



# Uppföljning 2025

## Regionalt trafikförsörjningsprogram i Västra Götaland

VGR Analys 2026:18

Koncernkontoret

2026-02-24

---

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

---

<b>Inledning .....</b>	<b>3</b>
<b>Sammanfattning .....</b>	<b>5</b>
<b>Måluppfyllelse 2025 .....</b>	<b>6</b>
Hållbara resor .....	7
God geografisk tillgänglighet .....	10
Enkel, trygg och inkluderande .....	12
Låg miljöpåverkan.....	17
Indikatorer kopplade till målen .....	19
<b>Källförteckning .....</b>	<b>37</b>

---

# INLEDNING

---

## Trafikförsörjningsprogrammet

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande styrdokumentet för kollektivtrafikens utveckling. Programmet innehåller mål för kollektivtrafikens utveckling samt en beskrivning av hur målen ska nås. Västra Götalandsregionens tidigare trafikförsörjningsprogram gällde 2021–2025 och det är det som denna uppföljning omfattar. Ett nytt program är beslutat och gäller från 2026.

Genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet 2021–2025 har skett 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.

## Om uppföljningen

Uppföljningen avser de mål och indikatorer som finns i trafikförsörjningsprogrammet 2021–2025 och redovisas med måluppfyllelse gentemot angivna måltal. Ett antal indikatorer utan måltal finns med för att bättre kunna analysera och bedöma utvecklingen av målen.

Kollektivtrafikbarometern, som är underlag för flera av indikatorerna, fick ny leverantör 2024 med delvis ny undersökningsmetod. Det gör att resultaten för 2024 och 2025 inte är helt jämförbara med tidigare år.

## 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.

## 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 2025

Det övergripande målet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland med ambitionen att alla resor ska vara hållbara.

Den samlade andelen för kollektivtrafik, gång och cykel har under det senaste året ökat till 43 procent, vilket överstiger den uppsatta målnivån. Kollektivtrafikens marknadsandel har under 2025 ökat något jämfört med föregående år, från 28 till 30 procent. Dock ligger utfallet fortfarande under målnivån.

### **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 uppgick under 2025 till 323 miljoner resor, vilket är en minskning med en procent jämfört med 2024.












### **Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande**

Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik är 64 procent, på samma nivå som 2024. Målet är att 70 procent av invånarna ska känna trygghet när de reser med Västtrafik. Andelen ligger nu på 66 procent, på samma nivå som 2019. Inga hållplatser har tillgänglighetsanpassats under 2025 och målet om 800 anpassade hållplatser är fortfarande långt ifrån uppnått.

### **Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan**

Utsläppen av koldioxid per personkilometer har 2025 minskat med 78 procent sedan 2006, vilket innebär att målet på 85 procent inte har nåtts under programperioden.

# MÅLUPPFYLLELSE 2025

Mål	Samlad måluppfyllelse		2020		2024		Utveckling under programperioden (sen 2020)	
	2025	Måltal 2025						2025
<b>Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland - med ambition att alla resor ska vara hållbara</b>		Kollektivtrafikens marknadsandel ska återtas, minst 33 procent.	23%	28%	↑		30%	
		Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ska återtas, minst 40 procent.	33%	41%	↑		43%	
 <b>Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet</b>		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 (måлтаlet är justerat p.g.a. ändrad metod).	78,9% (2018)	79,7%	↑		79,4%	
		Antal resor med kollektivtrafik ska återtas, minst 350 miljoner resor (2019 års nivå).	246	325	↑		323	
 <b>Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande</b>		Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik ska öka till minst 65 procent.	61%	62%	↑		64%	
		Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik ska öka till minst 70 procent.	59%	65%	↑		66%	
		Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka till minst 800.	502	637	↑		637	
 <b>Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan</b>		Utsläppen av CO <sub>2</sub> per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 procent jämfört med år 2006.	48%	72%	↑		78 %	



Målet är uppnått



Målet är ej uppnått

## Hållbara resor

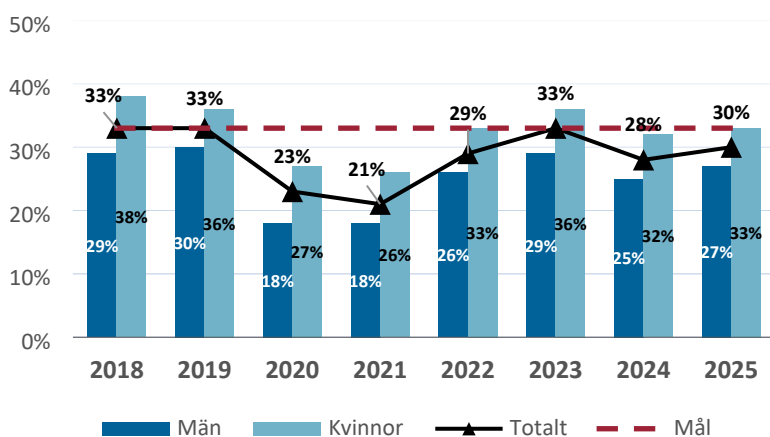
Det övergripande målet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland - med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. När andelen hållbara resor ökar bidrar det till en minskad påverkan på miljö och klimat och frigjorda ytor i gaturnummet.

Målet är att kollektivtrafikens marknadsandel gentemot totala motoriserade resorna ska återtas samt att andelen resor totalt sett med kollektivtrafik, cykel och gång ska återtas.

### Kollektivtrafikens marknadsandel

Kollektivtrafikens marknadsandel har under 2025 ökat marginellt jämfört med föregående år, från 28 till 30 procent. Dock ligger utfallet under målnivån. Andelen ökade efter pandemin, för att under 2024 återigen minska. Partiellt kan detta förklaras av att kollektivtrafikbarometern fick en ny leverantör 2024 som delvis förändrade undersökningsmetoden.

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 påverkas både genom förändringar av resandet i kollektivtrafiken och i biltrafiken. Kvinnor har genomgående en betydligt högre marknadsandel än män, 33 jämfört med 27 procent 2025.

