



Plan för genomförande och uppföljning av Västsvenska paketet och dess mål

Rapport 2020:2

Västsvenska paketet

Dokumenttitel: Plan för genomförande och uppföljning av Västsvenska paketet
och dess mål

Västsvenska paketets rapport: 2020:2

Utförande part: Parterna i Västsvenska paketet

Kontaktperson: Jörgen Einarsson, Trafikverket

Förord

Detta dokument redogör för hur Samverkansorganisationen genomför och följer upp det Västsvenska paketet och de övergripande målen. Dokumentet har utarbetats inom Samverkansorganisationen och ersätter den uppföljningsplan som togs fram år 2011 (reviderades år 2016).

Följande medlemmar har arbetat med publikationen:

Annika Hagelberg, Trafikverket
Viktor Hultgren, Trafikverket
Louisa Utbult, Trafikverket
Andrea Juhasz, Trafikverket
Vlora Bara, Trafikverket
Johanna Frid, Trafikverket
Toomas Almqvist, Göteborgs Stad
Fredrik Larsson, Göteborg Stad
Nils Olsson, Västtrafik
Marcus Eidmar, Västtrafik
Jonathan Falk, Västtrafik
Lennart Persson, Västra Götalandsregionen
Cecilia Kvist, Göteborgsregionen
Björn Johansson, Region Halland

Göteborg 2020-03-26

Trafikverket

Göteborgs Stad

Västra Götalandsregionen

Göteborgsregionens kommunalförbund

Region Halland

Västtrafik

Innehållsförteckning

Förord	4
1. Inledning	5
2. Västsvenska paketets genomförande	6
2.1 Parternas samverkansorganisation	6
2.2 Val av åtgärder	6
2.3 Åtgärdernas geografiska placering	7
2.4 Tillämpning av målen vid planering och genomförande av åtgärder	8
3. Uppföljning av det Västsvenska paketet.....	9
3.1 Ekonomi	9
3.2 Aktuell information Västsvenska paketet.....	9
3.3 Uppföljning av indikatorer samt analys av resultaten	10
3.3.1 Indikatorer som följs upp kontinuerligt.....	12
3.3.2 Övriga indikatorer	18
3.3.3 Analysplan.....	21

1. Inledning

Detta dokument syftar till att beskriva hur Göteborgs stad, Göteborgsregionen, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Västtrafik samt Trafikverket (nedan kallat parterna) avser att genomföra och följa upp det Västsvenska paketet och dess mål från år 2020 och framåt. Målen i Västsvenska paketet, även kallat de övergripande målen, utgörs av en sammanställning av de av parternas mål som utgjort grunden för samverkan.

För att effektivt kunna genomföra Västsvenska paketet bildade parterna vid starten en samverkansorganisation. De projekt som utförs inom ramen för Västsvenska paketet syftar samtliga till att skapa förutsättningar för att de övergripande målen uppnås. För att säkerställa att målen genomsyrar all verksamhet, från det att åtgärder väljs ut och planeras tills att de utförs, har parterna arbetat fram riktlinjer och process för val av åtgärder samt en rutin för hur hänsyn till målen ska tas under såväl projektering som genomförande.

Detta dokument ska säkerställa att uppföljning av Västsvenska paketet sker på ett av parterna överenskommet sätt. För uppföljning av de övergripande målen undersöks ett antal indikatorer, vilka tillsammans med uppföljning av ekonomi och rapportering från pågående projekt sammanställs i en årlig rapport.

2. Västsvenska paketets genomförande

Västsverige med Göteborg som kärna ska vara en attraktiv, hållbar och växande region. En viktig del för att skapa en god livsmiljö och förutsättningar för tillväxt är att utveckla kollektivtrafiken, järnvägar och vägar. Västsvenska paketet innehåller transportslagsövergripande åtgärder under närmare 20 år och är ett samarbete mellan Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad, Göteborgsregionen, Västtrafik samt Trafikverket, som är huvudman för Västsvenska paketet. Åtgärderna i Västsvenska paketet skapar förutsättningar för en förbättrad och utökad kollektivtrafik i Västra Götalandsregionen och Region Halland. Trängselskatt är också en del av Västsvenska paketet. Syftet med trängselskatten är att ge bättre framkomlighet på våra vägar, bättre miljö samt delfinansiera Västsvenska paketet.

