



# 7 incitament för ökat kollektivtrafikresande i Göteborgsregionen

Underlagsrapport till K2020, augusti 2008

# Uthållig tillväxt

## FAKTA ► Mål för uthållig tillväxt i Göteborgsregionen

- Stimulera en fortsatt befolkningstillväxt och samtidigt ta vara på de möjligheter en fortsatt regionförstoring ger.
- Stärka de kvaliteter som gör att vi vill bo, leva och verka i Göteborgsregionen.
- Skapa en stark och långsiktigt hållbar regional struktur som utgår från storstadsområdets möjligheter.
- Utveckla en långsiktigt hållbar infrastruktur med en attraktiv kollektivtrafik.

Källa: GR

I visionen för Göteborgsregionen kan människor både bo och arbeta i staden. Där finns tillgång till kultur, butiker, vård, skolor och bra kollektivtrafik. I den goda staden blandas olika funktioner, som arbete, bostad, utbildning, forskning, handel, kultur och fritid.

Men den långsiktiga visionen för Göteborgsregionen som en attraktiv, hållbar och växande region förutsätter även en attraktiv kollektivtrafik med ett kraftigt ökat antal resande:

**År 2025 ska andelen resor som görs med kollektivtrafiken ha ökat från dagens cirka 25 procent till 40 procent.**

Det betyder att vi då har en miljon

resor per dygn jämfört med dagens cirka 450 000. De nya trafikanterna är till stor del sådana som idag föredrar bilen av vana och bekvämlighet. Därför ingår en rad åtgärder för att minska bilens attraktionsförmåga till förmån för kollektivtrafiken.

Exempel på åtgärder är införande av brukaravgifter som minskar trängsel och en anpassning av skattelagstiftningen som stimulerar ett miljöanpassat resande. En förutsättning för en positiv utveckling är också att investeringar görs som ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft och kvalitet.

K2020 ingår som en del i Göteborgsregionens arbete för en uthållig tillväxt utifrån sociala, ekonomiska och miljömässiga dimensioner. Grunden är 'Det goda livet' som är en gemensam vision för utvecklingen av Västra Götaland. K2020 drivs genom en ledningsgrupp med flera arbetsgrupper med GRs Förbundsstyrelse som styrgrupp. '7 incitament för ett ökat kollektivtrafikresande i Göteborgsregionen' baseras på 'Incitament K2020 – förslag till åtgärder som ökar kollektivtrafikens relativa attraktionskraft i Göteborgsregionen', framtagen av Martin Persson, Resilient Solutions på uppdrag av arbetsgruppen Marknad, Incitament och Tjänster.

### Ledningsgrupp

Jan Gustafsson, ordf, Vägverket Region Väst  
Bo Aronsson, v ordf, GR  
Lars-Bertil Ekman, GR  
Anders Hansson, GR  
Jörn Engström, Göteborg  
Lars Ivarson, Göteborg  
Christina Johnsson, Göteborg  
Roger Vahnberg, Västtrafik  
Lennart Löfberg, Västtrafik  
Ingemar Karlsson, Göteborg  
Rolf Thor, Västra Götalandsregionen

Birgitta Hellgren, Banverket  
Lena Johansson, Informationsgruppen  
Stenerik Ringqvist, projektledare  
Anna-Lena Lindström-Olsson, projektsekreterare

### Arbetsgrupp Marknad, Incitament och Tjänster

Ma-Lou Wihlborg, Göteborgs Stad Trafikkontoret  
Eva Rhodin, Göteborgs Stad Trafikkontoret  
Caroline Almgren, Västtrafik  
Lars Jönsson, Västtrafik  
Lisa Örberg, Vägverket

# Utmaningar för Göteborgsregionen

Om Göteborgsregionen ska utvecklas i linje med visionen för den Goda staden krävs ett historiskt trendbrott, eftersom bilresornas andel av det totala resandet måste minska. En sådan utveckling förutsätter förändrade attityder till hur vi använder bilen.

Attityder kan vara svåra att rå på. Det behövs starka incitament för att låta bilen stå och istället gå, cykla eller åka kollektivt. Flera studier talar om att det är trafikantens upplevda konkurrenskraft hos ett visst färdmedel som är det avgörande.