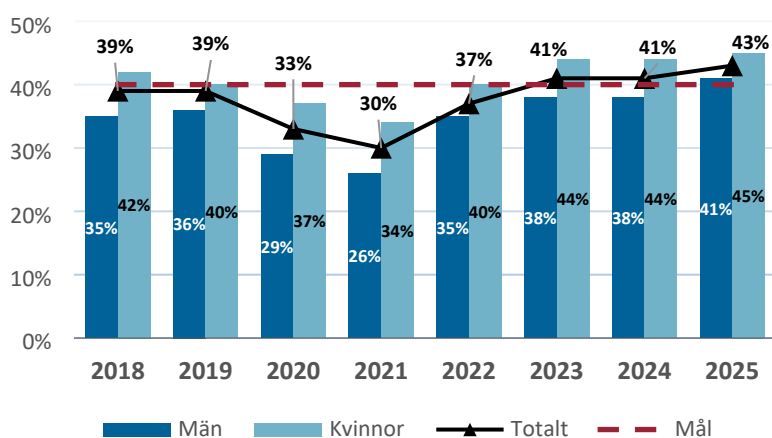


**Figur 1.** Kollektivtrafikens marknadsandel (motoriserade resor), uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

## Andel kollektivtrafik, gång och cykel

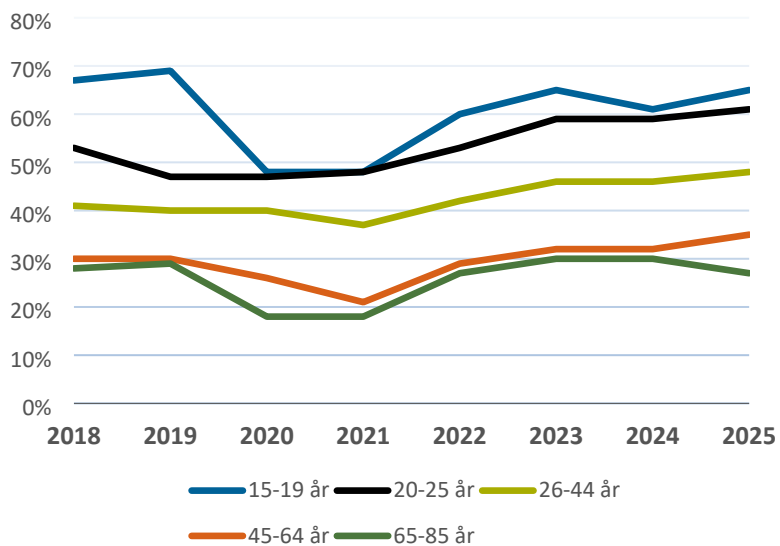
Den samlade andelen för kollektivtrafik, gång och cykel har under det senaste året ökat till 43 procent, vilket överstiger den uppsatta målnivån.

Kvinnor har en högre andel hållbara resor än män, även om det mellan 2024 och 2025 har en jämförelsevis större ökning skett hos männen, från 38 till 41 procent. Skillnaderna mellan kvinnor och män kan sägas bero på flera faktorer. En är att män i högre utsträckning äger bilar, 55 procent av männen äger en bil eller har förmånsbil medan bland kvinnorna är det 34 procent. Det pekar på att män troligen har högre tillgång till bil än kvinnor. Kvinnor svarar också i högre utsträckning än män att de ser fördelar att resa med kollektivtrafiken jämfört med bil.



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

Andelen kollektivtrafik, gång och cykel fördelat på åldersgrupper presenteras i figur 3. Diagrammet visar att andelen i samtliga åldersgrupper har ökat jämfört med föregående år, undantaget de äldsta mellan 65–85 år. Åldersgruppen 15–19 tillsammans med 20–25 år har jämförelsevis den högsta andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång, medan de äldsta har den lägsta andelen, på 27 procent. Dock är antalet respondenter lägre i dessa åldersgrupper vilket ger en högre felmarginal. I relation till nivån 2019 har åldersgrupperna mellan 20 och 64 år ökat sitt hållbara resande över tid, medan de yngsta och de äldsta har en något minskad andel.



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

## God geografisk tillgänglighet

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. Det handlar både om att geografiskt knyta samman Västra Götaland och att skapa tillgänglighet till studier och arbetsmarknader, som i sin tur bidrar till välfärd och tillväxt. I stadsmiljöer skapar dessutom fler resor med kollektivtrafik, cykel och gång förutsättningar för mindre trängsel och goda livsmiljöer om även bilresandet minskar.

Möjligheten att bedriva kollektivtrafik har olika förutsättningar i skilda geografier och det är framför allt i stråk och i stadsområden som den kan 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 fortsatt ökat resande i närtrafiken. Mellan 2024 och 2025 har resandet i närtrafiken ökat med tio procent. Totalt gjordes 91 300 resor med närtrafiken 2025.

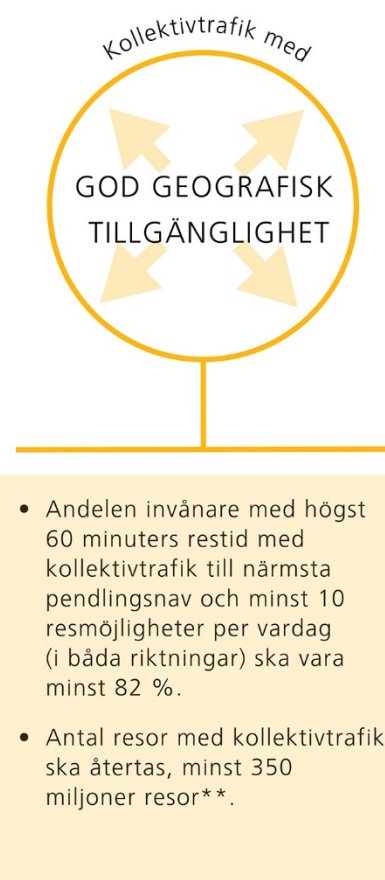
### Tillgänglighet till pendlingsnav med kollektivtrafik

Andelen invånare som har högst 60 minuters restid till närmsta regionala pendlingsnav från sin bostad med minst 10 resmöjligheter per vardag är 79,4 procent, något längre än 2023 och 2024 men högre än åren innan. Dock är nivån fortsatt högre än målet som är justerat till 79 procent. De flesta invånare av de resterande 20 procenten har maximalt 75 minuters restid.

