anropsstyrda
500–999 invånare	Serviceresor, fritidsresor och i viss mån arbets-/studiependling	5 dubbelturer per vardag	Linjelagda turer, kan vara anropsstyrda
1 000–3 000 invånare	Serviceresor, fritidsresor, arbets-/studiependling	10 dubbelturer per vardag, 3 dubbelturer per helgdag	Linjelagda turer, kan vara anropsstyrda

Serviceresor: resor till affär, apotek, bibliotek. Ofta utanför högtrafik.

Fritidsresor: resor till olika målpunkter. Sker även i högtrafiktid.

Arbets-/studieresor: resor till arbete och studier (gymnasium, högskola).

Anropsstyrd trafik: resenären beställer själv sin resa.

Linjelagda turer: tur som går en förutbestämd sträcka.

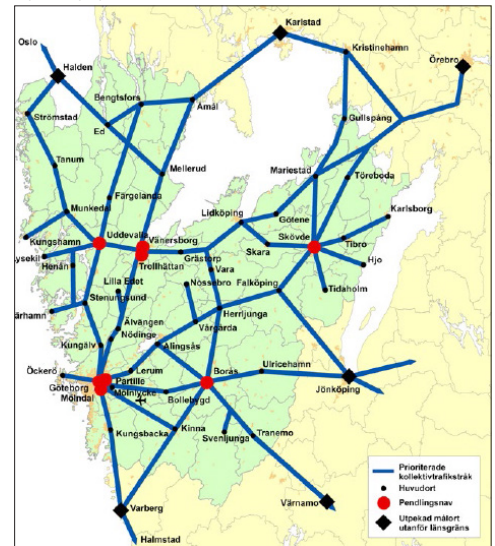
Anropsstyrd linjelagd tur: tur som behöver beställas och som går en förutbestämd sträcka.

I Tvåstadsområdet finns ett antal tätorter som, förutom respektive kommunhuvudort, samtliga har busstrafik (se vidstående tabeller).

Förutom trafiken inom kommunerna finns det linjer mot Lilla Edet, Grästorp, Sätenäs, Nossebro och Sollebrunn från Trollhättan. Från Vänersborg finns det motsvarande linjer mot Färgelanda och Dals Rostock.

PRIORITERADE KOLLEKTIVTRAFIKSTRÅK I VÄSTRA GÖTALANDS-REGIONEN

Källa: Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland, 2017–2020



TROLLHÄTTAN: TÄTORTER SOM TRAFIKERAS AV BUSSTRAFIK

Tätort	Invånare
Sjuntorp	2 202
Velanda	665
Upphärad	567
Väne-Åsaka	311

VÄNERSBORG: TÄTORTER SOM TRAFIKERAS AV BUSSTRAFIK

Tätort	Invånare
Vänersborg	5 034
Brålanda	1 561
Frändefors	650
Nordkroken	454
Katrinedal	400

Restider och restidskvoter

Restidskvoten är kollektivtrafikens restid i förhållande till den tid resan skulle ta med bil och är en av de viktigaste faktorerna vid val av färdmedel. Nedan redovisas restidskvot och restid till en gemensam och två i huvudsak inomkommunala målpunkter.

Vid en jämförelse med bil hämmas kollektivtrafiken delvis av de egenskaper som karaktäriserar begreppet kollektivtrafik. Den måste följa en bestämd sträckning och stanna ett antal gånger för att ta upp och släppa av resenärer, vilket gör att den i relation till bil blir långsammare. Dessutom påverkas restiden av behovet av byten som förutom att förlänga restiden riskerar att inverka negativt på reseupplevelsen.

Hur bytet planerats och bytespunkten utformats påverkar upplevelsen. Ett byte med samtrafik och längre uppehåll som är attraktivt för bytande resenärer inverkar till exempel negativt på upplevelsen hos de resenärer som reser genomgående och inte gör något byte.

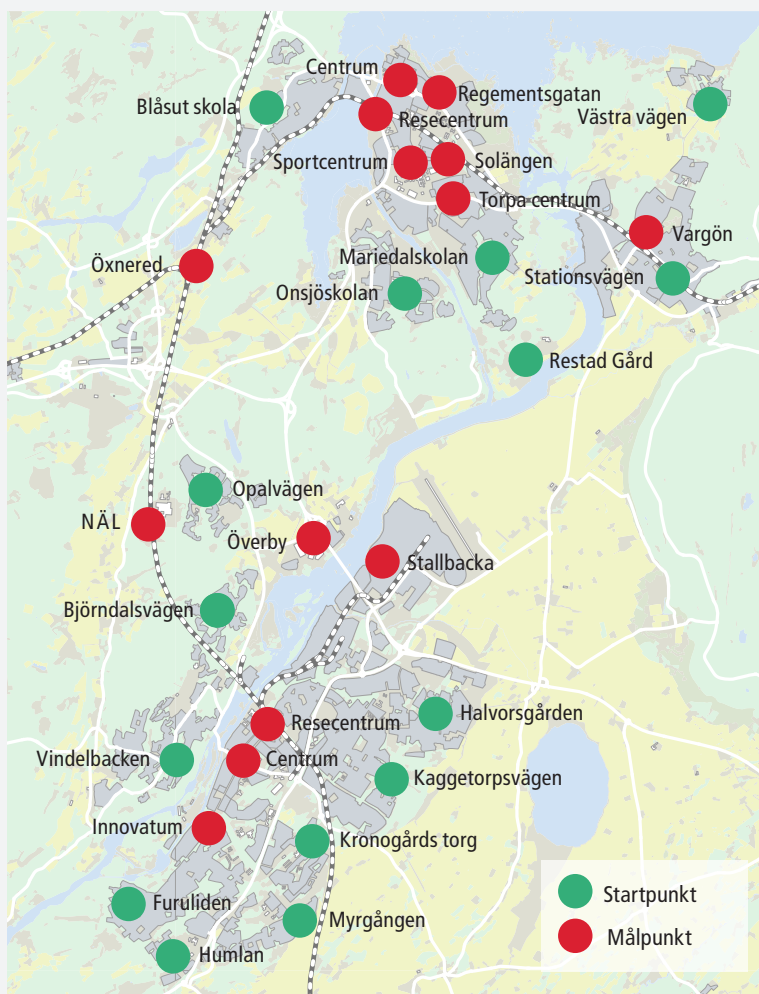
För att erbjuda en attraktiv kollektivtrafik har Västtrafik som övergripande mål att restidskvoten för buss som mest ska vara 1,3 i jämförelse med motsvarande resa med bil. I stadstrafik kan dock restidskvot vara ett osäkert mått på trafikens standard eftersom korta avstånd och resor ger stort utslag på restidskvoten, medan skillnaden i restid kan vara relativt blygsam. För att ge en så rättvisande bild som möjligt bör därför både restidskvot och skillnad i restid redovisas.

Restiderna är mätta från hållplats till hållplats för både buss och bil. Restiden för buss är mätt via reseplaneraren mellan klockan sju och åtta, medan restiden för bil är uppmätt via Google Maps under samma tid.

I regel kan man resa kollektivt från de utvalda starthållplatserna till respektive stads centrum eller resecentrum med konkurrenskraftiga restider jämfört med motsvarande resa med bil.

Mellan städernas resecentrum erbjuds resor med buss var 15:e minut som bör betraktas som konkurrenskraftiga med en restidskvot på 1,3 och en tidsskillnad på sex minuter jämfört med bil. Väljer man istället att resa med tåg som går var 30:e minut får man en restidskvot på 0,7 och slår bilens restid med sju minuter.

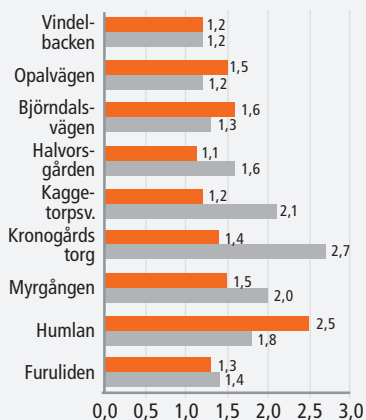
Om man tittar på restider till övriga målpunkter ser det däremot sämre ut. Oftast kräver resorna med kollektivtrafiken minst ett byte, vilket i kombination med relativt glest utbud och avsaknad av "stjärntrafik" ger restider som inte kan konkurrera med bilen.



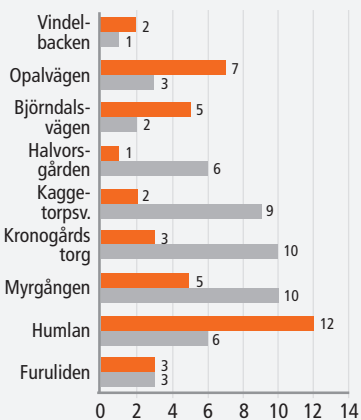
KARTA ÖVER START- OCH MÅLPUNKTER Det hade varit önskvärt att välja ut start-hållplatser efter antal påstigande, men då linje 24 är så dominerande hade i princip samtliga hållplatser hamnat i södra delen av staden. Startpunkterna är istället valda för att ge en så jämn geografisk spridning som möjligt, balanserat med antalet påstigande.

TROLLHÄTTAN: Restidskvot

Resecentrum (orange) Centrum (grå)

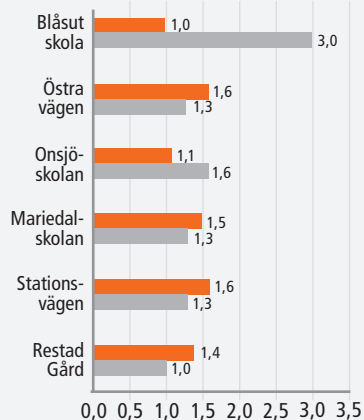


Skillnad i restid

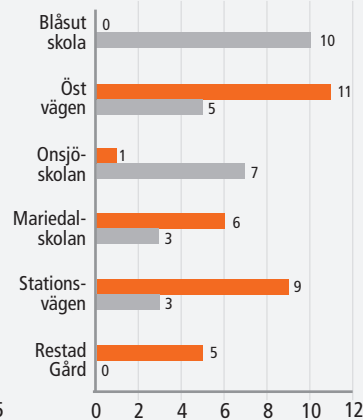


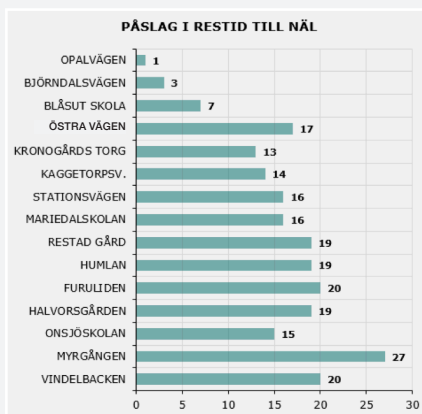
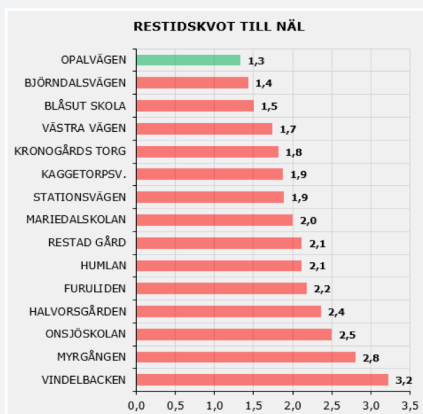
VÄNERSBORG: Restidskvot

Resecentrum (orange) Centrum (grå)

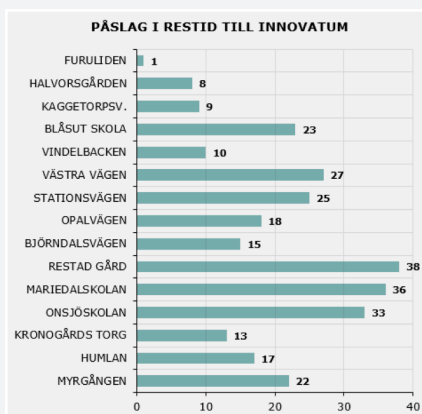
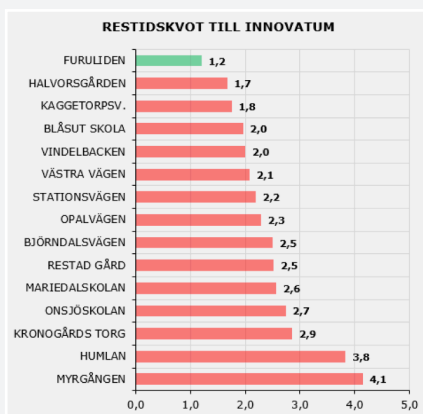


Skillnad i restid

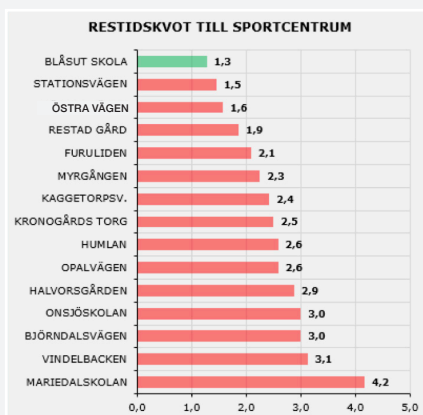




Till NÄL är det bara resor från Opalvägen och Björndalsvägen, de hållplatser som ligger absolut närmast, som kan konkurrera med bilen. Resor från Opalvägen klarar målet om restidskvot på max 1,3. Resor från Björndalsvägen klarar inte målet om restidskvot. Däremot är tidsskillnaden enbart tre minuter, vilket ändå är godkänt med tanke på den totala restiden. Resor från Strömslund till NÄL tar till exempel tre gånger så lång tid med buss som med bil och tidsförlusten är cirka 20 minuter.

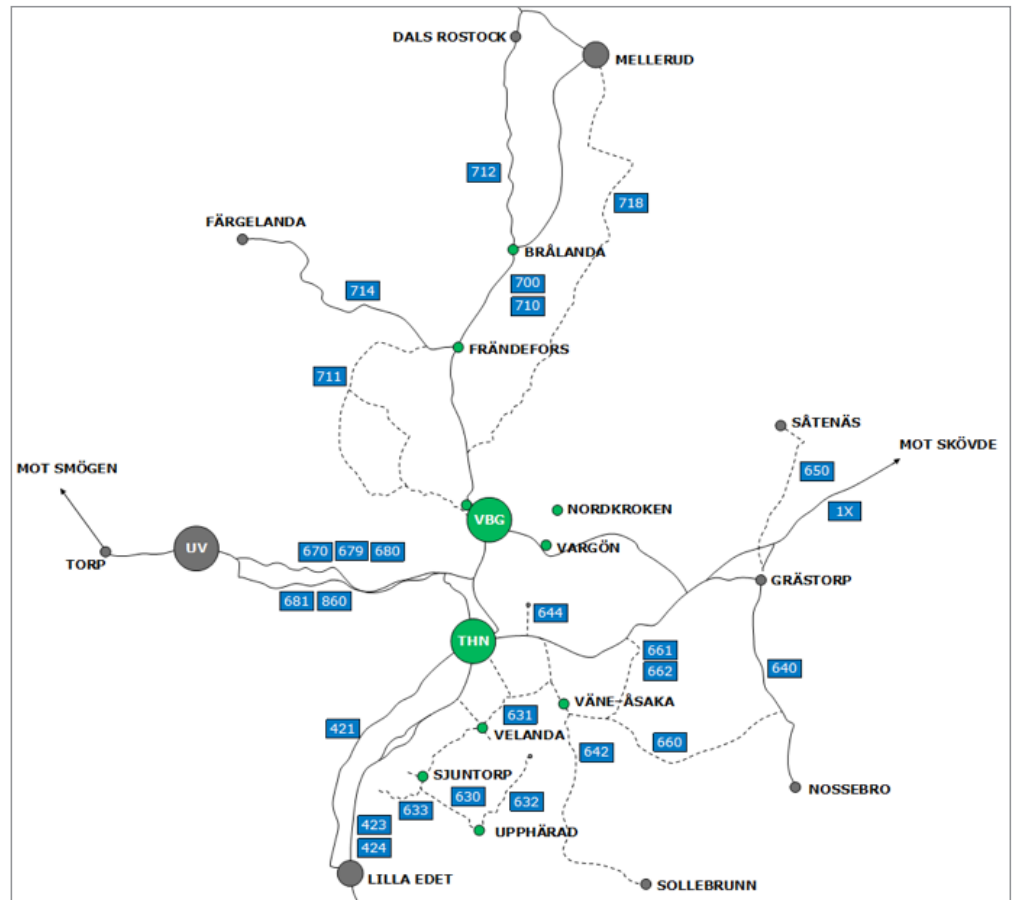


För resor till Innovatum är det bara Furuliden som klarar sig med godkänd restidskvot. Värt att notera är att även resor från startpunkter inom Trollhättan får dåliga värden.



I Vänersborg är det bara resor från Blåsut skola som klarar målet om restidskvot till målpunkten Sportcentrum. Det finns däremot ett antal relationer som inte klarar målet om restidskvot men ändå erbjuder rimliga restider jämfört med motsvarande bilresa.

