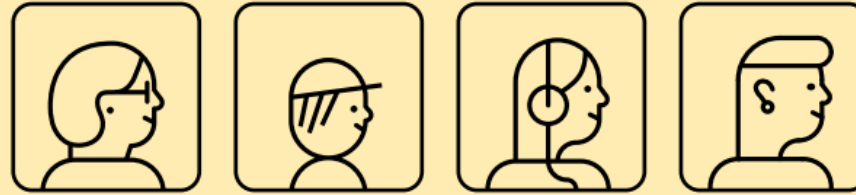


Tema infrastruktur och kollektivtrafik ur ett äldreperspektiv

Pensionärsrådet 8 maj 2025





Remissversion

Trafikförsörjningsprogram 2026–2029

Västra Götalands kollektivtrafikstrategi

Återkoppling efter remiss

RF ägare
(inkl. RS och ägarutskott)
IKN beställare

- Regional kollektivtrafikmyndighet
- Mål, behov och strategier för kollektivtrafikens utveckling på lite längre sikt
- Beslut om pris
- Årligt uppdrag utifrån budget



**VT styrelse
utförare**



Planerar trafik



Upphandlar



Utvecklar



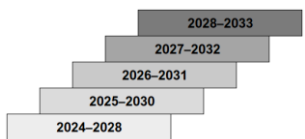
Servar

Trafikförsörjningsprogrammet en del av ett större sammanhang

- Kollektivtrafiklagen
- VGR:s styrande dokument för kollektivtrafikens utveckling på lite längre sikt
- Ska bidra till regional utveckling
- Uppdateras varje mandatperiod

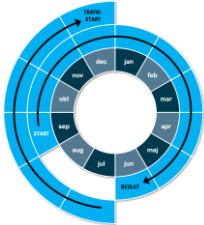


Från trafikförsörjningsprogram till trafik



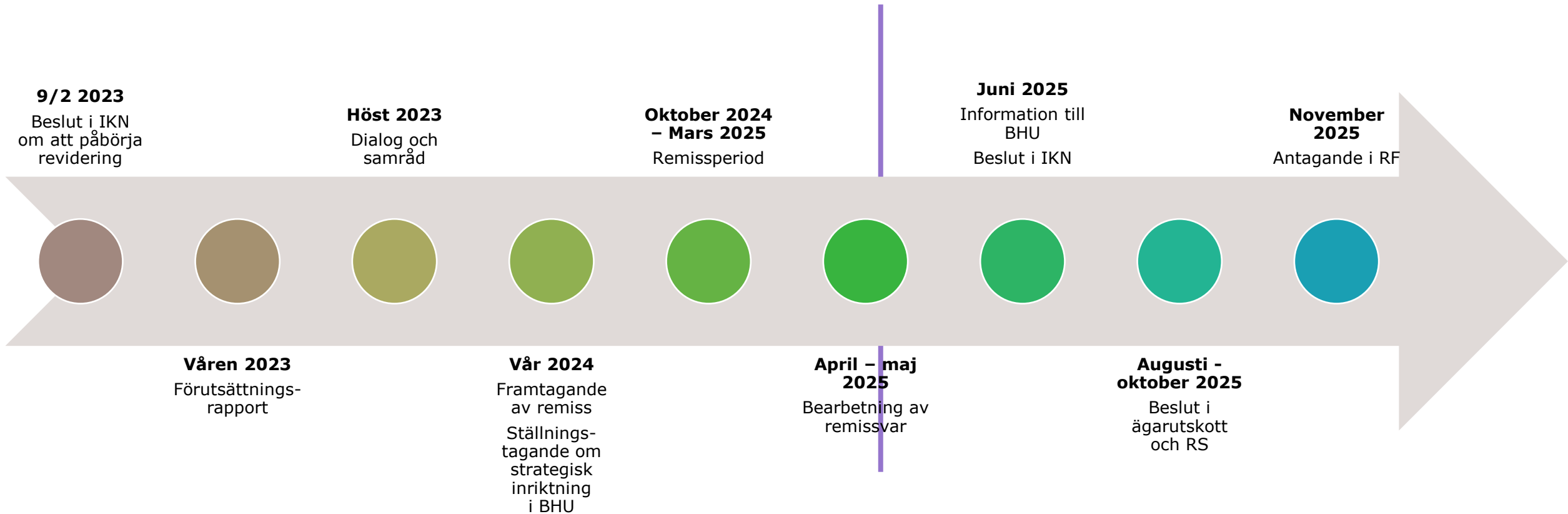
Trafikförändringar 2024			
Linje	Linjens namn	Linjens typ	Linjens status
1	100 Göteborg-Borås	Stadslinje	Planerad
2	101 Göteborg-Borås	Stadslinje	Planerad
3	102 Göteborg-Borås	Stadslinje	Planerad
4	103 Göteborg-Borås	Stadslinje	Planerad
5	104 Göteborg-Borås	Stadslinje	Planerad
6	105 Göteborg-Borås	Stadslinje	Planerad
7	106 Göteborg-Borås	Stadslinje	Planerad
8	107 Göteborg-Borås	Stadslinje	Planerad
9	108 Göteborg-Borås	Stadslinje	Planerad
10	109 Göteborg-Borås	Stadslinje	Planerad

Kommun-samverkan, företags-etableringar, Trafikföretag



100 Göteborg-Borås	
Linje	Stadslinje
100	Stadslinje
101	Stadslinje
102	Stadslinje
103	Stadslinje
104	Stadslinje
105	Stadslinje
106	Stadslinje
107	Stadslinje
108	Stadslinje
109	Stadslinje







Målområde:

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

Mål:

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

Prioriterade åtgärder:

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



Målområde:

Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

Mål:

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

Prioriterade åtgärder:

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



Målområde:

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

Mål:

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

Prioriterade åtgärder:

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

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

Återkoppling kring era remissynpunkter

Era remissynpunkter

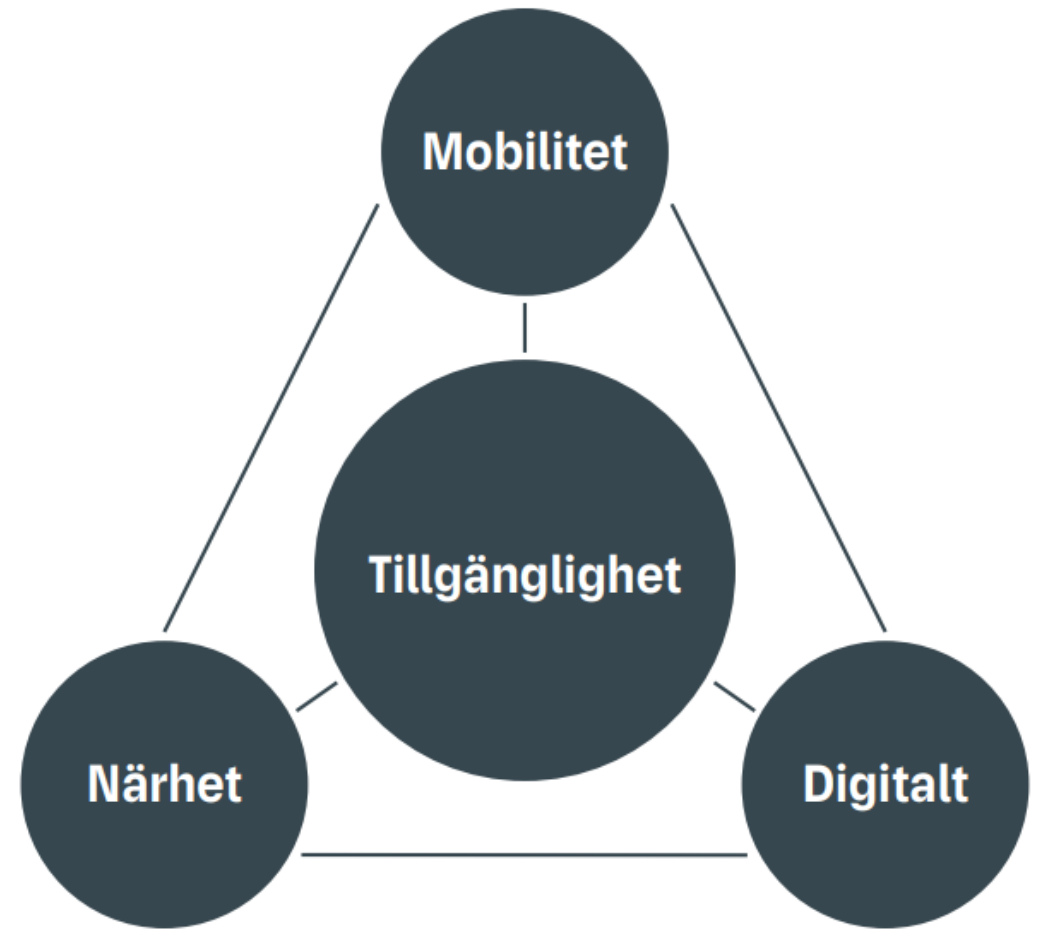
- Oklart syfte med trafikförsörjningsprogrammet
- Begreppet tillgänglighet – att alls finnas som möjlighet saknas
- Äldre som resenärsgrupp osynlig
- Daterad närtrafik
- Skiftande möjligheter i olika geografier/kommuner
- Liggande A4 svår att läsa



Vad vill VGR med programmet?

Mer fokus på syftet med kollektivtrafiken: bidra till tillgänglighet och minskad miljöpåverkan

Tillgänglighet: möjligheten att ta del av något som antingen är eftersträvat eller nödvändigt, så som arbete, utbildning, service och kultur



Varför har vi så mycket fokus på barn?

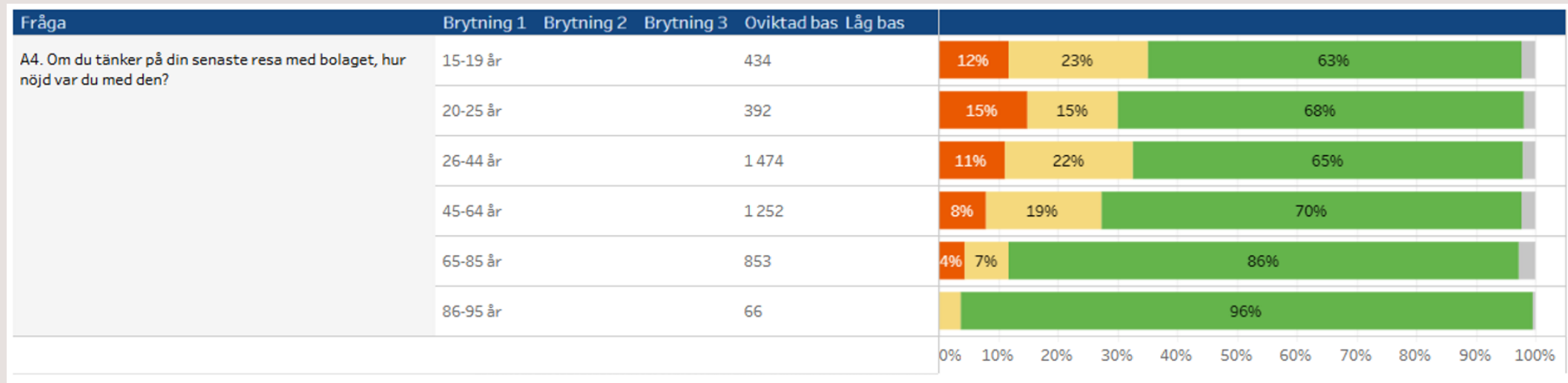
- Barnkonventionen är lag – ställer bl.a. krav på att vi ska agera utifrån barnets bästa
- Barn har svårt att göra sin röst hörd
- Barnrättsperspektivet har inte funnits med i tidigare program.