## Färden mot K2020

I analyser och undersökningar framgår att en kombination av tjänster, kommunikation och marknadsföring kan stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och öka dess marknadsandel. En förutsättning är att linjenät och infrastruktur byggs ut, så att kollektivtrafikens framkomlighet, tillgänglighet och kvalitet förbättras.

Om kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen på allvar kom-

mer det emellertid också att krävas en förändrad incitamentsstruktur som förmår resenärer att avstå bilen till förmån för kollektivtrafik, vilket kan uttryckas som att den relativa attraktionskraften i förhållande till bilen måste förstärkas.

Det är först när individen upplever nyttan av att välja andra färdmedel än bilen – och det valet är socialt accepterat – som resvanorna förändras. De nya resenärerna behöver inte bara ett bättre trafiksystem och kunskap om det, de behöver också en mer nyanserad bild av kollektivtrafiken – och av bilen.

För att nå målen för den goda staden måste fler resenärer bli så kallade flexibla trafikanter: människor som är flexibla i valet av transportmedel och som blandar bil, kollektivtrafik, samåkning, gång eller cykel utifrån på vad som passar bäst.

Det är således en kombination av åtgärder som ska locka bilisterna ut ur bilen.

Nedan följer en sammanfattning av de sju viktigaste incitamenten.

## FAKTA ▶ Trafikutvecklingen

Trafikutvecklingen i Göteborgsregionen följer befolkningsutvecklingen. Under perioden 1989-2005 uppgick denna till 13 procent. Fördelningen mellan olika transportslag har i stort sett varit oförändrad under denna period

*Källa: Resandeutvecklingen i Göteborgsregionen 2005.*

## FAKTA ▶ Inpendlingen

Var tredje person som arbetade i Göteborg år 2006 bodde i en annan kommun. De allra flesta som arbetspendlar bor i någon av de tretton förortskommunerna. Störst är inpendlingen från Mölndal med nära 15 000 personer, och från Kungsbacka med cirka 13 000 personer.

*Källa SCB/Göteborgs Stad.*

## HUVUDFOKUS ▶ Arbetsresorna

Huvudfokus för K2020 är inriktat på arbetsresorna. Det är där kollektivtrafiken har störst chans att vara konkurrenskraftig. De är många, långa och orsakar trängsel och problem med luftkvaliteten. Dessutom kan de påverka behovet av bil, eller flera bilar, i hushållet – vilket i sin tur har ett starkt samband med antalet bilresor generellt sett.

*Källa: Att skapa en marknad för K2020.*

# Hinder för kollektivtrafiken

## ► Trängselkostnaden belastar inte bilisten

Bilresor innebär per definition att fordon tar upp plats på vägen, vilket i sin tur ger upphov till trängselkostnader om många bilar använder vägen samtidigt. Trängselkostnader tar sig flera olika uttryck; köer vid infarter i rusningstid, svårigheter för yrkestrafiken att lämna och lasta varor samt minskad tillgänglighet för alla resenärer – även bilister – till affärer och serviceinrättningar.

Kostnaden för trängsel belastar inte bilisterna idag. Det gynnar dem som använder bilen för arbetsresor samtidigt som det skapar en upplevelse av att bil är det enklaste transportsättet. **Om trängselkostnaderna i högre utsträckning belastade bilisterna i form av brukaravgifter, ökar incitamentet att istället använda buss och tåg.**

## ► Övergripande kommunal p-policy saknas

De flesta bilister känner nog igen sig i situationen att det kan vara svårt att hitta parkering när man ska till affären i centrum. Ännu värre är det för yrkestrafikanterna, som är beroende av att kunna parkera fordon för att lasta och lossa gods, eller för att få tillgång till utrustning såsom verktyg och mätinstrument. Samtidigt kan det vara förhållandevis billigt att använda gatumark för boendeparkering. P-platser på kommunal mark kan också vara billiga att använda som långtidsparkering, vilket ökar arbetspendlingen med bil.