ÖVERSIKTLIG BILD AV DET LOKALA OCH REGIONALA BUSSLINJENÄTET



Stadstrafik

Dagens linjenät är utformat för resor från respektive ytterområde till respektive kommuns centrum, som fungerar både som mål- och bytespunkt. Utöver detta omfattar stadstrafiken linjer mellan de båda städerna. Linjenätets utformning har varit densamma under en längre tid; den största förändringen skedde för några år sedan då stadstrafiken centerades till respektive resecentrum och samordnades med tågtrafiken. Stadstrafiken består idag av 29 linjer och kan grupperas efter uppdrag (se vidstående tabell).

Avståndet mellan Vänersborg och Trollhättan, cirka en mil, gör att orterna uppfattas som ett gemensamt område. Det hänger också ihop genom en gemensam stadsbusstrafik med en gemensam tätortszon för biljetter. Pendlingen mellan orterna är betydande och det är även ett stort resande inom kommunerna.

Trafikeringstider och utbud

Huvudlinjerna trafikeras måndag till fredag mellan klockan 05 och 23, medan helgtrafiken är igång mellan klockan 08 och 22. Servicelinjerna trafikeras mellan 09 och 17 på vardagar och mellan 09 och 13 på lördagar. På söndagar finns ingen servicelinjetrafik. Arbets- och industrilinjerna är helt anpassade efter arbetstider och körs oftast bara med en eller någon enstaka tur.

Huvudlinjernas utbud i Trollhättan under vardagar är 30-minuterstrafik i grunden, vilket sedan utökas på hela eller delar av linjesträckningen för att motsvara kapacitetsbehovet. Linje 24 har tätast utbud med som mest 10-minuterstrafik, medan linje 21 och halva linje 22 utökas till 15-minuterstrafik. Under lördagar och söndagar förekommer det att utbudet är så gles som 60-minuterstrafik under hela eller delar av dagen.

STADSTRAFIKENS 29 LINJER GRUPPERADE EFTER UPPDRAG

Funktion	Linje
Stadstrafik Trollhättan	21, 22, 23D, 24, 54
Servicelinjer Trollhättan	51, 52, 53
Stadstrafik Vänersborg och linjer mellan städerna	61, 62, 64, 65, 66D, 67D
Arbets-/ industrilinjier	25, 32, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 45, 46, 47
Nattlinjer	91, 92, 93

D = kompletterande daglinje mån-fre.

Av ovanstående är linje 21, 22, 24, 61, 62, 64 och 65 att betrakta som huvudlinjer.

I Vänersborg är grundutbudet 30-minuterstrafik under dagtid måndag till fredag där linje 62 utökas till 15-minuterstrafik. På kvällar och helger förekommer det att utbudet minskas till 60-minuterstrafik.

Mellan städerna går linje 65 som tätast var 15:e minut. Även linje 61 har 15-minuterstrafik i vissa intervall, men endast mellan Trollhättan och NÄL.

Byten och samtrafik

Som tidigare nämnts är stadstrafiken i första hand anpassad för tågresor till och från Göteborg vid respektive station. Bytesmarginalen mellan buss och tåg är cirka 10 minuter, vilket skapar attraktiva anslutningar till tågtrafiken.

För byten mellan stadslinjerna är bytesmarginalen tre minuter. Linjerna har i allmänhet styva avgångstider jämna timmar, halvtimmar eller kvartar, vilket är enkelt för resenärerna. Ett problem i sammanhanget är att linjernas turtäthet skiljer sig åt och riskerar att skapa långa bytes- och restider om resenären ska byta från en linje med tätare trafik till en med glesare. Extra tydligt blir det på linje 24 som har 10-minuterstrafik, vilket bara är i takt med övrig trafik två gånger per timme.

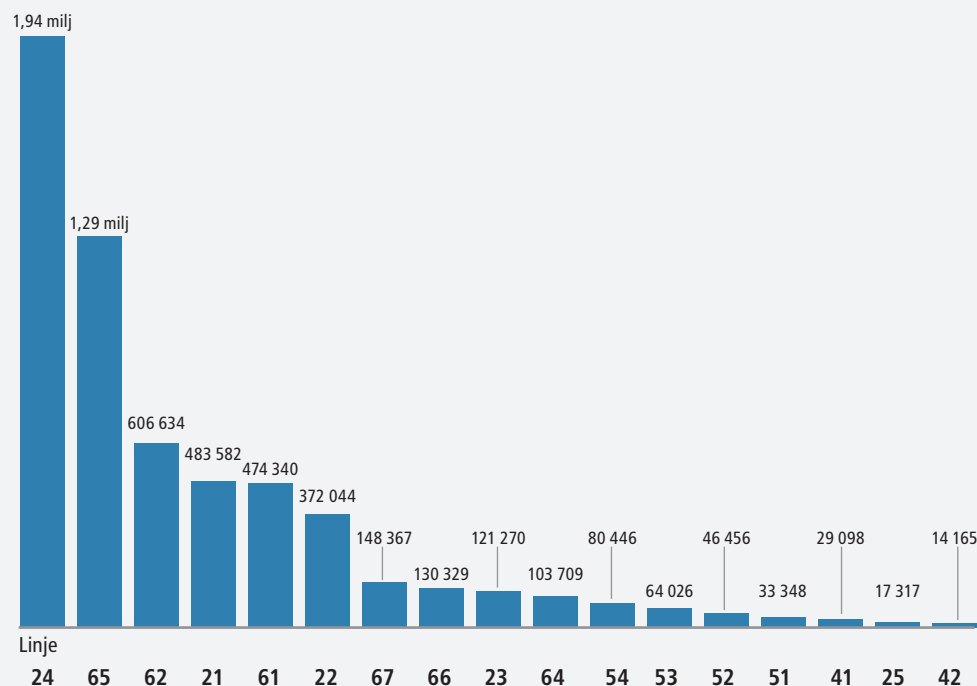
Resande

Den största delen av resandet är koncentrerad till ett fåtal linjer, där linje 24 Lextorp–Sylte är dominerande med nästan två miljoner resor de senaste 12 månaderna. Det motsvarar 32 procent av resorna. Även linje 65 Vänersborg–Trollhättan sticker ut med nästan 1,3 miljoner resor under motsvarande period. Linje 41 och 54 startades i december 2017 och omfattar därför inte ett helt år.

RESANDET UNDER TOLV MÅNADER PÅ STÖRRE LINJER

I TVÅSTADSOMRÅDET (Augusti 2017–juli 2018. Linje 41 och 54 avser resande från december 2017.)

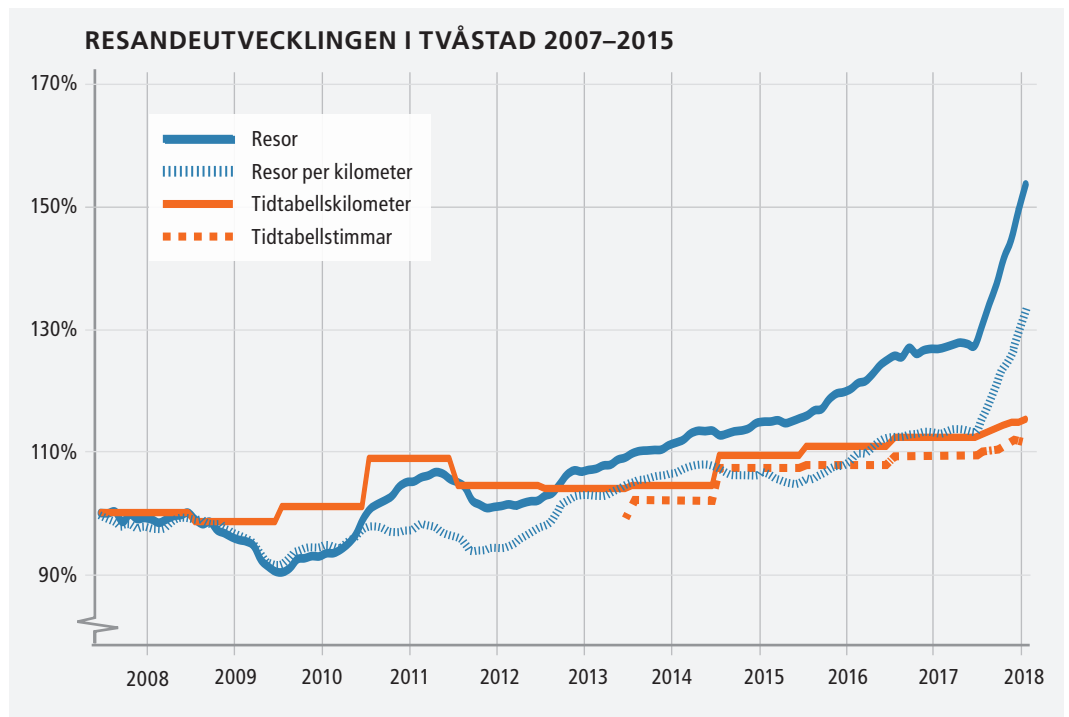
Antal resor/år



RESANDET UNDER TOLV MÅNADER* PÅ MINDRE LINJER I TVÅSTADSOMRÅDET

Linje	Antal resor
38	5 967
37	5 388
36	5 179
92	4 784
93	4 292
47	4 157
91	3 665
45	3 372
32	3 004
35	2 731
46	2 427
39	1 170

* Augusti 2017–juli 2018



Resandeutvecklingen är och har de senaste åren varit positiv utan att det har skett några större satsningar på fler turer eller linjer. Jämför man den procentuella utvecklingen 2007–2015 så har resandet ökat med cirka 15 procent, medan produktionen har ökat med cirka 10 procent. Under 2017 infördes ett nytt kundräkningssystem, KRS, vilket har inneburit att delar av ökningen beror på uppräknning av resandet.

Geografiska flaskhalsar

Kända flaskhalsar för kollektivtrafiken i centrala Trollhättan är Klaffbron över Göta Älv. Vissa tider under dagen är framkomligheten även på Stallbackabron något begränsad på grund av omfattande arbetspendling med bil.

Dagens flaskhalsar för kollektivtrafiken i Vänersborg är främst Gropbron som går över Göta Älv samt Dalbobron.

Tillgänglighet

Alla hållplatser och bytespunkter är funktionshinderanpassade i enlighet med Västtrafiks tidigare lista med krav för hållplatser med över 100 på- och avstigande per dag. Sedan 2019 finns en ny lista med nya kriterier, vilket gör att kommunerna har ytterligare hållplatser att anpassa. Kommunerna avser att lösa detta med kommunala investeringsmedel och kompletterande finansiering till år 2025.

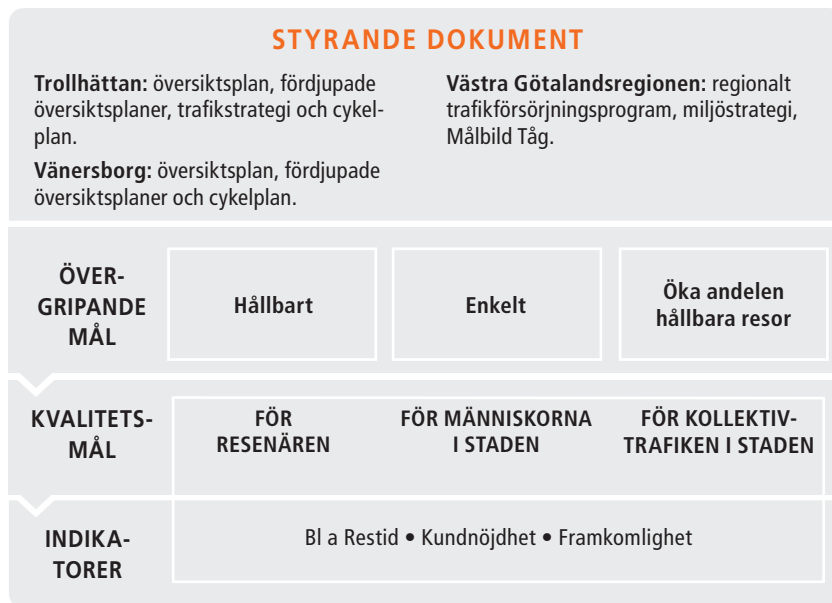
Hållplatsfickor för stadstrafiken förekommer; de flesta är dock kantstenshållplatser som är gynnsammare för busstrafiken.

3. MÅL OCH INDIKATORER

Följande målstruktur har tagits fram under arbetet med kollektivtrafikplanen. Den är baserad på trafikförsörjningsprogrammet, kommunernas översiktsplaner och övriga styrande dokument (se kapitel 2).

Det är viktigt att notera att målen för framtidens hållbara transporter tar utgångspunkt i de förutsättningar som finns i ovan nämnda styrande dokument.

Arbetet med specificering av intentionerna i bland annat trafikförsörjningsprogrammet och parternas arbete med trendanalyser har gett en tydligare bild av vad som behöver åstadkommas för att uppnå måltalen för år 2030.



Bilden ovan visar hur målstrukturen hänger ihop med styrdokumenterna samt hur kvalitetsmålen sen följs upp av ett antal indikatorer. För att kunna mäta och följa upp planen har ett antal indikatorer tagits fram som belyser kvalitet eller effektivitet inom de olika kvalitetsmålen.

När kollektivtrafikplanen har antagits av respektive part och i Kollektivtrafiknämnden blir den därefter en förutsättning och ett underlag inför kommande revidering av trafikförsörjningsprogrammet.

Den schematiska bilden på sid 7, "Från trafikförsörjningsprogram till kund – den röda tråden" visar hur planeringsprocessen hänger ihop med successivt genomförande, uppföljning och revidering av kollektivtrafikplanen förslagsvis vart fjärde år.

DE NATIONELLA MILJÖMÅLEN

Miljömålssystemet består av

- ett generationsmål
- 16 miljö kvalitetsmål
- ett antal etappmål.

Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen. Generationsmålet är det övergripande målet som visar inriktningen för Sveriges miljöpolitik. Det lyder:

”Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.”

De 16 miljö kvalitetsmålen omfattar olika miljöområden som luft, vatten, samhällsutveckling, odling och natur. De påverkar varandra på olika sätt. Kollektivtrafiken berörs främst av målen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö.

Etappmålen ska göra det lättare att nå generationsmålet och miljömålen. Där har vägen mot miljö kvalitetsmålen delats upp i tidsatta etapper. Ett av etappmålen lyder:

”Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik”.

Kollektivtrafiken berörs även av etappmål inom områdena Begränsad klimatpåverkan och Luftföroreningar.

Den årliga uppföljningen redovisar de statliga insatser som görs för att uppnå miljömålen.

Källa: <http://sverigesmiljomal.se/>

ÖVERGRIPANDE MÅL

■ Stödja en hållbar region-och stadsutveckling

En stor ökning av antalet resor behöver ske i stadstrafiken i Trollhättan och Vänersborg för att nå en högre marknadsandel för hållbart resande och för att stödja stads- och befolkningsutvecklingen i kommunerna.

Kollektivtrafiken behöver också utvecklas för att underlätta den regionala pendlingen till och från kommunerna samt mellan Uddevalla och Göteborgsregionen. Det betyder att resandet med kollektivtrafik, gång och cykel ska öka.

Kommunernas utveckling och framtida satsningar på kollektivtrafiken ska samordnas så att konkurrenskraftiga restider med kollektivtrafiken kan erbjudas i fler av de viktiga reserelationerna.

■ Underlätta ett enkelt vardagsliv

Kollektivtrafiken ska erbjuda snabba, enkla och pålitliga resor med god turtäthet under större delen av trafikdygnets timmar mellan viktiga målpunkter och därmed skapa goda förutsättningar för ett enklare vardagsliv. Behovet av bil och den tillgängliga ytan för biltrafik kan minskas.

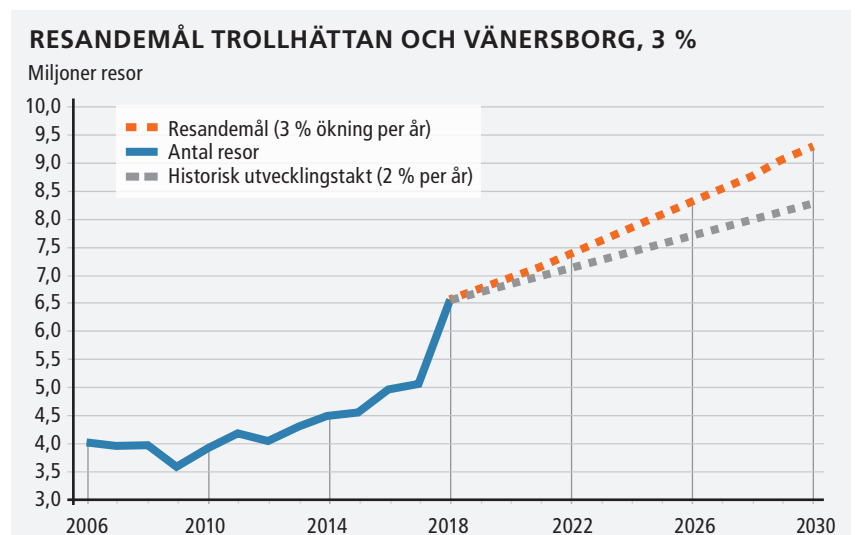
Det är viktigt att kollektivtrafiken hanterar en allt större andel av arbetspendlingen men också övriga resor. Vardagsresor handlar om så mycket mer: fritidsaktiviteter, shopping, besök, turism, nöje och rekreation. Det innebär att offentlig och redan etablerad kommersiell service samt personalintensiva arbetsplatser behöver lokaliseras nära kollektivtrafikknutpunkter för god tillgänglighet även med kollektivtrafiken.