Äldre som resenärgrupp

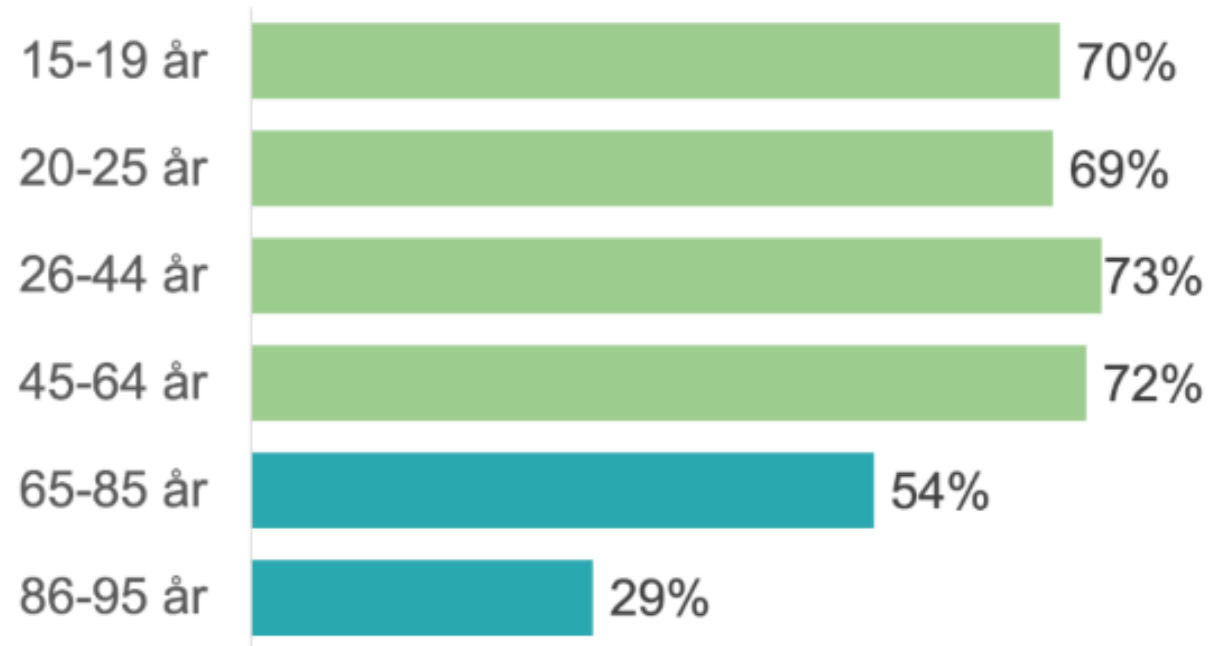
Äldre är mest nöjda med kollektivtrafiken



Äldre reser mindre (alla färdmedel)

Om du tänker på gårdagen, gjorde du någon förflyttning/resa?

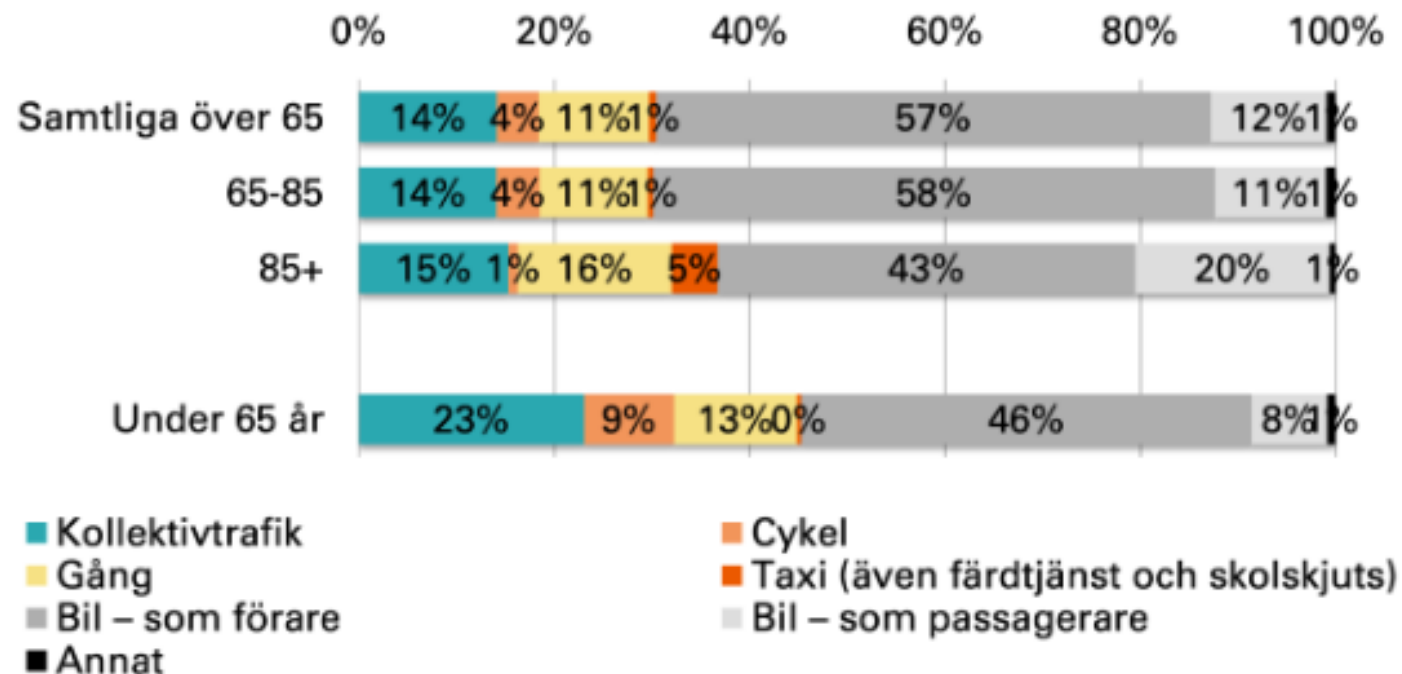
Senaste 12 månaderna (senaste 5 månaderna för 86–95 åringarna)



Äldre reser mer med bil

Vilket var det huvudsakliga färdmedlet under denna resa?