Utfallet kan påverkas genom att antalet invånare inom 60 minuter till pendlingsnaven förändras och/eller genom att utbudet och restider med kollektivtrafiken förändras. Kommunerna påverkar utfallet genom att ta hänsyn till kollektivtrafiken vid byggandet av nya bostäder.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Andel invånare	78,9%	iu.	iu.	79,2%	79,1%	79,7%	79,7%	79,4%

**Figur 4.** 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 procent ändras till **minst 79 procent**.

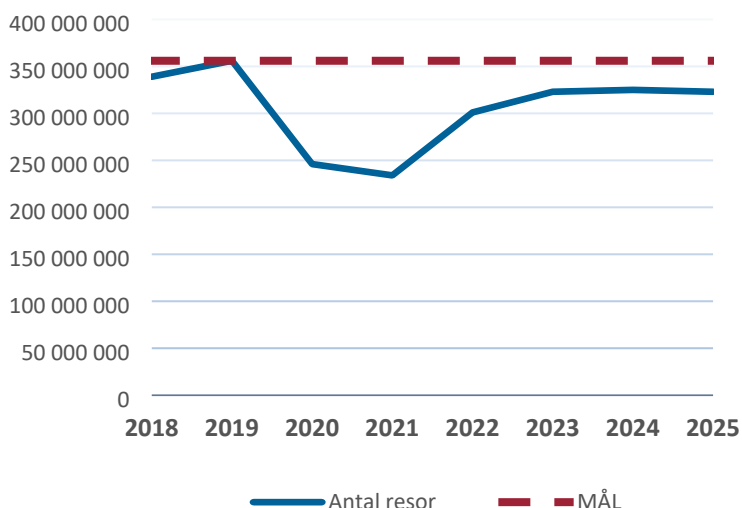
## Resor med kollektivtrafik

Antalet resor 2025 uppgick till 323 miljoner, en minskning med 1 procent jämfört med 2024 men är på samma nivå som 2023. Målet om att återta antalet resor på 350 miljoner är inte uppnått. Däremot har antalet resor ökat sedan 2021, då resandet var som lägst (234 miljoner) som en följd av pandemin. Notera att resandet mäts genom delresor, det vill säga en resa med ett byte registreras som två resor. En möjlig förklaring till att det varit en minskning i antalet resor det senaste året, samtidigt som marknadsandelen ökat något, är att strukturen för flera linjer i stadstrafiken gjorts om. I exempelvis Uddevalla och Skövde har linjesträckningen förändrats till mer genomgående linjer, vilket medför ett minskat antal byten och färre delresor med kollektivtrafiken.

Resandet i samtliga kollektivtrafiknav har minskat under 2025, procentuellt sett mest i Skövde och Trollhättan/Vänersborg och minst i Göteborg, Mölndal och Partille (GMP). Däremot har antalet resor minskat mest i GMP.

Spårvagnstrafiken står för närmare 40 procent av det totala antalet resor. I den trafiken har resandet varit oförändrat under 2025 och ligger på 125 miljoner. Resandet är lägre jämfört med innan pandemin då resandet var 141 miljoner i spårvagnstrafiken. Dessutom har resandet påverkats under perioden som en följd av brist på förare, avstängningar och utökade biljettkontroller.

Resandet har under programperioden ökat i stråken, både med tåg och buss. Dessutom har ett antal nya trafikavtal kommit på plats med ett utbud som bättre matchar efterfrågan som har lett till ett ökat resande. En ny zonstruktur har haft en positiv effekt på resandet där priserna blivit lägre i många relationer. Generellt har längre resor blivit billigare och kortare dyrare.



Figur 5. Antal resor med kollektivtrafik. Källa: Västtrafik.

## Enkel, trygg och inkluderande

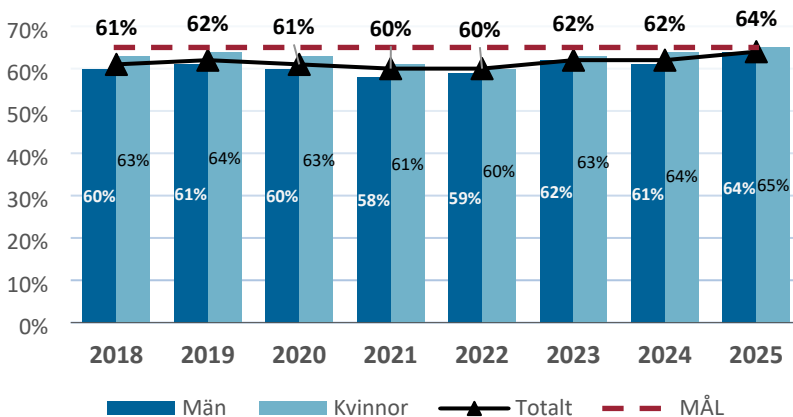
Kollektivtrafiken har en betydelsefull roll i omställningen till ett mer hållbart resande och för att tillgodose invånares grundläggande behov av tillgänglighet.

Invånarnas upplevelse av kollektivtrafiken omfattar inte bara själva resan, utan det ingår även information inför resan, biljettköp och vägen till och från hållplats. I utvecklingen av kollektivtrafiken är det viktigt med ett helhetsperspektiv som tar hänsyn till invånarnas 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 av de åtgärder som förbättrar tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning bidrar samtidigt till en bättre och mer användarvänlig kollektivtrafik för samtliga resenärer.

### Enkelt att resa med Västtrafik

Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik är 64 procent. Det är en ökning under programperioden och framför allt under 2025. En förklaring kan vara tydligare information i ToGo och färre zoner. Andelen kvinnor som anser att det är enkelt är något högre än andelen män, 65 procent jämfört med 64 procent. Skillnaden mellan män och kvinnor har krympt under 2025.



Figur 6. 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 sannolikt en sammanväg uppfattning av biljettköp, information, utbud, byten och relationer. Bland resenärerna som reser minst en gång per månad är det 88 procent av alla som anger att det är enkelt att köpa biljett. Andelen är betydligt lägre bland personer som aldrig eller mer sällan reser med Västtrafik. Det är också en hög andel, 84 procent, som anger att det är enkelt att

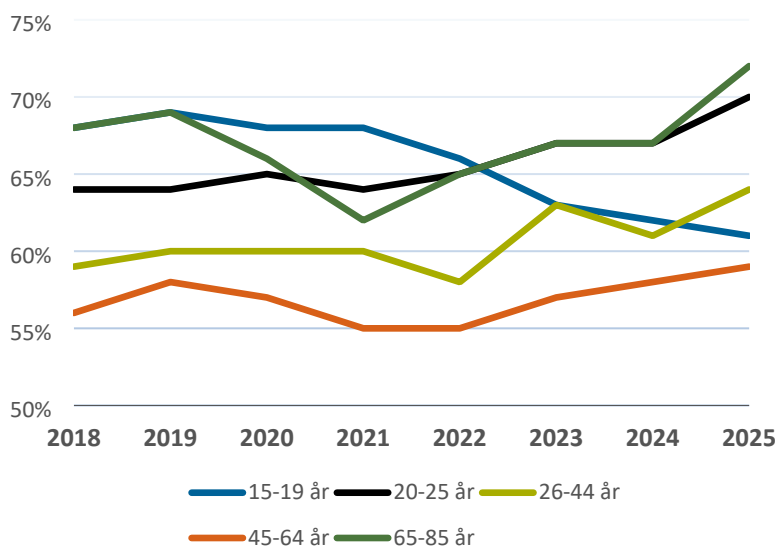
Kollektivtrafiken är

ENKEL, TRYGG OCH INKLUDERANDE

- 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.

få information inför resan och 87 procent anser att det är enkelt att köpa biljett.