Satsningar på att skapa attraktiva gång- och cykelstråk för att komma till kollektivtrafiken samt att erbjuda service i närområdet är särskilt viktiga satsningar. Olika tjänster kopplade till mobilitet som underlättar vardagen och bidrar till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv behöver erbjudas i ökad omfattning.

■ Öka andelen hållbara resor med kollektivtrafik, gång och cykel

Stadstrafiknätet i kommunerna ska bidra till att andelen hållbara resor med kollektivtrafik, gång och cykel ökar, med sikte på målen i trafikförsörjningsprogrammet, målbild för tågtrafiken, översiktsplanerna samt övriga styrande dokument i kommunerna. När nästa revidering av trafikförsörjningsprogrammet görs finns föreliggande plan som underlag. Om målet i planen ska uppnås ställer det krav på att övriga ”faktorer” genomförs enligt strategierna i kapitel 4 *Struktur och utveckling*. Begreppet hållbara resor inkluderar såväl miljömässiga som sociala och ekonomiska perspektiv.

Antal resor mellan år 2006 och 2018, prognostiserad utveckling baserad på historisk utveckling (2 procent per år) samt mål om genomsnittlig ökningstakt på 3 procent per år.



Resandeutvecklingen har varit god sedan 2006 och den årliga ökningen har i genomsnitt varit knappt två procent. I takt med att städerna växer och invånarantalet ökar sker också fler resor med kollektivtrafik. För att uppfylla målet om att öka andelen hållbara resor måste kollektivtrafikens ökningstakt vara snabbare än befolkningsutvecklingen. Den historiska befolkningsutvecklingen har legat strax under en procent, vilket motsvarar länet i stort. Framgent finns målsättningar och planer som strävar efter snabbare befolkningsökning med cirka 1,5 procent årligen. Med detta som bakgrund är målsättningen att kollektivtrafiken ska öka i genomsnitt tre procent per år. Detta skulle innebära 9,2 miljoner resor år 2030, vilket ungefär motsvarar dagens resande med stadsbussarna i Borås.

Genom att få fler att åka kollektivt och därigenom öka andelen hållbara resor får vi:

- Mindre trängsel och miljöpåverkan.
- Minskad biltrafik, minskad trängsel i centrum, mer plats för stadsliv, cyklar och fotgängare.
- Minskad klimatpåverkan, bättre luft, ökad trafiksäkerhet och bättre hälsa.

Kollektivtrafikplanen ska bidra till att utveckla smarta kombinationer av resesätt.

Se PM Resandemål för ytterligare underlag och analys.

KVALITETSMÅL

Kvalitetsmålen som följer nedan har delats in i tre huvudkategorier: kvalitetsmål ur ett resenärsperspektiv, kvalitetsmål för människor som vistas och rör sig i anslutning till kollektivtrafiken samt kvalitetsmål för kollektivtrafikens samspel med stadsutvecklingen i kommunerna.

Kvalitetsmålen är tänkta att vara mer beskrivande. I en uppföljning av målen görs en bedömning av hur väl kvalitetsmålen är uppfyllda.

Kvalitetsmål för resenären – snabbt, ofta, enkelt och pålitligt

Om fler ska åka kollektivt för att de vill och inte för att de måste, krävs att kollektivtrafiken upplevs attraktiv. Det handlar om såväl kvalitet som image och känsla.

Framgångsfaktorer för en attraktiv kollektivtrafik är: **Snabbt, ofta, enkelt, pålitligt, tryggt och säkert.**

Restiden tillsammans med god turtäthet är avgörande för kollektivtrafikens attraktivitet men också för kommunernas invånare då det behöver bli enklare att klara vardagen utan bil. Därför är restid ett viktigare mått än restidskvot mot bilen.

Utöver korta restider är det viktigt med hög turtäthet, tydlighet i systemet och pålitlighet samt att det är bekvämt att vänta, byta eller vara på fordonet. Tjänster som underlättar resan, eller till och med ger resan mervärden, blir viktigare framöver.

Trafikföretagens satsningar på förbättringar inom områdena körsätt, bemötande, fordonens kvalitet och trafiksäkerhet är viktiga framgångsfaktorer, och arbetet måste fortsätta.

Hög framkomlighet och prioritet för kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för att nå övriga kvalitetsmål som kort restid, regularitet och pålitlighet.

Åtgärder som bidrar till och påverkar resenärens egen upplevelse av att det är smart, tryggt och enkelt att välja hållbart resande ska prioriteras.

STRATEGI FÖR SOCIAL HÅLLBARHET

2016 antog Trollhättans Stad en ny strategi för social hållbarhet. Den ska genomsyra Trollhättans Stads alla förvaltningars arbete. Ett av de medel som där anges för att skapa förutsättningar för social hållbarhet är att: "Skapa en väl utbyggd och trygg kollektivtrafik och gång- och cykelvägar som underlättar för människor att förflytta sig oavsett ekonomisk situation eller funktionsförmåga".

■ Restider

Restiderna ska vara konkurrenskraftiga med bilen för att vara attraktiv färdmedel. Kvalitetsmålet för restid är:

- Att restiderna mellan stadsdelsområdena till Trollhättans och Vänersborgs resecentrum och centrum, Stallbacka, NÄL, Idrottscentrum och Överby ska närma sig bilens restid, med det övergripande målet att restidskvoten inte ska överstiga 1,3.

■ Turtäthet

Kvalitetsmålen för turtäthet är:

- Högre turtäthet över hela dagen.
- Öka utbudet i lågtrafik.

Turtätheten kan vara mindre till vissa av de utpekade målpunkterna i kommunerna under de tider på dygnet då resandet går ner. På vissa stora arbetsplatsområden kan turtätheten minska kraftigt kvällstid alternativt att målpunkten inte alls trafikeras.

■ Pålitlighet

Pålitlighet innebär att resenärerna vet att de kommer fram i tid, vilket medför att kvalitetsmålet innehåller punktlighet både vid start- och slutpunkt. Pålitligheten är starkt beroende av framkomligheten, särskilt i städerna, och att systemet är mindre sårbart i framtiden. Kvalitetsmålet för pålitlighet är:

- Restiderna ska vara desamma under huvuddelen av dygnet, vilket ger förutsägbarhet och ställer krav på robusta tidtabeller och robust trafikering.

■ Byten

Idag görs de flesta byten mellan stadslinjer, regionala linjer och tåg vid kommunernas båda resecentrum. Dessutom görs dessa byten vid torget i Trollhättan, vid Torpa centrum samt vid torget i Vänersborg.

Resenärerna vill oftast inte ha byten, men om de är effektiva och smidiga så kan de ändå uppfattas som positiva då bra bytespunkter kan innebära fler och snabbare resmöjligheter. Därmed förväntas en mer effektiv kollektivtrafik. Kvalitetsmålen för byten är:

- Bytesmöjligheter ska finnas där region- och/eller stadstrafiklinjer möts.
- Ett byte ska vara tryggt, snabbt och enkelt.

■ Komfort

Resenärer i stadstrafiken ska uppleva komforten ombord och på hållplatser så god att komforten som enskild faktor inte får dem att välja bil framför kollektivtrafik. Åkkomforten ska vara jämförbar med bilen, vilket ställer krav på allt från fordon och körstil till körfälts- och hållplatsutformning. För korta resor i rusningstid kan de flesta acceptera att stå; annars är sittplats är en självklarhet ur ett säkerhets- och bekvämlighetsperspektiv. Kvalitetsmålet för komfort är:

- Att resan har en god och smidig komfort med tillräckligt med plats.

■ Enkelhet

I begreppet enkelhet ryms både en enkel och begriplig linje- och trafikstruktur och en tydlig identitet för de olika trafikkoncepten. Det ska vara lätt att hitta och ta sig till rätt anslutande linjer vid byten, vilket förutsätter en tydlig skyltning och utformning av fordon, bytespunkter och hållplatser i stadstrafiken. Linjenätets utformning, förutsägbarhet och stabilitet över tid är viktig.

Begreppet enkelhet omfattar också tydlig information innan och under resan, särskilt vid bytesresor samt enkla betallosningar och begriplig prissättning.

Enkelhet handlar om den egna upplevelsen och skiljer sig mellan olika typer av resenärer. Kvalitetsmålen för enkelhet är:

- Trafik- och linjestrukturen är enkel, överskådlig och lättbegriplig.
- Tydlig och lättillgänglig information om resmöjligheter och betalning.

■ Trygghet

Trygghet tillhör samma kategori som enkelhet och komfort – det handlar om hur resenärerna upplever något. Den upplevda tryggheten beror på flera faktorer som hur man är som person, vilken tid på dygnet det är, hur platsens utformning är och hur välskött den är etc. Det är även viktigt med gena och belysta gång- och cykelbanor i anslutning till hållplatserna. Trygghet handlar också om trafiksäkerhet, hur snabbt det går samt hur bra sikt det är. Kvalitetsmålet för trygghet är:

- Alla miljöer i anslutning till kollektivtrafiken ska upplevas vara så trygga att det gör kollektivtrafiken attraktiv.

Kvalitetsmål för människan i staden – en attraktiv stad

Att ta fram kvalitetsmål för människan i staden handlar om både positiva och negativa effekter som kollektivtrafiken har för invånare, besökare, resenärer eller icke-resenärer som vistas eller rör sig i Trollhättan eller Vänersborg.

■ Stadsliv och hållplatser

Kollektivtrafiken ska lyftas fram och vara en del av stadsmiljön i kommunerna och stärka deras identitet och karaktär. Kollektivtrafiken, fotgängare och cyklister ska ha hög prioritet. Bytespunkter och hållplatser ska växa och utvecklas i nära relation till omgivningen och stadslivet. Alla åtgärder som skapar mötesplatser gör att människor rör sig i staden. Kvalitetsmålen för stadslivet är:

- Resecentrum i kommunerna ska fortsatt vara attraktiva och erbjuda den service som efterfrågas av kunderna, ha hög närhet till personalintensiva arbetsplatser samt ha bostäder inom cykelavstånd.
- Hållplatser ska upplevas som trygga för resenären.
- Tillgängligheten till kollektivtrafik ska upplevas som god, särskilt i samband med planering och utformning av kommunernas nybyggnationer. Regionens strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor är ett viktigt underlag i planeringen.

■ Miljöpåverkan

Kollektivtrafiken påverkar miljön lokalt och globalt. Miljöpåverkan beror på aspekter som fordon, drivmedel, genhet i linjenätet och attraktivitet. En effektiv och attraktiv kollektivtrafik kan ta marknadsandelar från biltrafiken och bidrar till en minskad miljöpåverkan.

I Västra Götalandsregionen prioriteras målet om minskade nettoutsläpp av klimatgaser, vilket innebär att alla fossila drivmedel behöver fasas ut, och att el och gas ska prioriteras i kollektivtrafiken. Utvecklingen av bussar innebär att eldrift kommer att prioriteras i stadstrafik, medan biogas kan komma att prioriteras i delar av regiontrafiken.

Där kostnader för gas och el bedöms bli för höga kan trafiken komma att drivas av syntetisk förnybar diesel i form av HVO – hydrerade vegetabiliska oljor. Ökad användning av el bidrar också till lägre energianvändning. Kvalitetsmålet för miljöpåverkan är:

- Miljöpåverkan från kollektivtrafiken ska successivt reduceras för att minska CO₂-utsläpp och minska energianvändningen per person.

STRATEGI FÖR KOLLEKTIVTRAFIK PÅ JÄMLIKA VILLKOR

Strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor antogs 2018 och är en del av trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland. Strategin syftar till att få en kollektivtrafik på jämlika villkor utan diskriminering och verkar för att genom skäliga anpassningar göra det möjligt för fler att resa kollektivt. Strategin omfattar den allmänna regionala kollektivtrafiken, det vill säga den som är öppen för alla och inte kräver särskilda tillstånd.

Strategin innehåller ett övergripande mål: Kollektivtrafiken ska utformas så att den är inkluderande och att resenärerna känner sig välkomna.

Fem åtgärdsområden ska bidra till att nå det övergripande målet:

- Ett fullt tillgängligt prioriterat nät
- Ett gott bemötande till alla resenärer
- Resenärerna ska känna sig trygga i kollektivtrafiken
- Inkluderande kommunikation
- Strategisk planering för jämlik kollektivtrafik

■ Trafiksäkerhet och buller

Trafiksäkerheten kan upplevas olika. För vissa grupper kan höga hastigheter samt trafikens utformning skapa extra otrygghet, öka risken för olyckor och till och med påverka användningen av staden.

Buller påverkar både stadslivet och hälsan negativt. Dagens fordon orsakar buller på flera olika sätt: när de startar samt genom ljud från motor och däck. Teknikutvecklingen kommer att driva fram tystare fordon och andra bullerdämpande åtgärder. Tillsammans med allt fler elfordon i stadstrafiken kommer det innebära att allt färre störs av buller från kollektivtrafiken. Kvalitetsmålen för trafiksäkerhet och buller är:

- Trafiksäkerheten ska vara hög och antalet incidenter och olyckor ska minimeras.
- Allt färre ska uppleva sig störda av buller från kollektivtrafiken, trots förtätningar i centrala lägen.

Kvalitetsmål för kommunernas strukturer

Kommunernas översiktsplaner pekar ut var utbyggnad och förtätning ska ske och verkar för att kollektivtrafik- och utbyggnadsplaner kopplas samman.

Trollhättans vision är att vara *”En stolt och innovativ stad med plats för framtiden”*. Att utveckla Trollhättan som ett starkt nav i Västra Götalandsregionen och Fyrbodalsregionen, tillsammans med Vänersborg, kräver god kollektivtrafik som kopplar samman Trollhättans arbetsmarknad och service regionalt, nationellt och internationellt.

Trafikstrategins vision för Trollhättan är: *”Det ska vara lätt att välja hållbara alternativ för resor och transporter. Genom innovativa lösningar skapas förutsättningar för det goda livet i en växande, levande och attraktiv kommun.”* För målet *”Ett hälsofrämjande trafiksystem”* anges att Trollhättan ska vara en förebild inom hållbarhet och trafik samt minska trafikens negativa inverkan på miljön.

Vänersborgs vision är att vara *”Den attraktiva och hållbara kommunen i alla delar genom hela livet”*. Det innebär att barn, ungdomar och äldre behöver ges god tillgänglighet med kollektivtrafiken till utbildning, service och fritidsaktiviteter samt att yrkesverksamma ska ha god tillgänglighet till kvalificerad service och arbetsplatser i Vänersborg, Trollhättan, Fyrbodalsregionen och andra delar i regionen.

Området mellan Trollhättans och Vänersborgs centralorter ses som en gemensam resurs och ett långsiktigt utvecklingsområde.

Kvalitetsmålen för kommunernas strukturer är:

- Kollektivtrafiken ska bidra till att skapa en tydlig struktur för Trollhättan och Vänersborg och bidra till en ökad samverkan mellan och inom kommunerna samt med Uddevalla och Göteborgsregionen vad avser näringsliv, utbildning, service, kultur och fritid.
- Busstrafiken ska ha en garanterad framkomlighet i de prioriterade kollektivtrafikstråken i Trollhättan och Vänersborg.
- Det hållbara resandet ska öka genom att stads- och kollektivtrafikutvecklingen sker samordnat.
- Den kommersiella och offentliga servicen samt personalintensiva arbetsplatser ska vara lokaliserade nära kollektivtrafikens stationer och knutpunkter.
- Kollektivtrafiken ska ha god framkomlighet och vara ett bra erbjudande.
- Det gemensamma utvecklingsområdet mellan orterna ska ha hög tillgänglighet med kollektivtrafik.

Målkonflikter

För att uppnå de övergripande målen krävs vissa avvägningar, eftersom de i viss utsträckning står i konflikt med varandra. Ett tillgängligt transportsystem kan, för kollektivtrafikens del, upplevas som att man erbjuder många busslinjer med stor geografisk täckning och stopp vid många hållplatser. För att uppnå en hög marknadsandel och regionförstoring är det dock viktigt att kunna erbjuda kort restid, vilket uppenbart står i konflikt med många stopp och linjer.

