



Uppföljning 2023 - UTKAST

Regionalt trafikförsörjningsprogram i Västra Götaland

VGR Analys 2024:4

Koncernkontoret

2024-02-22

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning	3
Sammanfattning	5
Måluppfyllelse 2023	6
Hållbara resor	7
God geografisk tillgänglighet	10
Enkel, trygg och inkluderande	12
Låg miljöpåverkan	17
Indikatorer kopplade till målen	19
Genomförande – hur målen ska nås	31
Lägesrapport beslutade strategier	32
Lägesrapport fokusområden	38
Källförteckning	40

INLEDNING

Trafikförsörjningsprogrammet

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande styrdokumentet för kollektivtrafikens utveckling. Västra Götalandsregionen antog i maj 2021 ett nytt trafikförsörjningsprogram som ska gälla till 2025. Programmet innehåller mål för kollektivtrafikens utveckling samt en beskrivning av hur målen ska nås.

Genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet sker genom tidigare beslutade strategier och arbete kring fyra fokusområden. Samverkan mellan olika aktörer är en förutsättning för att nå trafikförsörjningsprogrammets mål. Trafikförsörjningsprogrammet är en viktig del i genomförandet av regionala utvecklingsstrategin och mer specifik i den långsiktiga prioriteringen knyta samman Västra Götaland.

Uppföljningens upplägg

Uppföljningen avser de mål och indikatorer som finns i trafikförsörjningsprogrammet och redovisas med måluppfyllelse gentemot angivna måltal. Ett antal indikatorer utan måltal finns med för att bättre kunna analysera och bedöma utvecklingen av målen. Utöver måluppfyllelsen redovisas också hur genomförandet har skett i strategier och fokusområden.

Översikt mål och genomförande

Det övergripande målet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland – med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. Mål, strategier och fokusområden i trafikförsörjningsprogrammet visas i figuren på nästa sida.

Covid-19-pandemin

Vissa kvardröjande effekter av covid-19-pandemin kan påverka måluppfyllelsen i viss mån. Restriktionerna lyftes i mars 2022 men än har inte resandet återhämtat sig till nivån 2019. Däremot har marknadsandelen för kollektivtrafik nått samma nivå som innan. Orsakerna till att resandet inte är tillbaka på samma nivå kan vara flera, som till exempel ökad andel som distansarbetar, större utbud och ökad användning av digitala tjänster, förändrade preferenser kring färdmedel och förändrade resvanor generellt.

ANDELEN HÅLLBARA RESOR SKA ÖKA I HELA VÄSTRA GÖTALAND



Beslutade strategier

- Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor
- Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken
- Målbild tåg 2035, inkl. västtågsutredningen
- Målbild Koll2035 Göteborg/Mölndal/Partille
- Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla

Fokusområden

- Driva på och underlätta för hållbara resval
- Kombinerad mobilitet
- Samhällsplanering och kollektivtrafik
- Driva på och styra forskning och innovation

SAMMANFATTNING

Måluppfyllelse 2023

Det övergripande målet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. Målen är att komma tillbaka till samma nivå som år 2019 och det är uppnått för både kollektivtrafikens marknadsandel och för andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång. Kollektivtrafikens marknadsandel gentemot bilen nådde 33 procent 2023. Andelen hållbara resor med kollektivtrafik, cykel och gång ligger på 41 procent.

Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet

Målet om att 79 procent av invånarna som har högst 60 minuters restid med kollektivtrafik och minst 10 resmöjligheter per vardag till närmsta pendlingsnav är uppfyllt. Målet för antalet resor är 350 miljoner och uppgår nu till 323 miljoner. Antalet har ökat med 8 procent under 2023, det vill säga 22 miljoner resor.

Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande

Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik är 62 procent, en viss ökning 2023. Målet är att 70 procent av invånarna ska känna trygghet när de reser med Västtrafik. Andelen ligger nu på 65 procent, en procentenhet lägre än 2019. Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatserna har fortsatt under 2023 och 637 hållplatser uppfyller nu grön standard.












Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan

Utsläppen av koldioxid per personkilometer har minskat med 71 procent sedan 2006 vilket visserligen är långt ifrån målet på 85 procent, men är en stor förbättring jämfört med 2022.

Genomförande – strategier och fokusområden

Genomförandet sker bland annat genom programmets beslutade strategier och fokusområden. Fortsatta test av lösningar för att på ett tydligare sätt koppla ihop kollektivtrafiken med cykel samt så kallade on-demand-lösningar har skett. Elektrifiering av fordonsflottan fortsätter, viktiga steg för en mer jämlik kollektivtrafik har tagits liksom satsningar i de olika navet utifrån respektive kollektivtrafikplan.

MÅLUPPFYLLELSE 2023

Mål	Samlad måluppfyllelse 2023	Måltal 2025	2018	2022	Utveckling mot mål senaste året	2023
Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland - med ambition att alla resor ska vara hållbara		Kollektivtrafikens marknadsandel ska återtas, minst 33 procent.	33%	29%	↑	33%
		Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ska återtas, minst 40 procent.	39%	37%	↑	41%
 Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet		Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta regionala pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter per vardag (i båda riktningar) ska vara minst 79 procent (måltalet är justerat p.g.a. ändrad metod).	78,9%	79,1%	↑	79,7%
		Antal resor med kollektivtrafik ska återtas, minst 350 miljoner resor (2019 års nivå).	339	301	↑	323
 Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande		Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik ska öka till minst 65 procent.	61%	60%	↑	62%
		Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik ska öka till minst 70 procent.	66%	62%	↑	65%
		Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka till minst 800.	385	609	↑	637
 Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan		Utsläppen av CO ₂ per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 procent jämfört med år 2006.	64% (2019)	63%	↑	71%

 Målet är uppnått
  Målet är delvis uppnått
  Målet är inte uppnått

Hållbara resor

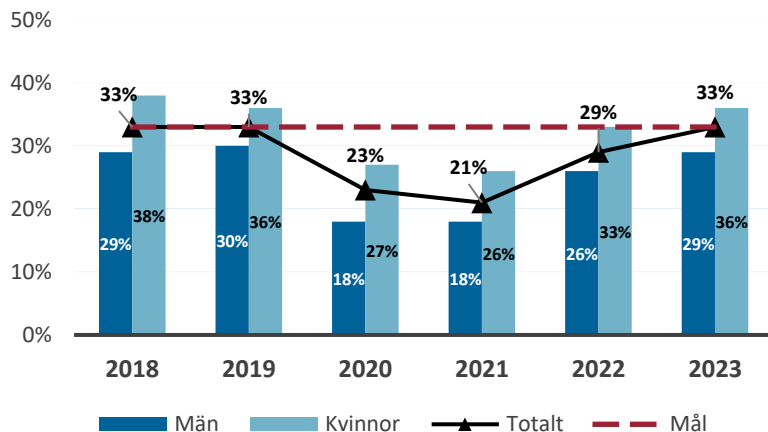
Övergripande målet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland - med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. När andelen hållbara resor ökar bidrar det till en minskad påverkan på miljö- och klimat och frigjorda ytor i gaturummet.

Målet mäts genom att kollektivtrafikens marknadsandel gentemot motorfordon ska återtas samt att andelen resor totalt sett med kollektivtrafik, cykel och gång ska återtas.

Kollektivtrafikens marknadsandel

Den motoriserade marknadsandelen ökade betydligt under 2023, till 33 procent, och är därmed tillbaka på samma nivå som 2019.

Den motoriserade marknadsandelen beräknas genom att dividera antal resor med kollektivtrafik i förhållande till alla resor med motorfordon inklusive kollektivtrafik. Resor med gång och cykel ingår inte. Marknadsandelen kan påverkas både genom att kollektivtrafikens attraktivitet ökar och genom att biltrafikens minskar. Kvinnor har en betydligt högre marknadsandel än män, 36 jämfört med 29 procent.



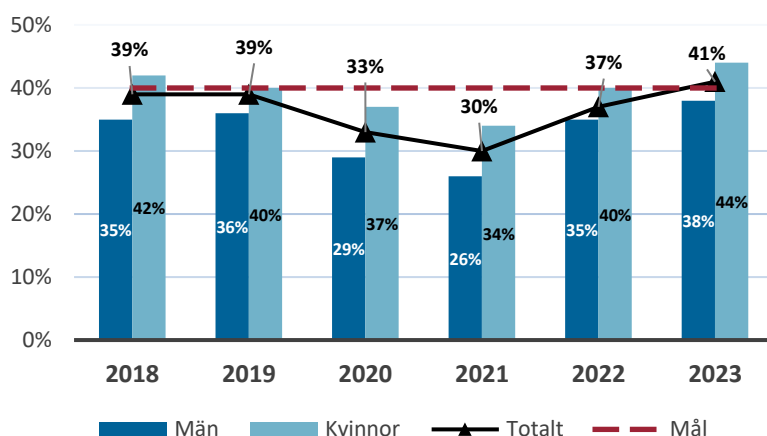
Figur 1. Kollektivtrafikens marknadsandel (motoriserade resor), uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Andel kollektivtrafik, gång och cykel

Andelen kollektivtrafik, gång och cykel tillsammans är 41 procent, två procentenheter högre än 2019. Målnivån är därmed uppnådd. Anden bilresor har minskat under 2023 med fyra procentenheter.

Kvinnor har en högre andel hållbara resor än män, 44 procent 2023. Andelen kollektivtrafik, gång och cykel bland männen var 38 procent. Skillnaderna mellan kvinnor och män beror på flera faktorer. En är att män i högre utsträckning äger bilar (64 procent av de privatägda bilarna i Västra Götaland) och män har troligen i högre utsträckning tillgång till bil än kvinnor. Högre andel kvinnor än män har också övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil även om det inte är möjligt för tillfället. Kvinnor svarar också i högre utsträckning än män att de ser fördelar att resa med kollektivtrafiken jämfört med bil.

En annan faktor kan vara att 77 procent av kvinnorna instämmer i att det är viktigt att man bidrar till en bättre miljö när man reser med kollektivtrafik medan andelen för män är 66 procent.

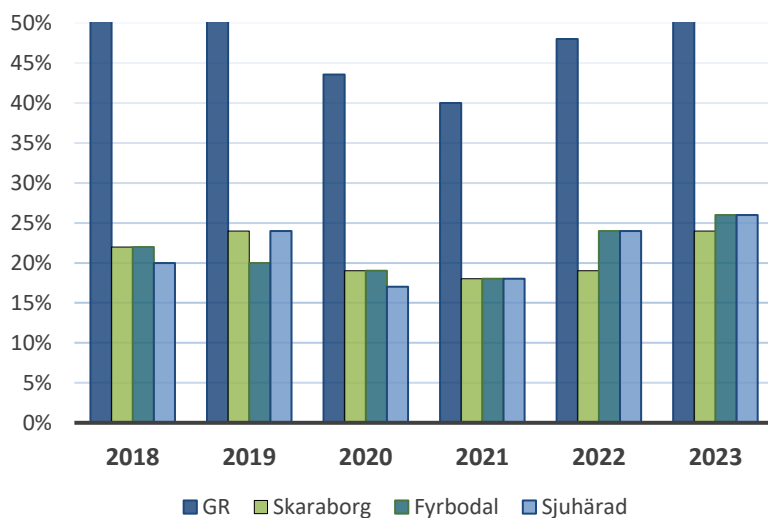


Figur 2. Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång skiljer sig markant åt mellan Göteborgsregionen och de övriga delregionerna. I figur 3 står det att i Göteborgsregionen är andelen 52 procent medan i Fyrbodalen ligger den på 26 procent, i Sjuhärad på 26 procent och i Skaraborg på 24 procent. Andelen har ökat i samtliga delregioner och har nått 2019 års nivå.