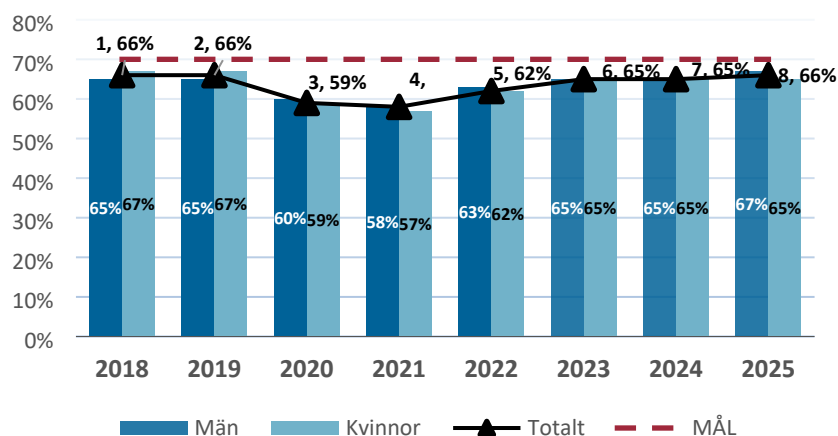
Figur 7 visar att personer som är mellan 65 och 85 år samt mellan 20 och 25 år oftast tycker att det är enkelt att resa med Västtrafik. Bland de yngsta, 15 till 19 år, har andelen som tycker att det är enkelt minskat. I de övriga åldersgrupperna har andelen ökat under programperioden.



**Figur 7.** 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 sig trygga när de reser med Västtrafik har under 2025 ökat något, till 66 procent, och är därmed tillbaka på samma nivå som innan pandemin. De föregående två åren noterades ingen skillnad mellan kvinnor och män, men det senaste året har andelen män som känner sig trygga ökat från 65 till 67 procent, medan motsvarande andel för kvinnor är oförändrad.



**Figur 8.** Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

I arbetet för ökad trygghet är brottsförebyggande och trafiksäkerhetsarbetet viktiga delar. I de flesta kommuner sker samverkan mellan kommun, Västtrafik, polis och andra viktiga samhällsaktörer för att få till ett bättre brottsförebyggande och trygghetsfrämjande arbete. Mycket handlar om att samla relevant information om brister, incidenter och erfarenheter för att arbeta kunskapsbaserat tillsammans.

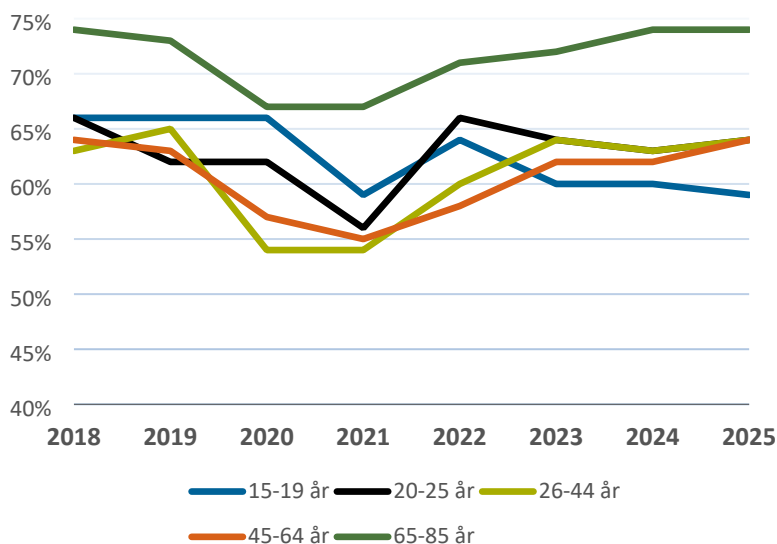
De lokaler för platssamverkan som Västtrafik initierade 2024 har utvecklats vidare och tagits över av Göteborgs respektive Uddevalla kommun. Västtrafik har också under 2025 infört brottsförebyggande koordinatörer som stöd i den lokala samverkan. Särskilt fokus har legat på fordon och knutpunkter.

För att öka trafiksäkerheten har Västtrafik jobbat med hastighetsuppföljning och ökad bältesanvändning. Otrygghet kopplat till förseningar påverkas av stora problem med kollektivtrafikens framkomlighet men också till bristen på förare, framför allt i stadstrafiken i Göteborg. Under 2025 har Västtrafik tillsammans med Göteborgs stad tagit fram en framkomlighetsrapport som bland annat beskriver att kollektivtrafikens medelhastighet i stadstrafiken har sjunkit sedan 2022. Utifrån rapporten kommer sedan åtgärder tas fram.

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 större händelser. Västtrafiks satsning Framtidens trafikinformationsprogram innebär insatser för förbättrad information till resenärerna. Det handlar både om att kunna samla in realtidsinformation, till exempel realtidsprognoser på tåg och om att kunna få ut det till resenärerna.

Under 2025 har andelen trygga ökat något i flera åldersgrup-

per. Undantaget är de yngsta 15–19 år, där det skett en minskning samt de mellan 65–85 år, där andelen är oförändrad. Sett över tid har det varit en minskning av andel trygga i den yngsta åldersgruppen, från 66 procent 2018–2020 till 59 procent 2025. För de övriga åldersgrupperna är andelen som känner sig trygga i kollektivtrafiken på ungefär samma nivå som innan pandemin.






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

### Tillgängliga hållplatser

Inga ytterligare prioriterade hållplatser har tillgänglighetsanpassats under 2025. Det betyder att 637 hållplatser är anpassade, jämfört med målet om minst 800.

Totalt finns 958 hållplatser med minst 100 påstigande per dygn. Dessa är prioriterade för anpassning för personer med funktionsnedsättning och ska förse med taktilt ledstråk, högt kantstöd, kontrastmarkering utmed kanten, utrymme att fälla ut ramp, belysning, information, väderskydd och bänk med resningshandtag. En hållplats räknas som anpassad när samtliga hållplatslägen på en hållplats uppfyller grön standard, det vill säga samtliga kriterier för tillgänglighetsanpassning med undantag för väderskydd och realtid. Gul standard gäller för hållplatser med minst kantsten, taktilt stråk och kontrastmarkering. Övriga har röd standard.