I Kol-Trast-handboken finns riktlinjen att det bör vara högst 400 meter mellan bostad och busshållplatser i tätorter. Motsvarande riktlinje finns också i Trollhättans översiktsplan. Detta kan inte alltid förverkligas men bör vara en riktlinje att sträva efter. Många busslinjer i glesbefolkade områden innebär också ofta låg beläggning i bussarna, vilket i sin tur innebär att utsläppen per resenär ökar. Detta är två exempel där ett tillgängligt transportsystem kan stå i konflikt med säker trafik, god miljö och positiv regional utveckling.

Utgångspunkten för planen är att de tre grupperna av kvalitetsmål enligt ovan är överordnade och att god geografisk tillgänglighet kommer att erbjudas i den utsträckning huvudmannens ekonomiska resurser medger. Ambitionen bör dock vara att genom kostnadseffektiva lösningar erbjuda ett basutbud av kollektivtrafik för de allra flesta.

INDIKATORER

En indikator är en variabel som ger information om hur kollektivtrafikplanen genomförs och hur vi ligger till i förhållande till måläret 2030.

Indikatorerna ska peka mot ett eller flera av de ovanstående kvalitetsmålen. Nedan listas de indikatorer som kommer att följas upp med olika intervall och ansvariga. Se kapitel 8 *Måluppföljning* för mer information om respektive indikator och hur den ska följas upp.

Indikatorerna kan också användas för att sprida kunskap om utvecklingen av kollektivtrafiken i Tvåstad.

KVALITETSMÅL	INDIKATORER
Hållbara resor	Resandeökning per år i kollektivtrafiken resp. för cykelresor
	Andel resor per invånare
Restider	Restider mellan olika punkter/målpunkter
Turtäthet	Tidtabell
Pålitlighet	Andel punktliga turer
	Andel resenärer som upplever att fordon kommer i tid
Komfort	Andel resenärer som upplever att fordon körs lugnt/smidigt
	Andel resenärer som upplever att det finns tillräckligt med plats ombord
Enkelhet	Andel resenärer i Tvåstad som tycker det är enkelt att resa med kollektivtrafiken
Trygghet	Andel resenärer som tycker det är tryggt ombord
	Andel resenärer som tycker det är tryggt att vänta
Stadsliv och hållplatser	Andel hållplatser som är funktionshinderanpassade
Miljöpåverkan	CO ₂ -utsläpp per personkilometer
	Andel elbussar, antal elcyklar
Minskad energianvändning	Energianvändning per personkm
Trafiksäkerhet och buller	Bullerkartläggning

KOLLEKTIVTRAFIK PÅ LANDSBYGDEN

Västra Götalandsregionen fastslog år 2013 Landsbygdsutredningen. Den beskriver service-nivån och slår fast ett lägsta utbud med kollektivtrafik på landsbygden. Från år 2017 finns grundutbudet infört i samtliga kommuner i Västra Götaland och följs upp löpande.

KOL-TRAST-HANDBOKEN

Kol-Trast är en planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik utgiven av Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting, 2012.

Källa: <https://webbutik.skl.se>

4. STRUKTUR OCH UTVECKLING

FUNKTIONS- OCH KVALITETSGAP

Mellan kvalitetsmålen och dagens kollektivtrafik finns ett gap som visar på de brister som behöver åtgärdas för att uppnå attraktivare kollektivtrafik och mer hållbar utveckling. Nedan finns utpekade brister för kollektivtrafiken i Trollhättan och Vänersborg. Utöver nedanstående punkter finns det ytterligare synpunkter som uppmärksammades i dialogvändorna (se kapitel 1). Dessa behandlar brister i kollektivtrafiken i stort, så som synpunkter på biljettsystem, trygghet och svårigheter i att trafikera landsbygden med kollektivtrafik. Kollektivtrafikplanen beaktar bristerna från dialogen, men detta avsnitt fokuserar på de brister som kollektivtrafikplanen har störst rådighet över.

För resenären

- Det tar lång tid att ta sig med kollektivtrafik till flera av de stora arbetsplatserna.
- Dagens utbud under kvällar och helger är inte tillräckligt för ett stadstrafik-område/regionalt pendlingsnav.
- Idag finns många linjer. Ett tydligt och enkelt trafikkoncept som erbjuder kollektivtrafik som är lätt att förstå och använda saknas.
- Linjerna mot den huvudsakliga målpunkten är sällan gena och enkla.
- Restiderna är långa i vissa relationer mellan stadsdelar inom kommunerna och från tätorter som Upphärad, Brålanda och Bäckefors till centrala bytespunkter. En järnvägsstation i Upphärad skulle radikalt förkorta restiderna till och från orten med omland. Västtågsutredningen förordar dock ingen sådan.
- Hållplatserna på vissa linjer är ofördelaktigt placerade.
- Gång- och cykelvägar till hållplatser samt hållplatserna i sig är inte alltid tillgänglighetsanpassade och säkra.
- Turtätheten upplevs i vissa fall inte vara tillräckligt god, och tidtabellen kan vara oregelbunden.

För människorna i staden

- Kollektivtrafiken kan uppfattas som en barriär i staden
- Kollektivtrafiken bidrar till ökat buller. Särskilt i kuperade områden.

För kommunernas struktur

- Andelen resenärer med de hållbara transportmedlen är låg jämfört med vad som kommer att krävas för att klara framtida miljökrav, ytbehov och effektivitetskrav på grund av ökad inflyttning och förtätning.
- I och mellan tätorterna Trollhättan och Vänersborg finns ett linjenät som länge har varit ungefär densamma. Utbyggnaden har oftast följt de starka kollektivtrafikstråken. Båda kommunerna har vuxit och nya målpunkter har tillkommit eller har fått ett ökat resande, bland annat Arena Vänersborg, NÄL och Överby köpcentrum. Utbyggnad eller planering av nya bostadsområden pågår, såsom Holmängen i Vänersborg och Värvik i Trollhättan. Linjenätet matchar därmed varken dagens eller framtidens krav på utbud och snabbhet.
- Kommande år riskerar busstrafiken att få framkomlighetsproblem i de centrala tätortsdelarna på grund av ökad biltrafik, hastighetsreducerande åtgärder, kantstensparkerings med mera.
- Även i anslutning till Stallbackabron samt till broarna över Göta Älv, som redan i dag är kända flaskhalsar för busstrafiken, riskerar framkomlighets-

problemen att öka i takt med att trafiken ökar. Ny bro ska byggas över älven i Trollhättan mellan Hjulksvarn och Knorren cirka år 2020. Även denna överfart kommer dock att drabbas av broöppningar för båttrafiken.

STRATEGIER

Kollektivtrafiken i Trollhättan, Vänersborg och regionen ska som helhet vara enkel att använda för alla invånare samt bidra till god hälsa, god miljö och ekonomisk utveckling. Den ska erbjuda väl fungerande och trygga resalternativ till skola, arbete, högre utbildning, service och frekventa besöksmål samt erbjuda möjlighet att delta i samhällslivet.

För att uppnå målen behövs en ökad användning av yt- och energieffektiva färdssätt som att gå, cykla och åka kollektivt. Färdssätten ska utvecklas så att de stöder varandra och tillsammans ger en hög tillgänglighet.

För att uppnå målen och åtgärda bristerna men samtidigt ta höjd för en annan framtidssituation har ett antal strategier för framtidens kollektivtrafik tagits fram. Dessa bygger på generella planeringsprinciper som bland annat återfinns i Kol-Trast-handboken med flera planeringsdokument.

Integrera kollektivtrafiken i samhällsplaneringen

Bebyggelse och förnyad infrastruktur ska gå hand i hand med utveckling av kollektivtrafiken så att lokalisering av service, arbetsplatser och bostäder stöder och drar nytta av befintlig och planerad kollektivtrafik och tillsammans bidrar till en hälsosam och attraktiv boendemiljö.

För en utökad användning av hållbara transporter behövs en ömsesidig och gynnsam anpassning av kollektivtrafik, gång och cykling till övriga transportnät samt det förflyttningsbehov som nuvarande bebyggelse ger. Omvänt behövs en anpassning av framtida bebyggelse till de hållbara färdssättens förutsättningar.

Det innebär både tät och nära lokalisering av främst service och verksamheter till gemensamma målpunkter – som är lätta att nå med välutvecklad kollektivtrafik, gång och cykel – samt en gynnsam, samordnad utformning av bebyggelse och övriga trafiknät.

Långsiktig utveckling i tydliga stråk

- Ökat utbud i starka stråk med potentiellt god efterfrågan innebär effektivare resursanvändning och bättre förutsättningar för kollektivtrafik med god kvalitet och korta restider.
- Flexibla kollektivtrafik med flera trafikkoncept, där alla resor är inkluderade.

Hela resan och utveckling av smidiga bytestpunkter

- Alla delar av resan ska ha god kvalitet. Låg standard på någon punkt drar ner helheten.
- Trygga, säkra anslutningsvägar, hållplatser och bytestpunkter.
- Enkelt biljettsystem.
- Körvägar med hög framkomlighet.
- Komfortabla fordon, bra bemötande och mjukt körsätt.

Bidra till levande tätorter såväl som landsbygd

- Koncentration av service och annan samhällsservice inklusive kollektivtrafik till begränsat antal serviceorter som idag har kollektivtrafik.
- Vidareutvecklad samverkan med skolskjuttrafik som fasta linjer.

- Samåkningssystemet med skolskjuts, färdtjänst och allmänheten behöver förbättras så att det uppfattas som enkelt och tydligt
- Närtrafik.

Enkel och tydlig linjenätsstruktur

- Enkelt linjenät.
- Gena, enkla förbindelser till större målpunkter.
- Väl anpassad, synlig infrastruktur med prioriterad framkomlighet.
- Tydliga, väl synliga, tillgängliga och trygga hållplatser nära målpunkter där man förväntar sig finna dem.
- Gena, trygga anslutningsvägar för fotgängare och cyklister.
- Väl utvecklad information som stöd för resenären.

Regelbunden tidtabell och konsekventa trafikdygnstider

- När turtätheten är glesare än var 10:e minut bör regelbundna avgångstider eftersträvas. Samtidigt bör linjerna ha samtrafik vid en eller flera bytespunkter för att minska den totala restiden.
- Linjevarianter, det vill säga att en linje har olika körvägar eller linjeben, ska inte förekomma.
- Stadslinjer ska under hela trafikdygnet ha ett grundutbud på 30-minuterstrafik som sedan utökas för att motsvara efterfrågan. En linjes grundutbud bör tidtabellsläggas så att tiderna är samma under alla trafikeringsdagar måndag till söndag.
- Renodlade arbetsplatslinjer bör ha tidtabeller anpassade till arbetstiderna.

Informationsinsatser för förändrade resvanor

- Genom olika påverkansmetoder och marknadsföring arbeta för att förändra värderingar och beteenden.
- Påverkansinsatser får störst effekt om de utförs i direkt samband med kvalitetsförbättringar av kollektivtrafiken.

Fordonsutveckling för bättre stadsmiljö

- Fordon ska vara anpassade för sitt uppdrag och ha god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.
- Låga emissioner samt buller- och avgasnivåer eftersträvas och är till fördel för alla.
- Elfordon och elcyklar i stadstrafiken ökar kraftigt och kommer vara ett vanligt inslag, vilket kräver anpassade utrymmen i infrastrukturen med mera.
- Fordonen ska utvecklas i samklang med den tekniska utvecklingen, bland annat när det gäller elfordon och automatiserade lösningar.

Prioritera kollektivtrafiken

- Tillgängligheten och prissättningen av parkeringsplatser centralt i städerna och vid målpunkterna bör ses över för att få fler att gå över till hållbara färdmedel. När parkeringsytor frigörs till stadsutveckling kan det också vara lättare att motivera att kollektivtrafiken får ta plats där det behövs.
- Lokalisering av arbetsplatser, service och bostäder ska ske nära befintliga bytespunkter eller vid utvecklingen av nya bytespunkter, med hög tillgänglighet för de hållbara transportmedlen.

Framkomlighet

Hastighetsdämpande åtgärder – i form av portar, gupp, sidoförskjutningar, cirkulationsplatser eller avsmalningar – som oftast begränsar busstrafikens komfort och körhastighet mer än biltrafikens, bör undvikas i det prioriterade kollektivtrafiknätet. När åtgärder måste genomföras ska det göras i nära dialog med parterna. Hela bussens körväg och sträckning ska då beaktas.

Framkomlighetsåtgärder för buss – som busskörfält, signalprioritet vid trafikljus, ombyggnad av korsningar och minskning av parkeringsplatser – syftar till att göra det enklare för bussen att ta sig fram. Samhällsekonomiskt ger sådana satsningar tidsvinster, minskad trängsel och ökad nöjdhet för resenärerna.

Exempel på konkreta åtgärder:

- Cirkulationsplatser är bra lösningar för ökad bilkapacitet och säkerhet, men kan vara ogynnsamma för bussar beroende på antal, utformning och trafikvolym. Åtgärder för att prioritera busstrafiken är bland annat rak körning eller vänstersväng genom cirkulationsplatsen för bussarna och särskilt högersvängande körfält.
- Beakta framtidens teknikutveckling.
- Högre prioritet i korsningar genom satsningar i trafiksignaler och företrädes skyltning.
- Satsningar på busskörfält och bussgator behövs när trafiken ökar och trängsel uppstår.
- Borttagning av kantstensparkering, fastighetsutfarter och anslutande mindre gator längs det prioriterade kollektivtrafiknätet, särskild i tätorterna.
- Vid behov minska hållplatsavstånd och antal hållplatser.

Att aktivt söka lösningar som ger hög framkomlighet för kollektivtrafiken och samtidigt hög trafiksäkerhet blir viktigt i genomförande av planen.

Fysisk struktur och bebyggelseutveckling

Trollhättans och Vänersborgs starka koppling till järnvägen inklusive järnvägsstationerna har historiskt sätt haft en stor betydelse. Järnvägsstationerna har fått en utökad roll i takt med att samhällena har förtätats och stationerna har utvecklats till knutpunkter för alla hållbara transportmedel.

Tillgång till bra kollektivtrafik i attraktiva lägen, såväl vid stationer som vid större bytespunkter och hållplatser, är en viktig förutsättning och drivkraft för fortsatt utveckling. Tillgängligheten och den ökade rörlighet den medför ger invånarna tillgång till en större arbetsmarknad i regionen och en ökad möjlighet att välja boendemiljö.

Hur stations samhällena fortsätter att utvecklas är därför avgörande för såväl kommunernas som Västra Götalandsregionens utveckling. Samhällena inklusive de mindre stations samhällena Öxnered och Vargön, är möjliggörare för transportsnål samhällsplanering, hållbar ekonomisk utveckling och en attraktiv region enligt det pågående projektet *Det urbana stations samhället* inom ramen för Mistra Urban Futures. Det finns dock stor komplexitet och stora utmaningar i att förtäta i stationsnära lägen, något som många aktörer och intressenter arbetar för att lösa.

MISTRA URBAN FUTURE

Projektet Det urbana stations samhället, Mistra Urban Future syftar till att öka kunskapen om det komplexa i stationsnära planering och skapa förutsättningar för utveckling av stations samhällena. En rad aktörer deltar både från det offentliga såväl som näringsliv och forskning.

Källa: Mistra Urban Future

STATIONSNÄRA LÄGEN MINSKAR BILANVÄNDNINGEN

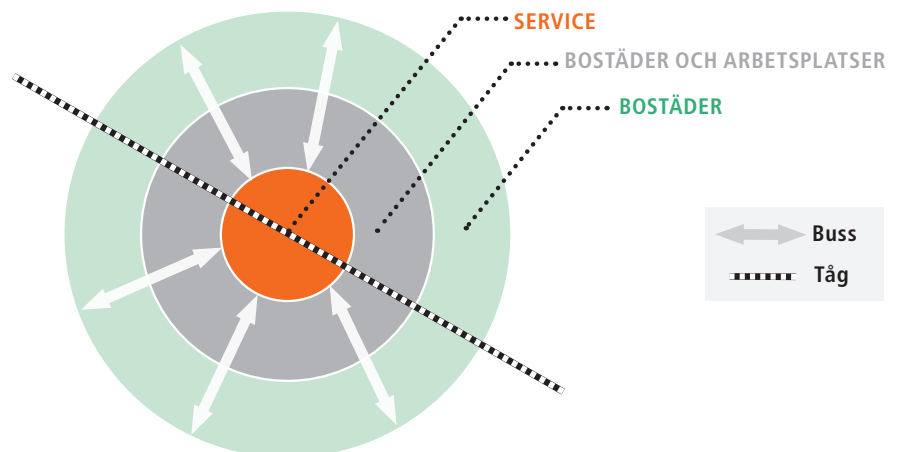
Stationsnärlighetsprincipen i Köpenhamn har följts upp år 2001. Den visar på cirka 40 procents lägre bilanvändning för anställda i kontor som ligger i stationsnära lägen (inom 600 m). Effekten är så påtagligt att den danske miljöministern 2007 föreskrev att kontor över 1 500 m² i Köpenhamn ska lokaliseras inom 600 m från station. Avvikelser ska motiveras och kompenseras av andra åtgärder.

För en fortsatt utveckling av områdena kring stationerna är det nödvändigt och viktigt att ha god samverkan med såväl de lokala som de regionala aktörerna.