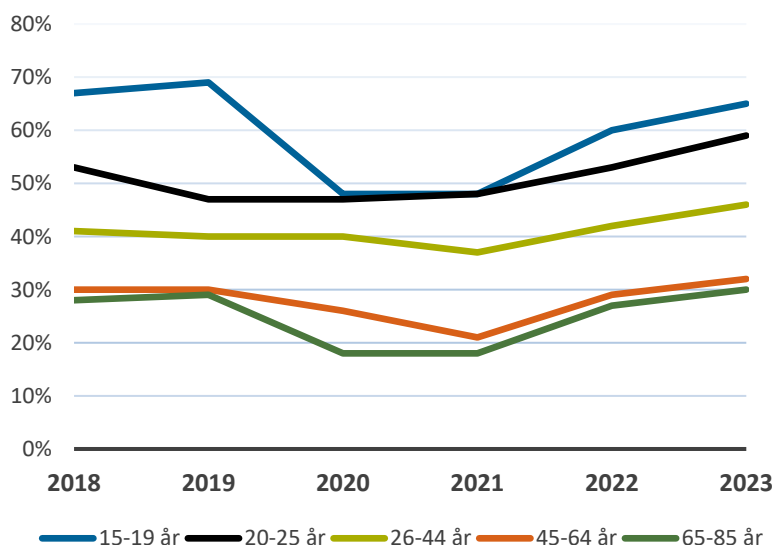
Kollektivtrafikens utbud är den viktigaste förklaringsfaktorn till skillnaden mellan Göteborgsområdet och övriga områden. Befolkningsstrukturen påverkar också till viss del marknadsandelen då äldre har den lägsta andelen kollektivtrafik, gång och cykel och de yngsta har den högsta (se figur 4).

Andelen invånare som är 65 år och äldre är enbart 17 procent i Göteborgsregionen, medan den är 22 i Sjuhärad, 24 i Skaraborg och 25 procent i Fyrbodalen. Det gör att andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång blir något lägre i Sjuhärad, Skaraborg och Fyrbodalen på grund av andelen äldre. Andelen barn och unga är dock ungefär lika i delregionerna.



Figur 3. Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång, uppdelat per delregion. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Andelen kollektivtrafik, gång och cykel fördelat på åldersgrupper presenteras i figur 4. Diagrammet visar att andelen i samtliga åldersgrupper ökade under 2023 och 2022. Åldersgruppen 15–19 år är den enda grupp som inte är tillbaka på 2019 års nivå. Trots det har de jämfört med övriga åldersgrupper den högsta andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång på 65 procent. Den lägsta andelen på 30 procent har de äldsta, 65–85 årsgruppen.



Figur 4. Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

God geografisk tillgänglighet

Definitionen av god geografisk tillgänglighet innebär att invånarna ska ges möjlighet att ta del av kollektivtrafiken utifrån olika geografiska förutsättningar. Kollektivtrafiken har också en viktig roll för att människor ska kunna vara delaktiga i samhället.

Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet handlar både om att geografiskt knyta samman territoriet Västra Götaland och att skapa tillgänglighet till studier och arbetsmarknader, som i sin tur bidrar till välfärd och tillväxt. I stadsmiljöer skapar kollektivtrafik, cykel och gång förutsättningar för mindre trängsel och goda livsmiljöer.

Kollektivtrafiken har olika förutsättningar i olika geografier och i stråken kan den vara konkurrenskraftig gentemot bilen. Det är därför viktigt att invånarna kan ansluta till kollektivtrafikens stråk. Den ökade synligheten i To Go och ökad marknadsföring har lett till ett ökat resande i närtrafiken. Mellan 2019 och 2023 har resandet i närtrafiken ökat med 33 procent på vardagar. Dessutom har andelen unga och vuxna ökat samt andelen som reser kvällstid. Ytterligare förbättringar är utökat tidsintervall på vardagar, tillköp på helger samt fler närtrafik-hållplatser i kollektivtrafiktäta stråk.

Tillgänglighet till pendlingsnav med kollektivtrafik

Andelen invånare som har högst 60 minuters restid till närmsta regionala pendlingsnav från sin bostad med minst 10 resmöjligheter per vardag är 79,7 procent, en ökning med 0,6 procentenheter från 2022. Målet är justerat till 79 procent efter en förbättring av mätmetoden.

Utfallet kan påverkas på två sätt. Det ena är genom att antalet invånare inom 60 minuter till pendlingsnaven förändras och det andra genom att utbudet och restider med kollektivtrafiken förändras. Kommunerna har möjlighet att påverka genom att ta hänsyn till kollektivtrafiken vid byggandet av nya bostäder. En stor andel av invånarna som har längre tid än 60 minuter till ett pendlingsnav har maximalt 75 minuter.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Andel invånare	78,9%	iu.	iu.	79,2%	79,1%	79,7%

Figur 5. Andel invånare med högst 60 min restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter per vardag (kl. 7-19). Källa: Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Västdata-basen/SCB.



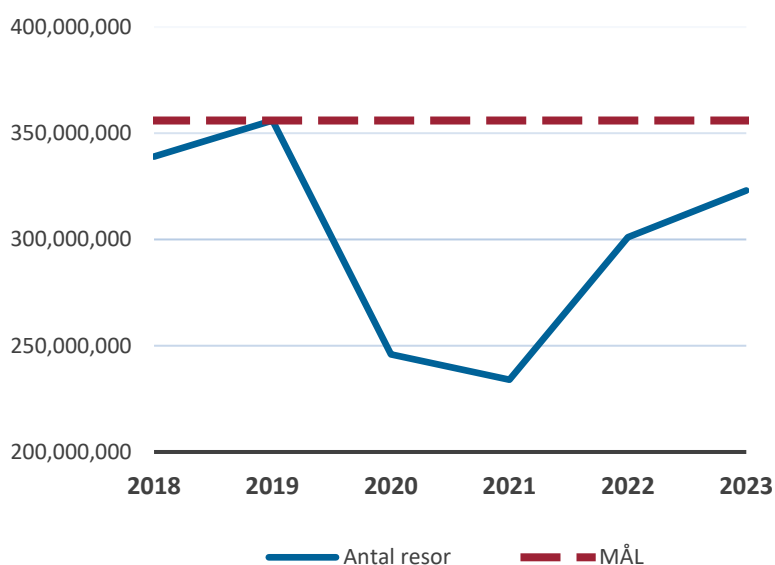
** 2019 års nivå

Tillgänglighetsberäkning

Västra Götalandsregionen har under 2021 förbättrat metoden att göra tillgänglighetsberäkningar med restider för kollektivtrafiken och för anslutningsresor till fots. Det innebär att målet minst 82 % ändras till minst 79 %.

Resor med kollektivtrafik

Antalet resor 2023 uppgick till 323 miljoner, en ökning med 8 procent jämfört med 2022. För att nå målet om att återta antalet resor på 350 miljoner från 2019 behöver antalet resor öka med ytterligare 27 miljoner resor, motsvarande drygt 8 procent. Resandet mäts genom delresor, det vill säga en resa med ett byte registreras som två resor. Västtrafik har under året gjort flera åtgärder som syftar till att öka resandet. Exempelvis ökat fokus på områden med stora arbetsplatser i Göteborg, ny omlottzon i Kungälv, nytt trafikavtal i Trollhättan-Vänersborg, fler tågavgångar på Västra Stambanan och mer heltrafik i stråken Kinna – Göteborg och Borås – Ulricehamn.



Figur 6. Antal resor med kollektivtrafik.

Källa: Västtrafik.

Enkel, trygg och inkluderande

Kollektivtrafiken är en betydelsefull del i omställningen till ett mer hållbart resande och för att tillgodose invånares grundläggande behov av tillgänglighet.

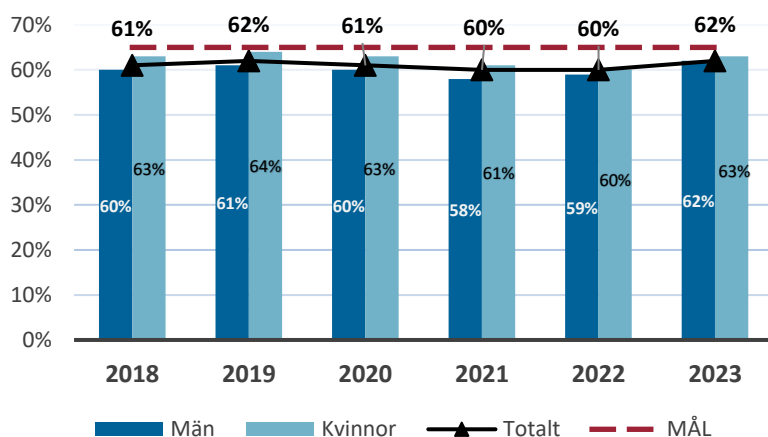
Invånarnas upplevelse av kollektivtrafiken inrymmer förutom kollektivtrafikresan även hur det fungerar med att få information inför resan, köp av biljett, resan mellan hållplatser och start- och målpunkter. I utvecklingen av kollektivtrafiken är det viktigt med ett perspektiv på hela resan utifrån invånares olika behov och förutsättningar.

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Ett systematiskt arbete för att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken har pågått i många år. Många åtgärder som förbättrar den fysiska tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning skapar bättre tillgänglighet för alla resenärer.

Enkelt att resa med Västtrafik

Det är 62 procent av invånarna som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik. Nivån har varit relativt konstant över tid, även om det skett en ökning under 2023.

Andelen kvinnor som anser att det är enkelt är något högre än andelen män, 63 procent jämfört med 62 procent.



Figur 7. Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Invånarnas bedömning av om det är enkelt att resa är sammanväg bild av biljettköp, information, utbud, byten och relationer.

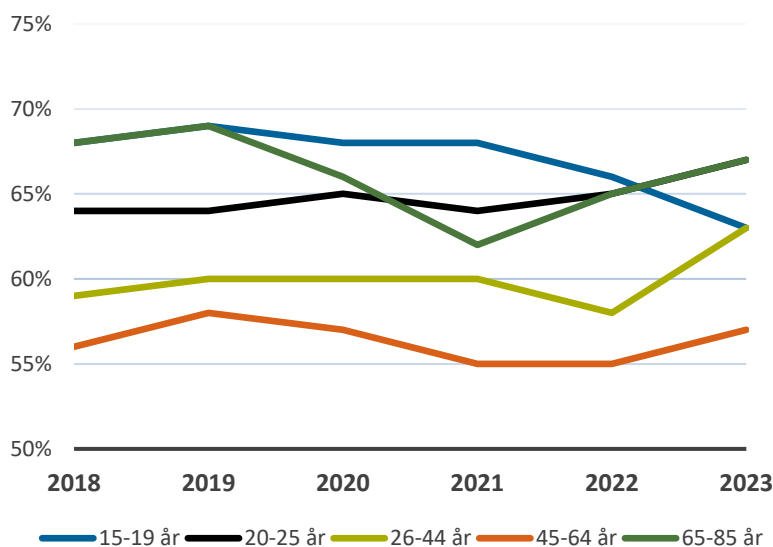
I Kollektivtrafikbarometern svarar 84 procent av alla som åtminstone någon gång reser med Västtrafik att det är enkelt att köpa biljett och 80 procent att det är enkelt att få information



- Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka till minst 65 %.
- Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka till minst 70 %.
- Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka till minst 800 stycken.

inför resan. Det tyder på att andra faktorer än dessa påverkar svaren om enkelhet.