2.1 Parternas samverkansorganisation

För genomförande av Västsvenska paketet upprättade parterna inledningsvis en Samverkansorganisation, med grund i avtalen mellan parterna och de övergripande målen för Västsvenska paketet. I Samverkansorganisationen har parterna möjlighet att hantera frågor under genomförandeskedet som till exempel frågor kring ekonomi, samordning mellan projekt och parter, kommunikationsfrågor, förhandlingar och avtalsfrågor med flera.

Samverkansorganisationens mål utgår från Västsvenska paketets övergripande mål och effektmål. Det övergripande målet för Samverkansorganisationen är att *”Skapa förutsättningar för medverkande parters organisationer att effektivt utföra Västsvenska paketets åtgärder”*.

2.2 Val av åtgärder

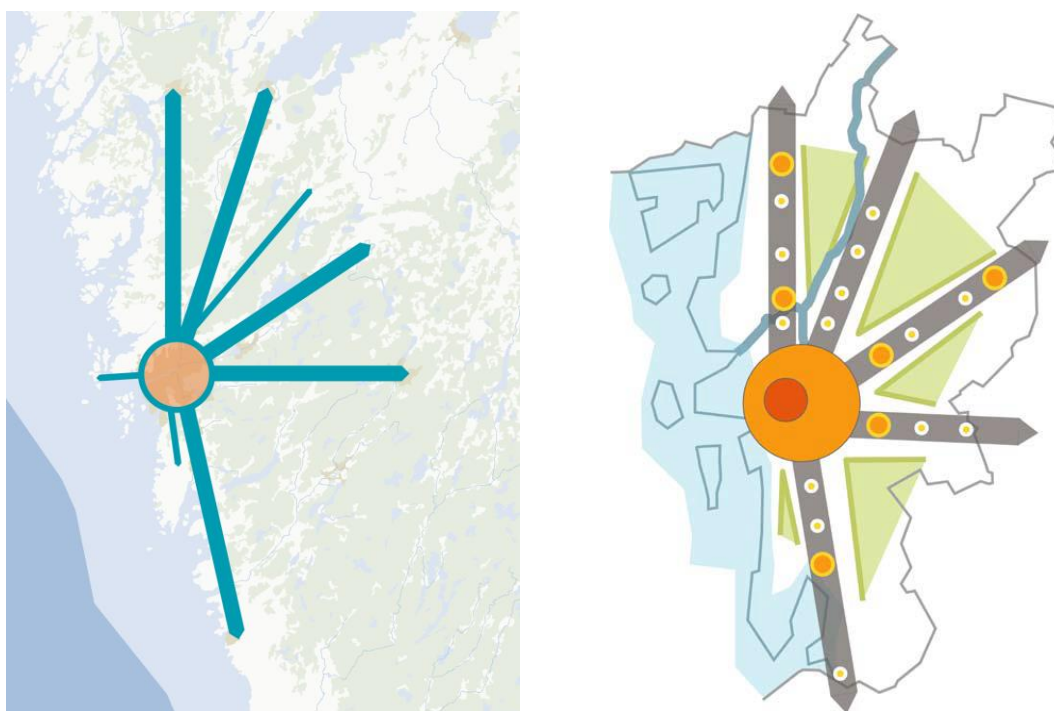
De åtgärder som genomförs inom ramen för det Västsvenska paketet syftar samtliga till att skapa förutsättningar för att de övergripande målen uppnås. Ett stort antal av de åtgärder som ingår i det Västsvenska paketet identifierades i ett inledande förhandlingsskede mellan parterna. Det lämnades också utrymme för att i ett senare skede komma fram till nya åtgärder. För hantering av inspel till nya åtgärder har parterna arbetat fram riktlinjer och en process för urval. De åtgärder som väljs ut ska bidra till att uppfylla Västsvenska paketets övergripande mål, effektmål samt Agenda 2030.

2.3 Åtgärdernas geografiska placering

Med hållbar regional utveckling följer ökade tillväxtmöjligheter och stärkt stabilitet på arbetsmarknaden. Åtgärder som genomförs inom ramen för det Västsvenska paketet ska bidra till att Västssverige utvecklas med förstorade, förtätade och förstärkta lokala arbetsmarknader.