**Sammantaget så saknas det en konsekvent politik för hur kommunala p-platser kan användas på bästa sätt. Med en genomtänkt kommunal parkeringspolicy skulle detta förhållande**



*”Visst är det bilköer, men jag ska ju bara till jobbet.”*



*”Varför finns det aldrig en ledig p-plats när man behöver den?”*

kunna ändras, så tillgängligheten för prioriterade resenärer ökar, samtidigt som det blir mera attraktivt för pendlare att åka kollektiv.

### ► Bilen gynnas av fri parkering på jobbet

Om det är lätt att ställa bilen vid arbetsplatsen, och parkeringsavgiften är låg, är det mycket svårt för kollektivtrafiken att erbjuda resenären ett attraktivt resealternativ. En stor del av p-platserna vid arbetsplatser är belägna på tomtmark och kontrolleras av fastighetsägare och/eller arbetsgivare.

Priset för att använda p-platserna är ofta lågt, eller till och med gratis. **Om det fanns möjlighet för kommuner att ta ut en mindre avgift för dessa p-platser skulle incitamentet att använda kollektivtrafiken öka markant.**

### ► Bilen ett måste när familjen ska storhandla

Omsättningen i såväl detalj- som sällanköpshandeln i Sverige och Göteborgsregionen växer. Utvecklingen

speglar en kraftig ökning av nya köpcentra som huvudsakligen anpassats för biltransporter. Denna utveckling förstärker bilens konkurrenskraft, samtidigt som tillgängligheten minskar för resenärer som inte är bilburna. Överlag planeras och anpassas arbetsplatser, köpcentra och bostadsområden för att i första hand säkerställa en god tillgänglighet med bil. **Om kommuner tillsammans med verksamhetsutövare istället utvecklade planer som ställer krav på goda förutsättningar för alla färdmedel, kan tillgängligheten öka för alla resenärer, och inte bara för de som använder bilen.**

### ► Bil i tjänsten motiverar bilpendling

Det sätt som vi reser i tjänsten påverkar också valet av färdmedel till och från jobbet. Idag är det vanligt förekommande att arbetsgivare tillåter att privat bil används i tjänsten. Vanligtvis utgår också en milersättning, som ibland kan vara så hög som 25–30 kr per mil. På så sätt skapas ett incitament för bilägare att



*”Det är lätt att parkera på jobbet.”*



*”Vi tar bilen och storhandlar.”*

*”Jag behöver bilen i tjänsten.”*



använda den egna bilen för tjänsteärenden, och därmed blir det också rationellt att ta bilen till jobbet. **Med hjälp av en respolicy kan detta förhållande ändras radikalt. Genom att styra resandet till andra transportlösningar än privata bilar och förmånsbilar kan även kollektivtrafiken gynnas.**

### ► Bilen ett snabbare alternativ

Att åka bil går snabbare än att åka kollektivt för de flesta distanser. Trafikkontorets restidskvotsberäkningar visar att pendling under undermorgontimmen med kollektivtrafik från de flesta förorter in till Göteborgscentrum tar minst 1,5 gånger så lång tid som att köra bil.

Om kollektivtrafikens förutsättningar ska kunna förbättras långsiktigt behöver infrastrukturinvesteringar genomföras på ett sätt så att skillnaderna i restid mellan de olika transportslagen jämnas ut. **En sådan utveckling skulle kunna stimuleras genom en regional infrastrukturpolicy för Göteborgsregionen.**

### ► Lagar och regler gynnar bilen

Ett antal lagar och regler minskar incitamentet för bilister att ändra sina resvanor. Resenärer med förmånsbilar kör väsentligt längre körsträckor än de som äger sin bil privat. En orsak till detta är att för cirka hälften av förmånstagarna är det arbetsgivaren som betalar drivmedlet. Regelverket för reseavdrag snedvrider också konkurrensen till förmån för bilen. Arbetsgivare som aktivt vill gynna ett effektivare resande till och från arbetsplatsen med cykel och kollektivtrafik genom att erbjuda kollektivtrafikkort och leasingcykel kan inte göra några undantag från reglerna för förmånsbeskattning. **Om inkomstskattelagen ändrades, så att den istället fick en tydlig profil som stimulerar ett miljöanpassat resande, skulle förutsättningarna för arbetsgivare att arbeta aktivt med mobilitetsfrågor kunna förbättras avsevärt. Än viktigare är att resenärerna själva får ett tydligare privatekonomiskt incitament att välja färdmedel med låga miljö- och trängselkostnader.**

*”Det går snabbare med bil.”*



*”Jag kör bil för att jobbet betalar.”*



Som vi påpekade i inledningen krävs en förändrad incitamentsstruktur för att resenären ska ställa bilen till förmån för kollektivtrafiken. Nedan följer en kort sammanfattning av de sju viktigaste incitamenten.