I genomförandet av planen blir det viktigt:

- att inhämta kunskap från en rad pågående projekt om stationsutveckling.
- att planera för ett långsiktigt utvecklingsarbete i dialog med lokala såväl som regionala parter.
- med en effektiv markanvändning genom att aktiviteter koncentreras inom gångavstånd till stationen. Samtidigt måste tillgängligheten till stationen som en lokal målpunkt förbättras och stationen och det stationsnära området integreras med omgivande stadsdelar i kommunerna. Befintliga eller nya bytespunkter eller stationer ska också i anslutning kompletteras med nya funktioner, service och ny bebyggelse.
- att arbetsplatser lokaliseras inom gångavstånd (max cirka 600 m) från stationen. En rad studier visar att när arbetsplatser placeras nära stationer och bytespunkter väljer de anställda i högre grad de hållbara färdmedlen.
- att bostadsbebyggelse lokaliseras inom gång- eller cykelavstånd (max cirka 1–2 km) från stationen. Bebyggelsen ska vara tätast närmast stationen.
- att skapa gena, effektiva körvägar med god framkomlighet för busstrafiken till och från stationer och större bytespunkter.

Stationsnärlighetsprincipen innebär att lokalisera arbetsplatser och bostäder kring en station för att maximera förutsättningarna för resenärerna att välja tåg eller andra hållbara färdmedel. Service i anslutning till stationen förstärker knutpunktens roll. Större arbetsplatser förläggs inom gångavstånd och bostadsbebyggelse inom gång- eller cykelavstånd.



5. TRENDER OCH FRAMTIDSBILD

Eftersom planens målar är 2030 behövs en trendanalys för hur identifierade starka trender kommer att gälla för Trollhättan och Vänersborg.

Regionen tog 2015, tillsammans med en rad andra aktörer, fram en underlagsrapport, *Trend- och scenarioanalys*, inför revideringen av trafikförsörjningsprogrammet. De trender som då identifierades som ganska starka har varit med som underlag in i arbetet.

Utifrån dagens kunskap och prognoser om framtiden har följande trender och konsekvenser för Trollhättan och Vänersborgs identifierats med utgångspunkt för invånaren, kollektivtrafiken och staden.

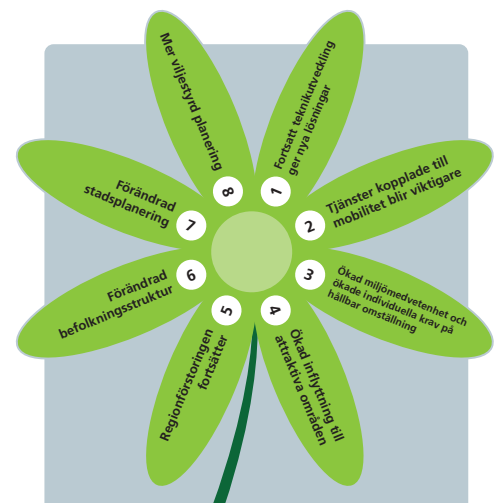
1. Fortsatt teknikutveckling ger nya lösningar Teknikutvecklingen kommer medföra att nya tjänster via exempelvis mobil och dator etableras ganska snabbt. Det sker för närvarande en rask utveckling och förbättring av elbilar och andra elektrifierade transportmedel. Nya sätt att resa kollektivt testas eller kommer att bli verklighet inom planens målar, exempelvis i Göteborg med ElectricCity* och linbana.

Hur kommunerna kommer att påverkas är svårt att förutsäga, men säkert är att de kommer att påverkas. Att medverka till att driva utvecklingen framåt och jobba på samtliga fronter blir viktigt.

Redan till år 2025 kommer elbilar generellt och elbussar i stadsbusstrafiken öka kraftigt. Till mååret 2030 kommer troligen både mindre fordon och helt eller delvis automatiserade fordon, kanske i kombination med BRT-system (Bus Rapid Transfer), att vara en verklighet i kommunerna. Försäljningen av elcyklar har ökat kraftigt och det blir viktigt att planera för att den kommer att spela en allt större roll i framtiden.

Landsbygdens utveckling kommer ur ett hållbarhetsperspektiv att påverkas. Elbilar kommer att vara ett hållbart alternativ för de som bor på landsbygden och i mindre tätorter samt i Trollhättan där testkörningar av elfordon och förarlös drift planeras 2019 i centrala staden. Det blir lättare att resa hållbart från dörr till dörr.

2. Tjänster kopplade till mobilitet blir viktigare En rad olika tjänster finns kopplade till kollektivtrafiken redan idag och mycket talar för att en fortsatt utveckling kommer ske. Tjänster som inte kräver fysisk närvaro, minskar transportbehovet, underlättar i vardagen samt bidrar till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv kommer att erbjudas i långt högre grad i framtiden.



I trend- och scenarioanalysen 2015 identifierades följande trender som ganska starka fram till 2035:

- Fortsatt teknikutveckling ger nya lösningar
- Tjänster kopplade till mobilitet blir viktigare
- Ökad miljömedvetenhet och ökade individuella krav på hållbar omställning
- Ökande inflyttning till attraktiva områden
- Regionförstoringen fortsätter
- Förändrad befolkningsstruktur
- Förändrad stadsplanering
- Mer viljestyrd planering

Källa: Trend- och scenarioanalys för kollektivtrafiken i Västra Götaland, februari 2015.

* ElectricCity är ett samarbete där industri, forskning och samhälle utvecklar och testar lösningar för morgondagens hållbara kollektivtrafik. Länk: <https://www.electricitygoteborg.se/>

FN:S GLOBALA MÅL – AGENDA 2030

FN:s medlemsländer antog år 2015 en universell agenda med 17 globala mål för hållbar utveckling. Världens ledare har härigenom förbundit sig att till år 2030 avskaffa extrem fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor och att lösa klimatkrisen. I begreppet hållbar utveckling integreras de tre dimensionerna av hållbarhet: social, ekonomisk och miljömässig. Att förbättra kollektivtrafiken har stor betydelse för förutsättningarna att bekämpa klimatförändringen samt att uppnå flera av målen, till exempel hälsa och välbefinnande, god utbildning för alla, jämställdhet, hållbar energi samt hållbara städer och samhällen.

MOBILITY LIFE REALITY LAB

Trollhättan deltar i projektet Mobility Life Reality Lab som syftar till att utveckla tjänster, affärsmodeller och fysisk infrastruktur utifrån invånarnas mobilitetsbehov av persontransporter.

Målet är säkert, miljövänligt, hälsosamt, tillförlitligt och smidigt mobilitet där flera transportslag kan samverka. Labbet är tänkt som en långsiktig samarbetsform mellan aktörer som Högskolan Väst, Innovatum med flera, såväl offentliga som privata.

HELA RESAN

Hela resan-perspektiv innebär att studera alla delar av resan, det vill säga även det som händer på väg till och från kollektivtrafiken.

KLIMAT 2030 – VÄSTRA GÖTALAND

Västra Götalandsregionen har antagit en klimatstrategi med ett ambitiöst klimatmål: att vara en fossiloberoende region till år 2030. Strategin innebär att satsa på lösningar som inte bara ger minskade utsläpp av växthusgaser, utan även bidrar till regional utveckling och ett gott liv för alla som lever och verkar i Västra Götaland. Omställningen till ett attraktivt och klimatsmart samhälle kan ge många positiva effekter som förbättrad hälsa, nya jobb och ökad integration och delaktighet. Hållbara transporter är ett av fyra prioriterade fokusområden.

Läs mer på <http://klimat2030.se/>

**FOKUSOMRÅDE 1:
HÅLLBARA TRANSPORTER**

- Klimatsmart vardagsresande där fler väljer gång, cykling och kollektivt resande
- Accelererad omställning till fossilfria fordon
- Effektiva godstransporter
- Klimatsmarta möten och semestrar

Eftersom 10–15 procent av invånarna bor på landsbygden kommer det att bli särskilt viktigt med tjänster som underlättar den första och sista sträckan mellan hemmet och kollektivtrafiken.

Bilpools- och hyrcykelsystem bör i högre grad erbjudas för invånare och pendlare såväl inom- som inpendlande från kranskommunerna. Organiserad samåkning är ett bra exempel på ett mer hållbart sätt att åka. På så sätt kommer kollektivtrafiksystemet för kommunerna att bindas ihop med övriga delar av regionen på ett bättre sätt. Vid de större knut- och målpunkterna blir det allt viktigare att erbjuda tjänster och utrymme för de hållbara transportmedlen.

Som en del av genomförandet av planen kommer möjligheterna att bevakas och följas upp.

3. Ökad miljömedvetenhet och ökade individuella krav på hållbar omställning Transporterna i Sverige har ökat mycket de senaste 50 åren. Vi reser allt mer och längre, vilket är delvis önskvärt eftersom en regionförstoring knyter ihop de olika arbetsmarknadsområdena som omger Trollhättan och Vänersborg. Det har blivit tydligt att våra sätt att resa påverkar klimatet och att lösa detta står högt på agendan.

Som individer kommer vi att efterfråga effektivare och snålare kommunikationssätt och fossilfria bränslen. Efterfrågan på hållbara lösningar och produkter kommer då att fortsätta öka. När de hållbara resorna ökar i omfattning tas allt fler marknadsandelar från bilen. Att hela resan-perspektivet då fungerar och att tjänster tillkopplas kommer att bli allt viktigare.

Detta kommer dock inte att räcka, visar en rad rapporter. Lagar och policyer kommer att skärpas i samma takt som hållbarhetsmålen kommer att växa i betydelse. På den kommunala nivån blir det viktigare att underlätta för kommunernas tjänstemän att resa hållbart i arbetet; att kraven skärps vid markanvisningar inför nybyggnationer och att parkeringsnormen anpassas påverkar resvanorna.

Västra Götalandsregionen och Länsstyrelsen kraftsamlar för att tillsammans med många aktörer skapa en klimatsmart region. Klimatstrategin *Klimat 2030* ska leda till att regionen är fossiloberoende år 2030.

För att också nå trafikförsörjningsprogrammets ambitioner för det hållbara resandet krävs att antalet kollektiva fritids- och arbetspendlingsresor ökar kraftigt och tar marknadsandelar från bilen. Att göra tydliga prioriteringar i bland annat infrastrukturen för de hållbara transportmedlen på bekostnad av utrymme för bil i tätorterna kommer att bli nödvändigt.

4. Ökad inflyttning till attraktiva områden Urbaniseringen innebär att allt fler kommer att bo i städerna eller de större tätorterna i kommunerna. Det är också dessa som kommer att utvecklas till ännu starkare noder i kollektivtrafiksystemet. Trenden med stadsnära landsbygdsboende kommer att fortsätta.

Ambitionen i trafikförsörjningsprogrammet är att kommunerna kan fortsätta att växa men på ett mer hållbart sätt. Då hänger planering ihop med transporter, som en av regionens viktigaste noder nu och i framtiden. En fortsatt utveckling innebär ett förändrat tänk med ytterligare förtätning både centralt och vid övriga viktiga bytespunkter både i kommunen och från inpendlande kommuner. Viktigt här är att restiderna med kollektivtrafiken blir konkurrenskraftiga.

Både i Trollhättans och Vänersborgs planer planeras förtätning ske i centrala områden samt på landsbygden. Särskilt viktigt blir därför att utveckla stationsorterna till att bli mer attraktiva och hållbara stationssamhällen. Det är svårt att försörja en gles landsbygd med en tät och attraktiv kollektivtrafik och därmed blir det både viktigt att satsa på förtätning samt och på hur invånarna tar sig till kollektivtrafiken på ett så hållbart sätt som möjligt.

5. Regionförstoringen fortsätter Regionens arbetsmarknadsregioner kommer att fortsätta att utvecklas och växa samman genom bland annat en utökning av tågtrafiken enligt Målbild Tåg 2035.

Målbilden för tåg har en hög ambition när det gäller vart och hur tågtrafiken ska utvecklas i regionen. Det kommer att ge en ökad pendling både mellan kommunerna och till Uddevalla och Göteborgsregionen med kollektivtrafiken. Invånarna kommer att erbjudas allt fler och större arbetsmarknader. Trestadsområdet (Trollhättan, Vänersborg och Uddevalla) växer mer samman och underlaget för både arbets- och studiependling samt fritidsresande ökar. Det blir lättare att kunna erbjuda en attraktiv och modern kollektivtrafik. När pendlingsströmmarna jämnar ut sig kan en mer effektiv kollektivtrafik erbjudas invånarna.

6. Förändrad befolkningsstruktur Trenden pekar mot allt fler och friskare äldre samt en större invandring och inflyttning till Sverige. Samtidigt som den äldre befolkningen ökar sker det ändringar i samhället som kan motverka behovet av en ökad anpassning till en mer tillgänglig kollektivtrafik. Pensionsåldern höjs och äldres rörlighet och ekonomiska frihet ökar. Med framtidens teknikutveckling och olika satsningar på kompletterande service till den ordinarie kollektivtrafiken kommer dessa förändringar att kunna hanteras.

Trenden där kommunerna fortsätter ta emot en större andel nyanlända jämfört med övriga kommuner kvarstår och den positiva utvecklingen för tätorterna på landsbygden fortsätter. Att integrationen lyckas hänger samman med att kommunerna fortsätter att utveckla tätorterna till attraktiva samhällen och erbjuder kommunal service och en stark koppling till kollektivtrafiken. Risker finns dock för inkomst- och förmögenhetsskillnader och ökad segregation mellan städerna och tätorterna i kommunerna.

Trenderna ovan kommer att påverka kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken har förändrats i strukturen och kan få annorlunda upplägg och struktur än idag. I takt med att satsningarna i Målbild Tåg genomförs måste busstrafiken ses över och förändringar genomföras.

Stadstrafiken kommer att påverkas positivt och utökade satsningar behövs då fler åker kollektivt till arbete och studier.

7. Förändrad stadsplanering Stadsplaneringen i kommunerna har riktats allt mer mot skapande av gröna städer med utgångspunkt i att fler resor sker på ett hållbart sätt. Kollektivtrafiken har gynnats av satsningarna, då resandet har ökat i städerna och från och till tätorterna på landsbygden. Det blir också tydligare att den regionala trafikens utveckling kommer att påverka och styra utvecklingen i städerna och tätorterna.

Trenderna talar för ett allt mindre bilberoende i eller i anslutning till våra städer och tätorter där de hållbara transporterna prioriteras samtidigt som resandet med personbil ökar. Den stora potentialen att förtäta centralt och vid de stora knutpunkterna för kollektivtrafiken måste utnyttjas så att allt fler kan resa hållbart. Att förändringen inom stadsplaneringen måste påbörjas redan nu kommer bli allt tydligare när vi närmar oss målet för planen.

Ytorna i städerna behöver utnyttjas mer effektivt och planeringen behöver i högre grad utgå från att erbjuda en mix av bostäder och service i de centrala lägena i centrum och i tätorterna på landsbygden. Vid målet är det av varken yt- eller hållbarhetsskäl något alternativ att erbjuda pendelparkeringsplatser för regionala pendlare i anslutning till de centrala knutpunkterna i städerna. Kommunernas satsningar för att göra stadskärnorna attraktiva för boende, arbete och andra aktiviteter ger de hållbara transportmedlen en ytterligare skjuts på vägen.

RAPPORT FRÅN KAIROS FUTURE

På uppdrag av Vänersborgs kommun genomförde Kairos Future år 2017 en omvärldsanalys. De konstaterar att pendlingen ökar i hela landet och att bland annat Vänersborg dras med i den stora arbetsmarknadsregionen kring Göteborg, men att även Trollhättan drar. Allt fler pendlar alltså söderut för att jobba.

Den ökade pendlingen ställer krav på bra pendlingsmöjligheter och attraktiva bostäder men att även kommunen som arbetsgivare måste vara attraktiv. Rapporten tittar även in i framtiden där nya yrkeskategorier, digitaliseringen samt behov av arbetskraft inom vård, skola och omsorg kräver mycket personal.

Källa: Vänersborgs kommun

Ett mer flerkärnt system för kollektivtrafiken kan istället erbjuda fler resmöjligheter och ett dörr-till-dörr-perspektiv.

Det köpcentrum som finns, Överby mellan Trollhättan och Vänersborg, byggs ut med en västlig del. I den nya delen har lokalgatorna utformats så att mer lokala busslinjer ska kunna dras närmare butikerna, på samma sätt som de gör i de äldre delarna av Överby.

Utvecklingen inom e-handeln kan medföra förändrade roller och innehåll för både köpcentrum och stadskärnor.

8. Mer viljestyrd planering Trenden att politiker och tjänstemän utgår ifrån målbilder och visioner när arbete med framtidsfrågor sker, kommer fortsätta. Fördelarna är att invånarna ges möjligheter och starkare incitament att involveras i framtiden. Trenden är också att sociala mål kommer att bli allt viktigare i utvecklingen av transportsystemet.

Att utveckla städerna tillsammans med invånarna har blivit allt viktigare för kommunerna som visat modet att gå mot en mer viljestyrd planering.