Nedan redovisas de stråk som främst utgör fokusområde för åtgärder i det Västsvenska paketet. Grunden utgörs av Göteborgsregionens strukturbild (se bild till höger nedan), vilken består av fem huvudstråk: Bohusbanan, Norge-Vänernbanan, Västra Stambanan, Götalandsbanan (Kust-till-kustbanan) och Västkustbanan. I dessa stråk finns dessutom det överordnade vägtrafiksystemet motorvägarna E6, E45, E20 och väg 40.

Utöver huvudstråken genomförs även åtgärder i Västsvenska paketet utmed väg 155, väg 158 och väg 190, vilket illustreras i karta nedan (se bild till vänster). De åtgärder som genomförs inom Västsvenska paketet är i stor utsträckning lokaliserade på, eller i anslutning till, dessa stråk där Västlänken utgör en grundläggande förutsättning för att möjliggöra en utveckling av huvudstråken och uppnå en attraktiv och kraftfull pendel- och regiontågstrafik.



2.4 Tillämpning av målen vid planering och genomförande av åtgärder

Som en del i att säkerställa att Västsvenska paketets åtgärder genomförs i enlighet med de övergripande målen har parterna tagit fram ett antal gemensamma formuleringar. Dessa utgår från Västsvenska paketets genomförandeavtal och de effektmål som konkretiserats utifrån de övergripande målen. Formuleringarna är avsedda att användas av utförande parter som underlag vid initiering av en ny åtgärd, till exempel vid framtagande av projektdirektiv, PM, beställningar, projektspecifikation och uppdragsspecifikationer. De gemensamma formuleringarna beskriver dels projektens samordningsansvar vid planering och genomförande, framförallt för de åtgärder som genomförs längs samma pendlingsstråk eller vid samma pendlingsnod. Samordningen kan omfatta exempelvis tidsplanering, störningsinformation, trafikledning under byggnadstiden, budskap till trafikanter och verksamheter (Mobility management-insatser) samt övrig kommunikation. De gemensamma formuleringarna beskriver också den hänsyn projekten måste ta avseende alla trafikslags framkomlighet under byggnadstiden med fokus på gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik och näringslivets transporter.

3. Uppföljning av det Västsvenska paketet

Detta kapitel beskriver hur uppföljning av det Västsvenska paketet sker utifrån ekonomi, aktuella frågor, rapportering från pågående projekt samt uppföljning av målen utifrån fastställda indikatorer. Dessa uppföljningsområden sammanfattas sedan årligen i en årsrapport, vilken publiceras på Västsvenska paketets hemsida vastsvenskapaketet.se.

3.1 Ekonomi

Västsvenska paketets ekonomi följs upp och redovisas kontinuerligt i Samverkansorganisationen. Uppföljningen syftar till att säkerställa att den ekonomiska hanteringen blir effektiv och sker enligt gällande avtal och lagar. Uppföljningen ska ytterst bidra till ett smidigt och effektivt genomförande av Västsvenska paketet och samtidigt säkerställa att Västsvenska paketet håller sig inom den ekonomiska ramen om 34 miljarder kronor i 2009-års prisnivå.

Projekt som ingår i Västsvenska paketet följs upp med avseende på tid, kostnad och innehåll och ger Samverkansorganisationen möjlighet att vid behov kunna vidta åtgärder för att hantera frågor avseende ekonomi och genomförande, så att planerad funktion uppnås utifrån avsatt budget samt Västsvenska paketets mål.

Västsvenska paketets ekonomi följs upp utifrån projektens tertiärs redovisade prognoser, vilka i slutet av året sammanfattas och redovisas övergripande. Redovisningen innehåller bland annat utfall för avslutade år och prognoser för kommande år.

3.2 Aktuell information Västsvenska paketet

Varje år sammanställs aktuell information gällande frågor kopplade till det Västsvenska paketet och dess pågående projekt. Denna information kan till exempel utgöras av projektens viktigaste händelser under året, nya projektavtal, trängselskattefrågor eller andra påverkande faktorer för det Västsvenska paketet.