Figur 8 visar att andelen som tycker att det är enkelt att resa med Västtrafik är högst bland de äldsta, 65–85 år, medan åldersgruppen 45–64 år har lägst andel. Utvecklingen över tid visar att andelen har ökat i de flesta ålderskategorier utom bland de yngsta 15–19 år. I Göteborg-Mölndal-Partille har andelen 15–19 år som tycker att det är enkelt att resa med Västtrafik gått ner 10 procentenheter det senaste året. Detta sammanfaller med regeln att samtliga resenärer ska gå på bussen via framdörren, vilket delvis kan vara en förklaring.



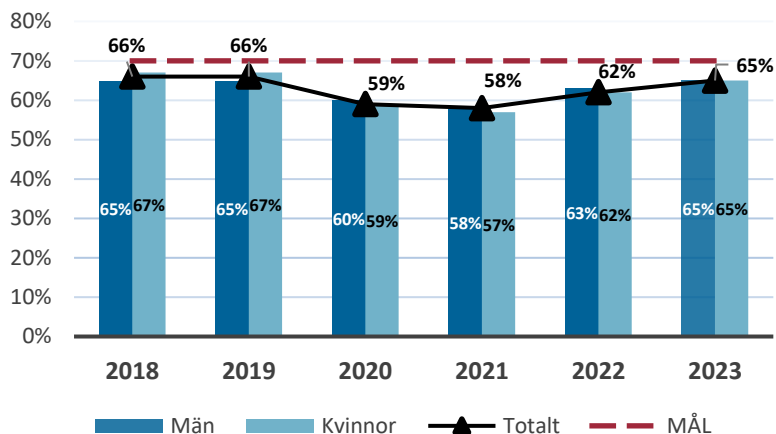
Figur 8. Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Trygghet att resa med Västtrafik

Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik uppgår till 65 procent och det är ingen skillnad 2023 mellan kvinnor och män.

Andelen som svarar att det känns otryggt att resa med Västtrafik är 14 procent. Den gruppen får svara mer specifikt var de känner sig otrygga. Då visar det sig att de flesta känner sig otrygga ombord på fordonet, följt av otrygghet vid hållplatser/resecentra och därefter på vägen till och från hållplatsen.

Begreppet trygghet omfattar flera aspekter av kollektivtrafikresan. I Kollektivtrafikbarometern svarar respondenterna att de viktigaste orsakerna till att man inte känner sig trygg är i första hand risken för förseningar men även bristande trafiksäkerhet, oro att utsättas för brott samt bråkiga och stökiga personer.

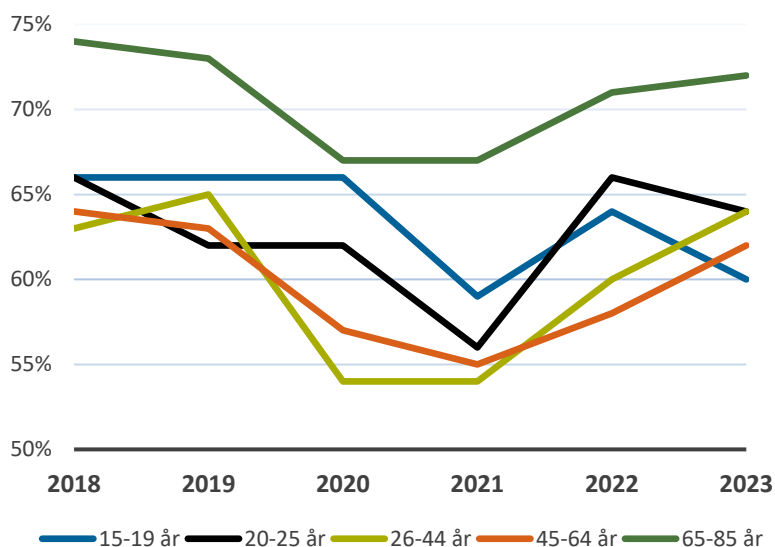


Figur 9. Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Västtrafik har sedan flera år tillbaka ett systematiskt trygghets- och säkerhetsarbete med fokus på brottsförebyggande insatser i nära samverkan med kommunerna. I och med en ny lag om kommunernas ansvar för det brottsförebyggande arbetet har Västtrafik numera fokus på att istället bidra till det arbetet på ett standardiserat sätt. Ett exempel är att erbjuda så kallad trygghetsåkning, där kommunernas och nattvandrarorganisationers trygghetsresurser får möjlighet att åka gratis i kollektivtrafiken.

När det gäller otrygghet kopplat till förseningar finns det flera utmaningar att hantera. I stadstrafiken i Göteborg finns stora problem kopplat till kollektivtrafikens framkomlighet men också förarbristen. Här arbetar Västtrafik tillsammans med Göteborgs spårvägar och Göteborgs stad med åtgärder för att förbättra detta. Det finns också svårigheter att ge bra information till resenärerna när trafiken inte fungerar som den ska, till exempel att snabbt nå ut med information vid lite större händelser. Här finns ett behov av omfattande förändringar av system och flöden, som idag i mångt och mycket är manuella. Det är också något som Västtrafik har börjat arbeta med inom det de kallar Framtidens trafikinformationsprogram.

Under 2023 har andelen trygga ökat i åldersgrupperna 26–44 år, 45–64 år och 65–85 år. Andelen trygga har minskat bland de yngsta, 15–19 år och 20–25 år. De äldsta invånarna har högst andel som tycker att det känns tryggt att resa med Västtrafik, den ligger på 72 procent. Lägst andel trygga finns i åldersgruppen 15–19 år, genom en tydlig nedgång under 2023.



Figur 10. Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern




Tillgängliga hållplatser

Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatserna har fortsatt under 2023. De finns samlade i en lista, tidigare kallad 800-listan, och omfattar cirka 960 hållplatser med minst 100 påstigande per dygn. Listan innehåller även ett fåtal hållplatser med färre påstigande, där kommunerna har prioriterat dem utifrån typ av målpunkt.

Listan används för att prioritera vilka hållplatser som ska åtgärdas vad gäller tillgänglighetsanpassning, det vill säga att de ska ha taktilt ledstråk, högt kantstöd, kontrastmarkering utmed kanten, utrymme att fälla ut ramp, belysning, information, väderskydd och bänk med resningshandtag.

Det finns 637 hållplatser som uppfyller grön standard, det vill säga samtliga kriterier för tillgänglighetsanpassning med undantag för väderskydd och realtid.

Värt att notera är att 817 hållplatser är anpassade till den lägsta kravnivån (gul + grön standard), som innebär att de har minst ledstråk, kontrastmarkering och hög kantsten. I figur 11 redovisas hållplatserna sammanfattningsvis utifrån grön, gul eller röd standard av tillgänglighetsanpassning. En komplett redovisning återfinns på [webbsidan](#).

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
 Grön standard	385	491	502	597	609	637
 Gul standard	178	120	120	186	186	180
 Röd standard	215	166	153	176	164	141

Figur 11. Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är tillgänglighetsanpassade. *Källa: Västtrafik.*

Låg miljöpåverkan

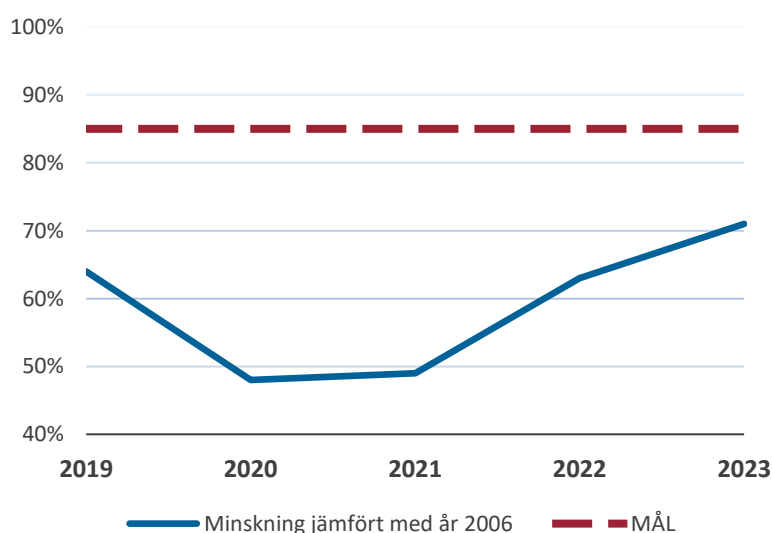
Kollektivtrafiken i Västra Götaland ska ha låg miljö- och klimatpåverkan och vara en del i ett långsiktigt hållbart transportsystem. I detta innefattas effektiv trafik, driven av förnybara drivmedel med låg klimatpåverkan. Fram till år 2025 är målet en minskning av utsläpp av CO₂ med 85 procent jämfört med år 2006. Målet kan nås genom elektrifiering av främst stads- och tätortstrafik samt regionbusslinjer. En satsning på elektrifiering ger många ytterligare positiva effekter på hälsa, miljö och klimat, bland annat minskade bullernivåer.

Kollektivtrafikens utsläpp av koldioxid

Kollektivtrafikens CO₂-utsläpp per personkilometer har minskat med 71 procent jämfört med 2006. Nyckeltalet mäts per personkilometer och påverkas av hur resandet utvecklas. Målet om att minska koldioxidutsläppen med 85 procent per personkilometer till år 2025 är en utmaning.

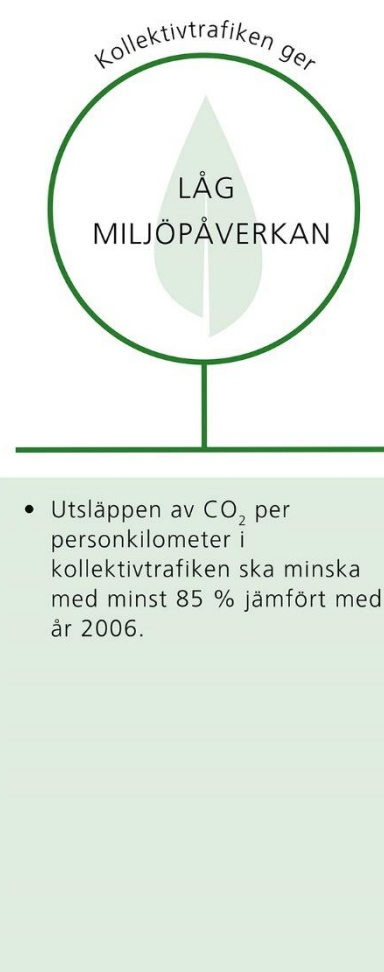
Minskningen under 2023 beror på:

- 1) en övergång till RME (100 procent förnybar biodiesel) i flera trafikavtal,
- 2) att resandet börjar återgå till nivåerna innan pandemin,
- 3) införande av 171 el-bussar i trafik under året (totalt finns 474).



Figur 12. Utsläppen av koldioxid per personkilometer i kollektivtrafiken.
Källa: Frida, Västtrafik.