Senaste 5 månaderna



Exempel ur riktlinjer för att ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet

Riktlinjer

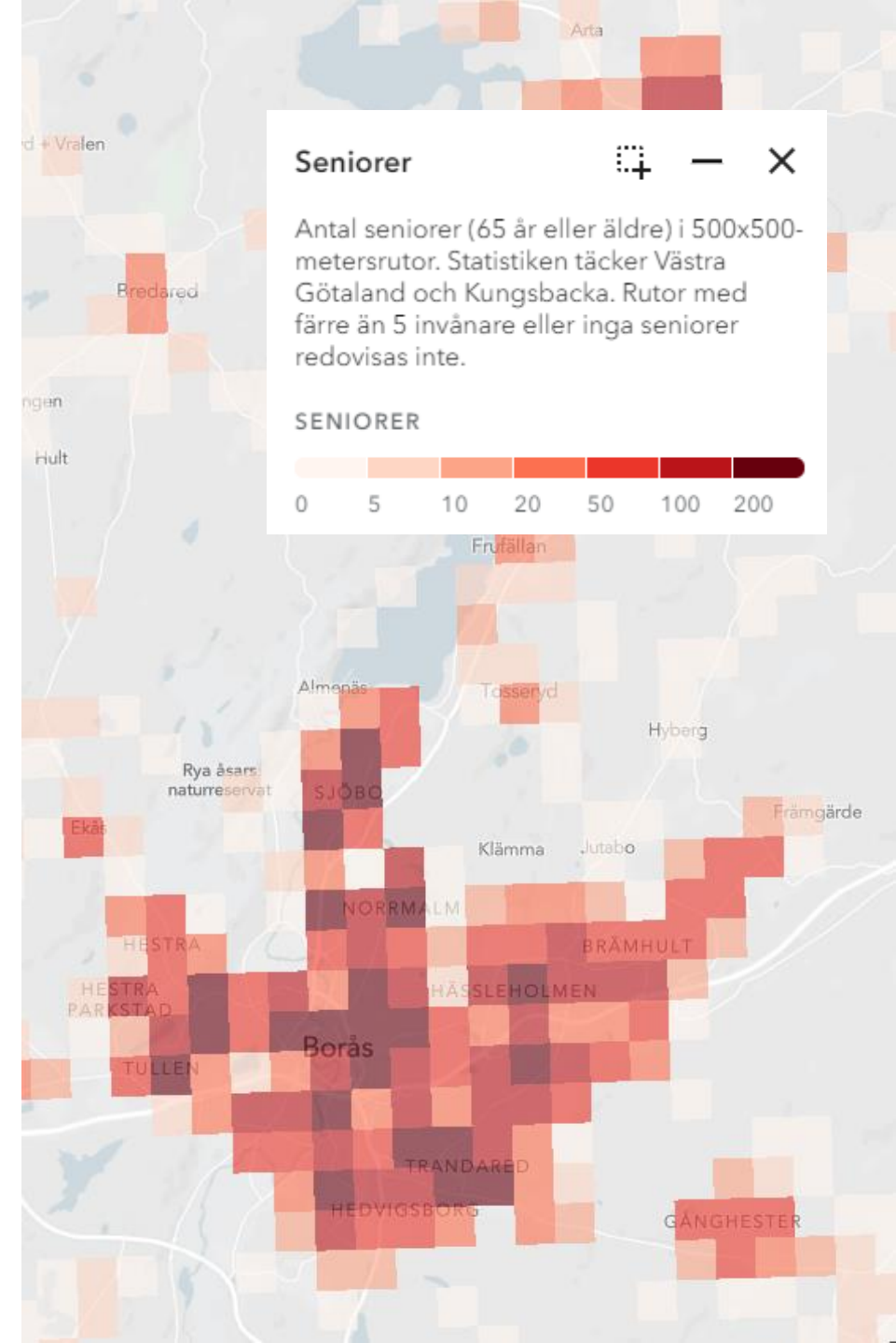
- Alla resenärer ska bli väl bemötta och känna sig välkomna i kollektivtrafiken. Med gott bemötande avses att möta varje individ med värdighet och efter var och ens förutsättningar. Ett korrekt bemötande omfattar bland annat att visa respekt i tal, kroppsspråk och gester.
- När förare eller ombordpersonal, av säkerhetsskäl eller på grund av tidsbrist, inte har möjlighet att ge en enskild resenär den hjälp som han eller hon ber om, ska resenären ändå bemötas på ett korrekt sätt.
- Förare eller ombordpersonal ska vara uppmärksamma på resenärer med särskilda behov. Bemötandet ska anpassas efter personens förutsättningar. Det kan exempelvis röra sig om personer med olika typer av synliga eller osynliga funktionsnedsättningar, resenärer med barnvagn, barn som reser utan vuxet sällskap eller äldre resenärer.
- Rasism, sexism eller annat diskriminerande eller nedvärderande beteende får under inga omständigheter förekomma gentemot resenärerna.

Exempel ur sociala analyser - Åldersstruktur

Åldersfördelningen i ett område påverkar bland annat tillgången till bil och kan ge en indikation om ytterligare tillgänglighetsbehov. Unga personer är många gånger beroende av kollektivtrafiken, eftersom de ofta saknar tillgång till bil. Yngre personer är också mer positiva till hållbara resesätt än äldre. Hushåll med barn reser mer än hushåll utan barn – men de använder kollektivtrafik i mindre omfattning. (Trivector 2018)

Äldre personer har också i större grad behov av en nära kollektivtrafik för att den ska upplevas vara tillgänglig, säker och trygg. Många äldre kan inte längre använda bil. Att det finns en väl fungerande kollektivtrafik är nödvändigt för många äldres mobilitet och självständighet. (Trivector 2018)

Åldersdata finns i Remix-verktyget. Denna data bör tas fram för att bedöma ett områdes beroende av kollektivtrafiken för de boendes mobilitet och för att säkerställa kopplingen till viktiga målpunkter samt närheten till hållplats.