För att kunna redogöra för vad Västsvenska paketet har genomfört i sin helhet så kommer Samverkansorganisationen att se över vilka faktorer som är intressanta att följa upp på detaljnivå över tid. Det kan till exempel vara antalet byggda kilometer kollektivtrafikkörfält, antalet byggda pendelparkeringsplatser, antal byggda kilometer gång- och cykelväg eller liknande.

3.3 Uppföljning av indikatorer samt analys av resultaten

Målstrukturen för det Västsvenska paketet består av övergripande mål, effektmål och indikatorer. Effektmålen avser att fånga de mest väsentliga faktorerna som bidrar till de övergripande målen. Indikatorerna har kopplats till effektmål och är av karaktären att de pekar ut en önskvärd förändringsriktning.

Bedömningen är att Västsvenska paketet som helhet har en positiv påverkan på de indikatorer som pekats ut. Det kan däremot vara svårt att isolera effekten av de åtgärder som ingår i Västsvenska paketet, då det samtidigt pågår en omfattande stadsutveckling och övriga satsningar på infrastruktur i Västsverige. För att följa upp Västsvenska paketet har ett antal av dessa indikatorer, vilka bedömts relevanta, valts ut för kontinuerlig uppföljning.

Övriga utpekade indikatorer är inte mindre viktiga och ska inte minska effektmålets betydelse och vikt. Det faktum att de inte följs upp årligen kan bero på flera orsaker, dels att de är av relevans först vid uppföljning av specifika åtgärder, dels att de kan vara svåra att kvantitativt mäta och därmed följa från ett år till ett annat. Att indikatorerna inte följs upp hindrar inte att de används för exempelvis uppföljning av specifika projekt inom Västsvenska paketet, eller att de används i planeringsprocessen för att bedöma olika åtgärders betydelse för Västsvenska paketets målsättningar.

Samtliga uppföljningar som genomförts sammanställs årsvis.

Nedan följer en tabell som illustrerar vilka indikatorer som följs upp kontinuerligt samt övriga indikatorer.

TECKENFÖRKLARING

Indikator som mäts kontinuerligt och redovisas årsvis



Övriga indikatorer



En kapacitetsstark, snabb och pålitlig kollektivtrafik

Punktligheten i kollektivtrafiken ska öka



Restid för kollektivtrafik i högtrafik jämfört med friflöde ska minska



Restidskvoten ska minska



Ökad kapacitet i kollektivtrafiksystemet



Restid för kollektivtrafik ska minska



Trafikinformationen för resenären ska förbättras



Funktion och kvalitet i bytespunkter ska öka



Kapacitet och beläggning på pendelparkeringar ska öka



Attityden till kollektivtrafik ska bli mer positiv



Ökad andel hållbara resor

Antal delresor i kollektivtrafiken ska öka



Andel hållbara resor ska öka



En minskad andel biltrafik till och i regionkärnan

Flöde av bilresor till och i regionkärnan ska minska



Belägningsgrad i bilar ska öka



Snabba, trygga, enkla gång- och cykelresor

Flöde av cykeltrafik ska öka



Gångtrafiken ska öka



Förbättrad kvaliteten för näringslivets transporter

Restiderna för näringslivets transporter ska minska



Restidsosäkerheterna för näringslivets transporter ska minska



Sårbarheten i transportsystemen ska minska



Kvaliteten för godstransporter på järnväg ska öka



Minskade utsläpp

Halten kvävedioxid (NO₂) ska minska



Partiklar (PM₁₀) ska minska



Koldioxidutsläpp (CO₂) ska minska



Minskat buller

Uppmätt buller ska minska



Frigjorda stadsytor och ett rikt stadsliv

Kvaliteten i stads- och andra tätortsmiljöer ska öka



Hårdgjord yta ska minimeras



3.3.1 Indikatorer som följs upp kontinuerligt

Punktligheten i kollektivtrafiken ska öka

Syftet är att ge ett mått på hur pålitlig kollektivtrafiken är, t ex hur säkert det är att bussen kommer i rätt tid till hållplatsen och att resenären kommer till sin destination i rätt tid. Punktligheten bidrar till en attraktiv kollektivtrafik. Kollektivresenärer är extra känsliga för störningar eftersom en resa ofta består av flera delresor med byten. En missad anslutning gör att effekten för resenären flerdubblas. Störningar under byggskedet ska minimeras för kollektivresenärer.

