



Trivector.se

Trivector Rapport 2023:47 kortversion

---



# Transporteffektivt samhälle och regional infrastrukturplan

Ett kunskapsunderlag för Västra Götalandsregionen - kortversion

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

---

## Bakgrund

Västra Götalandsregionen, avdelningen för regional samhällsplanering har anlitat Trivector Traffic för att belysa hur den regionala infrastrukturplanen kan bidra till ett transporteffektivt samhälle. Syftet med uppdraget har varit att ta fram en grund för hur VGR kan arbeta med regional infrastrukturplan på ett sätt som bidrar till ett transporteffektivt samhälle utifrån Västra Götalands olika geografiska förutsättningar. I uppdraget har Trivector Traffic dels tagit fram ett kunskapsunderlag som sammanfattar forskningen kring transporteffektivt samhälle, dels tagit fram rekommendationer för hur VGR kan arbeta vidare med den regionala planen. Rekommendationerna baseras på en analys av den nuvarande planen och på intervjuer och dialog med tjänstepersoner på VGR, kommuner, kommunalförbund och Trafikverket. I denna kortversion sammanfattas resultaten från båda dessa delar.

## Definition av ett transporteffektivt samhälle

Ett transporteffektivt samhälle innebär att biltrafik, lastbilstrafik och flygresande minskar, men att tillgängligheten utvecklas genom förbättrade alternativ och ökad närhet. Detta utgår från Klimatpolitiska rådets definition av ett transporteffektivt samhälle. Även om klimatmålet för transportsektorn eventuellt skulle kunna nås genom ökad elektrifiering och ökad andel biodrivmedel finns många andra skäl att ändå sträva efter ett mer transporteffektivt samhälle. Dels kan en sådan strategi bidra till att minska målkonflikterna med andra hållbarhetsmål, dels skapar den nytta som ökad fysisk aktivitet och färre dödade och skadade i trafikolyckor. Ett transporteffektivt samhälle innebär också att tillgängligheten ökar för grupper i samhället som av olika anledningar inte har tillgång till bil.

## Utmaningar och möjligheter för ökad transporteffektivitet i Västra Götaland

Befolkningen i Västra Götaland bor relativt utspritt över regionens stora yta samtidigt som arbetsplatser och utbildning ligger mer koncentrerat i de fem pendlingsnaven Göteborg, Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg samt Uddevalla. De många småorterna med litet befolkningsunderlag är en utmaning för kollektivtrafikförsörjning och lokal service. Samtidigt är tillgången till samhällsservice relativt god. Regionen har också bland de bäst utbyggda bredbanden i landet vilket ger goda möjligheter till digital tillgänglighet där en del resor kan undvikas och service genomföras på distans. De olika förutsättningarna i olika delar av regionen innebär behov av olika lösningar.

Västra Götaland har en framträdande roll inom godstransporter med Göteborgs hamn, logistikcentrum och strategiskt viktiga godstransportstråk. Järnvägens kapacitet med större andel person- och godstransporter innebär en utmaning eftersom det redan är kapacitetsbrist i stora delar av nätet.

### Mål för ett transporteffektivt samhälle

Idag saknas ett tydligt, gemensamt och styrande mål för ett transporteffektivt samhälle på nationell nivå.

Att Västra Götalandsregionen ska arbeta för ett mer transporteffektivt samhälle beskrivs i flera av regionens strategiska dokument. I den regionala utvecklingsstrategin beskrivs beståndsdelarna för att skapa ett mer transporteffektivt samhälle med hållbar och förbättrad tillgänglighet. I programmet Knyta samman Västra Götaland är ett av insatsområdena att utveckla transporteffektiv regional infrastruktur och öka andelen hållbart resande där den regionala infrastrukturplanen och trafikförsörjningsprogrammet pekas ut som viktiga verktyg att skapa förutsättningar för detta.

Västra Götalandsregionen saknar dock idag ett kvantitativt mål om ökad transporteffektivitet, men Trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland 2021–2025 innehåller mål om att andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ska återtas på samma nivå som innan Covid-pandemin, minst 40 procent. Målet som i princip redan nu har nåtts säger ingenting om utvecklingen av trafiken i absoluta tal och är inte heller tillräckligt sett till ett transporteffektivt samhälle. En revidering av Trafikförsörjningsprogrammet pågår för närvarande där reviderade eller nya mål kan komma att presenteras.