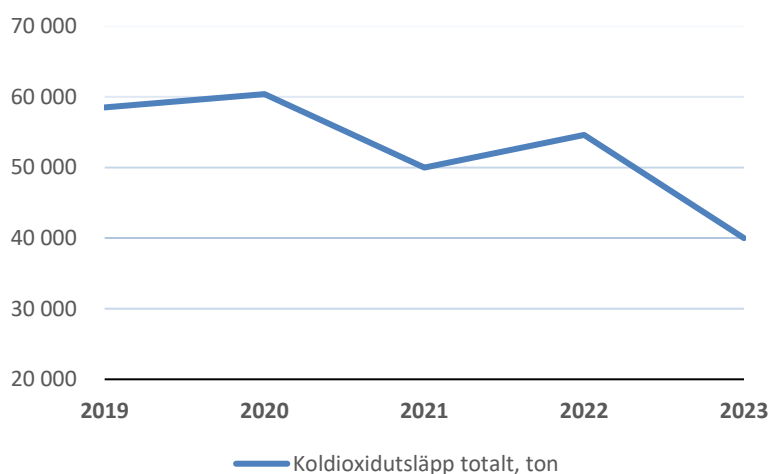
Elektrifiering av bussar i framför allt stadstrafik går snabbt och ger stor effekt. Även regiontrafik kan elektrifieras vilket bidrar till ytterligare minskade koldioxidutsläpp. Under 2023 har flera nya trafikavtal fört med sig nya el-bussar. I Göteborg handlar det om 63 nya el-bussar, i Trollhättan och Vänersborg



berörs hela stadstrafiken samt i Stenungsund har tätortstrafiken fått el-bussar.

Fartygstrafiken drivs fortfarande i hög grad på fossila drivmedel. Här är dock en förändring på gång i och med att nya trafikavtal tecknas, där elektrifieringen kommer starkt. Även två av Västtrafiks egna fartyg ska konverteras till eldrift. Under året startade ett nytt avtal för en elektrifierad båtlinje på Öckerö och på Koster har ett fartyg byggts om för att köras på el och en snabbbladdare finns på plats.

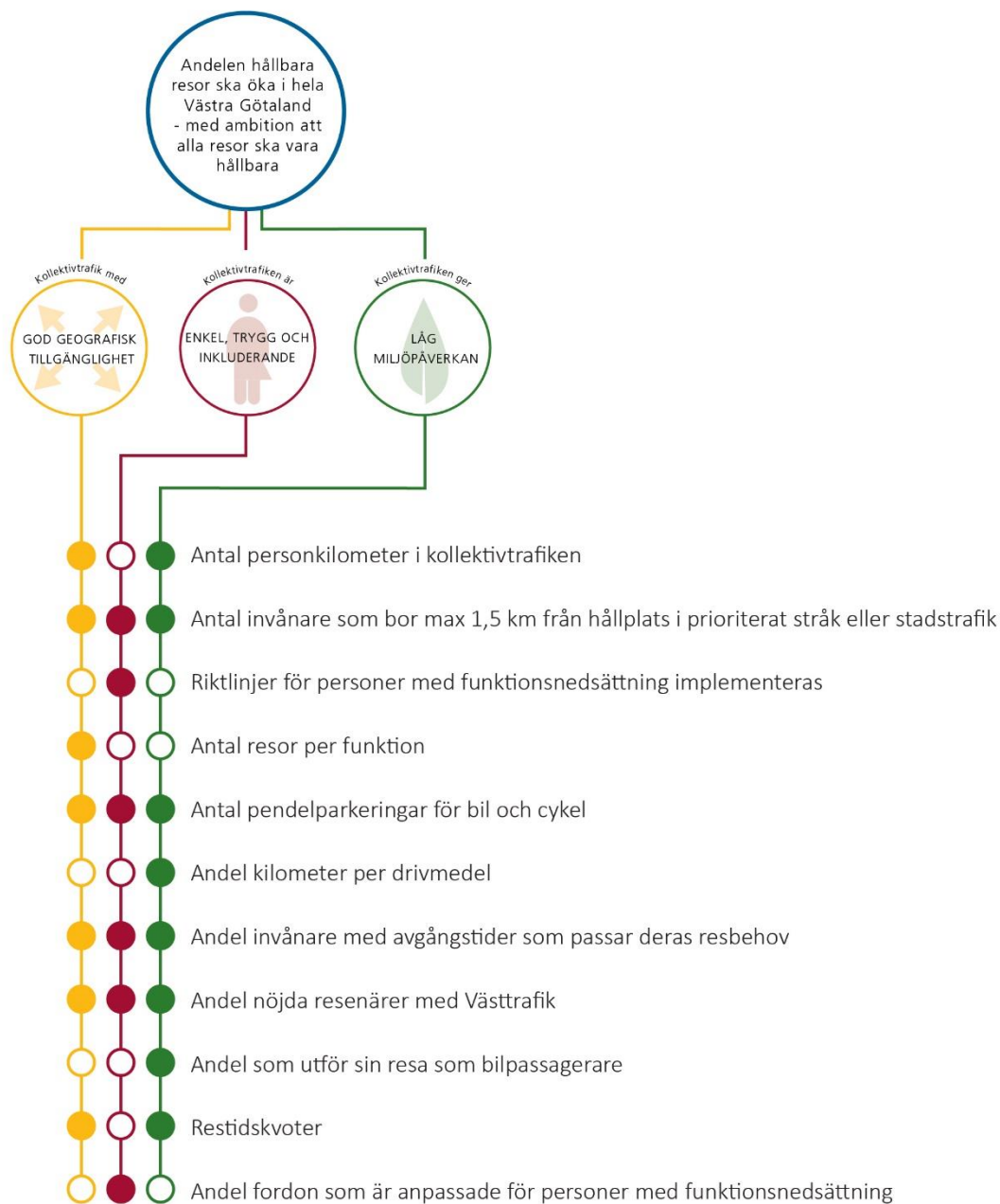
Kollektivtrafikens totala utsläpp av CO₂ för 2023 var drygt 40 000 ton och visar de verkliga utsläppen utan hänsyn till förändringar i resandet. Figur 13 visar att de totala koldioxidutsläppen, har minskat med drygt 14 000 ton sen 2022. Övergången till RME (100 procent förnybar biodiesel) i flera trafikavtal har bidragit till minskade koldioxidutsläpp.



Figur 13. Utsläpp av koldioxid i kollektivtrafiken (Källa: Frida, Västtrafik.)

Indikatorer kopplade till målen

Utöver de indikatorer med måltal som redovisats ovan, finns ett antal indikatorer för att följa utvecklingen. Dessa är inte målsatta. Bilden nedan visar hur dessa indikatorer kopplar till trafikprogrammets mål.

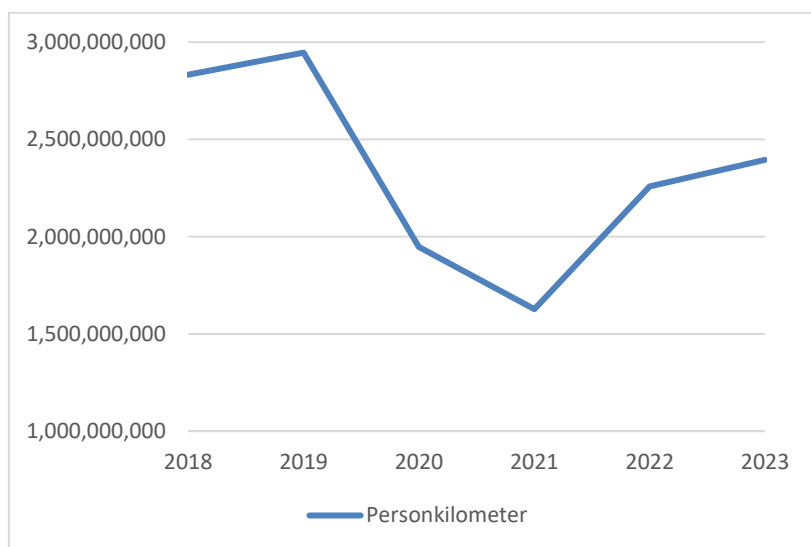


Antal personkilometer i kollektivtrafiken

Personkilometer redovisas som indikator det ger en kompletterande bild till antalet resor eftersom skillnaden i längd mellan olika resor är stor. Antal personkilometer påverkar också resultatet i målindikatorn om koldioxid.

Personkilometer beräknas genom en uppskattad medelreslängd per trafikavtal multiplicerat med antalet resor. Ändrade resmönster och förändring i relationen mellan korta och långa resor påverkar antalet personkilometer. 2021 togs en ny förbättrad metod fram för att uppskatta medelreslängder.

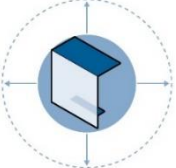
Figur 14 visar att antalet personkilometer fortsatt att öka under 2023 med 137 miljoner, motsvarande 6 procent jämfört med 2022. Den kraftiga minskningen i resandet till följd av pandemin hade en stor påverkan på antalet personkilometer. Återhämtningen 2022 var kraftig.



Figur 14. Antal personkilometer i kollektivtrafiken.
Källa: Västtrafik.

Antal invånare som bor max 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk eller stadstrafik

Antalet invånare som bor max 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk eller stadstrafik har successivt ökat under programperioden, medan andelen är på samma nivå. Kollektivtrafikens geografiska täckning i stråk och stadstrafik har inte förändrats nämnvärt mellan åren. Lokaliseringen av ny bebyggelse i närhet av prioriterade stråk och stadstrafik är avgörande för att bibehålla eller öka målindikatorn.

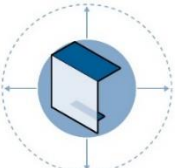
	2019	2021	2022	2023
	1 409 000 82,4 %	1 429 000 82,4 %	1 439 000 82,5%	1 451 000 82,5%

Figur 15. Antal och andel av befolkningen som bor max 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk eller stadstrafik.

Källa: Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Västdatabasen/SCB.

SCB har ett liknande sätt att mäta tillgänglighet till kollektivtrafiken. Indikatorn mäter befolkningens tillgång till hållplatser som har minst en avgång i timmen på vardagar mellan 06.00 och 20.00. Alla hållplatser ingår, inte bara de i stråk eller stadstrafik.

Stockholm sticker ut i ett nationellt perspektiv där 98,1 procent av befolkningen har 1 km eller mindre till närmaste hållplats medan Västra Götaland, Skåne och Sverige totalt ligger kring drygt 90 procent. Mellan kommunerna i Västra Götaland varierar andelen från 51,6 procent till 99,7 procent. Generellt är andelen högre i kommuner med större befolkning och högre befolkningstäthet.

	Västra Götaland	Skåne	Stockholm	Riket
	1 578 000 90,4 %	1 267 200 90,4 %	2 369 600 98,1 %	9 361 600 89,6 %

Figur 16. Antal och andel av befolkningen med max 1 km till närmaste hållplats år 2021. Källa: SCB

Riktlinjer för personer med funktionsnedsättning

Enligt strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor ska det finnas riktlinjer som definierar full tillgänglighet för resenärer vad gäller:

- planera sin resa, köpa och använda biljett,
- vistas och orientera sig på hållplats/bytespunkt, ta del av information,
- ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet.

En del arbete kvarstår med att ha kompletta riktlinjer utifrån ett hela-resan-perspektiv, framför allt när det gäller planera sin resa, köpa och använda biljett samt ta del av information, där det saknas samlade riktlinjer.

Under 2023 startade arbetet med att ta fram riktlinjer för tillgänglighet på hållplats. De nya riktlinjerna kommer omfatta hållplatser för alla fordonsslag och förväntas vara beslutade under 2024. Sedan tidigare finns riktlinjer som styr utformning av Västtrafiks resecentrum.