Slutsatser

Att i en pågående verksamhet planera för framtidens system och trafik, med syfte att möta lokala, regionala och globala utmaningar i en osäker framtid innebär att parterna i arbetet med kollektivtrafikplanen måste kunna tänka bortom det rådande system vi har idag. Det innebär också att planen bland annat bör ta höjd för en fortsatt kraftig teknikutveckling. Planen måste därför, samtidigt som den har en strukturerande funktion, även erbjuda möjligheter till flexibilitet och anpassning. För att fortsätta utvecklingsarbetet och öka det hållbara resandet är det viktigt att det finns en arena där parterna kan diskutera olika åtgärder.

Stadstrafikforum, som är den politiska styrgruppen för kollektivtrafikplanen och den arena där kommunerna och Västra Götalandsregionen möts, är en fortsatt viktig mötesplats för att diskutera framtidens utmaningar.

6. TRAFIKKONCEPT, STRÅK OCH BYTESPUNKTER

TRAFIKKONCEPT

Kollektivtrafikplanen utgår från dagens kollektivtrafik och infrastruktur, men det viktigaste är att genom analyser av trafikutveckling, kundernas behov och samhällets trender sätta en målbild för hur vi vill att framtidens kollektivtrafik ser ut.

Det är viktigt att värna om och nyttja den infrastruktur kommunerna har för de hållbara transportmedlen. Samtidigt kan det finnas behov av ny infrastruktur och utvecklade trafikkoncept i takt med att städerna växer och behoven förändras och utvecklas i takt med att bland annat samhället förändras.

Det pågår ett arbete på Västtrafik med att definiera olika trafikkoncept. Utgångspunkten är att skapa förutsättningar för att utveckla enhetliga trafikeringskoncept i regionens olika delar, men med hänsyn tagen till de lokala förutsättningarna i varje område. Detta ger varje kommun möjlighet att, genom stadens struktur och utveckling, påverka kollektivtrafikens utveckling och utbud.

Koncepten beskriver funktionen och de ingående delarna i Västtrafiks kundlöfte. Ett koncept lanseras inte mot kund utan att samtliga delar har beaktats och tillhörande standardnivåer är uppfyllda.

Ansvar och roller för trafikkoncept i Trollhättan och Vänersborg

Trafikering – med Västtrafik och Västra Götalandsregionen som huvudansvariga.

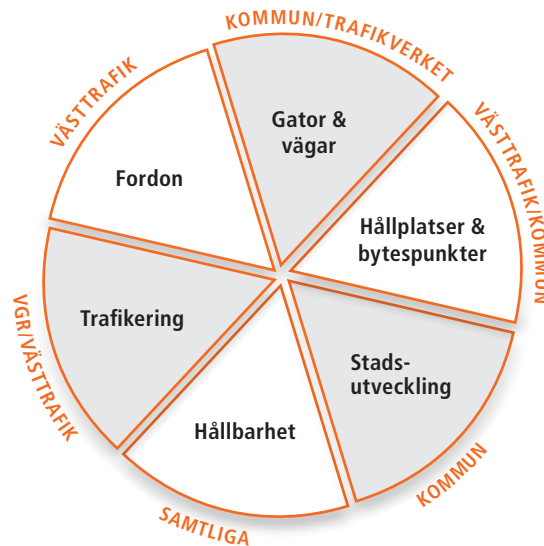
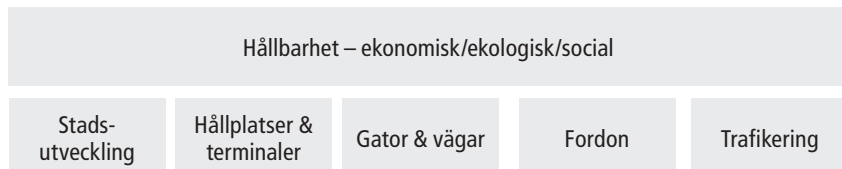
Fordon – med Västtrafik som huvudansvarig.

Gator och vägar – med kommunerna som huvudansvariga. Där kollektivtrafikplanen angränsar eller omfattar statlig väg är Trafikverket ansvarig för infrastrukturen och dess funktion.

Hållplatser och bytespunkter – med Västtrafik som ansvarig för själva anläggningarna ovan mark och kommunerna eller Trafikverket som ansvariga för själva ytan och anslutande gång- och cykelvägar.

Stadsutveckling – med kommunerna som ansvariga för lokalisering av verksamheter och bostäder samt samordning med exploateringar, infrastruktur och förtätningar. Stadsutvecklingen bör i första hand ske utifrån ett hållbarhetsperspektiv och på ett sådant sätt att förutsättningar finns för att skapa en attraktiv kollektivtrafik och en tilltalande stadsmiljö.

Hållbarhet – med Västtrafik och Västra Götalandsregionen som huvudansvariga för samhällsnyttan. Hållbarhet omfattas av följande kvalitetsmål: trygghet, stadsliv och hållplatser, miljöpåverkan, trafiksäkerhet och buller, samt långsiktigt av städernas strukturer.



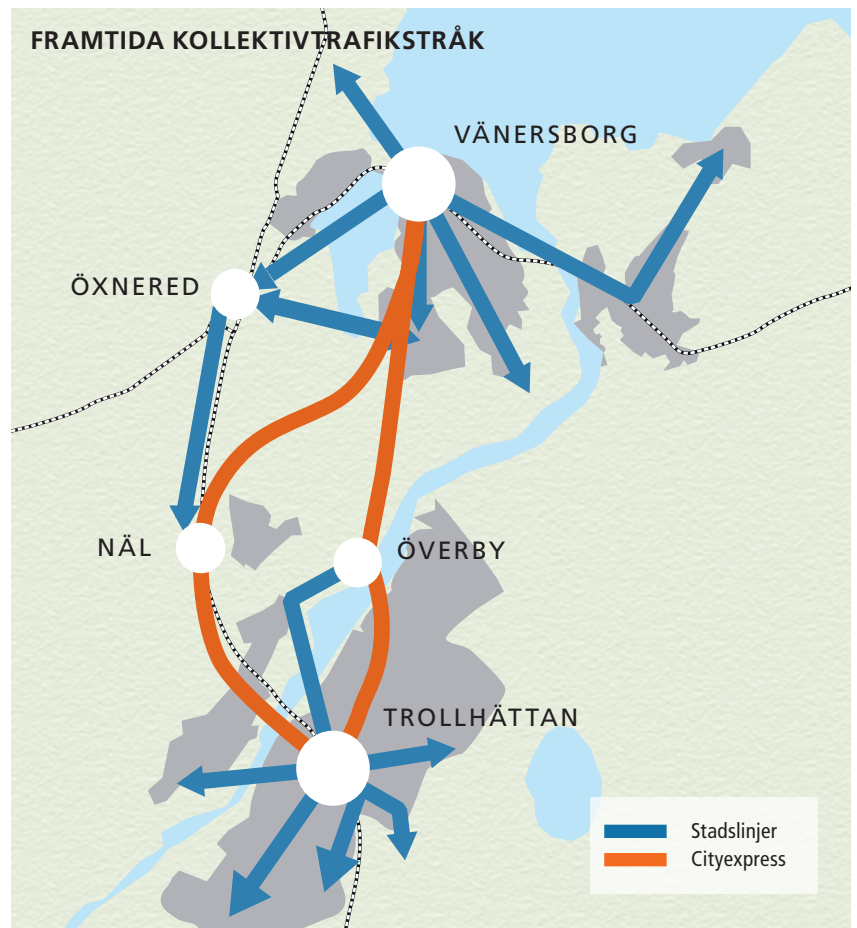
Ett trafikkoncept är en helhet som består av många olika delar. Illustrationen visar exempel på delar och vem som har huvudansvaret.

SAMVERKANSAVTAL FÖR STADSTRAFIKEN I TROLLHÄTTAN OCH VÄNERSBORG

Ett avtal mellan regionen och kommunerna reglerar samverkan och ska säkerställa att samhälls- och infrastrukturplaneringen samt kollektivtrafikens utveckling går hand i hand. En revidering av avtalet pågår och beslut tas september 2019.

Hållbarhet är en övergripande fråga som ska beaktas i samtliga ingående delar.

Schematisk illustration över viktiga framtida trafikkoncept med ambitionen att med ett fåtal starka linjer och stråk få en kraftig ökning i resandet. Bilden visar inte hela kollektivtrafiksystemet. Kompletterande linjer kommer att finnas.



Trafikkoncept i Trollhättan och Vänersborg

Kollektivtrafikplanen pekar ut de viktigaste kollektivtrafikstråken i kommunerna samt sätter upp riktlinjer för de viktigaste egenskaperna för trafikering, infrastruktur etc. I kollektivtrafikplanen kommer vi inte att gå in på hur fordon eller hållplatser ska designas eller vilka linjer som ska trafikera de olika sträckorna.

Stadsbuss

Trafikkonceptet Stadsbuss har karaktären av tyngre stadstrafik och finns i regionens fem stadstrafikområden, varav Trollhättan och Vänersborg är ett. Samverkan med kommunerna samt de bestämda standardnivåerna bidrar till en strukturerande effekt.

Linjesträckningar planeras utefter befintlig bebyggelse och målpunkter, men även med utblick mot planerade utbyggnadsområden. Genom en långsiktig planeringshorisont och samverkan med kommunerna och lokala intressenter skapas en trygghet och stabilitet över tid, som leder till ett ökat resande och en positiv inverkan på stadsutvecklingen.

Stadstrafiken har en viktig funktion för det lokala resandet, men också som en del i det regionala resandet där byte sker mellan tåg och stadsbuss eller mellan regionbuss och stadsbuss. Detta ställer krav på snabba körvägar, effektiva bytespunkter och hög framkomlighet, om kollektivtrafiken ska ses som ett attraktivt alternativ för pendlare.

Trafikkonceptet definierar olika delar såsom fordon, trafikering, hållplatsers utformning, avstånd mellan och till hållplatser, gatuutformning, farthinder samt framkomlighet i förhållande till övrig trafik.

När det gäller trafikering så definieras ett minsta grundutbud avseende öppettider, turintervall, körvägar, taktfasta tidtabeller med mera. Det verkliga utbudet kan på vissa linjer behöva vara betydligt större än grundutbudet, men styrs då utifrån efterfrågan. Dock ska inte det minsta grundutbudet understigas för någon stadstrafiklinje.

Pendelparkeringar för cykel bör finnas i anslutning till samtliga större hållplatser. Cykelparkering bör även finnas på strategiska hållplatser dit man kan tänka sig att cykla för att kunna resa med en attraktivare linje, för att till exempel undvika ett busbyte.

Det är av största vikt med en långsiktighet i linjeplaneringen. Om linjesträckningen bara ändras när det är absolut nödvändigt möjliggör det förbättringar i infrastrukturen och bidrar till en strukturerande effekt. I Trollhättan och Vänersborg har därför ett antal kollektivtrafikstråk pekats ut som särskilt viktiga ur ett långsiktighetsperspektiv (se vidstående bild). I dessa stråk ska framkomligheten för kollektivtrafiken prioriteras mycket högt och där ska det också finnas en mycket långsiktig trafikering med hög turtäthet.

Regiontrafik

Regiontrafiken består av buss- och tågtrafik. Den regionala busstrafiken med koppling till tätorterna består dels av snabbare regionbussar med expressbusskaraktär (få hållplatsstopp och snabba körvägar), dels av regionbussar med mer uppsamlande karaktär (fler hållplatsstopp och trafikering i mindre tätorter med mera). I stråken (se bild på prioriterade kollektivtrafikstråk) finns det oftast båda varianterna. I huvudsak trafikeras de prioriterade stråken av tåg, men trafiken kan också kompletteras av eller utföras med expressbuss.

I trafikförsörjningsprogrammets prioriterade stråk eftersträvas ett generellt minsta grundutbud av trafikering, men i de stråk som berör kommunerna är utbudet oftast betydligt större än detta grundutbud, då utbudet baseras på efterfrågan.

Under det kommande året avser Västra Götalandsregionen och Västtrafik att påbörja ett arbete med att ta fram en handlingsplan för samtliga prioriterade stråk inom Västra Götalandsregionen. I det arbetet kommer nivåer för minsta grundutbud i respektive stråk att spikas.

Tågtrafikens koncept beskrivs närmare i *Målbild Tåg 2035* samt i *Tåg 2020 – genomförandeplan* som kommer att ingå i ovan nämnda handlingsplan.

Cityexpresser som nytt koncept

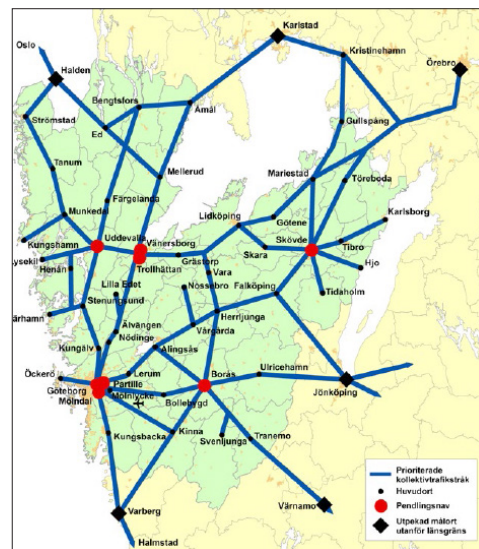
Metrobuss är ett av de kommande trafikkoncepten som har tagits fram inom ramen för *Målbild Koll2035 – kollektivtrafikprogram för stornätet i Göteborg, Mölndal och Partille*. Även om koncepten ursprungligen togs fram för, och i storstadsområdet, och i första hand kommer att utvecklas där, är det möjligt att införa detta i övriga stadstrafikområden om förutsättningarna är de rätta, då Västtrafiks trafikkoncept gäller för hela regionen. I Trollhättan och Vänersborg bör stråket mellan städerna utredas om det kan uppfylla kraven för konceptet och att detta får arbetsnamnet Cityexpresser.

Metrobussarna körs närmast staden på egna banor, i huvudsak på eller invid befintliga trafikleder runt och genom staden. Metrobussnätet kan på så sätt avlasta befintliga kollektivtrafikstråk, men även hårt belastade trafikleder, genom att attrahera bilister. Körbanorna kan utnyttjas av regionbussar, som får en snabbare väg.

Fordonen kan vara dubbeldäckare och köras i fordonståg, vilket ger möjlighet att anpassa kapaciteten efter behov, utan att påverka turtätheten. Stationerna

PRIORITERADE KOLLEKTIVTRAFIKSTRÅK I VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Källa: Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland, 2017–2020



GUIDELINES

Guidelines är ett etablerat verktyg för planering av kollektivtrafik, och förtydligar vad ett trafikkoncept innebär i praktiken och vilka avvägningar som kan göras. Nedan finns förslag till koncept Metrobuss

METROBUSS		
Turtäthet per linje Hög/Dag/Låg (minuter mellan turerna)	Grön nivå	7,5/10/15 min
	Gul nivå	10/15/30 min
Avstånd mellan hållplatser	Grön nivå	≥ 1 200 m
	Gul nivå	≥ 800 m
Maxhastighet	Grön nivå	≥ 80 km/h
	Gul nivå	≥ 60 km/h
Korsningar	Grön nivå	Planskild
	Gul nivå	Signalprio i plan
Separering	Grön nivå	Egen bussbana utan annan busstrafik
	Gul nivå	Egen bussbana gemensam med annan busstrafik

Grön nivå beskriver riktvärdet. I de fall kollektivtrafikens anspråk hamnar i konflikt med andra intressen på en delsträcka, kan en sänkning till gul nivå för vissa parametrar vara motiverad.

Gul nivå beskriver gränsvärdet för kvalitetskraven. Så länge gul nivå används i begränsad omfattning och standarden i övrigt är grön, kan en linje eller ett stråk som helhet anses leva upp till konceptets kvalitetskrav.

läggs bara där det finns ett stort underlag. Det går oftast att byta till annan kollektivtrafik, och där stationerna byggs över lederna knyter de också ihop områden på ömse sidor för gående och cyklister.

Det första utvecklingssteget kallas för Metrobuss 0,5 som sammanfattningsvis kännetecknas av följande:

- **Koncentreras till prioriterade stråk** inom ett stadstrafikområde där resandet är mycket stort och där linjen utvecklas för att upplevas som ett snabbt och attraktivt alternativ.
- **Öppen visering** tillämpas för att korta hållplatsuppehållen.
- linjesträckningen samplanerad med bostäder, verksamheter och service och präglad av långsiktighet. Den ändras mycket sällan och bidrar till en strukturerande effekt.
- **Kapacitetsstarka fordon** och bra framkomlighet, vilket i allmänhet kräver egna körfält och signalprioritet på delar av sträckningen.
- **Bekväma resor** där man kan förvänta sig sittplats under hela trafikdygnet.
- **Egen fordonsdesign** för en tydlig identitet. Hållplatserna är stationsliknande med väderskydd utmed hela hållplatsens längd, har tydlig information samt är placerade med glesare avstånd än övriga linjer.
- **Större hållplatser** och bytespunkter har utvecklad service.
- **Går hela trafikdygnet** inklusive nattrafik natt mot lördag och söndag.
- **Minst 15-minuterstrafik** i grundutbudet och max 5-minuterstrafik 06–21. Övrig tid minst 30-minuterstrafik.