### Potentiella synergier och målkonflikter

Mål om ett transporteffektivt samhälle kan uppfattas stå i konflikt med andra regionala mål, och en omställning till ett transporteffektivt samhälle innebär att andra verktyg än utbyggnad av väginfrastrukturen behöver användas för att nå regionala mål om tillväxt och regional integrering. Det är inte möjligt att inom hållbarhetens ramar dimensionera transportsystemet efter maximal efterfrågan baserad helt på individuella val. För att kunna upprätthålla en god tillgänglighet för alla inom hållbarhetens ramar behöver det offentliga prioritera de hållbara transportalternativen för att styra över resor dit.

Det är dock viktigt att i diskussionen om synergier och målkonflikter också se på tillgänglighet i ett bredare perspektiv än enbart som framkomlighet med bil. Det transporteffektiva samhället innebär inte bara minskat trafikarbete med bil, lastbil och flyg. Det innebär också en större närhet till service och förbättring av förutsättningarna att resa med gång, cykel och kollektivtrafik på både lokal och regional nivå, och att transportera gods effektivt och hållbart. Ett viktigt budskap är också att beroende på vilken strategi som väljs för transportsektorns klimatomställning blir effekterna på andra hållbarhetsmål mycket olika. Litteraturen visar att en strategi som innebär ökad transporteffektivitet har många mervärden för både social och ekologisk hållbarhet.

### Åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle

För att skapa ett mer transporteffektivt samhälle med mindre bil och lastbilstrafik behöver tillgängligheten med andra färdmedel än bil förbättras samtidigt att det kommer behöva bli dyrare och svårare att använda bil i framför allt tätorterna. Genom att det finns större möjligheter att åstadkomma närhet och bra alternativ till bilen i staden är det rimligt att de största minskningarna av biltrafiken sker just i städerna. Många resor inom medelstora och mindre tätorter kan ofta med lätthet genomföras med cykel eller till fots.

På en regional skala behöver kollektivtrafiken bli mer konkurrenskraftig i förhållande till bilen, bland annat genom ökad pålitlighet och förbättrad framkomlighet exempelvis med kollektivtrafikkörfält. Pendlarparkeringar för bil och cykel, och goda anslutande förbindelser med cykel, är viktiga åtgärder för att öka kollektivtrafikens upptagningsområde även i landsbygderna. Elcykel kan vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen även för regional pendling upp till ett par mil, förutsatt att infrastrukturen ger förutsättning för säker cykling. Lokalisering av ny bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen kan påverka kollektivtrafikens konkurrensförmåga och minska behovet av en andra bil i hushåll med två vuxna. Åtgärder som påverkar bilinnehavet kan bidra till minskad trafik även utanför städer och tätorter.

För godstransporter behövs liksom för biltrafiken styrmedel som förändrar kostnaderna och gör alternativen till lastbilstransporter mer konkurrenskraftiga samtidigt som åtgärder genomförs som effektiviserar logistiken samt ökar möjligheter till längre och tyngre lastbilar i intermodala relationer och till transporter på järnväg och sjöfart.

### Infrastrukturplaneringens roll för ett transporteffektivt samhälle

Den regionala infrastrukturplaneringen har en förutsättningsskapande roll i strävan efter ett mer transporteffektivt samhälle. Åtgärder i planen kan både bidra till och motverka ett mer transporteffektivt samhälle och behöver därför väljas med omsorg. Förenklat kan sägas att satsningar på väginfrastruktur som minskar restiderna för biltrafik bidrar till att öka bilens konkurrenskraft, vilket leder till ny inducerad trafik och därigenom motverkar målet om ökad transporteffektivitet. Satsningar på olika typer av kollektivtrafik och cykelinfrastruktur, och som gör dessa alternativ mer attraktiva jämfört med bil, bidrar till ökad transporteffektivitet.