I figur 10 redovisas hållplatserna utifrån grön, gul eller röd standard av tillgänglighetsanpassning.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	385	491	502	597	609	637	637	637
<b>Grön standard</b>	<hr/>							
	178	120	120	186	186	180	174	180
<b>Gul standard</b>	<hr/>							
	215	166	153	176	164	141	138	141
<b>Röd standard</b>	<hr/>							

**Figur 10.** Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är tillgänglighetsanpassade. *Källa: Västtrafik.*

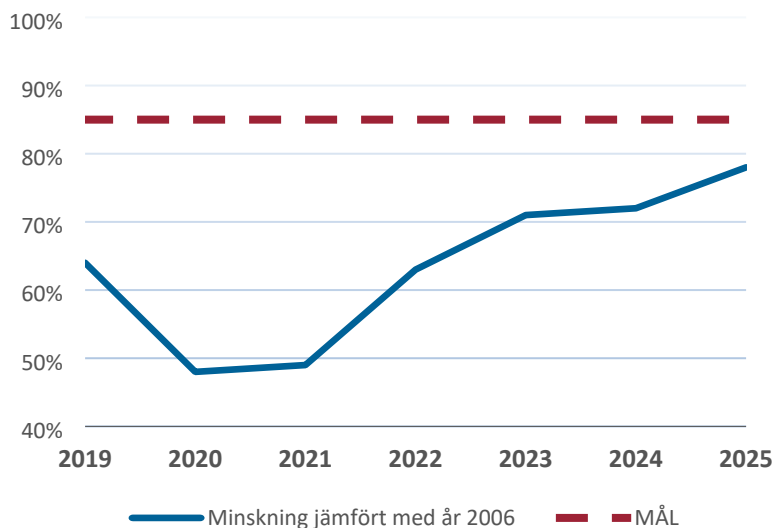
## Låg miljöpåverkan

Kollektivtrafiken i Västra Götaland ska ha låg miljö- och klimatpåverkan och bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Detta innebär att trafiken ska vara effektiv och drivas av förnybara drivmedel med låg klimatpåverkan. Målet 2025 var en minskning av utsläpp av CO<sub>2</sub> med 85 procent jämfört med år 2006.

### Kollektivtrafikens utsläpp av koldioxid

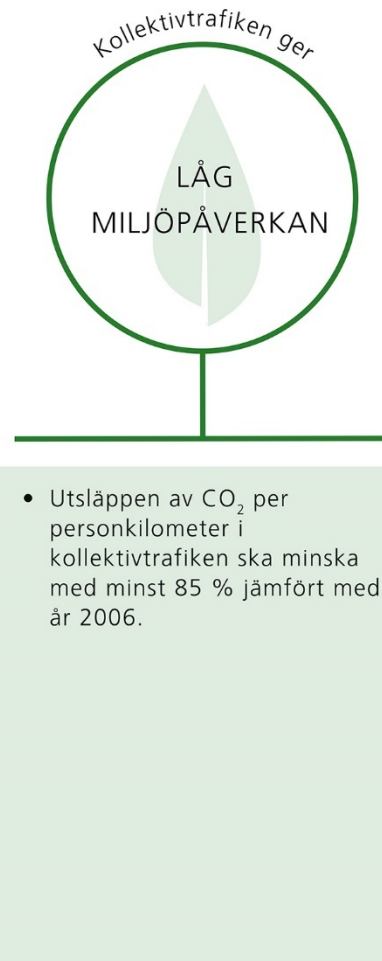
Kollektivtrafikens CO<sub>2</sub>-utsläpp per personkilometer har minskat med 78 procent jämfört med 2006. Nyckeltalet mäts per personkilometer och påverkas av hur resandet utvecklas. Målet 2025 har inte nåtts, då resandet efter pandemin inte har återhämtat sig. Den övergripande målsättningen att minska koldioxidutsläppen per personkilometer med 90 procent mellan 2006 och 2035 bedöms vara möjligt att nå under förutsättning att resandet ökar.

Minskningen av utsläppen är resultatet av övergång från fossila drivmedel till förnybara och på senare år har en ökad elektrifierad trafik haft betydelse. För busstrafiken som använder biodiesel skedde mellan 2024 och 2025 ett skifte till en sorts biodiesel med betydligt lägre koldioxidutsläpp, vilket påverkat utvecklingen.



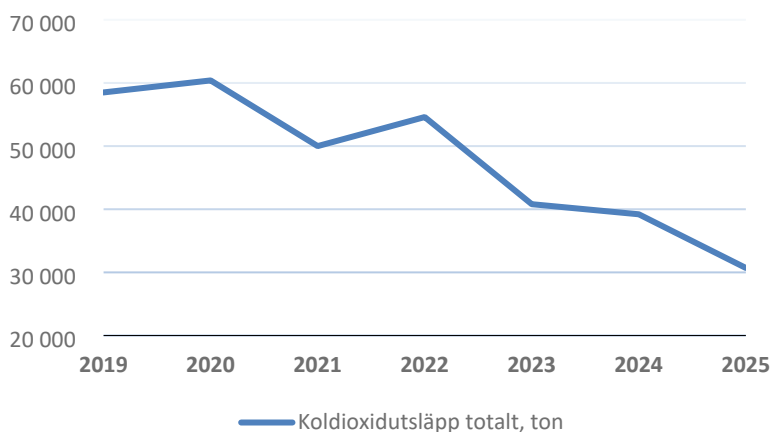
**Figur 11.** Utsläppen av koldioxid per personkilometer i kollektivtrafiken.  
Källa: Frida, Västtrafik.

Under året infördes cirka 135 elbussar i stadstrafiken och numera finns det totalt 620 elbussar i Västtrafiks trafik. Omställningen av fartygstrafiken pågår och elfartyg körs exempelvis i Kostertrafiken och två nya planeras starta 2026. I Tjörns kommun har eldriven båttrafik startat och ett nybyggt fartyg med



ambulanskapacitet tas i drift vid årsskiftet 2025/2026. Älvskyttlarna Älveli och Älvfrida konverteras till eldrift och planeras att sättas i trafik 2026. Den nya älvtrafiken, som startade i december 2025, ska drivas med sju elfartyg när alla är på plats. Under 2025 drevs 15 procent av fartygstrafiken med el.