Allmän anropsstyrd trafik.

Allmän anropsstyrd trafik



Anropsstyrd tur/linje i tidtabell (stop-stop/resecentra, fast rutt)



Närtrafik (adress-stop)



Flexlinje (stop-stop, flexibel rutt)



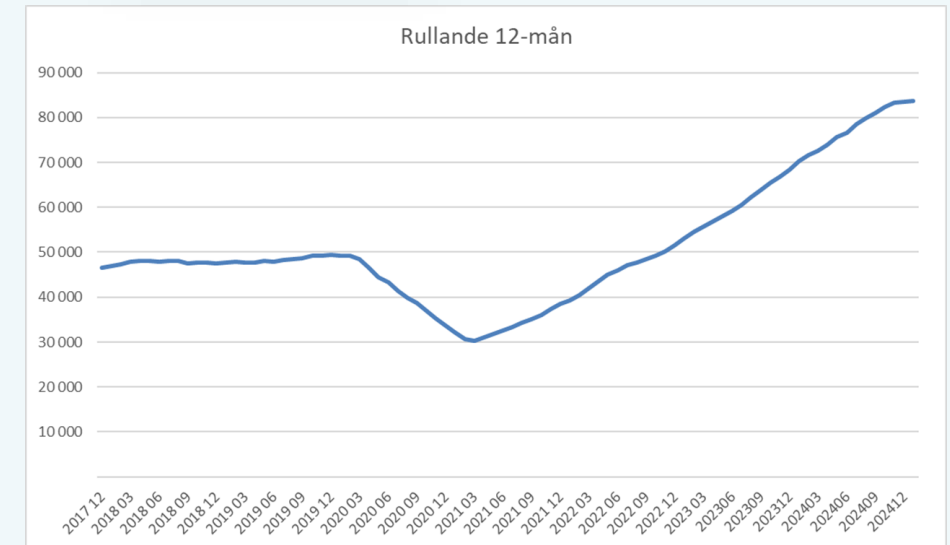
Flextrafik (adress – adress)



**Alltid
kommunala
tillköp**

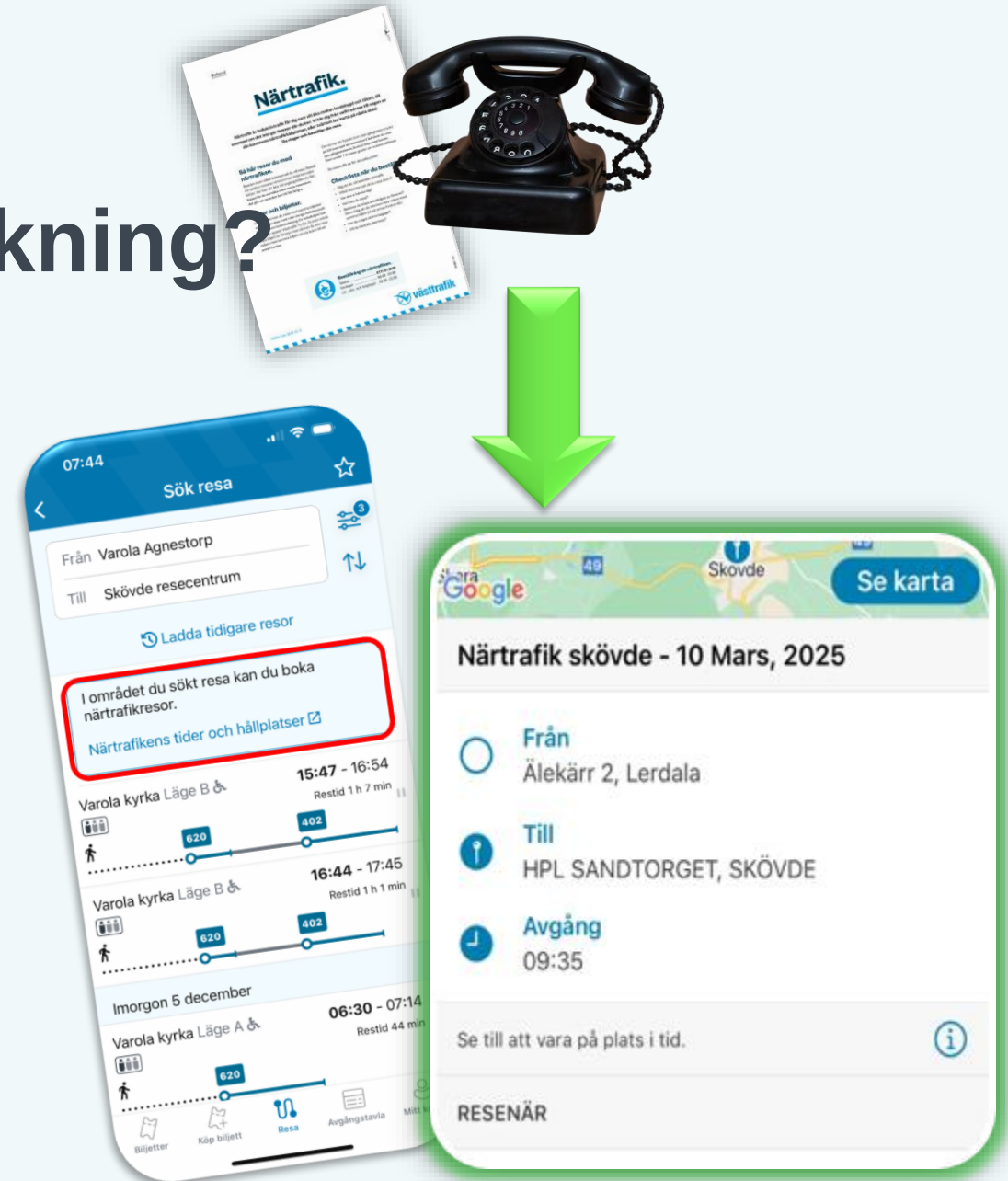
Några ord om närtrafiken

- Närtrafiken har utvecklats - gemensamt grundutbud i hela regionen, fler resmöjligheter per dag och synlig i reseplaneren.
- Många tycker Närtrafik är fantastisk och efter de senaste satsningarna har det skett ett kraftigt ökat resande
- Men många upplever också att närtrafik är svår att ta till sig. Hur bokar jag, hur funkar det egentligen?
- Idén är att utveckla Närtrafik till något som är mer flexibelt och tillgängligt..