Arbete har också pågått för att ta fram riktlinjer för att ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet i kollektivtrafiken. Riktlinjerna fokuserar på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning och ska tydliggöra resenärers rättigheter när det gäller bemötande, funktion på fordon med mera.

Sedan 2021 finns också riktlinjer för bussar. De ska bidra till en utformning av fordonen som underlättar för alla resenärsgupper att ta sig ombord, vistas på fordonet och betala för sin resa.

Antal resor per funktion

Figur 17 visar resandet fördelat på olika typer av trafik, kallat funktioner. Det minskade resandet under covid-19-pandemin har i stort sett återhämtat sig när det gäller stråken, tätortstrafiken och övrig trafik.

Resandet i stadstrafiken har däremot inte återhämtat sig, det fattas drygt 30 miljoner resor innan nivån ligger på samma som 2019. Under 2023 ökade dock antalet resor i stadstrafik med 16 miljoner, motsvarande 7 procent, jämfört med föregående år. En orsak kan vara att fler går eller cyklar inom stadstrafikområdena.

Resandet i stråken ökade från 52 till 57 miljoner, en ökning med 9 procent. Fler avgångar på Västra Stambanan har ökat möjligheten till snabba resor med tåg. Antalet resor med tätortstrafiken är oförändrat under 2023. När det gäller antalet resor i övrig trafik gick dessa från 18 till 20 miljoner, vilket motsvarar en ökning med drygt 8 procent jämfört med 2022.

Resor (miljoner)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Stadstrafik	258	271	189	179	223	239
Stråk	55	58	39	37	52	57
Tätortstrafik	3,6	3,7	2,3	2,5	4,0	4,0
Övrig trafik	19	19	13	13	18	20
Specialtrafik	3	3	2	2	3	3

Figur 17. Antal miljoner resor i Västra Götaland per funktion.

Källa: Västtrafik

I merparten av pendlingsnaven (figur 18) fortsatte resandet att öka under 2023 – främst i Göteborg-Mölndal-Partille. Undantaget är Borås där resandet istället minskat något jämfört med 2022. Mellan Trollhättan-Vänersborg har en ersättningsbuss satts in på tågsträckan Vänersborg-Öxnered, vilket kan förklara en ökning från 5,7 till 6,5 miljoner resor eftersom det på denna sträcka då blir två resor istället för en.

Resor (miljoner)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Befolkning 2022
Göteborg-Mölndal-Partille	236	248	171	162	204	219	604 552
Borås	10,0	11,2	9,0	7,8	8,8	8,6	74 100
Trollhättan-Vänersborg	6,8	6,7	5,3	4,6	5,7	6,5	74 900
Uddevalla	2,9	2,9	2,3	2,0	2,5	2,6	35 900
Skövde	2,7	2,7	2,1	2,0	2,5	2,7	39 700

Figur 18. Antal miljoner resor med stadstrafik per pendlingsnav och befolkningssiffror i tätort. *Källa: Västtrafik, SCB.*

Antal pendelparkeringar för bil och cykel



Pendelparkeringar fyller en viktig funktion för kombinerade resor där bilen eller cykeln behövs för att nå kollektivtrafiken eller för att nå en rimlig restid från dörr till dörr.

Inventering av parkeringarna är ett omfattande arbete som rymmer ett visst mått av osäkerhet vad gäller bedömningen av antalet bilar som ryms på respektive yta. Antalet cyklar som ryms på en cykelparkering är svårbedömt. Cykelparkeringar redovisas därför enbart med antal pendelparkeringar och dessutom enbart sådana där det finns både cykel- och bilplatser.

En genomgång av samtliga kända pendelparkeringar i Västra Götaland genomfördes 2022. Västtrafik genomför en beläggningsinventering vartannat år och dokumenterar löpande förändringar i antalet pendelparkeringar.

Under året har fler cykelställ satts upp vid vissa större hållplatser och resecentrum, till exempel vid Töreboda resecentrum. Västtrafik har också arbetat fram ett nytt koncept för cykelparkeringsgarage. Syftet är att ytterligare stärka kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik genom att tydliggöra vilka rese- och näringsbehov som behöver tillgodoses vid byggnation av ett cykelparkeringsgarage vid en knutpunkt. Konceptet nyttjas i dialog med kommunen och förtydligar ansvarsfördelningen mellan parterna.

Antal pendelparkeringar för såväl bil som cykel har 2023 ökat något jämfört med 2022.

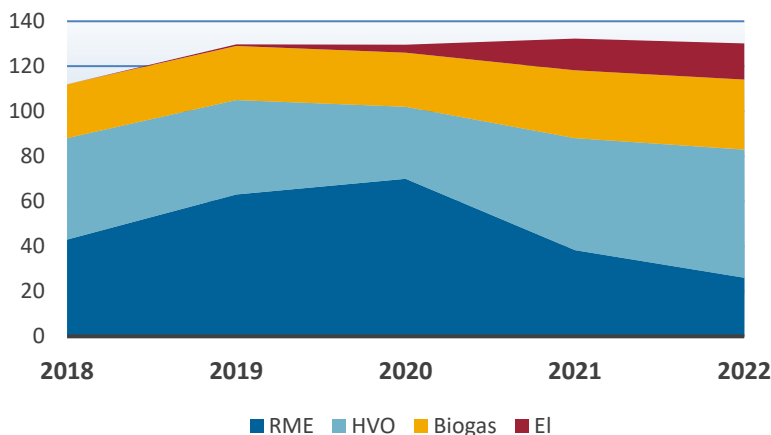
	2022	2023
	372 18 663 platser	376 18 845 platser
	175	178

Figur 19. Antal pendelparkeringar för bil och cykel. Källa: Västtrafik

Antal kilometer per förnybart drivmedel med buss

Mellan 2022 och 2023 ökade antalet km med el som drivmedel från 12 till 18 miljoner km. Det beror på ett ökat antal elbussar i samband med nya stadstrafikavtal.

Användningen av fossilt drivmedel utgjorde 3,8 procent av totala antalet busskilometer 2023. De osäkerheter i användningen av fossilt drivmedel som fanns för 2022 har klarlagts och produkten B97 har utgått under året till förmån för RME. På grund av uppdateringar i rapporteringssystemet har diagrammet i figur 20 inte kunnat uppdateras för 2023.



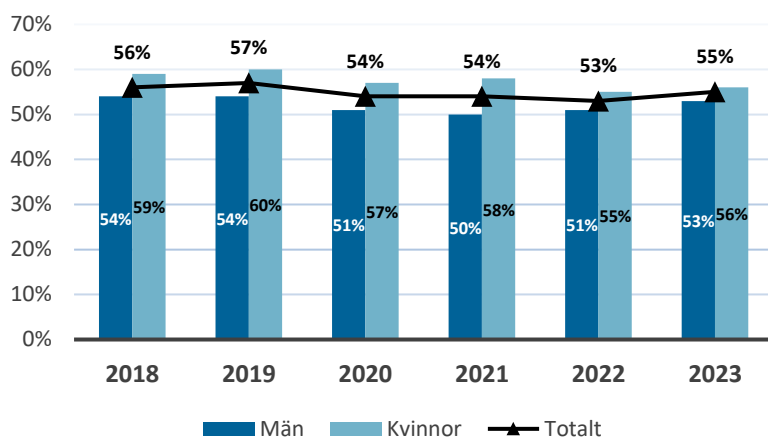
Figur 20. Antal miljoner km med buss, per förnybart drivmedel. Källa: Frida, Västtrafik EJ UPPDATERAD på grund av uppdatering av rapporteringssystemet

Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov

Andelen invånare som anser att de har avgångstider som passar deras resbehov är 55 procent. Det är den högsta nivån sen 2019. Frågan ställs till alla som reser minst någon dag per kvartal med kollektivtrafiken, vilket motsvarar 74 procent av respondenterna.

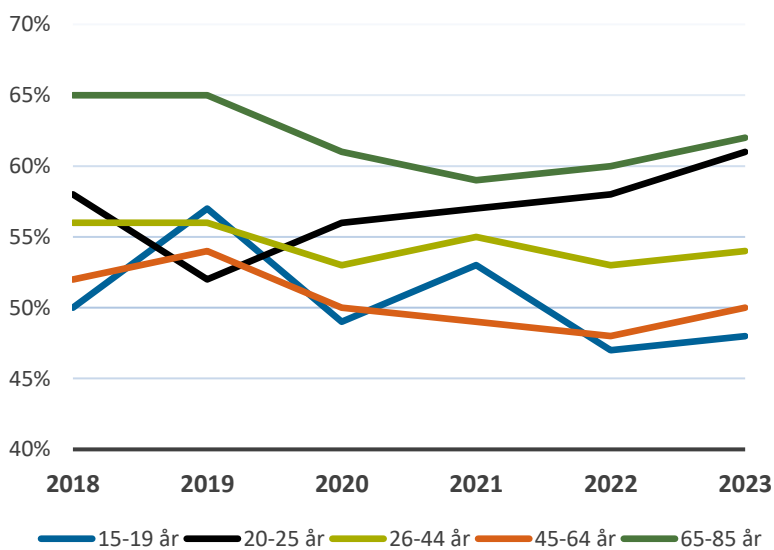
Kvinnor anger i högre utsträckning än män att avgångstiderna passar med deras resbehov och skillnaden mellan könen har bestått över tid. 2022 är andelen kvinnor 56 procent och andelen män 50 procent som anser att avgångstiderna passar deras resbehov.

” Elektrifieringen av busstrafiken är viktig både för klimat, hälsa och närmiljö.



Figur 21. Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern

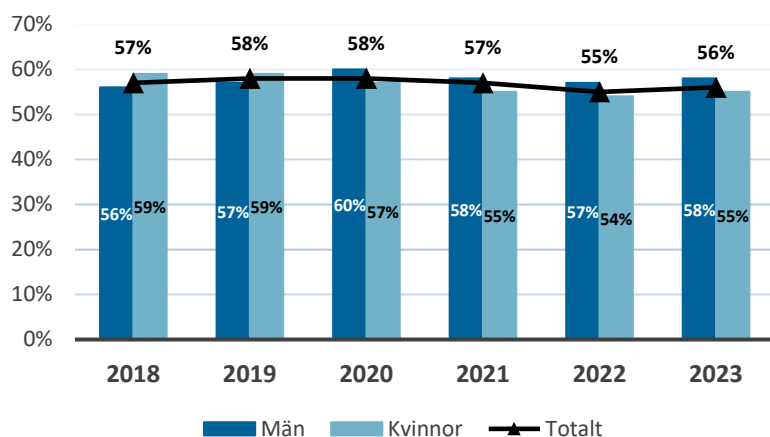
Fördelat på åldersgrupper har 65–85 åringarna 2023 högst andel som anser att avgångstiderna passar deras resbehov. Samtliga åldersgrupper ökar sin andel 2023. Lägst andel som tycker avgångstiderna passar deras resbehov är i åldrarna 15–19 år och 45–64 år.