## Brukaravgifter minskar trängseln

Vägavgifter innebär att en bilist får betala för att använda vissa delar av gatunätet i en tätort. Avgiften kontrolleras automatiskt vid betalstationer. Det brukar antingen ske via en transponder i bilen eller genom att en kamera läser av bilens registreringsnummer. Användning av olika former vägavgifter är ett väl beprövat styrmedel, som har tillämpats framgångsrikt i bland annat Singapore, London och Melbourne.

I Sverige definieras vägavgifter som en skatt. Jämfört med andra skatter är trängselskatten unik eftersom den ger ett samhällsekonomiskt överskott genom de tidsvinster som genereras. Men det förutsätter förstås att trängsel råder på gatu- och vägnäten.

För bilresenären innebär en brukaravgift att den rörliga kostnaden för bilresan ökar avsevärt. Det blir därmed lockande att i högre utsträckning byta

färdmedel, eller att ändra och samordna resor så att in- och utfärder undviks vid de tider när skatten är som högst.

När brukaravgifter införs är det viktigt att ge resenärerna alternativ, så att det blir möjligt att byta tidpunkt, färdväg och färdmedel.



*”Det blev lättare att välja buss och tåg!”*

Erfarenheterna från införande av trängselskatt i Stockholm är goda. Resorna över avgiftsnittet har minskat med cirka 20 procent, samtidigt som kötiderna är 30–50 procent mindre sedan skatten infördes.

Grovt räknat utfördes hälften av resorna i de ’försvunna’ bilarna av arbetspendlare som istället valde att åka kollektivt. Andra hälften var besöks-, inköps- och fritidsresor som samordnades bättre, och delvis fick andra mål. Handeln i innerstaden påverkades marginellt, samtidigt som miljön förbättrades.

Utsläppen av miljöfarliga ämnen minskade med 9–14 procent, och i hela regionen minskade koldioxidutsläppen med 2–3 procent.

Ett gradvis ökat opinionsstöd kan noteras, och idag stöder cirka två tredjedelar av stockholmarna trängselskatten.

*Källa: Jonas Eliasson, Centrum för Transportstudier, KTH*

# Kommunal parkeringspolicy på kommunal mark

Kommuner kontrollerar parkeringsplatser på gatumark, och driver vanligtvis också en del parkeringsanläggningar på tomtmark. Regler och prissättning för dessa p-platser är ofta inkonsekventa.

Genom att anta en parkeringspolicy för all kommunal mark kan kommuner styra användning av parkeringsplatser, så att tillgängligheten förbättras för de bilresenärer som har störst behov.

Exempel på viktiga mål i en kommunal parkeringspolicy handlar om att minska verksamhets- och långtidsparkering på kommunal mark till förmån för besöksparkering och ökad tillgänglighet för yrkestrafikanter. Andra mål handlar om att förbättra tillgången på p-

platser för poolbilar, samt att på ett tydligare sätt använda p-avgifter för styra bilister mot ett önskvärt resebeteende.

Bilister kommer i en del fall att gå längre sträckor än tidigare till och från parkeringsplatser, vilket skapar en trivsammare gatumiljö. På så sätt minskas också skillnaderna i restid jämfört med kollektivtrafiken. Parkeringsavgiften blir också högre för p-platser som inte bör användas för långtidsparkering, vilket ökar den rörliga kostnaden för en arbetsresa med bil. Därmed gynnas kollektivtrafiken.



*”Nu är det lättare att hitta p-plats i centrum.”*



# Beskattning av p-platser

Skatt för parkeringsplatser är en åtgärd som innebär att arbetsgivare betalar en årlig avgift för de p-platser som används för arbetsresor. Sådana avgifter används sedan flera år i Australien. I Sydney, Melbourne och Perth varierar avgifterna mellan 2 000–4 500 kr per år, vilket motsvarar en avgift på 10–20 kr per dag.