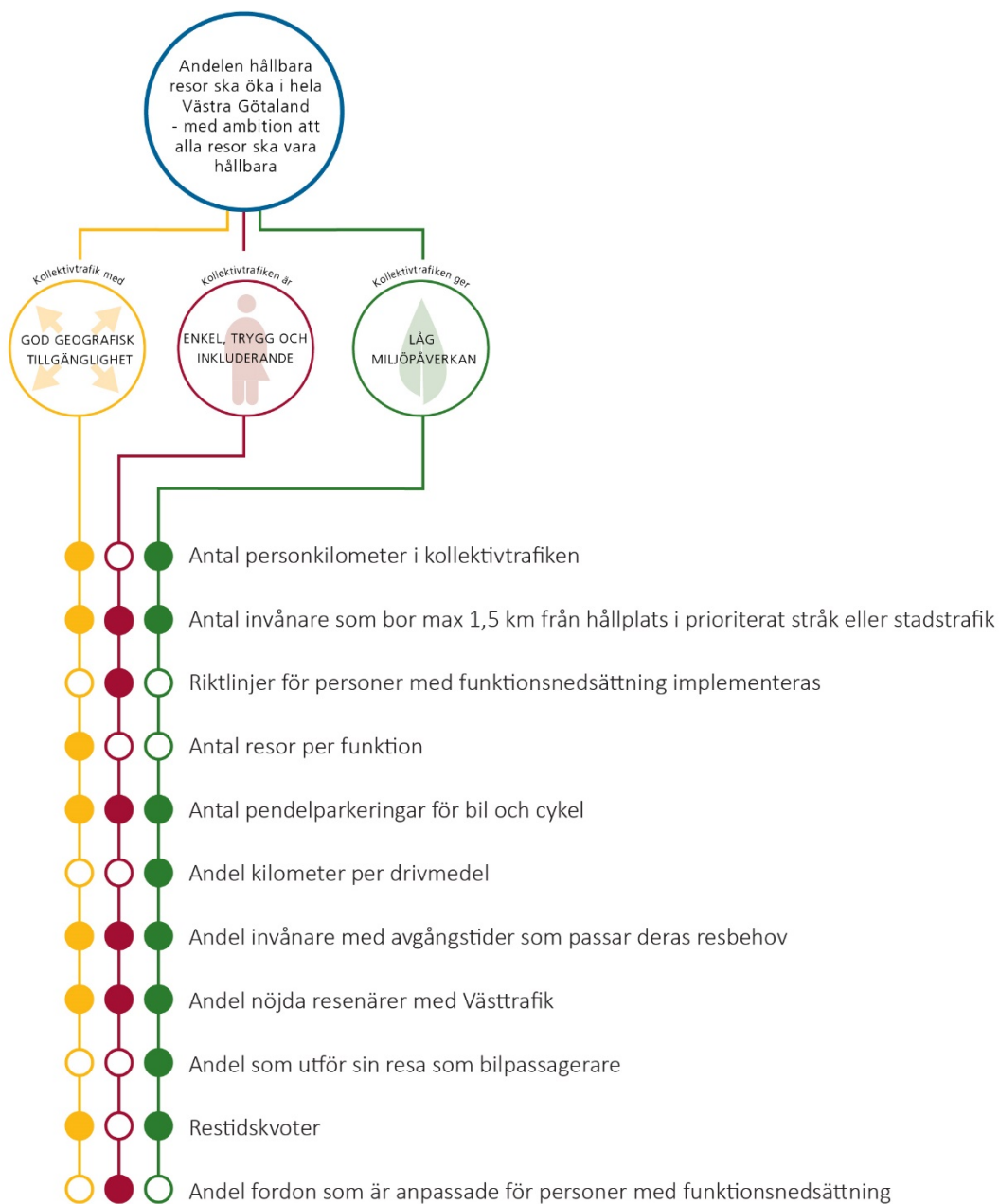
Kollektivtrafikens totala utsläpp av koldioxid för 2025 var cirka 30 700 ton och visar de verkliga utsläppen utan hänsyn till förändringar i resandet. De totala koldioxidutsläppen, har minskat med drygt 93 000 ton sen 2006. Övergång från fossilt till förnybart och den vidare omställningen från förnybart mot eldrift har bidragit till minskningen av koldioxidutsläppen.



**Figur 12.** Utsläpp av koldioxid i kollektivtrafiken (Källa: Frida, Västtrafik.)

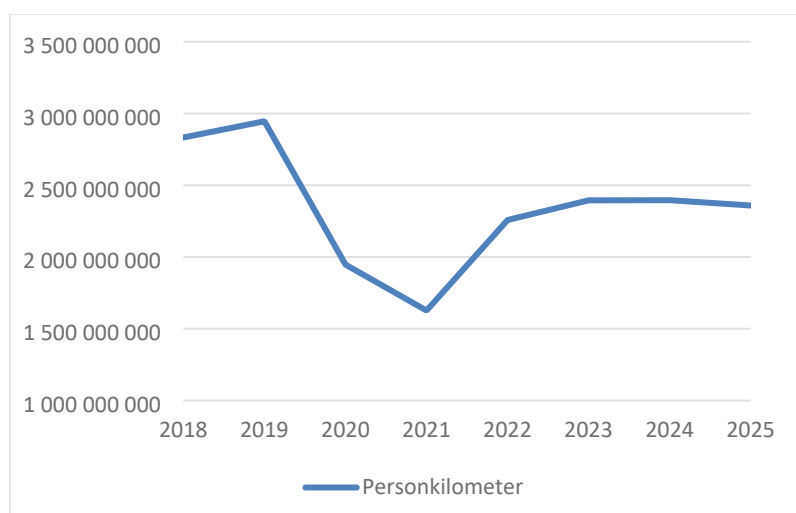
## Indikatorer kopplade till målen

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

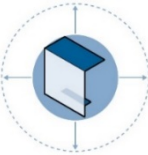
Personkilometer ger en kompletterande bild till antalet resor eftersom skillnaden i längd mellan olika resor är stor. Antal personkilometer påverkar också resultatet i målindikatorn om koldioxid. Beräkningen görs med en uppskattad medelreslängd per trafikavtal multiplicerat med antalet resor. Ändrade resmönster och förändring i relationen mellan korta och långa resor påverkar därför antalet personkilometer. 2021 togs en ny förbättrad metod fram för att uppskatta medelreslängder. Antalet personkilometer 2025 (2 359 miljoner) är något lägre än föregående år. Under programperioden 2021–2025 har antalet personkilometer ökat men är inte uppe på 2019 års nivå.



Figur 13. Antal personkilometer i kollektivtrafiken. Källa: Västtrafik.

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

Antalet och andelen invånare som bor max 1,5 km från en hållplats som ligger i ett prioriterat stråk eller i stadstrafiken har ökat under programperioden. Det är 82,6 procent av befolkningen som bor max 1,5 km från en hållplats i det prioriterade stråket eller i stadstrafiken. 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	2024	2025
	1,409 miljoner	1,429 miljoner	1,439 miljoner	1,451 miljoner	1,460 miljoner	1,460 miljoner
	82,4 %	82,4 %	82,5%	82,5%	82,7%	82,6%

Figur 14. 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.