Bakgrund

Punktligheten är avgörande för resenärernas allmänna uppfattning av kollektivtrafiken. Punktligheten går att vikta mot restider för att bedöma hur många som påverkas av bristande punktlighet.

Följande parametrar kan påverka kollektivtrafikens punktlighet:

- Linjens turtäthet. Högre turfrekvens leder till mer störningar. Kollektivtrafiken stör sig själv.
- Antalet konfliktpunkter med andra trafikanter. Fler konfliktpunkter ger ytterligare störningar.
- Utbyggnad av ”garanterad framkomlighet”, busskörfält, signalljusprioriteringar, påverkar punktligheten positivt.
- Tidtabellen, en alltför ”snäv” tidtabell påverkar punktligheten negativt.
- Infrastrukturens kvalitet, bana, växlar, ställverk, kontaktledning.

Metod

Mätningar görs på utförda turer. Uppgifter om punktlighet tas fram månadsvis.

- För Spårvagn, Stombuss och Stadsbuss mäts punktligheten som andelen fordon som är i rätt tid (+ 0,5 till -3 min) och uppgifter om punktligheten ur interna system. Hela linjen mäts och resultatet visas sammanslaget i båda riktningarna. Tiden kan inte väljas, utan högtrafik och lågtrafik är förutbestämd.
- För Expressbuss mäts punktligheten som andelen fordon som är i rätt tid (+ 0,5 till -3 min) och uppgifter om punktligheten tas ur interna system. Här är valmöjligheterna större. Dock kan bara hela timmar väljas. Här kan ex riktning på linjen väljas.
- För pendeltåg mäts punktligheten som andelen av tågen som är i tid, d v s inom 4 minuter jämfört med tidtabellen. Trafikverket levererar uppgifter om punktligheten till Västtrafik.

- För Västtåg mäts punktligheten som andelen av tågen som är i tid, d v s inom 6 minuter jämfört med tidtabellen. Trafikverket levererar uppgifter om punktligheten till Västtrafik.

Linjer som ska mätas

- Spårvagn
- Stadsbuss – samtliga stombusslinjer
- Expressbuss
- Pendeltåg: Alingsåspendeln, Kungsbackapendeln och Alependeln
- Västtåg: Stenungsund – Göteborg, Tvåstad – Göteborg, Skövde – Göteborg, Borås – Göteborg
- Öresundståg

Ansvarig

Västtrafik, med underlag från Trafikverket.

Restidskvoten ska minska

Restidskvot är ett mått som används för att beskriva hur fördelaktigt eller ofördelaktigt det är att resa med kollektivtrafik jämfört med bil. För att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ till bilen krävs att restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil är låg. Restiderna räknas från dörr till dörr och en restidskvot mindre än 1 visar att det är mer fördelaktigt tidsmässigt att åka kollektivt, omvänt visar en restidskvot större än 1 att det inte är fördelaktigt att resa kollektivt jämfört med att åka bil.

Metod

Det är framförallt i ett antal pendlingsstråk som restidskvoten är relevant att följa upp, förslagsvis:

- Väg 155 från Öckerö till Göteborg
- Väg 158 från Särö till Göteborgs
- E6 från Kungsbacka respektive Kungälv till Göteborg
- E20 från Partille till Göteborg
- Väg 40 från Landvetter till Göteborg

Även andra stråk kan bli aktuella för uppföljning.

Både restider för bil och för kollektivtrafik behöver följas upp. För delsträckorna ovan är det framförallt Expressbussarna som är av intresse att följa.

Ansvarig

Västtrafik, med underlag från Trafikverket.

Kapacitet och beläggningen på pendelparkeringar ska öka

En väsentlig del av hela kollektivresan är att det finns bra och attraktiva möjligheter att parkera med både cykel och bil. Pendelparkeringar ökar tillgängligheten till kollektivtrafiken och möjliggör att kombinera flera färdmedel. Pendelparkeringar lokaliseras i anslutningar busshållplatser och stationer i utpekade stråk. För ett effektivt nyttjande bör även anslutande gång och cykelvägar prioriteras och tillgängligheten eftersträvas vara hög.