I det optimala fallet bör avgiften anpassas utifrån tillgängligheten till kollektivtrafik. Hög tillgänglighet ger en hög avgift, medan en låg tillgänglighet ger en låg avgift. Ett sätt för en arbetsgivare att undvika skatt är att överlåta p-platser till kommunen.

För bilpendlare skapas ett liknande incitament till ändrat resande som vid införande av vägavgifter. Skillnaden är att med vägavgifter blir effekten lika

hög dygnet runt. Den påtagliga effekten efter ett genomförande är att det blir mera attraktivt att åka kollektivt.



*”Nu när parkeringen kostar pengar lämnar jag bilen hemma.”*

# Transportplaner

Med hjälp av så kallade transportplaner kan kommuner kräva att stora arbetsplatser och transportintensiva verksamheter, exempelvis externa köpcentra, utvecklar planer i syfte att minimera trängsel och negativ miljöpåverkan. Förslagsvis ska alla arbetsplatser med mer än 100 anställda och/eller 500 kundbesök i veckan utveckla sådana transportplaner. Krav på transportplaner ska dels kunna appliceras på nyetableringar, dels på befintliga verksamheter. Typiska inslag i en transportplan rör anläggning av p-platser, förbättrad tillgänglighet för kollektivtrafiken och en genomtänkt strategi för användning av cykel.

Med en transportplan tydliggörs att verksamhetsutövaren har ett ansvar att säkerställa en hög nivå på tillgängligheten för alla transportmedel, istället för att bara tillgodose bilresenärernas behov av parkeringsplats. Detta skapar i sin tur ett incitament för resenärerna att optimera resandet på ett nytt sätt, särskilt i de fall då alternativ saknas.

På kort sikt är det möjligt att införa transportplaner genom att låta dem bli

en del av ett så kallat genomförandeavtal, som normalt sett tecknas mellan en kommun och entreprenör vid genomförande av exploateringsprojekt. Vissa delar såsom placering och tillgång till p-platser hanteras redan vid sedvanlig detaljplanering. Det är också möjligt att göra andra överenskommelser så länge entreprenören medverkar frivilligt. Om transportplaner ska kunna utnyttjas fullt ut krävs dock lagändringar. Framförallt måste plan- och bygglagen ändras så att det blir möjligt för en kommun att formulera krav på verksamhetsutövare att verkligen utarbeta en plan.

*”Nu tar vi bussen till köpcentret och får varorna hemtransporterade.”*



# Kommunal resepolicy

Historiskt har respolicies i första hand varit bestämmelser som arbetsgivaren använt för att sänka resekostnaderna, exempelvis genom att resor bokas hos en upphandlad resebyrå. Moderna respolicies kan ses som en kombination av de traditionella resebestämmelserna, en bilpolicy som reglerar användningen av bil i tjänsten samt ett regelverk som påverkar de anställdas resor till och från arbetsplatsen.

Viktiga inslag i en resepolicy är att den ger en tydlig vägledning om vilka transportsätt som är att föredra för korta och långa tjänsteresor, samt att dessa val backas upp med incitament. Exempel på sådana drivkrafter kan vara att anställda inte erbjuds milersättning för resa med egen bil i tjänsten annat än i undantagsfall, och att arbetsgivaren istället styr bilanvändningen till en bilpool. En resepolicy kan med fördel även ha morötter för att stimulera att anställda väljer de transportslag som policyn prioriterar, exempelvis genom att erbjuda kollektivtrafikkort och leasingcykel.

Genom att anta och tillämpa en ambitiös resepolicy kan kommunala förvaltningar bli ett föredöme för andra arbetsgivare i regionen. Det är därmed viktigt att de organisationer som står bakom K2020 arbetar aktivt med att införa respolicies, och att kommunen också bedriver utåtriktad verksamhet så att man på sikt kan få alla arbetsgivare i Göteborgsregionen att sträva mot ett effektivare resande.