## 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. Förslag till riktlinjer för att resenärer ska kunna planera sin resa, köpa och använda biljett har tagits fram under 2025 och ska ut på remiss 2026. Riktlinjer för att kunna ta del av information ska tas fram under 2026.

Sedan tidigare finns riktlinjer för hållplatser med fokus på personer med funktionsnedsättning samt riktlinjer för utformning av Västtrafiks resecentrum. Likaså riktlinjer för att ta sig ombord, färdas och ta sig av kollektivtrafikfordonet.

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

Under 2025 har antalet resor minskat i stadstrafik och varit oförändrat i övriga funktioner, jämfört med 2024. Under programperioden 2021–2025 är det en kraftig ökning av resandet på grund av det låga resandet under pandemin 2021. Jämfört med 2019 är antalet resor lägre i stadstrafiken men högre i övriga funktioner.

Resor (miljoner)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stadstrafik	258	271	189	179	223	238	239	236
Stråk	55	58	39	37	52	57	59	59
Tätortstrafik	3,6	3,7	2,3	2,5	4	4	4	4
Övrig trafik	19	19	13	13	18	21	21	21
Specialtrafik	3	3	2	2	3	3	3	3

**Figur 15.** Antal miljoner resor i Västra Götaland per funktion.

Källa: Västtrafik

I samtliga pendlingsnav (figur 16) har resandet minskat under 2025. Däremot är det en ökning sedan 2021. Jämfört med 2019 har alla pendlingsnav ett minskat resande förutom Skövde som

ligger på samma nivå.

Antal resor (miljoner)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Befolkning 2024
<b>Göteborg- Mölnadal- Partille</b>	236	248	171	162	204	219	217	216	639 728
<b>Borås</b>	10,0	11,2	9,0	7,8	8,8	8,6	9,1	8,9	75 829
<b>Trollhättan- Vänersborg</b>	6,8	6,7	5,3	4,6	5,7	5,9*	6,9	6,6	74 717
<b>Uddevalla</b>	2,9	2,9	2,3	2,0	2,5	2,6	2,7	2,6	35 558
<b>Skövde</b>	2,7	2,7	2,1	2,0	2,5	2,7	2,8	2,7	40 579

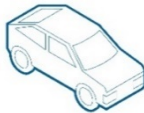

**Figur 16.** Antal miljoner resor med stadstrafik per pendlingsnav och befolkningssiffror i tätort. Källa: Västtrafik, SCB. \*siffran är korrigerad i efterhand

### Antal pendelparkeringar för bil och cykel

Pendelparkeringar är viktiga för att möjliggöra kombinerade resor, där bil eller cykel behövs för att ansluta till kollektivtrafiken. De kan säkerställa en rimlig restid från dörr till dörr.

En inventering av samtliga kända pendelparkeringar i Västra Götaland genomfördes under 2024. Under 2025 har ingen formell inventering gjorts men däremot har en utbyggnad skett i Stora Höga med tillkommande bil- cykel- och MC-platser.

Västtrafik har tillsammans med kommuner, Trafikverket och näringsliv påbörjat samtal om hur man kan få till fler pendelparkeringar där det är relevant och hur arbetet ska struktureras.

	2022	2023	2024	2025
	372 18 663 platser	376 18 845 platser	388 19 448 platser	388 19 528 platser
	175	178	183	199

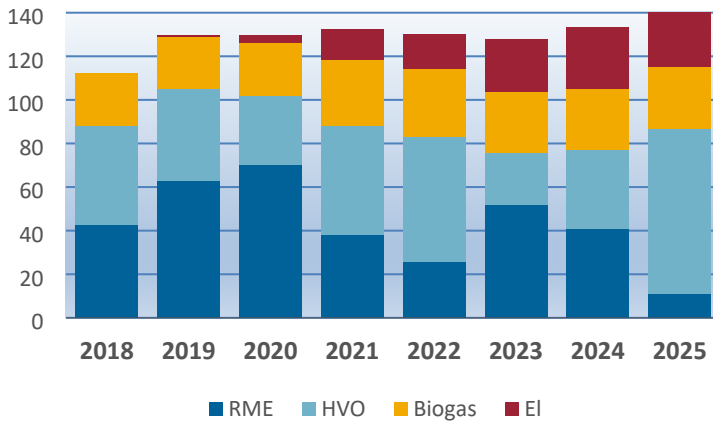
**Figur 17.** Antal pendelparkeringar för bil och cykel. Källa: Västtrafik

## Antal kilometer per förnybart drivmedel med buss

Mellan 2024 och 2025 ökade antalet km med el som drivmedel med buss från 28,5 miljoner km till knappt 37 miljoner kilometer.

Användningen av fossilt drivmedel utgjorde 0,04 procent av totala antalet busskilometer 2025, vilket är en minskning från 2,9 procent 2024.

” *Elektrifieringen av busstrafiken är viktig både för klimat, hälsa och när-miljö.*