Närtrafik med digital bokning?

- Närtrafik har blivit mer synlig i Västtrafiks digitala kanaler, men mycket sker fortfarande endast analogt, som t.ex. bokning av resan.
- Västtrafik vill testa om digital bokning av närtrafik hade ökat tillgängligheten till den trafik som erbjuds. I befintliga system.
- Kan det vara ett sätt att börja ta steg mot "Närtrafik med digital bokning"..?



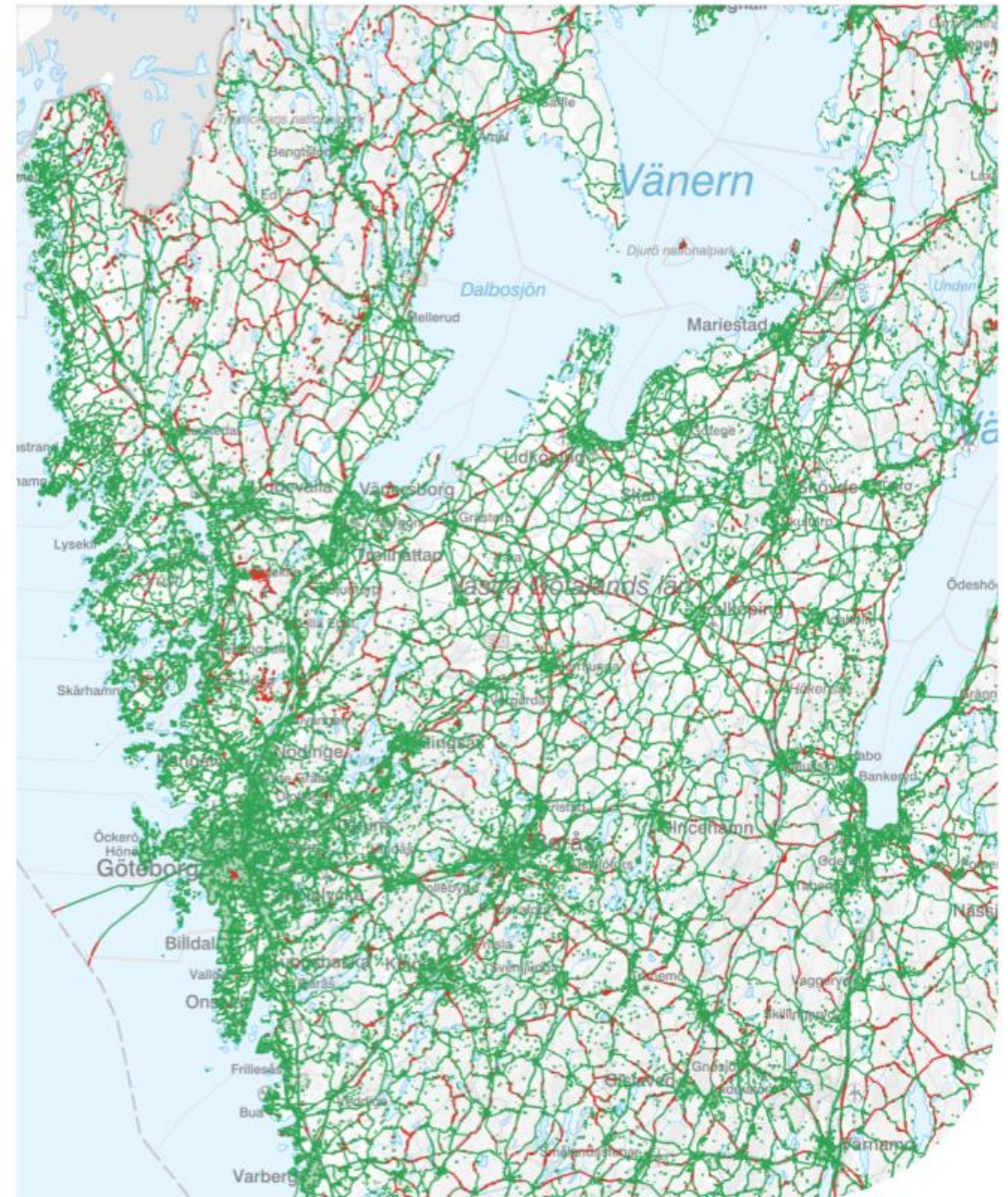
Sammanfattningsvis om ändringar

- Justerad beskrivning av äldre som resenärsgrupp – åldrande befolkning och den ökande betydelsen av en tillgänglig kollektivtrafik med ökad ålder.
- Utveckling av närtrafiken
- Justeringar i avsnittet om dialog och delaktighet



Bredband

- Mobiltäckningen på landsbygden är dålig. Vi etablerar samhällsmaster och försöker påverka operatörerna att förbättra läget.



Fiber väl utbyggt men för få ansluter sig

- Vi tror att det ofta är äldre personer som inte har anslutit sig fast de skulle kunna. Kan det stämma?
- Allt mer av vård och omsorg kommer i framtiden att levereras digitalt och då är det viktigt att uppkopplingarna är väl utbyggda, säkra och stabila.
- Har ni några tips till oss?
 - Vad skulle vi kunna göra för att få fler äldre att ansluta sig?
 - Tycker många äldre att de inte har behov av att ansluta sig, eller är det för krångligt att använda digitala tjänster?
 - Är det för dyrt?
 - Använder äldre hellre mobilt bredband?