Faktorer som kan påverka beläggningen:

- Invånarnas intresse av att ansluta med bil till kollektivtrafiken, (trygghet och resebenägenhet)
- Kollektivtrafikens turtäthet och snabbhet jämfört med bilen
- Storleken på parkeringsavgiften i Göteborg
- Antalet p-platser vid respektive pendelparkering
- Att pendelparkeringarna byggs i strategiska lägen
- Kollektivtrafikens zonindelning

Metod

Beläggning och beläggningsgrad mäts för bilar och cyklar på utvalda pendelparkeringar vid en viss tidpunkt. Mätningen sker två gånger per år och resultatet redovisas som ett genomsnitt av dessa mätningar.

Vardagar, måndag – torsdag, mellan 9.00 och 15.00 är lämpligast. September till oktober är lämpliga inventeringsmånader. Då har skolornas termin börjat och vädret tillåter fortfarande cykling.

Nyttillkommen kapacitet beskrivs för både bil och cykel.

Ansvarig

Västtrafik

Antal delresor i kollektivtrafiken ska öka

Syftet är att följa upp resandet med kollektivtrafik, med olika färdslag, ex. tåg, spårvagn och buss. Resandeökningen är en tydlig indikation på att fler reser med kollektivtrafiken, även om resultatet delvis kan bero på att resenärer gör fler byten än tidigare.

Metod

Antalet delresor följs upp årligen genom att antalet påstigande på fordon mäts, i huvudsak genom Västtrafiks kundräkningssystem. Räkningar sker på tåg, buss, spårvagn, båt och anropsstyrd trafik och aggregeras årsvis. Då det kan finnas flera faktorer som påverkar antalet delresor, exempelvis att antalet byten för resenärerna ökar, kan det finnas skäl att i huvudsak följa utvecklingen i ett antal pendlingsstråk, där kollektivtrafikrutterna inte förändrats.

Ansvarig

Västtrafik

Andel hållbara resor ska öka

Syftet är att följa upp färdmedelsfördelningen mellan kollektivtrafik, fotgängare, cykel- och biltrafik.

Bakgrund

Västsvenska paketet skapar förutsättningar för förändrade resvanor. Förändringarna kan innebära att tidpunkten för resan ändras och att ett minskat antal resor genomförs. Målsättningen är även ett förändrat färdmedelsval, till förmån för hållbara resor.

För personresor är det intressant att studera resor till och från arbetet. Detta beror på att de flesta förflyttningarna sker under tidsperioden 7:00-9:00 samt 15:00-18:00 och det är då det uppstår trängseln i trafiksystemet.

Metod

Utgångspunkten är basår 2011, då gjordes en resvaneundersökning, RVU, som bedöms vara representativ och erhöll en färdfördelning för alla färd sätt. För varje år räknas bil- cykel- och kollektivtrafik om utifrån basåret 2011 med hjälp utav specifika mätpunkter och kundräkningssystem. Antalet fotgängare uppskattas utifrån förändrat befolkningsunderlag.

Ansvarig

Göteborgs Stad Trafikkontoret, med underlag från Västtrafik och Västra Götalandsregionen.

Flöde av bilresor till och i regionkärnan ska minska

Syftet är att följa upp antalet bilresor till och i regionkärnan, för att följa hur indikatorn utvecklas över tid. Genom att göra alternativen till bilresan mer attraktiv kan en överflyttning från biltrafik ske, vilket ger förbättrad framkomlighet och mindre risk för störningar. Minskad biltrafik får även positiva effekter i form av minskat buller, minskade utsläpp och ökad möjligheter till exploatering.

Metod

För att analysera flödet av biltrafik är det lämpligt att mäta flera olika snitt som indikator för att bedöma om biltrafiken till och i regionkärnan minskat eller ökat. Ett snitt som anses lämpligt att använda är Trängselskattesnittet i Göteborg. Mätningarna sammanställs som ett genomsnitt över flera vardagar.