### Konsekvenser för regional plan

Många vägåtgärder i både nationell och regional plan är dimensionerade utifrån antaganden om ökande biltrafik. Även om åtgärderna i sig genomförs av andra anledningar än att öka kapaciteten i vägnätet skulle andra sätt att lösa identifierade brister kunna vara mer kostnadseffektiva i ett scenario med oförändrad eller minskad biltrafik. Då kan dessutom investeringsmedel frigöras för att möta en kraftigt ökad efterfrågan på resor med kollektivtrafik och cykel.

### Behövs mer än regional plan för ett transporteffektivt samhälle

Fokus för detta uppdrag har varit på de möjligheter Västra Götalandsregionen har att arbeta för ett mer transporteffektivt samhälle genom den regionala infrastrukturplanen, men regionen kan också bidra till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle till exempel genom utvecklingen av kollektivtrafiken och genom att samordna planeringen i kommunerna och kommunalförbunden på den regionala skalan. Det är också viktigt att ha med sig att den regionala infrastrukturplanen inte är en isolerad produkt. Åtgärderna som finansieras genom planen tas fram i samverkan mellan regionen, Västtrafik, kommuner, kommunalförbund och Trafikverket, ofta i en åtgärdsvalsstudie som också kan innehålla åtgärder som kommunerna eller regionen själva behöver driva vidare.

### Rekommendationer

Att regionen ska arbeta för ett mer transporteffektivt samhälle är tydligt i den regionala utvecklingsstrategin, programmet Knyta samman Västra Götaland och den senaste regionala



infrastrukturplanen. De rekommendationer som ges här handlar om hur regionen tillsammans med kommuner, kommunalförbund och Trafikverket kan utveckla kommande regional plan så att den och åtgärderna i den bidrar till och passar in i ett transporteffektivt samhälle. Rekommendationerna bygger på kunskapsunderlaget, analys av den nu gällande planen, intervjuer samt en workshop med VGR, Västrafik och kommunalförbund:

#### Skapa en gemensam målbild

- ▷ Utveckla tydliga mål för transporteffektivt samhälle för olika delar av regionen med utgångspunkt från Klimatpolitiska rådets definition.
- ▷ Kommunicera vad transporteffektivt samhälle är och vilka alternativa satsningar det innebär.
- ▷ Lyft upp och kommunicera målkonflikter.

#### Satsa på infrastruktur som bidrar till och passar in i ett transporteffektivt samhälle

- ▷ Gör satsningar för transporteffektivitet i alla geografier med rätt fokus beroende på lokala förutsättningar.
- ▷ Omfördela medel från namngivna vägåtgärder till enklare åtgärder som bidrar till och passar in i ett transporteffektivt samhälle. Mer trimning och effektivisering och statlig medfinansiering på kommunalt vägnät för cykel och kollektivtrafik.
- ▷ Använd en tydlig metodik för att välja åtgärder som bidrar och passar in i ett transporteffektivt samhälle.
- ▷ Öka handlingsutrymmet i kommande regionala planer genom exempelvis geografiska potter, tematiska åtgärdsvalsstudier och 100 procent finansiering av regional cykelinfrastruktur.

#### Stärk samverkan för ett transporteffektivt samhälle

- ▷ Stärk samverkan för den gemensamma resan mot det transporteffektiva samhället genom att skapa samsyn kring prioriteringar med alla involverade aktörer.

### **Utveckla tydliga mål för transporteffektivt samhälle för olika delar av regionen**

- ▷ sätt mål för andel personkilometer cykel och kollektivtrafik som ska uppnås vid givna tidpunkter
- ▷ redovisa vad målen innebär för biltrafiken, hur mycket behöver den minska
- ▷ sätt mål även för godstransporter
- ▷ bryt ner målen för olika delar av regionen, med utgångspunkt i mobilitetsförutsättningar och befolkningsutveckling.