Figur 22. Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern

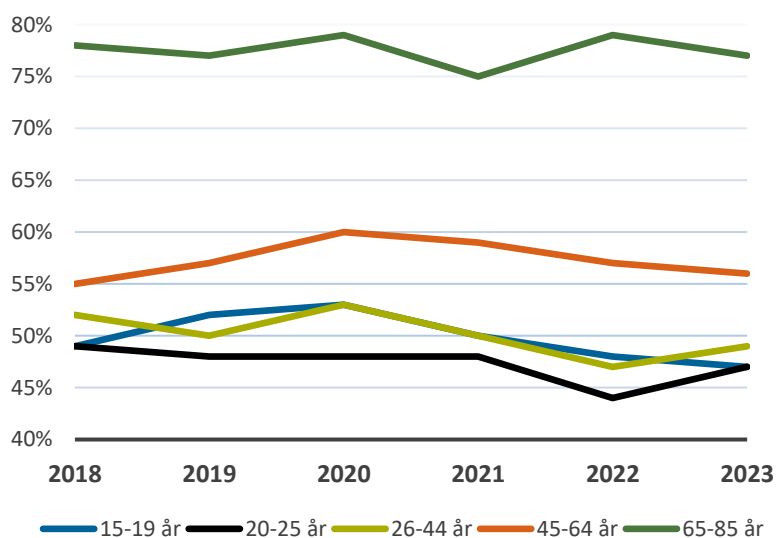
Andel nöjda resenärer med Västtrafik

Andelen nöjda resenärer med Västtrafik var 56 procent under 2023. Över tid har det skett små förändringar i nöjdheten. Andelen har ökat en procentenhet under 2023 efter några år av nedgång. Senaste fyra åren har andelen män som är nöjda varit högre än andelen kvinnor som är nöjda.



Figur 23. Andel nöjda resenärer med Västtrafik, uppdelat per kön. *Källa: Kollektivtrafikbarometern*

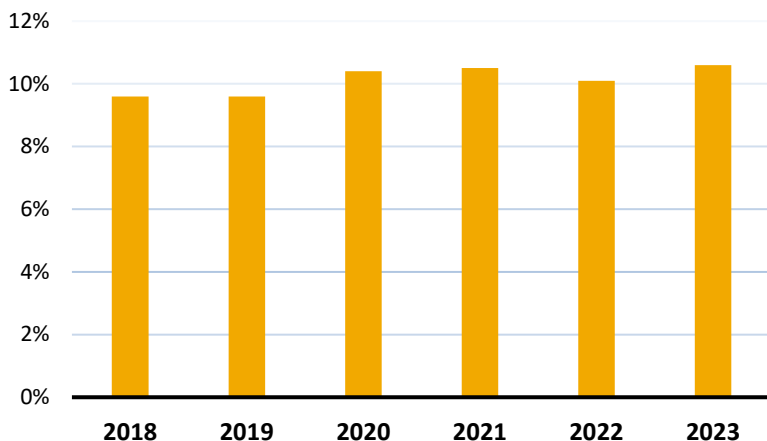
Figur 24 visar hur nöjda resenärerna är i olika åldersgrupper. En betydligt högre andel i de äldre åldersgrupperna är nöjda jämfört med de yngre åldrarna. Nöjdheten har minskat bland de yngsta, 15–19 år, och de äldsta medan de två åldersgrupperna mellan 20–44 år har ökat senaste året.



Figur 24. Andel nöjda resenärer med Västtrafik, uppdelat per åldersgrupp. *Källa: Kollektivtrafikbarometern*

Andel som utför sin resa som bilpassagerare

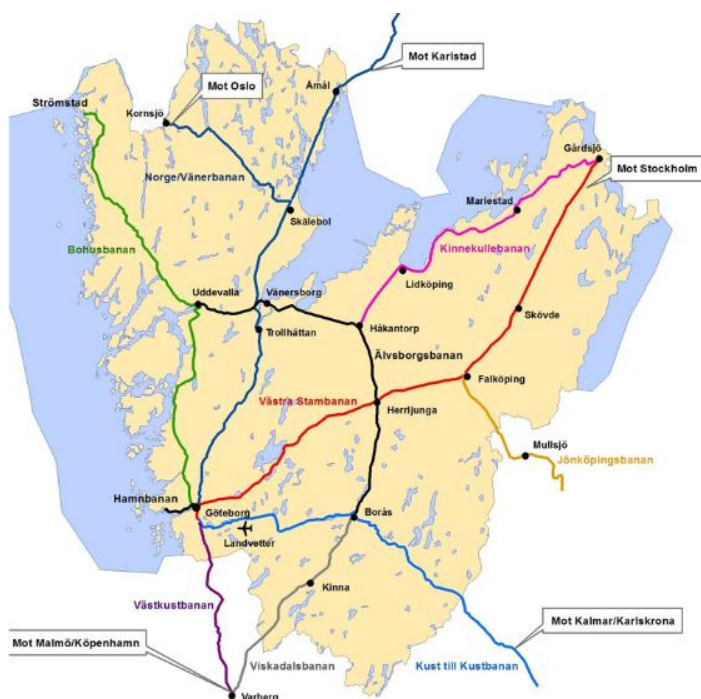
Andelen bilpassagerare ligger avrundat på 11 procent 2023. Nivån har varit stabil runt 10 procent sen 2018. En majoritet av resorna som bilpassagerare är antagligen gemensamma resor i ett hushåll, men det kan också vara samåkning med andra.



Figur 25. Andel som utför sin resa som bilpassagerare. Källa: Kollektivtrafikbarometern

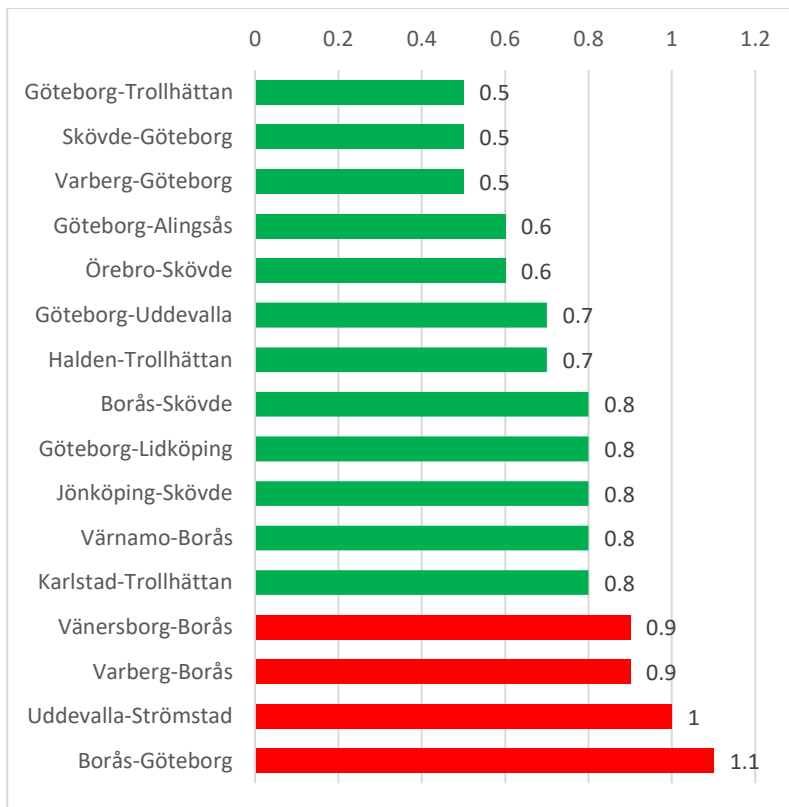
Restidskvoter

Restidskvoter är ett sätt att mäta kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen. Målet för tåg är en restidskvot på 0,8 jämfört med bil. Målet för storregionala busstråk är 1,2 och målet för buss i prioriterat stråk är 1,3. Restidskvoterna redovisas i ett antal relationer i stråken och i starka pendlingsrelationer.



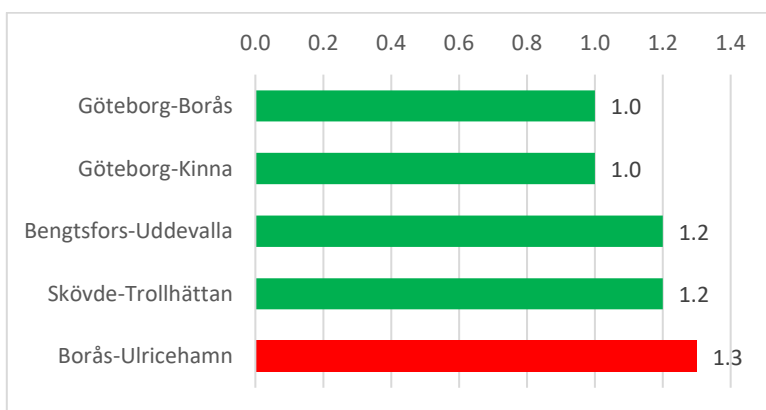
Figur 26. Järnvägar i Västra Götaland. Källa: Västra Götalandsregionen

Restidskvoten är låg i ett antal tågrelationer på Västra Stambanan, Norge-Vänerbanan och Västkustbanan. För de flesta av sträckorna är restidskvoten oförändrad jämfört med 2022. Viss förbättring kan ses för sträckorna Göteborg-Uddevalla, och Göteborg-Trollhättan.



Figur 27. Restidskvot för tåg i prioriterade stråk och starka pendlingsrelationer. Källa: Google maps.

Relationen Skövde-Trollhättan har fortsatt att förbättras och når nu målnivån på 1,2 för buss i storregionala stråk. Förbättringar har även skett på sträckan Göteborg-Kinna som gått från 1,2 till 1,0. Relationen Borås-Ulricehamn har försämrats från 1,0 till 1,3 under det senaste året. Likaså på sträckan Bengtsfors-Uddevalla som gått från 1,1 till 1,2.



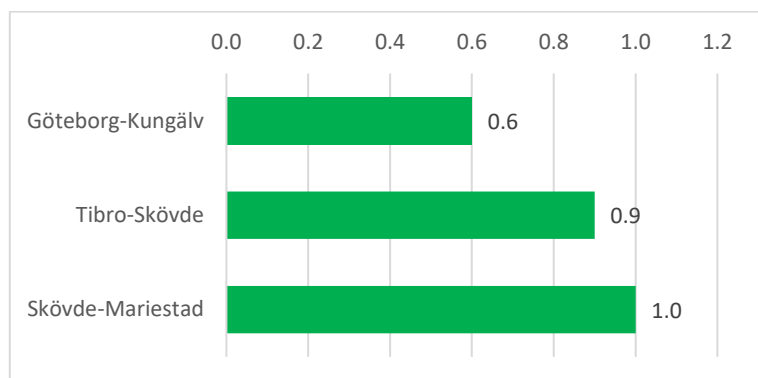
Figur 28. Restidskvot för buss i storregionala stråk med mål 1,2. Källa: Google maps.



Faktaruta

Restidskvoten är beräknad utifrån restider i Google maps mellan kl 6 och 8 en vardag under hösten. Restiden för bil är ett medelvärde och för kollektivtrafik är det den snabbaste avgången.

Restidskvoten för buss är lägst i relationen Göteborg-Kungälv till stor del beroende på sammanhängande bussfiler som möjliggör för bussen att gå snabbare än bilen i rusningstid.



Figur 29. Restidskvot för buss i prioriterade stråk med mål 1,3.
Källa: Google maps.