Ansvarig

Trafikverket och Göteborgs Stad trafikkontoret

Restiderna för näringslivets transporter ska minska

Syftet med indikatorn är att följa hur restiderna för näringslivets transporter utvecklas över tid. Ett väl fungerande transportsystem är en grundläggande förutsättning för näringslivet. Robusta godstransportstråk med effektiv samordning mellan transportslagen är av stor betydelse. Det är viktigt med hög framkomlighet för näringslivets transporter, inte minst för transporterna till och från Göteborgs hamn och industrierna på Hisingen. Genom att minska restiderna, framförallt under högtrafik, stärks regionens attraktivitet för näringslivet.

Metod

Restiden för näringslivets transporter följs upp genom att mäta restiden på framförallt de statliga lederna och särskilt de leder som har stor betydelse för näringslivet. Restiderna följs upp med hjälp av Trafikverkets system Stress, där restid per sträcka kan följas.

Ansvarig

Trafikverket

Restidsosäkerheterna för näringslivets transporter ska minska

Syftet med indikatorn är att följa hur restidsosäkerheten utvecklas över tid. Ett väl fungerande transportssystem är en grundläggande förutsättning för näringslivet. Kraven på tillförlitlighet i transportsystemen är höga därför är målet att restidsosäkerheten för näringslivets transporter ska minska. Det är viktigt att transportörer får relevant, tillförlitlig och lättillgänglig information för att kunna fatta beslut inför och under sin transport.

Metod

Restidsosäkerheten för näringslivets transporter följs upp genom att mäta restiden och restidsvariationen på framförallt de statliga lederna och särskilt de leder som har stor betydelse för näringslivet. Restiderna följs upp med hjälp av Trafikverkets system Stress, där restid per sträcka kan följas. Utifrån Stress-underlaget kan man dra slutsatser om hur restiderna varierar och hur restidsosäkerheterna ser ut från ett år till ett annat.

Ansvarig

Trafikverket

3.3.2 Övriga indikatorer

Restid för kollektivtrafik i högtrafik jämfört med friflöde ska minska

För att öka kollektivtrafikens attraktivitet bör differensen mellan restiden i högtrafik jämfört med friflöde vara liten. Detta innebär att det är viktigt att planera för åtgärder som ger en förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken.

Ökat kapacitet i kollektivtrafiksystemet

För att möjliggöra en ökad kapacitet i kollektivtrafiksystemet bör infrastrukturen förstärkas och kompletteras. Kapaciteten kan öka antingen genom större fordon, längre spårvagnar eller högre turtäthet. Om man möjliggör en ökad turtäthet får man en mer attraktiv kollektivtrafik och också en ökad kapacitet i kollektivtrafiken, med minskad risk för överbelagda turer. Fler fordon tar mer plats, vilket innebär att hållplatser, vägar och spår måste dimensioneras för detta. Den totala sittplatskapaciteten kan öka antingen genom större fordon eller högre turtäthet. Man bör vid genomförandet av åtgärder sträva efter att möjliggöra båda dessa faktorer. Exempelvis kan dubbeldäckade eller extra långa bussar ställa krav vid dimensioneringen av trafikmiljön.

Restid för kollektivtrafik ska minska

Den totala restiden bör minska för att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv. Utformningen av trafikmiljön är då av stor vikt. Exempelvis kan åtgärder som busskörfält, signalprioritering och noggrann utformning av busshållplatser förkorta den totala restiden.

Trafikinformationen för resenären ska förbättras

För att öka kollektivtrafikens attraktivitet bör resenären få relevant, tillförlitlig och lättillgänglig information för att kunna fatta beslut inför och under sin resa.

Funktion och kvalitet i bytespunkter ska öka

Utformningen av bytespunkter och andra resenärsmiljöer är en viktig faktor för att kollektivtrafiken ska upplevas mer attraktiv. Det är resenärens totala upplevelse som ska optimeras och det finns en lång rad av delfaktorer som måste beaktas. Resenärsmiljön ska uppfattas som trygg, säker, tydlig, komfortabel, välstädad etc. inte minst i bytespunkterna. Det ska finnas bra gång- och cykelanslutningar, bra information och generellt goda förutsättningar för att göra hela resan attraktiv för alla.