Ett fortsatt arbete med genomförandet av planen får visa vilka av ovanstående kriterier som ett tänkt Cityexpressnät kan kännetecknas av.

Övrig kollektivtrafik

Utöver konceptet Stadsbuss kan det finnas områdestrafik. Denna är mer flexibel och trafikerar när och där det behövs, anpassat efter behoven hos exempelvis skolor och arbetsplatser. Områdestrafiken ska inte konkurrera med eller ersätta det mer strukturerande huvudlinjenätet utan vid behov fungera som ett komplement.

Anropsstyrda linjer

Områdes- och regionlinjer kan vara helt eller delvis anropsstyrda i områden eller under tider då resandeunderlaget är oregelbundet eller lågt. Turerna kan köras med vanlig buss eller med mindre fordon. Stadsbuss och Metrobuss är aldrig anropsstyrda.

Närtrafik

Närtrafik är kollektivtrafik mellan landsbygd och tätort. Resan sker mellan en adress på landsbygden och närtrafik hållplats i tätorten inom samma kommun. Resorna sker med start i bestämda tidsintervall och samordnas med andra anropsstyrda resor såsom sjukresor, färdtjänst med mera. Närtrafik finns i både Trollhättan och Vänersborg.

STRÅK

Regionala stråk

De största in- och utpendlingsstråken är Uddevalla och Göteborg (se kapitel 2). Avstånden talar för att det främst är vidareutvecklad tågtrafik som efterfrågas och kan ge ökad åtkomlighet till arbetstillfällen och högre utbildning samt tillgänglighet till service inom rimliga restider. För Uddevallas del är också snabb regional busstrafik av intresse för att fånga upp mindre mellanliggande orter.

Norrut är en utvecklad tågtrafik önskvärd med Mellerud, Åmål och Karlstad, tillsammans med Norgebanan, för att skapa bra restider och stärka den regionala samverkan kring bostäder, arbetsmarknad och utbildning. Västtågsutredningen har studerat frågan om ytterligare stationer. Stråket kan ses som en förlängning av Göteborgsstråket för att skapa en inomregional balans.

På samma sätt är en vidareutvecklad tågtrafik i stråket Vänersborg–Vargön–Grästorp–Lidköping av intresse som en motsvarighet till Uddevalla. Sammanslaget innebär utvecklad kollektivtrafik och kortare restider i de fyra riktningarna en utvidgad bostads- och arbetsmarknad och ökad tillgång till utbildning med påtagligt samhällsekonomiskt värde och ökade förutsättningar för hållbart resande. Förutom huvudorterna är NÄL en viktig regional målpunkt med hänsyn till sitt unika utbud i regiondelen.

Stråk mellan kommunerna

Den stora arbetspendlingen mellan Trollhättan och Vänersborg väntas öka ytterligare fram till 2030. Därför är det viktigt att utreda en vidareutvecklad snabb kollektivtrafik under arbetsnamnet Cityexpress mellan städerna, som kan stärka den lokala bostads- och arbetsmarknaden. Trollhättan och Vänersborg har en gemensam gymnasieorganisation, Kunskapsförbundet Väst, vilket innebär att gymnasieresor i högre grad utgörs av resor mellan kommunerna. Mellan städerna ligger de stora gemensamma målpunkterna NÄL och Överby Köpcentrum.

En utvecklad kollektivtrafik mellan städerna och de mellanliggande målpunkterna bör utgöras av tydliga stråk med snabba resor och tät trafikering samt goda bytesmöjligheter till lokala stråk och regional trafik vid resecentrum.

Lokala stråk

De utpekade stråken inom respektive stad omfattar befintliga målpunkter och större bostadsområden. Det är också i anslutning till dessa som framtid stadsutveckling i huvudsak kommer att ske.

Detta stärker de lokala stråken ytterligare och skapar goda förutsättningar att utveckla ett tyngre och tydligare stadsbussnät som erbjuder attraktiva resmöjligheter och kopplingar till övriga stråk under hela trafikdygnet.

HÅLLBARA FRITIDS- OCH TURISTRESOR

Planens strategier kommer även att leda till bättre möjligheter att ta sig till fritidsaktiviteter på ett hållbart sätt.

Det finns ett antal stora och viktiga turistmål i kommunerna. Möjligheten att ta sig till dessa med bland annat kollektivtrafik bör ses över. I det fortsatta arbetet med genomförandet av planen kommer frågorna att utredas vidare.



DEN IDEALA BYTESPUNKTEN – I KORTHET

Den ideala bytespunkten togs fram i arbetet med K2020 och beskriver grundläggande kvalitetsmål som fortfarande är högst aktuella:

Den ideala bytespunkten ska vara befolkad, ha en attraktiv utformning med bra belysning och hög trafiksäkerhet vilket skapar en grundläggande trygghet. För att locka andra än kollektivtrafikresenärer behöver bytespunkten vara en levande miljö och en mötesplats. Det når man genom att samla handel, arbetsplatser, bostäder och rekreation i ett nav kring platsen.

Utformningen ska möjliggöra snabba och effektiva byten. Kollektivtrafikens framkomlighet ska vara prioriterad samtidigt som platsen måste vara tillgänglig för alla användare – även för barn, äldre och funktionsnedsatta samt för resenärer med barnvagn. Det är oerhört viktigt med tydlig och enkel information som alla kan ta till sig och förstå.

Bytespunkten ska vara lätt att hitta och känna igen samt vara en miljö där man vill vistas. Detta ställer krav på att platsen är omsorgsfullt utformad samtidigt som den ska skyddas mot regn, snö, buller och avgaser.

Källa: www.k2020.se

KNUTPUNKTER OCH BYTESPUNKTER

Även om direktresor är attraktiva är människors resbehov oftast så skiftande att det är omöjligt att tillgodose detta önskemål. Ett modernt stadssystem skapar därför attraktiva resor genom en bra grundtrafikering och attraktiva bytesmöjligheter mellan linjerna. Bytespunkterna kan vara spridda i staden för att skapa ett flerkärnt nät eller så koncentreras bytena till en större central bytespunkt.

- Bytespunkter är platser där kollektivtrafiklinjer möts och resenärer kan byta.
- Knutpunkter är mer än en bytespunkt och innehåller mer service och en tätare stadsmiljö.

I takt med att kollektivtrafikplanens mål om ökat resande stegvis uppfylls kommer antalet människor som rör sig i kollektivtrafiken och på dess bytespunkter att öka. Detta ställer krav på att bytespunkterna utvecklas för att motsvara kraven på en modern kollektivtrafik.

Trollhättans resecentrum och Vänersborgs resecentrum

Lokala och regionala tågstationer är och blir väsentliga utvecklingsnoder, mål- och bytespunkter för tätortstrafiken och den regionala busstrafiken, för samverkan mellan lokal, regional och nationell nivå samt ökat resande för kollektivtrafiken.

Övriga bytespunkter

På övriga hållplatser där byten mellan kollektivtrafiklinjer sker är det viktigt att bytet kan ske på ett effektivt, trafiksäkert och tryggt sätt. På dessa platser behöver väderskydd, säkra gångvägar och belysning med mera finnas.

Centrum i Vänersborg och Trollhättan är frekventa besökspunkter och samtidigt stora arbetsplatser. NÄL och Överby Köpcentrum är gemensamma strategiska besökspunkter och arbetsplatser lokalt och regionalt.

Skogstorpa, Hojum och Innovatum med sina evenemangsaktiviteter är betydelsefulla arbetsområden i Trollhättan. Förnyelsen av Hojum bör inriktas på besöks- och personalintensiva verksamheter med hänsyn till det strategiska läget nära resecentrum.

Idag är Torpa centrum i Vänersborg en lokal halvperifer bytespunkt i Torpavägens anslutning till Gropbrovägen nära Idrottscentrum, Arena Vänersborg och två gymnasieskolor. Det är angeläget att utveckla bytespunkten och justera placeringen för att få en bättre funktion.

Regementsgatan är en annan punkt som växer snabbt med ett expanderande köpcentrum.

Kollektivtrafikplanen beskriver här endast bytespunkter som är viktiga ur ett övergripande system- och utvecklingsperspektiv. Kommersiell och upphandlad trafik ska ha konkurrensneutralt tillträde till terminaler, knutpunkter och hållplatser. För resenären är det hela resan – kvaliteten från dörr till dörr, hur man tar sig till och från hållplatsen och hållplatskvaliteten i båda ändar – som är avgörande.

PENDELPARKERINGAR FÖR BIL OCH CYKEL

Byten kommer även framöver att ske mellan bil eller cykel och kollektivtrafiken.

Pendelparkeringar för bil och cykel finns idag på strategiska platser utmed de regionala stråken, oftast i anslutning till större tätorter samt i kringliggande kommunhuvudorter, i anslutning till de större hållplatserna.

Det är viktigt att behovet av pendelparkeringar ständigt ses över och att utökning eller minskning sker i samråd mellan kommunerna, Trafikverket och Västtrafik.

Pendelparkering för bil

För Trollhättans del sker byten mellan bil och kollektivtrafik nästan uteslutande på resecentrum där det finns många bilplatser. Då sker byte i huvudsak mellan bil och tåg.

Även vid Vänersborgs resecentrum finns pendelparkeringsplatser för bil och cykel i direkt anslutning till resecentrum.

I Öxnered finns en väl utbyggd pendelparkering med plats för både bil och cykel. En fortsatt utbyggnad med låsbara och väderskyddade cykelparkeringar kommer ske. Även i Öxnered ska en låsbar och väderskyddad pendelparkering för cyklar uppföras. Både vid Resecentrum Vänersborg och Öxnered finns låsbara och väderskyddade cykelgarage

Det är viktigt att det finns bra pendelparkeringsmöjligheter för de som måste ta bilen en del av resan, men målet bör vara att minska behovet av att starta eller sluta sin resa med bil, för att istället välja mer hållbara resealternativ, som buss eller gång och cykel. Kommunernas parkeringsstrategier behöver styra utbudet.

Pendelparkering för cykel

Byten mellan cykel och kollektivtrafik sker på många platser i kommunerna. Målet på sikt bör vara att samtliga större hållplatser för stadstrafiken samt vissa regiontrafik hållplatser erbjuder cykelparkering, med möjlighet att på ett tryggt sätt låsa fast sin cykel. Cykelparkering bör även finnas vid strategiska hållplatser, dit man kan tänka sig att cykla för att kunna resa med en attraktivare linje, för att till exempel undvika ett bussbyte. Vid resecentrum behövs ytterligare kapacitet för cykel, bland annat cykelboxar samt väderskyddade platser.



År 2018 byggde Trollhättans Stad ett cykelgarage vid resecentrum vilket sköts och hyrs ut av kommunen.

PENDELPARKERINGSSTRATEGI:

För närvarande pågår arbetet med att ta fram en strategi för hela regionen. Resultatet av arbetet kommer att inarbetas i genomförandet av planen.

Källa: Västtrafik

7. EFFEKTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNING

I framtidsbilden tar gång, cykel och kollektivtrafik en större andel av resandet. Satsningar kommer att krävas i infrastruktur såväl som trafikering, mobility management och kommunikation för att uppnå framtidsbilden.

Kollektivtrafikplanen, som är ett strategiskt program, har i huvudsak konsekvensbedömts på en övergripande nivå. Enskilda åtgärder, som kan vara aktuella för statlig medfinansiering – exempelvis busskörfält, signalprioritet eller hållplatser – bedöms i enlighet med stadsbidragsförordningen för medfinansiering av bland annat kollektivtrafikåtgärder och övriga styrande dokument.

EFFEKTER KOPPLADE TILL DE ÖVERGRIPANDE MÅLEN

Måluppfyllelsen mot regionens målsättningar i trafikförsörjningsplanen blir god och antalet resor förväntas öka kraftigt i kollektivtrafiken i båda kommunerna. Planens genomförande stödjer också den stads- och befolkningsutveckling som förväntas ske.

Satsningarna betyder att vi erbjuder konkurrenskraftiga restider i viktiga relationer och i fler reserelationer än idag; vi binder samman staden och kopplar ihop arbetsmarknadsregioner och nya exploateringar får en tillgänglig kollektivtrafik.

Satsningarna underlättar vardagslivet och fler erbjudanden gör att antalet vardagsresor ökar. Måluppfyllelsen blir även att resandet med cykel och gång ökar.

Minskad klimatpåverkan blir en följd av satsningarna.

EFFEKTER KOPPLADE TILL KVALITETSMÅLEN

För resenären och invånaren

När alla åtgärder är genomförda kommer resenärerna att uppleva kollektivtrafiken som snabbare, enklare, mer pålitlig samt trygg och säker.

Invånarna kommer se att kollektivtrafiken finns på plats i de exploaterade områdena. Centrum och målpunkter kommer att upplevas som mer tillgängliga. Det blir enklare att klara vardagen utan bil både för arbetsresor och för övriga vardagsresor. Resan går snabbare och är mer pålitlig än idag.

Det blir inte fler byten än idag, det har dock blivit fler bytespunkter och därmed har resmöjligheterna ökat.

Resenärerna upplever att linjenätsstrukturen är enkel, robust och stabil över tiden.

Invånarna upplever i högre grad att kollektivtrafiken är en del av stadsmiljön och har stärkt både identiteten och karaktären hos kommunerna.

Bullerstörningar och utsläpp från kollektivtrafiken har successivt minskat. Utvecklingen går snabbt framåt mot en tystare fordonsflotta och andra åtgärder som gör att färre kommer att störas av buller.

För människan i staden

Kommunerna kommer att kunna stärka och utveckla sina roller som pendlingsnav i Västra Götalandsregionen och som attraktiva kommuner att bo och leva i. Kommunerna stödjer hela regionens utveckling på ett hållbart, ekologiskt, socialt och ekonomiskt sätt.

Stadstrafiken bidrar även till att skapa en tydlig struktur för framtidens kommuner där samverkan mellan övriga trafikslag ökar.

Samordnas kollektivtrafiken på ett tydligare sätt med kommunernas utvecklingsplaner ökar det hållbara resandet.

Sociala effekter

Genomförandet av planen kommer att påverka människor såväl som kommunernas stadsdelar och mötesplatser.

När parterna i en genomförandefas utgår från strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor kommer det ge ytterligare förbättringar så att den allmänna kollektivtrafiken blir allt mer tillgänglig för fler grupper i samhället. Se faktaruta ”Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor” på sidan 35 för mer information.

Samverkan mellan parterna krävs för att resultat ska uppnås. Det är viktigt att det i genomförandet tas hänsyn till de lokala förutsättningar varje kommun har och att satsningarna förankras.

Planen skapar nya resmöjligheter och stärker vissa kopplingar mellan områden och centrum, vilket kommer bidra till att fysiska och mentala avstånd mellan områden minskar. Planen förväntas därmed bidra till ökad integration och tillgång till samhällsservice och samhällsfunktioner.

Barn och ungdomar får lättare att resa i vardagen både till skola och fritidsaktiviteter när utbudet ökar och kopplingen mellan olika färdmedel förbättras. Allt fler kommer att uppleva att vardagen blir lättare när valfriheten och utbudet ökar på ett hållbart sätt.

När samplanering av kollektivtrafik och stadsutveckling sker blir effekten att de stärker varandra. Invånarna kommer att uppleva en större frihet, får möjligheter att välja var de önskar bo inom tätorten och kan resa på ett mer hållbart sätt.

När den nya zonindelningen införs 2020 innebär det i sig att det blir enklare för resenärerna att resa.

SOCIALA SKILLNADER

Det finns stora skillnader mellan olika invånargrupper i Tvåstad. Ett generellt mönster är att livsvillkor och hälsa förbättras med högre inkomster och längre utbildning. De med lång utbildning och hög inkomst bor ofta i andra områden än de med kort utbildning och låg inkomst. Medellivslängden i Tvåstadsområdet fortsätter att öka för både män och kvinnor men det finns stora geografiska skillnader mellan stadsdelarna i tätorterna.

Källa: Folkhälsomyndigheten och SCB.

8. UPPFÖLJNING

Att mäta är att veta! Genom att mäta och följa indikatorerna för uppsatta mål kan utvecklingen följas. I de fall trenden pekar åt fel håll kan åtgärder sättas in för att slutligen nå målen. Under respektive rubrik som representerar ett kvalitetsmål är indikatorer uppsatta med metod, ansvarig och frekvens på uppföljningen. Uppföljning sker löpande enligt frekvenserna nedan. Rapportering till Stadstrafikforum sker varje år i en årsrapport. Tätare uppföljning för rapportering kan göras vid begäran.

Indikatorerna kan komma att förändras i samband med remisskedet och allt eftersom genomförandet framskrider.