*”Med bilpool på jobbet behöver jag ingen tjänstebil.”*

## Regional infrastrukturpolicy

En infrastrukturpolicy Göteborgsregionen syftar till att styra investeringar så att tillgängligheten ökar, samtidigt som mål om tillväxt och utveckling uppnås. I praktiken innebär det att kollektivtrafikinvesteringar som helhet bör ha förtur framför väginvesteringar, så att restidskvoterna för kollektivtrafiken på viktiga pendlingsstråk minskar. Prioriterade väginvesteringar bör i första hand vara sådana som förbättrar förutsättningarna för godstrafiken.

Som ett första steg rekommenderas att en sammanställning görs av planerade investeringar från och med 2010 och framåt, i syfte att ge en tydlig och bra överblick av läget.

Exempel på planer som bör omfattas är Vägverkets regionala länsplan, relevanta avsnitt i Banverkets Framtidsplan för järnvägen samt kommunernas egna planerade investeringar.

Dessa investeringar utvärderas sedan i relation till hur de bidrar till att uppfylla målen för K2020. Med fördel utvärderas också i vilken utsträckning olika investeringar bidrar till att uppfylla långsiktiga klimatmål som det så kallade tvågradersmålet, som anger att Sveriges totala utsläpp av växthusgaser måste minska med cirka 85 procent.

*”Det går till och med lite snabbare till jobbet än med bil.”*



# Ändring av inkomstskattelagen

Regelverket för beskattning av bilförmån stimulerar idag ett ökat resande med bil. En viktig orsak till det är att cirka hälften av bilförmånstagarna även får fritt drivmedel, vilket i praktiken halverar bränslekostnaden. Därför föreslås att möjligheten att erbjuda fritt drivmedel tas bort.

Även reglerna för reseavdrag har snedvridande effekter som gynnar bilen. Idag erbjuds avdrag för pendlingsresor som överstiger 8 000 kr, givet att detta resulterar i en tidsvinst. I praktiken är det bara bilägare som kan uppvisa sådana kostnader. Ett utbrett fusk med reseavdragen ger dessutom ytterligare snedvridningar.

Om reglerna för reseavdrag ändrades så att de utgick från avståndet mellan hem och arbetsplats istället för tidsvinst blir systemet mera rättvist. En förändring skulle kunna vara att ett avdrag medges för den sträcka mellan bostad och arbetsplats som är längre än 20 kilometer. Kostnaden för att köra bil till ar-

betet ökar därmed, medan användning av kollektivtrafiken blir billigare.

Inkomstskattelagen skulle också med fördel kunna justeras så att det blir möjligt för arbetsgivare att göra skattefria avdrag för leasingcykel och kollektivtrafikkort. En sådan förändring kan fungera som en tydlig signal till arbetsgivare om hur det framtida resandet kan utvecklas – samtidigt som fler pendlare erbjuds en morot för ändrade resevanor.



*”Vi sålde vår  
andrabil och  
planerar våra  
bilresor bättre.”*

# Bilen ut ur vanesystemet

För att möjliggöra en jämförelse av de olika incitamenten har olika uppskattningar gjorts av hur mycket de bidrar till att minska bilresorna. Även om dessa rymmer en hel del osäkerheter syns ett par tydliga mönster. Det är exempelvis tydligt att brukaravgifter/trängselskatt är den åtgärd som ger störst effekt.

Parkeringsåtgärder har också en stor potential. Genomförandet av dessa är mera komplext än införande av brukaravgifter, eftersom ansvaret är uppdelat på ett stort antal aktörer. Slutligen finns det ett antal mindre åtgärder som tillsammans kan lämna ett ansenligt bidrag, exempelvis införande av resepolicy och förändringar av inkomstskattelagen.

I arbetsmaterialet, 'Incitament K2020', tydliggörs hur en kombination av åtgärder kan ändra resenärernas incitament (se tabell nedan). Siffrorna visar minskningen av antalet resor per dag från ett tänkt 'business as usual'-scenario år 2025 med 1,9 miljoner bilresor per dag. Sammantaget skulle åtgärderna ge ett bidrag som ligger i ett spann på 105 000–185 000 resor. Till viss del kommer resorna att föras över till kollektivtrafik och cykel, men en del kommer troligen att rationaliseras bort eller integreras i andra resor.