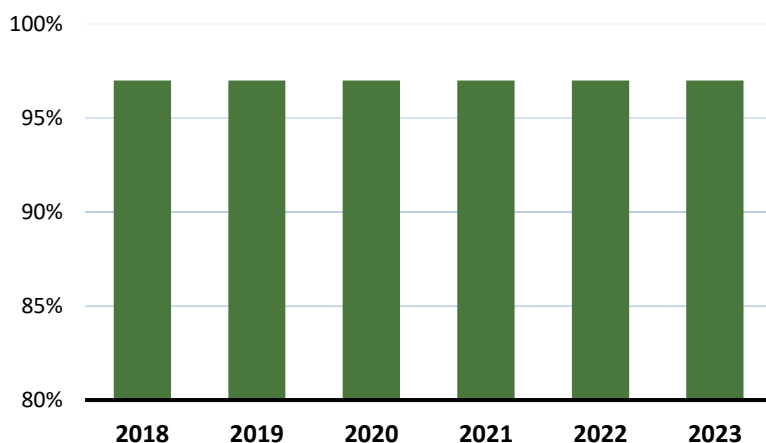
Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning

Totalt sett var 97 procent av alla fordon anpassade vid årsskiftet 2023/24, en nivå som bestått i många år. Fler anpassade spårvagnar har tagits i drift under 2023. Däremot har inhyrda tåg som inte är anpassade varit i trafik, vilket gör att det inte blir någon påverkan på totalen. Samtliga fordon som upphandlas är tillgänglighetsanpassade. Kriterierna för tillgänglighet uppdateras inför varje upphandling.



Faktaruta

De äldre spårvagnar som inte är tillgänglighetsanpassade fasas ut successivt i takt med att moderna, anpassade vagnar levereras och sätts i drift.



Figur 30. Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning. Källa: Västtrafik

GENOMFÖRANDE

– HUR MÅLEN SKA NÅS

Beslutade strategier och fokusområden



Beslutade strategier

- Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor
- Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken
- Målbild tåg 2035, inkl. väststågsutredningen
- Målbild Koll2035 Göteborg/Mölndal/Partille
- Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla

Fokusområden

- Driva på och underlätta för hållbara resval
- Kombinerad mobilitet
- Samhällsplanering och kollektivtrafik
- Driva på och styra forskning och innovation

I programmet beskrivs hur målen ska nås genom övergripande planeringsstrategier, beslutade strategier och målbilder samt inom fyra fokusområden. De övergripande planeringsstrategierna handlar om att utveckla och driva kollektivtrafik med konkurrenskraftiga restider i stråk och noder samt att i glesare geografier erbjuda en grundläggande nivå av kollektivtrafik. Här sker ett ständigt förbättringsarbete bland annat i och med att nya trafikavtal träder i kraft. På följande sidor ges en lägesrapport om utvecklingen inom respektive strategi och fokusområde.

Lägesrapport beslutade strategier

Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor

Strategin genomförs i huvudsak i enlighet med Västtrafiks handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor. Några exempel på insatser som har genomförts under 2023 är:

- Samverkansforumet Aktiv involvering, där Västtrafik samverkar med funktionshinderorganisationer, är etablerat. Representanter från föreningarna deltar i ett antal projekt för att utveckla och förbättra Västtrafiks tjänster och produkter. Under 2023 genomfördes bland annat två insiktsutbildningar, dels med Västtrafiks ledningsgrupp, dels med tjänstepersoner från Västtrafik som arbetar med störningshantering.
- Västtrafiks verktyg för sociala analyser tillämpas i alla förstudier som genomförs under 2023. En utvärdering av arbetet med sociala konsekvensanalyser påbörjades 2023 och kommer slutredovisas under våren 2024.
- Dialoger med barn och unga har genomförts bland annat inom arbetet med att ta fram nya riktlinjer kopplat till att hela resan ska fungera och inom förstudiearbetet inför trafikupphandlingar.

Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken

Strategin innehåller mål om minskade utsläpp av koldioxid samt mål för luftkvalitet, energieffektivisering och bullerminskningar. Åtgärder för att minska koldioxidutsläppen genomförs som planerat enligt Västtrafiks miljö- och klimatplan. Drygt 470 elbussar är nu i trafik, vilket är 171 fler än 2022. Omställningen mot elektrifierad fartygstrafik pågår. Ett av fartygen som idag trafikerar Koster har byggts om och är i trafik sedan våren 2023.

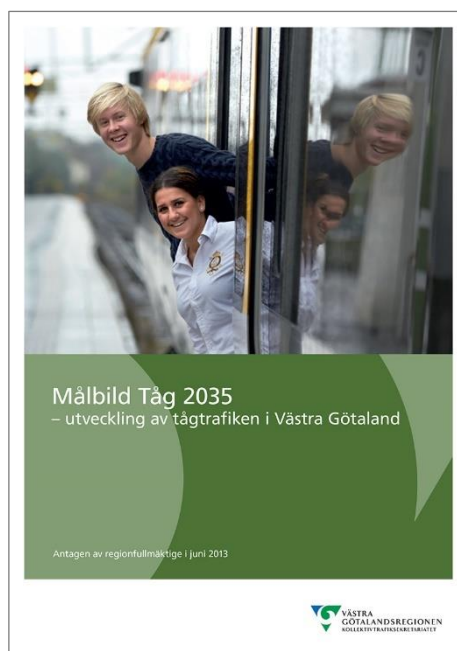
Målbild tåg 2035, inklusive Västtågsutredningen

Utvecklingen av tågtrafiken i Västra Götaland utgår från Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen. På medellång sikt konkretiseras utvecklingen i Målbild tåg - delmål 2028 inklusive storregional busstrafik. Till följd av ny tidplan för Västlänken, som delvis öppnar 2026, har Västtrafik uppdaterat handlingsplanen för att stegvis gå i riktning mot delmålet för 2028. Här beskrivs resandeutveckling, trafikupplägg och fordonsbehov etcetera.

I enlighet med Målbild Tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen, undersöks möjligheterna att på sikt etablera och trafikera ett antal nya stationer i mindre samhällen i Västra Götaland. Västra Götalandsregionen arbetar i projektet

De fem åtgärdsområdena i strategin:

- 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



”Samhällsplanering och stationsutveckling” tillsammans med aktuella kommuner, Trafikverket och Västtrafik. Mål i projektet är att samla berörda aktörer, skapa en gemensam bild kring förutsättningar och ta fram en övergripande plan med roller, ansvar och tidplan för att etablera nya stationer. Under 2023 slutfördes den del av projektet som fokuserat på Brålanda och Bäckefors i Dalsland.

Målbild Koll2035 Göteborg/Mölndal/Partille

Målbild Koll2035 beskriver hur kollektivtrafikens stomnät, det vill säga kollektivtrafik som kännetecknas av hög turtäthet och snabbhet, ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille (GMP). Under året har dialog skett i Stadstrafikforum GMP kring inspel till revideringen av nationell infrastrukturplan 2026-2037. I december 2023 enades parterna om att dels ställa sig bakom ett stegvis införande av Metrobuss (stadsnära kapacitetsstark busstrafik), dels inspel till revideringen av nationell infrastrukturplan av storstadsåtgärder med Metrobuss på Västerleden och ny spårväg i Alléstråket eller motsvarande.

I enlighet med handlingsplanen har ett antal hållplatser förlängts som förberedelse för leverans av de längre spårvagnar som beställts. Vidare har arbete påbörjats med nästa handlingsplan 2025-2028 för att nå Målbild Koll2035.

Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla

I de övriga fyra noderna i Västra Götaland finns kollektivtrafikplaner som beskriver hur respektive kommuner, VGR och Västtrafik vill att stadstrafiken ska utvecklas de närmaste cirka 15 åren. Planerna utgår från trafikförsörjningsprogrammets mål. De antas av kommun och VGR och för respektive plan tas en handlingsplan fram. I denna beskrivs olika åtgärder, utredningar och förbättringsförslag i syfte att uppnå målen i kollektivtrafikplanen.

Borås: 2022 startade arbetet med att ta fram *Kollektivtrafikplan för staden Borås 2035*, som ska ersätta den nuvarande planen som antogs 2016. Syftet med kollektivtrafikplanen är att peka ut riktningen för att stödja hållbar region- och stadsutveckling, möta kommunens befolkningstillväxt och uppnå en ökad marknadsandel för hållbara resor. Kollektivtrafikplanen ger en gemensam målbild där kollektivtrafikens utveckling och stadsutvecklingen går hand i hand och stödjer varandra. Ett viktigt underlag i arbetet med kollektivtrafikplanen var en resvaneundersökning för Borås tätort. Kollektivtrafikplanen har under hösten varit på remiss hos utvalda nämnder inom Borås Stad samt förankrats i Borås Stads kollektivtrafikråd.

Skövde: Under 2023 har flera infrastrukturinvesteringar fortsatt genomförts i linje med inriktningen i kollektivtrafikplanen, i många fall som en förberedelse inför de förändringar som kommer att ske då ett nytt trafikavtal införs. Ett exempel på detta är hållplatser vid Norra Aspelundsvägen som efter Trafikverkets ombyggnation av trafikplats Mariesjö kommer att möjliggöra byten från regionbussar till stadstrafik utan att åka in till resecentrum. Ytterligare ett exempel är arbetet med detaljplan för en ny bussgata som möjliggör utveckling av kollektivtrafiken i stadsdelen Södra Ryd. Dessutom har en del trafiksignaler försetts med en ny typ av styrning som ger kollektivtrafiken prioritet i förhållande till hur fordonet ligger till jämfört med tidtabellen.

Trollhättan och Vänersborg: Ett nytt trafikavtal hade trafikstart i oktober 2023. Inför trafikstarten hade de båda städerna tillgänglighetsanpassat och förlängt flera hållplatser för ökat antal resande och nya längre fordon. Stadstrafiken i både Trollhättan och Vänersborg är nu elektrifierad. Genom ökat turutbud och utökade öppettider har kapaciteten stärkts ytterligare, allt i linje med kollektivtrafikplanen och handlingsplanen. I trepartssamverkan arbetas det gemensamt med kollektivtrafiklösningar för planerad stadsutveckling, till exempel nya bostadsområden.

Uddevalla: Handlingsplanen lyfter elektrifiering av kollektivtrafiken, behov av att förenkla och etablera ett nytt linjenät samt framkomlighetsåtgärder. Under 2023 har Västtrafik genomfört upphandling av busstrafiken inom Uddevalla och trafikstart i nytt avtal sker i juni 2025. Upphandlingen har gjorts med utgångspunkt i kollektivtrafikplanen och handlingsplanen. Flertalet hållplatser har genomgått standardhöjning och tillgänglighetsanpassats under året. Även gång- och cykelvägar har byggts ut under året.

Lägesrapport Fokusområden

Driva på och underlätta för hållbara resval

Västtrafiks arbete med att driva på och underlätta för hållbara resval är uppdelat i två olika områden, push och pull. Push handlar om att knuffa samhället mot hållbart resande genom att påverka samhällsutformning och skapa opinion. Pull handlar om att dra till sig resenärer genom att göra det attraktivt och enkelt att resa med kollektivtrafiken.

Västtrafiks kraftsamling mobilitet är paraply för ett flertal utvecklingsområden och projekt vilka faller delvis under pull, delvis under push. Ett av de projekt som har startats upp under 2023 är CykelKoll, där syftet är att förenkla för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Här har fyra piloter startats upp. Tre är i uppstart och handlar om låsbara cykelskåp vid stationen i Bohus, enklare lånecykelsystem i Bengtsfors, och cykelvänliga hållplatser på Orust. Den fjärde piloten har genomförts under hösten och handlar om hur man kan förenkla för cykel ombord på pendeltågen mellan Göteborg och Kungsbacka, Alingsås och Älvängen. De aktuella vagnarna förseddes med nya och fler cykelställ för att förenkla cykelförvaring under resan, med tydlig information på in- och utsidan. Arbete pågår för att se hur lösningen skulle kunna implementeras på andra pendeltåg av samma typ.