Hållbara resor

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
Resandeökning på 3 % per år	Resandeökning per år	Resandestatistik	Västtrafik	Månadsvis
Marknadsandel Y% till 2025, motoriserade resor	Andel resor per invånare	RVU, Nobinas metod	Västtrafik	Årsvis

Restid

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
Maxtider till resecentrum	Restid till resecentrum	Reseplanerare	Trafikföretag	Tidtabells-skiften
Maxtider till olika målpunkter	Restid till olika målpunkter	Reseplanerare	Trafikföretag	Tidtabells-skiften/årsvis

Turtäthet

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
Fast tidtabell	Tidtabell	Tidtabell	Västtrafik	Tidtabells-skiften

Pålitlighet

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
Punktlig resa (80 % av alla turer)	Andel punktliga turer	Västtrafiks mätningar	Västtrafik/ Trafikföretag	Månadsvis
Upplevd punktlighet (kommer fram i tid)	Andel resenärer som upplever att fordon kommer i tid	Kundundersökning	Västtrafik/ Trafikföretag	Halvårsvis

Komfort

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENNS
God och smidig åkkomfort	Andel resenärer som upplever att fordon körs lugnt/smidigt	Kundundersökning	Västtrafik/ Trafikföretag	Halvårsvis
Tillräcklig plats/sittplatser	Andel resenärer som anser att det är tillräckligt med plats ombord	Kundundersökning	Trafikföretag	Halvårsvis

Enkelhet

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENNS
Tydlig och lättillgänglig information om resmöjligheter och biljettalternativ på hållplatser och i digitala kanaler	Andel resenärer i Tvåstad som tycker det är enkelt att resa med Västtrafik	Kundundersökning	Västtrafik/ Trafikföretag	Årsvis

Trygghet

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENNS
Alla ska känna sig trygga i kollektivtrafiken	Andel resenärer som tycker det är tryggt ombord	Kundundersökning	Västtrafik/ Trafikföretag	Halvårsvis
	Andel resenärer som tycker det är tryggt att vänta	Kundundersökning		

Stadsliv och hållplatser

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENNS
Alla hållplatser ska vara funktionshinderanpassade enligt plan (till 2025)	Andel hållplatser som är funktionshinderanpassade	Kontroll av plan	Respektive kommun	Årligen

Miljöpåverkan

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENNS
CO₂-minskning	CO ₂ -utsläpp per personkm (jämförelseår 2016)	Fordonsdatabasen FRIDA	Västtrafik/ Trafikföretag	Årligen
Minskad energianvändning	Energianvändning per personkm	Fordonsdatabasen FRIDA	Västtrafik/ Trafikföretag	Årligen
	Andel elbussar, antal elcyklar	Västtrafik, kommunerna,	Västtrafik/ resp kommun	Årligen

Trafiksäkerhet och buller

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENNS
Bullerminskning	Bullernivå	Bullerkartläggning	Respektive kommun	Vid behov

9. GENOMFÖRANDE

Efter parternas beslut om kollektivtrafikplanen återstår genomförandet av planen. Parternas planeringsprocesser är inte statiska och går inte alltid i samma takt. En rad externa och interna faktorer kommer att påverka planens genomförande. Finansiering och konjunkturändringar såväl som teknikutveckling och samhällstrender är sådana faktorer som kommer att påverka genomförandet av planen.

Planen kan behöva ses över och samordning behöver ske i samband med kommunernas utveckling. Arbetet behöver ske i ett flertal olika konstellationer i enlighet med ansvar och roller i kapitel 6, *Trafikkoncept, stråk och bytespunkter*. Arbeten med framkomlighet, utveckling av signalprioritet, tillgänglighetsanpassning av hållplatser och vägarna dit samt linjeutveckling är exempel på frågor som kommer att hanteras i det vidare arbetet.

KOSTNADER

Ett genomförande av kollektivtrafikplanen innebär många förbättringar vilket förväntas ge ett ökat resande med kollektivtrafiken och de övriga hållbara transportmedlen.

Kollektivtrafikplanen leder även till andra samhällsekonomiska nyttor som mindre trängsel, minskade utsläpp och utvidgad arbetsmarknad.

Målet i kollektivtrafikplanen innebär en årlig resandeökning med 3 procent vilket ger ett ökat resande från 6,5 miljoner resor per år 2018 till 9,2 miljoner år 2030. Detta innebär att linjenätet behöver ses över och ett nytt trafikkoncept med ett grundutbud behöver komma på plats. Därefter behöver busstrafiken byggas ut i olika etapper, både i kapacitet och trafikvolym allt eftersom behov uppstår när kommunernas exploateringsplaner genomförs.

Ett arbete pågår med att ta fram en grov bedömning av framtida trafikknostnader. Västtrafik kommer att återkoppla med en översiktlig etappindelning av kollektivtrafiksatsningarna samt vilka kostnader det medför i genomförandefasen.

Kostnadsbedömningarna kommer att vara ungefärliga och kommer inte ta hänsyn till effektiviseringar som framkomlighetsåtgärder kan bidra med.

Bedömningen av driftskostnaderna kommer i utgångspunkten att baseras på två etapper. Etapp 1 ska hanteras inom ramen för nuvarande upphandling och har fokus på att ett högre grundutbud ska etableras. En linjenätsutredning ska genomföras innan 2021 då Västtrafik räknar med att ett nytt avtal ska vara på plats. I etappen 2 ska enligt kommunernas exploateringsplaner ett antal nya bostadsområden komma på plats, vilket innebär några linjer som etableras.

I bedömningen kommer endast kostnaderna för stadsbusstrafiken att beräknas, men högst sannolikt kommer även det långväga resandet öka, vilket kommer kräva utökning av dess kapacitet och trafikvolym.

FORTSATTA UTREDNINGAR

Det finns ett antal frågor som parterna har identifierat – frågor som behöver närmare arbete, utredningar och analyser.

- Arbetet med att ta fram kostnadsuppskattning av trafikknaster färdigställs. Bidrar till kvalitetsmålet andel hållbara resor och andel resor per invånare.
- Samhällsplanering och kollektivtrafik. Beslut om utbyggnad och tidpunkt har stor betydelse för hur framtida kollektivtrafik i Tvåstadsområdet struktureras samt eventuell planering för stationsnära arbetsområde, service och bostäder.
- Beakta utredning och ställningstagande om en station vid Norra Älvsborgs Länssjukhus. Kan bidra till kvalitetsmålet andel hållbara resor och goda byten,
- Beakta detaljplan för och kring Öxnered station. Nytt justerat stationsläge, möjlighet till genomgående busslinjer, accessväg till pendelparkering från nordväst, ny lokalväg lämplig för busstrafik, utvecklat cykelnät, preciserade och prioriterade utbyggnadsetapper. Bidrar till kvalitetsmålen gällande hållbara resor och goda bytesmöjligheter.
- Beakta fördjupade översiktsplaner för Vänersborg och Vargöns tätort samt övriga föreslagna stationslägen med hänsyn till framtida tågtrafik. Bidrar till kvalitetsmålen för kommunens struktur.
- Bevaka, stimulera utbyggnad för tåg- och busstrafiken samt identifiera konkreta infrastruktursatsningar. Kan bidra till kvalitetsmålen om restider, goda bytesmöjligheter och tillgänglighet.
- Genomföra en linjenätsutredning. Prioriterat framtida linjenät med åtgärdsbehov. Bidrar främst till kvalitetsmålen gällande andel hållbara resor, restider med flera.
- Trafiksystem i stråket Innovatum–Resecentrum (eventuellt även Överby) i Trollhättan. Att skapa ett system där olika former av hållbar transporter samverkar för att skapa attraktiva alternativ. Bidrar främst till kvalitetsmålen gällande andel hållbara resor och restid.
- Omläggning av linjer och andra åtgärder i samband med nya stadsdelen Värvik i Trollhättan. Bidrar främst till kvalitetsmålen gällande andelen hållbara resor, restid och pålitlighet

FINANSIERINGSMÖJLIGHETER

Finansieringen av genomförandet av kollektivtrafikplanen utgår från parternas ansvarsområden.

I egenskap av kollektivtrafikmyndighet ansvarar Västra Götalandsregionen för trafikering och resenärsrelaterade ytor ovan mark samt för resecentrum, medan kommunerna och även Trafikverket (som kan beröras av åtgärder i anslutning till det regionala vägnätet) ansvarar för infrastrukturen.

Följande finansieringsformer och möjligheter finns:

Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland: Den övergripande ramen för framtida trafiksatsningar läggs i nuvarande trafikförsörjningsprogram för perioden 2017–2020 med utblick mot 2035. Västtrafik ansvarar därefter för att genomföra intentionerna i tvååriga utvecklingsplaner och årliga trafikplaner.

Regional plan: Den regionala planen för infrastruktur revideras vart fjärde år. Arbetet med den nya infrastrukturplanen för perioden 2018–2029 är klar. Det finns möjligheter att söka medfinansiering till smärre kollektivtrafikåtgärder som bytespunkter, gång- och cykelbanor, pendelparkeringar, framkomlighetsåtgärder med mera.

Kommunernas investeringsbudgetar: Vänersborgs kommun fattar beslut om en investeringsbudget som omfattar fem år. Nuvarande investeringsbudget gäller för perioden 2018–2022. Trollhättans kommun fattar beslut om en budget för fyra år, och nu gällande budget avser perioden 2016–2019.

Kommunernas investerings- och exploateringsmedel antas kunna vara underlag för ett genomförande av kollektivtrafikplanen då kommunal medfinansiering krävs för att söka såväl statliga som regionala medel. Även exploateringsytorna kan användas som finansieringsverktyg, genom att markvärdesnyttor som kan kopplas till en viss kollektivtrafikinvestering realiserar och används för att betala eller delbetala en investering.

Stadsmiljöavtal: I den senaste infrastrukturpropositionen har det avsatts 1 miljard per år för medfinansiering av mindre och medelstora kollektivtrafikåtgärder för perioden 2018–2029. Parterna har möjlighet att söka finansiering bland annat för bytespunkter, framkomlighetsåtgärder, cykelsatsningar och test av ny teknik.

Exploateringsytorna: Ytorna kan användas som finansieringsverktyg genom att markvärdesnyttor som kan kopplas till en viss kollektivtrafikinvestering realiserar och används till att betala eller delbetala investeringen.

Forsknings- och utvecklingsmedel: Det kan bli aktuellt att under genomförandet söka forsknings-, utvecklings- och innovationsbidrag. Det finns idag många möjligheter till finansiering såväl via regionala som nationella och internationella program för finansiering. Samarbetsprojekt med industrin borde också kunna bli aktuella under genomförandet. I genomförandet av kollektivtrafikplanen, som förutsätter såväl infrastrukturinvesteringar som innovativa lösningar, bör ett närmare samarbete med Innovatum eftersträvas.

INFRASTRUKTURBEHOV

I tabellen på sidan 61 beskrivs identifierade infrastrukturbehov och framtida förslag till åtgärder som behöver studeras vidare. De åtgärderna som finns i planens första etapp, åren 2018–2022, samt uppskattad kostnad och vem som bär ansvaret för att åtgärden ska genomföras, återfinns först i listan. Behov eller åtgärder som ligger längre fram i tiden, där parterna inte är överens om vilket behovet som finns, ligger längre ner i listan.

Under planens genomförande och revidering av planen behöver parterna återkomma till nedanstående infrastrukturbehov.

Utöver identifierade behov har beslut tagits om att komplettera Målbild Tåg 2035 med mål om nya stationer. För beslut och vad det innebär hänvisas till Målbild Tåg 2035 och bilagan om Väststågutredningen.

För mer information om Målbild Tåg 2035 och Väststågutredningen se:

<https://www.vgregion.se/kollektivtrafik/trafikforsorjningsprogrammet--sa-utvecklas-kollektivtrafiken/malbild-tag-2035/>

Nedanstående tabell innehåller både identifierade infrastrukturbehov och framtida förslag till åtgärder som behöver studeras vidare av parterna tillsammans med Trafikverket i ett genomförande. Listan är inte uppräntad i prioritetsordning.

Kolumnen Finansiering syftar på vem som ansvarar för huvudfinansiering. Åtgärderna kan till exempel finansieras via nationell plan och regional plan.

IDENTIFIERADE INFRASTRUKTURBEHOV OCH FRAMTIDA FÖRSLAG					
Nr	Förslag till åtgärd	Relevans/år	Kostnad	Finansiering	Ansvar
1	I samband med utbyggnation av området Vårvik utförs huvudgata i Vårvik med hållplatser, bussprioritering, ev flytt av Kungsportsvägen m m. Föreslagen i Den fördjupade översiktsplanen.	Ansökan 2019. Prel klar dec 2021	50–60 milj	Ej beslutat	Trollhättan
2	Ny bro över trafikkanalen mellan centrum och det nya bostadsområdet Vårvik. Föreslagen i översiktsplanen.	Prel färdig dec 2021	Ca 300 milj	Kommun och medfinansier	Trollhättan
3	Framkomlighetsåtgärder i centrum och ny bro över trafikkanalen som knyter stadsdelarna Blåsut och Öxnered närmare varandra.	2020/2021	Bedömning saknas	Bedömning saknas	Vänersborg
4	Framkomlighetsåtgärd för kollektivtrafiken på Edsvägen vid Quality hotel, cirkulationsplats.	2020	9 milj	Kommun och ev ytterligare medfinansier	Vänersborg
5	Utveckling av resecentrum i Trollhättan och området däromkring, planering beräknas starta 2019. Uppdrag från kommunfullmäktige. Utredning av p-hus för pendelparkering i enlighet med Trollhättans parkeringsprogram från 2016	Bedömning saknas	Beräkningar saknas	Bedömning saknas	Kommunen/Västtrafik. Berör troligen även Trafikverket.
6	Stallbackabron, framtida behov av att säkra framkomlighet för kollektivtrafiken behöver bevakas.	Bedömning saknas	Beräkningar saknas	Bedömning saknas	Trafikverket. Västtrafik, ingår i planerad linjenätsanalys.
7	Utveckling av framtida knutpunkter för kollektivtrafiken vid NÄL, Överby, Sylte föreslagen i översiktsplanen.	Bedömning saknas	Beräkningar saknas	Kommun och medfinansier	Trollhättan/Västtrafik
8	Trestad center, fortsatta utredningar behövs. Området växer med fler etableringar och behovet av utökad busstrafik och framkomlighetsåtgärder ökar. Trafikverket genomför en ÅVS för ramen/påfarten väg 44/E45.	Bedömning saknas	Bedömning saknas	Bedömning saknas	Vänersborg och Trafikverket
9	Öxnered utbyggnation av tunnel för ökad trafiksäkerhet. Löser trafiksäkerheten för Bostadsområdet Skaven.	Bedömning saknas	Bedömning saknas	Bedömning saknas	Vänersborg
11	Ny på- och avfart på E45 vid Öxnered. Behov av förbättrad tillgänglighet till Öxnered och kollektivtrafiken. Behov av ytterligare pendelparkeringar ses över. Trafikverket ska under 2019 genomföra en ÅVS för E45 mellan Vänersborg och Mellerud. Frågan om ett nytt mot lyfts inom denna.	2025	Beräkning saknas	Trafikverket, kommun och medfinansier	Trafikverket och Vänersborg
12	Ny väg som förbinder Öxnered med Onsjö området. Behov på sikt när staden växer ihop i de södra ändarna. För att kunna trafikera effektivt behövs en bussförbindelse som knyter ihop stadens södra ändar och möjliggör trafik mellan två stadsdelar.	Bedömning saknas	Beräkning saknas	Kommun ev ytterligare medfinansier	Vänersborg
13	Onsjö södra, behov behöver utredas. Utbyggnad leder till förlängning av busslinjen och problem med att hålla körtiderna. Nya sträckningar behöver utredas och hållplatser ses över.	Bedömning saknas	Beräkning saknas	Kommun och ev ytterligare medfinansier	Vänersborg
14	Utveckling av ett snabbt kollektivtrafikstråk Innovatum–RC –Överby, utredning/test och genomförande av mobilitetslösningar	Bedömning saknas	Beräkning saknas	Kommun och ytterligare medfinansier	Trollhättan med samverkande parter.
15	Översyn av framkomlighet i korsningarna E45/Kungsportsvägen, E45/Tunhemsvägen och E45/Gärshemsvägen för att förebygga onödig genomfartstrafik i Trollhättans centrum och främja framkomligheten för kollektivtrafiken. Frågan berörs inom pågående arbete med en översyn av linje 1 Express samt ÅVS för korsningen E45/Tunhemsvägen.	Bedömning saknas	Beräkning saknas	Bedömning saknas	Trafikverket i samverkan med Trollhättans kommun och Västtrafik.

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN FÖR TROLLHÄTTAN OCH VÄNERSBORG.

Styrgrupp

Stadstrafikforum för Trollhättan och Vänersborg

Konsult

Kreera Malmö, Sven-Allan Bjerkemo och Patrik Sterky (under perioden juni 2017-september 2018)

Projektgrupp

Line de Verdier, Västra Götalandsregionen, processledare

Pontus Gunnäs, Västra Götalandsregionen

Göran Carlsson, Trollhättans kommun

Lars Rudström, Vänersborgs kommun

Magnus Hagård, Västtrafik