Uppskattning av vilken effekt olika åtgärder kommer att ha på antalet bilresor år 2025 (beräkningarna baseras på trängselskatten i Stockholm):

	<u>Minskat antal bilresor</u>
<b>Trängselskatt</b>	55 000–65 000
<b>Parkeringsåtgärder</b>	
• Parkeringspolicy	10 000–20 000
• Avgift privat arbetsplatsparkering	5 000–30 000

## Fysisk planering och resepolicy

	<u>Minskat antal bilresor</u>
• Transportplaner	15 000–20 000
• Kommunal resepolicy	10 000
• Regional infrastrukturpolicy	Svårbedömt

## Ändringar i inkomstskattelagen

• Avståndsbaserat reseavdrag	1 500–3 000
• Ändrade regler för bilförmån	5 000–10 000
• Justerad beskattning av personalförmån	5 000–15 000

# 2025 – ett framtidsscenario

Familjen Larsson i Partille består av Lena, 42, Henrik, 40 och barnen Markus, 14 och Moa, 12. Henrik arbetar på Norra Älvstranden och Lena i Mölndal. De har olika arbetstider och således helt olika transportbehov. Barnen går i Lexbyskolan i Partille men har fritidsaktiviteter som innebär att de regelbundet åker till Mölndal och Jonsered.

När Henrik och Lena växte upp i Partille i början av 2000-talet var de flesta familjer bilburna. Nästan alla tog bilen oavsett om man skulle till arbetet femton mil bort, till frisören nere i centrum eller om man skulle skjutsa barnen till Partillebohallen femhundra meter från hemmet. Bilanvändningen var en vana.

När Göteborg växte blev det ohållbart att fortsätta åka bil på samma sätt som tidigare. Samtidigt som kollektivtrafiken förbättrades infördes olika styrmedel som tillsammans bidrog till att stimulera ändrade resvanor. Detta var

först lite besvärligt, men gjorde att många plötsligt provade nya sätt att resa – som visade sig fungera bra! Dessutom minskade trängseln på gatu- och vägnäten, vilket bidrog till att det blev lättare att komma fram för både bussar och bilar.

År 2025 har nästan alla flexibla arbetstider, vilket bland annat betyder att de inte behöver åka till jobbet varje dag. Många pendlar med tåg, främst in till Göteborg. Det har blivit lättare eftersom kollektivtrafiken blivit så bra med fler avgångar, bättre tidtabeller och information och enkla betalsystem. Åter andra är flexibla resenärer som väljer färdväg efter vad varje situation kräver.

Allt detta gjorde familjen Larssons transportval enkelt. De sparar pengar på att åka kollektivt och eftersom de går eller cyklar till affären och när de ska göra andra ärenden nere i centrum håller de sig också friskare.

## VISIONEN ▶ Det goda livet i Västra Götalandsregionen

Syftet med visioner är att få många att sträva mot samma mål. För att en väl utarbetad vision ska vinna acceptans och genomsyra ett geografiskt område måste den också kommuniceras på ett lämpligt sätt. Berättelsen om familjen Larsson är ett sätt att konkretisera en del av GRs övergripande vision om det goda livet.



När barnen var små använde familjen Larsson bilen för nästan alla transportbehov.

I K2020 är målet att kollektivtrafikens marknadsandel ökar från dagens 24 procent till 40 procent år 2025. Antalet kollektivresor måste då öka från dagens cirka 450 000 resor per dag till en miljon. Denna rapport, som är framtagen på uppdrag av K2020s arbetsgrupp Marknad, Incitament och Tjänster, MIIT, visar på sju viktiga incitament som ökar kollektivtrafikens attraktionskraft i förhållande till bilen.

K2020 – Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet är benämningen på en översyn av kollektivtrafiken, som genomförs i samverkan mellan Göteborgsregionens kommunalförbund, Göteborgs Stad, Västtrafik, Vägverket, Banverket samt Västra Götalandsregionen. Syftet med K2020 är att skapa en gemensam framtidsbild som underlag för planering och beslut i respektive organisation.

[www.k2020.se](http://www.k2020.se)



Göteborgs  
Stad



Vägverket



BANVERKET



Göteborgsregionens  
kommunalförbund



VÄSTRA  
GÖTALANDSREGIONEN