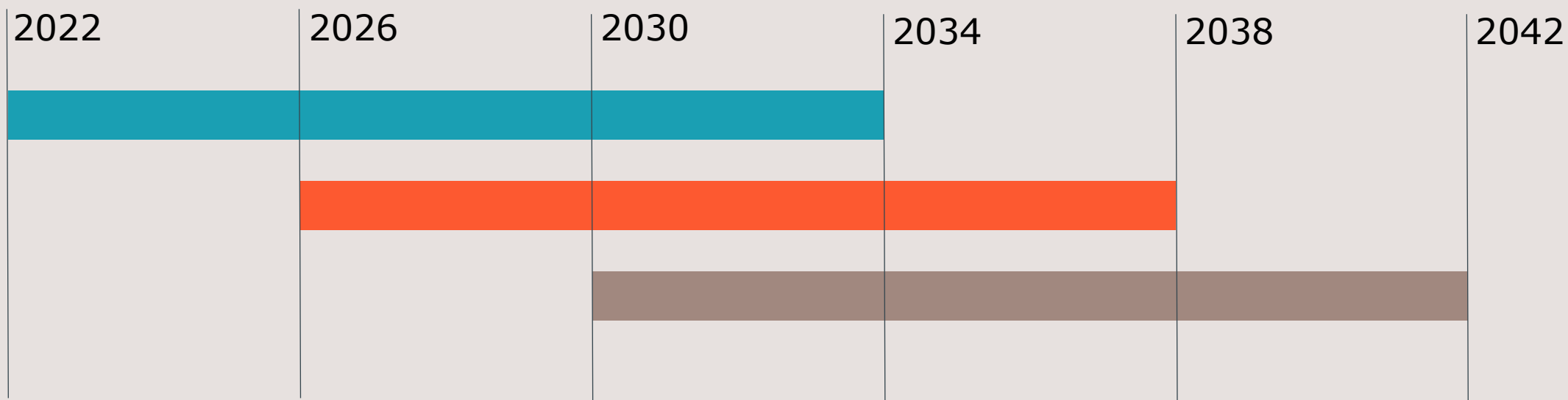


Regional infrastrukturplan 2026-2037

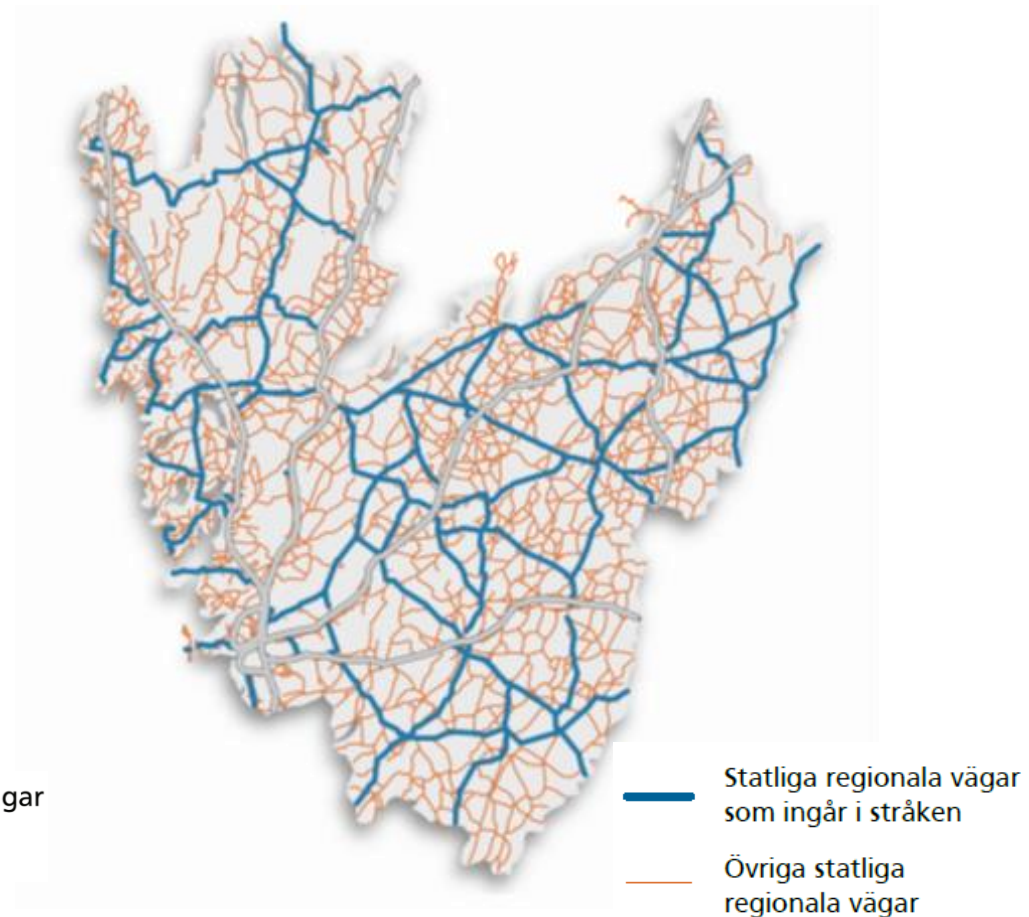
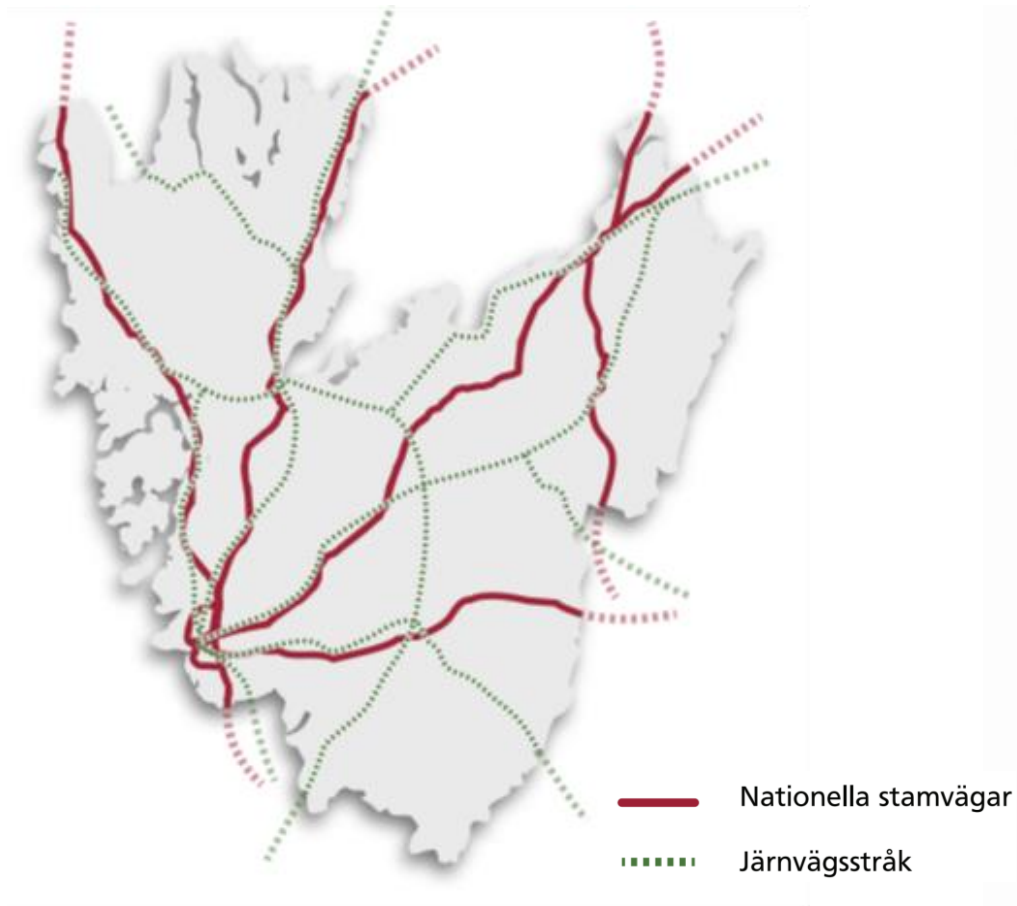