Utöver utvecklingsprojekten har redan etablerade projekt som Elcyklist, Vintercyklist, På Egna Ben och Cykelvänlig arbetsplats genomförts med goda resultat. Elcyklist visar särskilt goda resultat, med flertalet testcyklister som anser att elcykeln är ett fullgott alternativ till bil och investerar i en egen elcykel. Projektet, där invånare får låna en elcykel gratis under 6 veckor är fulltecknat hela 2024 och en bra bit in i 2025.

Utöver prova-på-kampanjer för cykel så har även de bredare kampanjerna på kollektivtrafikresor dragits igång igen efter uppehållet under pandemin. Under året som gått har en tydlig satsning på företag gjorts, för att förenkla för de som vill erbjuda sina medarbetare förmånlig kollektivtrafik och göra det enklare att köpa tjänsteresor direkt i ToGo.

Inom området mikromobilitet har även ett nytt arbete påbörjats för att se hur Västtrafik kan erbjuda delad mikromobilitet i form av hyrcyklar och elsparkcyklar som komplement till kollektivtrafiken. Bland annat ett test kring ett biljettsamarbete med Styr & Ställ i Göteborg

För att utveckla existerande trafik har en behovsstyrd tjänst testats i Ulricehamn och Kinna. Här beställer resenären enkelt



sin resa i en app och väljer närmsta upphämtningsställe som ligger maximalt 500 meter bort, samt var hen vill bli avsläppt. En mindre buss hämtar upp inom 20 minuter, och resan delas med andra som ska till ungefär samma ställe. I testet vill Västtrafik utforska om en mer flexibel kollektivtrafik kan öka det hållbara resandet och hur ekonomin i en tjänst som denna fungerar. En första utvärdering är planerad att vara klar i mars 2024.

Västtrafik har under hösten genomfört ett samarbetsprojekt med bildelningstjänsten GoMore. Studier visar att en delad bil ersätter behovet av cirka tio privata personbilar, och syftet med testet var att undersöka om Västtrafik kan bidra till att fler bilar delas mellan människor. Utvärdering av aktiviteten pågår.

Ett arbete kring hur samåkning kan bli en del av kollektivtrafiken har också gjorts. Det har resulterat i att två möjliga tester förbereds för 2024. Ett där samåkning ska göra det enklare för gymnasieungdomar i glesare geografier att ta sig till skolan och ett där anställda vid en stor arbetsplats i Göteborg erbjuds en smidig samåkningstjänst med kopplingar till kollektivtrafiken.

Kombinerad mobilitet

Västtrafik öppnade för tredjepartsförsäljning i mars 2022 för att främja möjligheten för andra aktörer att sälja kollektivtrafikbiljetter och skapa nya möjligheter att kombinera olika reseerbjudanden. I Västtrafiks sökande efter nya tredjepartsaktörer har marknaden signalerat behovet av att kunna ansluta till flera regionala kollektivtrafikmyndigheter samtidigt, helst nationellt. Under 2023 och kommande år arbetas det med flera olika lösningar för att kunna attrahera sådana målgrupper, bland annat genom att skapa en nationell åtkomstpunkt för kollektivtrafikbiljetter och finna gemensamma biljettvillkor över regiongränserna.

För Västtrafiks egen del har behovet av så kallade vilande biljetter i sortimentet identifierats för att kunna attrahera evenemang, mässor och turistattraktioner. Vilande biljetter innebär att man kan köpa en biljett och välja att aktivera den vid ett senare tillfälle.

Samhällsplanering och kollektivtrafik

Tidig dialog mellan Västtrafik och kommunerna kopplat till kommunernas planarbeten är en viktig del i att få samhällsplanering och kollektivtrafik att gå hand i hand. Västtrafik arbetar löpande med att utveckla samverkan med kommunerna för att kunna föra in exempelvis utbyggnadsplaner i interna trafikutvecklingsprocesser. Exempel på sådant är fördjupad

samverkan med kommunerna inför kommande batterifabrikstableringar i Göteborg och Mariestad. Likaså i flertalet stadsbyggnadsprojekt så som fördjupade översiktsplaner för Landvetter södra, Lindholmen och Åbroområdet.

Processen för samverkan kopplat till trafikplan har justerats och de tidigare dialogmötena har gjorts om till samverkansmöten med förberedelser från bägge parter. Västtrafik har också börjat med temadagar, där kommunerna bjuds in för att få diskutera och förstå mer kring specifika ämnesområden Västtrafik arbetar med. Första temadagen handlade om marknad och kommunikation kopplat till hållbart resande.

Västtrafik har tillsammans med flera kommuner genomfört utbildningen om kollektivtrafiken i samhällsplaneringen som togs fram 2019. Utbildningen riktar sig till kommunala tjänstepersoner inom samhällsbyggnadssektorn. Utbildningsmaterialet uppdateras kontinuerligt och planen framöver är att digitalisera materialet så det kan nås av fler.

En aktivitet som på sikt kan bidra till mer hållbar bebyggelseutveckling ur ett hållbart resande-perspektiv är att Västtrafik under året tagit fram en process för avsiktsförklaringar. Avsiktsförklaringarna kan skrivas i ett tidigt skede och bör användas som ett verktyg för att trygga varandra (kommun och Västtrafik) i infrastrukturåtgärder och trafikering. Tanken är exempelvis att Västtrafik ska erbjuda ett visst utbud vid en given tidpunkt förutsatt att kommunen genomför motprestationer, exempelvis få parkeringar i förhållande till antal bostäder eller framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik.

Driva på och styra forskning och innovation

Forskning och innovation ska bidra till bättre beslutsunderlag för den ordinarie verksamheten, testa nya idéer i praktiken och driva utvecklingen i riktning mot målen i trafikförsörjningsprogrammet. Många av de projekt som genomförts har redovisats under övriga fokusområden. Här beskrivs de insatser som inte är kopplade till övriga fokusområden.

VGR beslutade i oktober om verksamhetsstöd till Centrum för hållbar stadsutveckling, Urban Futures och i december om ett nytt avtal för K2 - nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, åren 2025- 2035. Inom ramen för Urban Futures, startades under året forskarskolan Just transition, där VGR under fyra år har en doktorand knuten till sig. Syftet är att bygga kunskap och kompetens kring hur en rättvis klimatomställning kan förverkligas i ett lokalt sammanhang.

VGR och Västtrafik har varit aktiva i arbetet med Rådslaget, som har letts av K2, och har handlat om behovet av en större samhällsförändring och ett förnyat resande. Som en följd av detta har över 100 företag och organisationer skickat in en ansökan om förslag till program, kallat Shift2access, till Energi-myndighetens, Formas och Vinnovas satsning på framtidens strategiska innovationsprogram - Impact Innovation.

Digitalisering och automatisering

Det pågår en rad olika satsningar och projekt inom detta område, där VGR delfinansierar och Västtrafik deltar på lite olika sätt. Västtrafik har bland annat medverkat i projektet AI Enhanced Mobility i syfte att identifiera intressanta forskningsprojekt där AI kan vara möjliggörare för kollektivtrafikutvecklingen. En förstudie genomfördes i samverkan kopplat till att kunna förutspå störningar i trafiken.

Samarbetsavtalet för ElectriCity är förlängt till 2025 där arbete med elektrifiering ur ett systemperspektiv fortgår men även projekt som berör digitalisering och automatisering. Sent 2023 påbörjades diskussioner mellan parterna om fortsatt utvecklingsbehov av bland annat elektrifiering av regionbussar.

Västtrafik har även bidragit med en innovationsbuss, som möjliggjort utveckling och tester. Exempelvis har framtidens IT ombord på fordon varit ett av de projekt som nyttjat bussen för sina tester, samt även tester kring fysisk utformning av citybussar i Målbild Koll2035.

Elektrifiering/ drivmedel

Arbetet med att påskynda elektrifiering av färjetransporterna intensifierades. VGR beslutade att stötta Västtrafiks arbete med elektrifiering av färjetrafiken längs kusten genom att

VGR:s fem prioriterade forskningsområden för kollektivtrafiken

- **Finansieringsformer** som säkerställer långsiktig utveckling och drift av kollektivtrafiken
- **Digitalisering och automatisering** som ökar transportsystemets tillgänglighet och inkludering samt sänker dess miljöpåverkan
- **Elektrifiering och drivmedelsmix** som möjliggör fossilfrihet, ökar energieffektivitet och minskar buller
- **Samhällsbyggnad och stadsutveckling** som skapar gynnsamma förutsättningar för kollektivtrafik, delad mobilitet, cykling och gång
- **Styrmedel och styrning** som driver beteendeförändringar mot hållbart resande och bidrar till att fler upplever kollektivtrafiken som enkel, trygg och inkluderande att använda

bevilja nära 50 miljoner kronor till framför allt framdragning av elnätskapacitet.

Samhällsbyggnad och stadsutveckling

KomILand 3.0, Fossilfri gränsregion Fyrbodal och RorILand är projekt som har drivits med fokus på tillgänglighet och mobilitet i glesare områden. KomILand syftade till att undersöka vilket värde, i form av upplevd tillgänglighet, en kombination av nya delade mobilitetstjänster och kollektivtrafik kan skapa för invånare på landsbygder samt vilka roller olika aktörer kan spela i utveckling och drift av sådana lösningar. KomILand håller på att utvärderas, RorILand kommer avslutas och utvärderas under 2024.

Styrmedel och styrning som bidrar till att fler vill och kan resa hållbart

Socialt hållbar transportplanering har identifierats som ett område som behöver mer forskning och utvecklas mera. Inom K2:s forskningsområde Kollektivtrafik för alla har ett ökande antal publikationer släpps och det pågår flera forskningsprojekt inom området. VGR delfinansierar därtill Nätverket för socialt hållbar transportplanering, som leds av GR. Nätverket samlar praktiker och forskare, bidrar till ny kunskap, nya förhållningssätt och arbetssätt. Under 2023 har tre välbesökta nätverksträffar genomförts samt en utbildning i sociala konsekvensanalyser.

Flera FOI-projekt med fokus på cykling har pågått under 2023, bland annat billigare och snabbare utbyggnad av cykelvägar på landsbygderna, pilotprojekt med fokus på beteendepåverkan hos potentiella cyklister. Ett antal forskningsprojekt pågår inom ramen för K2 och väntas ge kunskap om vilka ytterligare satsningar som krävs för en ökad tillgänglighet med kollektivtrafik, gång och cykel.

Under 2023 har det också varit fokus på att aktivera civilsamhället i mobilitetsfrågan. VGR har haft särskilda utlysningar riktade till civilsamhället för att främja samåkning och cykling

Källförteckning

Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. I Sverige genomförs cirka 70 000 intervjuer löpande per år. Siffrorna är viktade värden. Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022-2023 har genomförts som ett tillägg till ordinarie undersökning, vilket genererat ett utökat underlag under perioden.

Frida, miljö- och fordonsdatabas hos Svensk Kollektivtrafik har till syfte att lagra, sammanställa, visa och följa upp information rörande fordon, tillgänglighet, fordonskontroller och avtals- och miljökrav.

Västtrafik, egen statistik och bearbetningar.

SCB

[Befolkning i kollektivtrafikhärläge. År 2014 - 2020. PxWeb \(scb.se\)](#)

[Allmänheten och klimatet 2021 \(naturvardsverket.se\)](#)