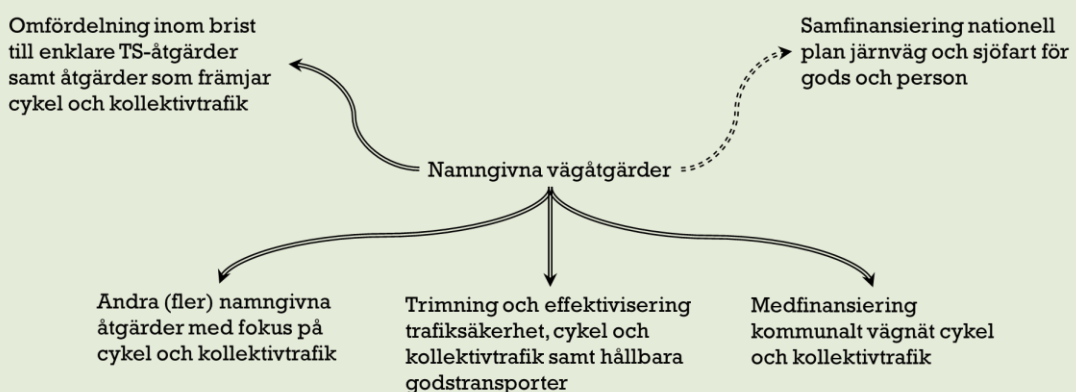
### **Gör satsningar för transporteffektivitet i alla geografier med rätt fokus beroende på lokala förutsättningar**

- ▷ Storstad – Kapacitetsstark kollektivtrafik och god cykelinfrastruktur där utrymme tas från biltrafiken.
- ▷ Pendlingsnav – Satsningar på gång och cykelinfrastruktur och kollektivtrafik utan att öka framkomligheten för biltrafiken
- ▷ Orter i pendlingsstråken – Ökad tillgänglighet för kollektivtrafik genom säkra och trygga pendelparkeringar, hållplatsåtgärder och gång- och cykelåtgärder, enklare trafiksäkerhetsåtgärder som inte ökar framkomlighet för biltrafik. I tätorterna hastighetsdämpande åtgärder och tillgänglighet för gång, cykel och kollektivtrafik.
- ▷ Övriga kommunhuvudorter - Hastighetsdämpande åtgärder och tillgänglighet för gång, cykel och kollektivtrafik.
- ▷ Landsbygder och till stråk – Trafiksäkerhetsåtgärder utan höjd hastighet och framkomlighet för biltrafiken. Hastighetsdämpande åtgärder i samhällen, säkra och trygga pendelparkeringar, hållplatsåtgärder med anslutande gång och cykel, bymiljövägar i och mellan samhällen.

## Tydlig metodik för val av åtgärder till regional plan som bidrar och passar in i ett transporteffektivt samhälle

- ▷ Bidrar åtgärden till ett transporteffektivt samhälle med ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik samt hållbara godstransporter?
- ▷ Leder åtgärden till ökad framkomlighet eller ökad hastighet för biltrafik? Det vill säga motverkar den och passar dåligt in i ett transporteffektivt samhälle?
- ▷ Passar åtgärden in i ett transporteffektivt samhälle? Det vill säga, skulle åtgärden valts även om vi redan befann oss i ett transporteffektivt samhälle med mindre biltrafik, mindre lastbiltrafik och större andel gång, cykel, kollektivtrafik och hållbara godstransporter?

## Omfördela medel från namngivna vägåtgärder till enklare åtgärder som bidrar till och passar in i ett transporteffektivt samhälle





## Exempel på åtgärder som bidrar och passar in och sådana som inte gör det

Bidrar och passar in	Passar in
Busskörfält där utrymme tas från biltrafik	Trafiksäkerhetsåtgärder som inte ökar framkomligheten för bil, exempelvis
Pendelparkering med bra lösning för cykel	▷ Bibehållen hastighet
GC-väg	▷ Vänstersvängkörfält
Passage för gående och cyklister	▷ Förbud av vänstersväng
Hållplatsåtgärder	▷ Kant- och mitträffling
Bymiljöväg/bygdeväg	ITS-skylt om information om köbildning
	Miljöåtgärder som inte ökar framkomligheten för bil, exempelvis
	▷ Bullerskyddsåtgärder
	▷ Faunapassage

### Åtgärder som motverkar och inte passar in

Ny mötesfri väg med höjd hastighet  
Planskilda korsningar mellan bilvägar  
Höjd hastighet (generellt)  
Extra körfält för ökad kapacitet