Transportinfrastrukturplaneringen i Sverige

Tolvårig plan, ny planeringsprocess var fjärde år



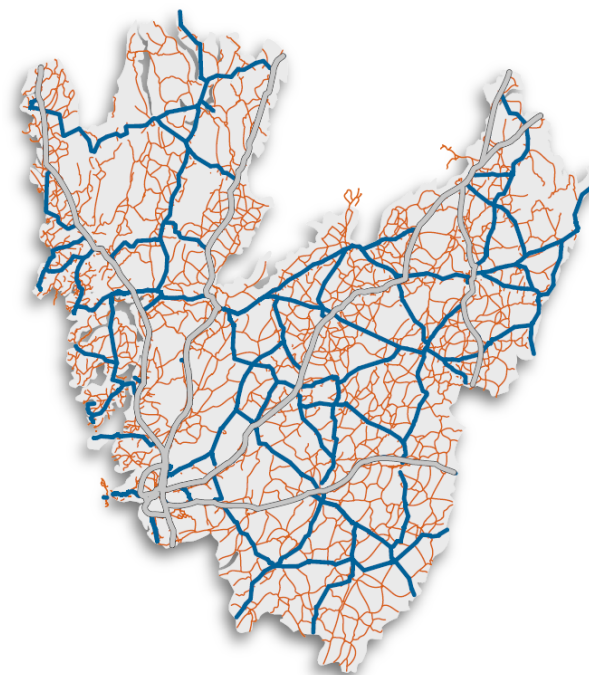
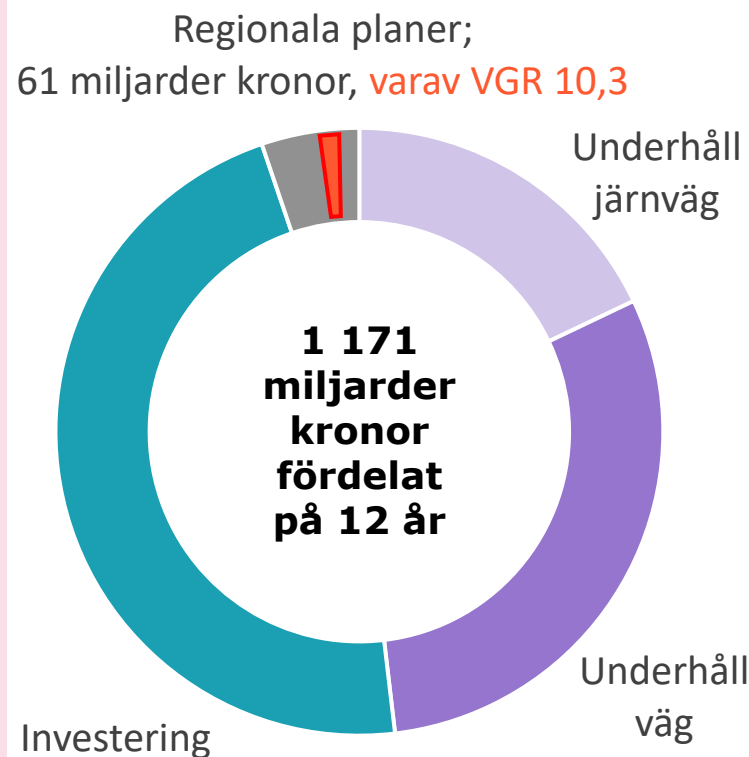
Nationell och regional infrastruktur samverkar och förvaltas båda av Trafikverket men har olika "plånböcker"



Den regionala infrastrukturplanen ska räcka till mycket

- I Västra Götaland bor 1,7 miljoner invånare relativt utspritt i länets 49 kommuner
- Det finns cirka 1 000 mil statligt regionalt vägnät, varav en stor del är mindre länsvägar
- Behoven skiljer sig åt, men är stora i hela länet

Nationell infrastrukturplan



Tidplan regional infrastrukturplan

- Den färdiga infrastrukturplanen ska levereras till regeringen 20 januari 2026
- Remissperiod från mitten av juni till 30 september
- Vill pensionärsrådet ha infrastrukturplanen på remiss?