Attityden till kollektivtrafik ska bli mer positiv

Attityden till kollektivtrafiken är en viktig faktor framförallt för att få bilpendlare att vilja prova att åka kollektivt. Informationen i samband med genomförande av åtgärder i Västsvenska paketet bör genomsyras av ambitionen som finns att öka attraktiviteten i kollektivtrafiken.

Beläggningsgrad i bilar ska öka

En minskad andel biltrafik till och i regionkärnan kan uppnås genom att beläggningen i varje bil ökar. Samåkning är ett effektivt sätt att minska trängsel och miljöproblem.

Flöde av cykeltrafik ska öka

Flödet av cykeltrafik kan öka genom att cykelbanor utformas och dimensioneras så att man upplever det som snabbt, tryggt, enkelt och säkert att cykla. Det är viktigt att i detta sammanhang sträva efter tydlig separering av gående och cyklister inte minst av trafiksäkerhetsskäl.

Gångtrafiken ska öka

Gångtrafiken kan öka genom att gångbanor och andra miljöer för gångtrafikanter utformas och dimensioneras så att man upplever det som snabbt, tryggt, enkelt och säkert att gå. Det är viktigt att i detta sammanhang sträva efter tydlig separering av gående och cyklister inte minst av trafiksäkerhetsskäl.

Sårbarheten i transportsystemen ska minska

Kvaliteten för näringslivets transporter kan förbättras genom att minska sårbarheten i transportsystemen. Sårbarheten i transportsystemen med passager över älven i Göteborg är hög och bör minskas. Detta gäller alla transportfunktioner men är speciellt viktigt när det gäller näringslivets transporter.

Kvaliteten för godstransporter på järnväg ska öka

Det ger förutsättningar för kombinerade transporter och en ökad andel gods på järnväg. Det är viktigt med hög framkomlighet för näringslivets transporter inte minst för transporterna till och från Göteborgs hamn där järnvägstransporterna utgör en stor andel.

Halten kvävedioxid (NO₂) ska minska

Genom att minska halten kvävedioxid utsätts ett färre antal personer för halter över miljökvalitetsnormen och miljökvalitetsmålet ”Frisk luft”. Det är viktigt att planera för en ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik samt en minskad andel biltrafik.

Partiklar (PM₁₀) ska minska

Genom att minska halten partiklar utsätts ett färre antal personer för halter över miljökvalitetsnormen och miljökvalitetsmålet ”Frisk luft”. Det är viktigt att planera för en ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik samt en minskad andel biltrafik.

Koldioxidutsläpp (CO₂) ska minska

Ett minskat trafikarbete med fossila bränslen medför att koldioxidutsläppen minskar. Det är viktigt att planera för en ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik samt en minskad andel biltrafik.

Uppmätt buller ska minska

För att minska ohälsa bör antalet personer som utsätts för trafikbuller minska. Detta ligger inom ramen för miljökvalitetsmålet ”En god bebyggd miljö”. Vid utformningen av åtgärder ska antalet bullerstörda minimeras eller minskas.

Kvaliteten i stads- och andra tätortsmiljöer ska öka

Utformningen av infrastrukturobjekt ska i möjligaste mån bidra till ett rikt stadsliv både genom sin gestaltning och genom att minimera intrång. Därigenom bidrar man till miljömålet ”God bebyggd miljö”. Hänsyn bör även tas till att minimera fysiska och upplevda barriäreffekter.

Hårdgjord yta ska minimeras

Infrastrukturobjekt ska utformas så att omfattningen av hårdgjord yta minimeras, därigenom bidrar man till frigjorda stadsytor och till miljömålet ”God bebyggd miljö”.

3.3.3 Analysplan

Utöver de uppföljningar som planeras genomföras kontinuerligt kan behov föreligga att genomföra undersökningar och analyser exempelvis kopplat till projekt. Det kan handla om för- och eftermätningar av färdigställda åtgärder inom Västsvenska paketet där exempelvis påverkan på trafikflöden studeras. Analysplanen tas fram årligen och beskriver detaljerat vilka uppföljningar som planeras under kommande år. Även ansvar och finansiering för de uppföljningar som föreslås ska beskrivas i analysplanen.



Västsvenska paketet

www.vastsvenskapaketet.se