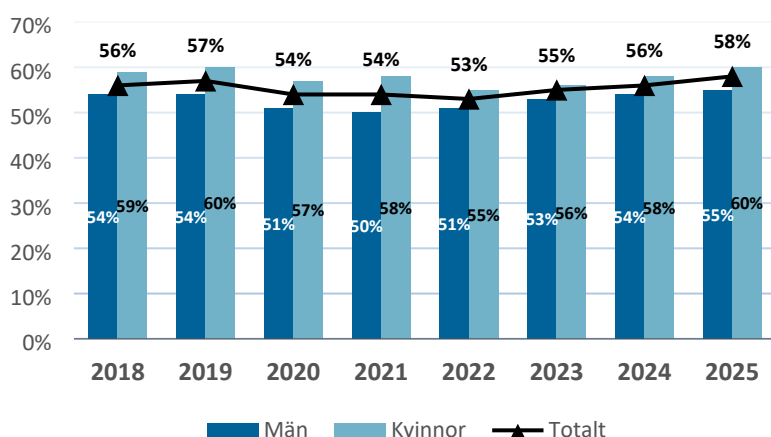


**Figur 18.** Antal miljoner km med buss, per förnybart drivmedel. *Källa: Frida, Västtrafik*

## Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov

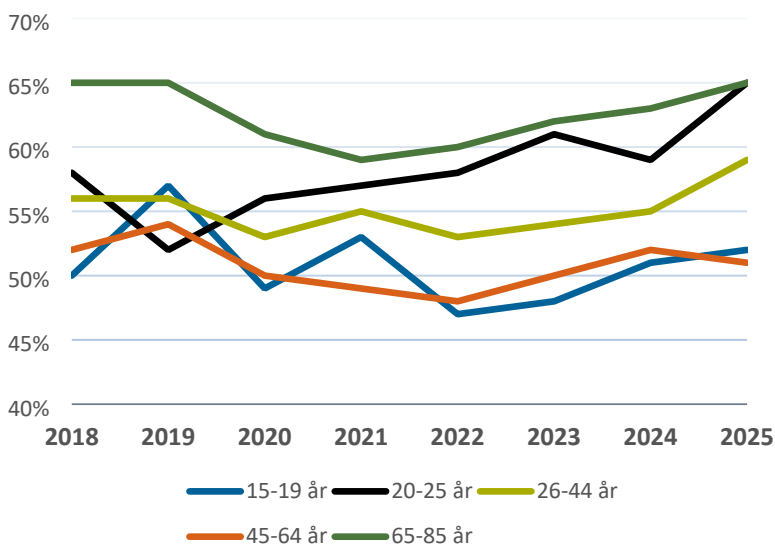
Andelen invånare som anser att de har avgångstider som passar deras resbehov har successivt ökat efter pandemin och uppgår till 58 procent 2025. Frågan ställs till alla som reser minst någon dag per kvartal med kollektivtrafiken, vilket motsvarar tre fjärdedelar av respondenterna.

Kvinnor anger i högre utsträckning än män att avgångstiderna passar med deras resbehov och skillnaden mellan könen har bestått över tid. Under 2025 var andelen kvinnor 60 procent och andelen män 55 procent.



**Figur 19.** Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern

Åldersgruppen 65–85 år har över tid haft högst andel som anser att avgångstiderna passar deras resbehov, men det senaste året har även skett en ökning i gruppen 20–25 år. De som i lägst utsträckning anser att avgångstiderna passar deras resbehov är åldrarna 15–19 år och 45–64 år.

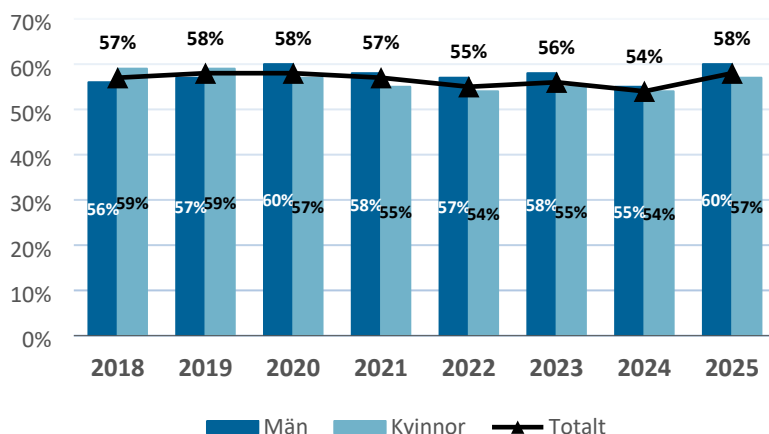


**Figur 20.** Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov,

uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern

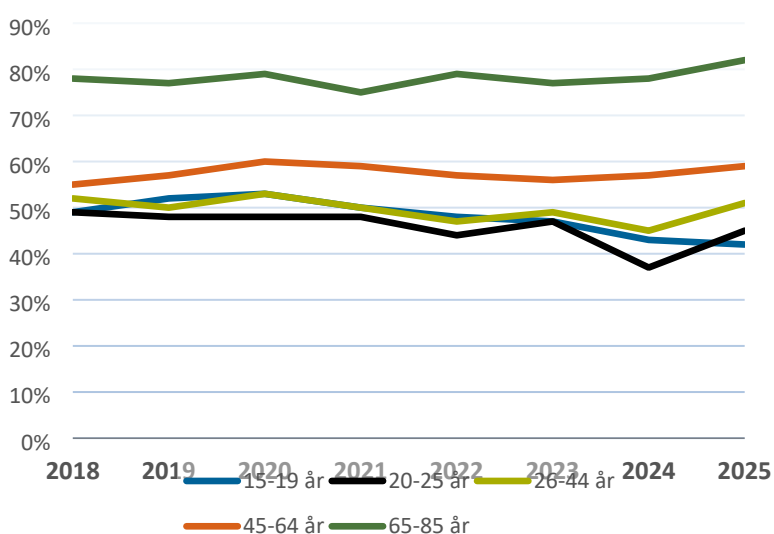
### Andel nöjda resenärer med Västtrafik

Andelen resenärer som är nöjda med Västtrafik har under det senaste året ökat till 58 procent, efter att ha minskat mellan 2023 och 2024 från 56 till 54 procent. Över tid har det skett relativt små förändringar avseende nöjdheten. De senaste sex åren har andelen män som är nöjda varit högre än andelen kvinnor.



**Figur 21.** Andel nöjda resenärer med Västtrafik, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern

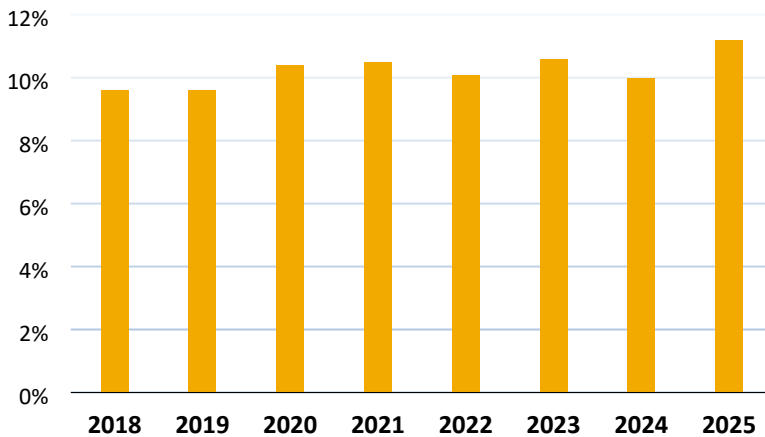
Figur 22 visar hur nöjda resenärerna är i olika åldersgrupper. Över lag är det en betydligt högre andel i de äldre åldersgrupperna som är nöjda jämfört med de yngre åldrarna. Nöjdheten har under 2025 generellt sett ökat, undantaget åldersgruppen 15–19.



**Figur 22.** Andel nöjda resenärer med Västtrafik, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern

## Andel som utför sin resa som bilpassagerare

Andelen bilpassagerare har varit stabil runt 10 procent sen 2018. Under 2025 har det skett en liten ökning från 10 till drygt 11 procent. En majoritet av resorna som bilpassagerare utgörs förmodligen av gemensamma resor i ett hushåll, men det kan också vara samåkning med andra.

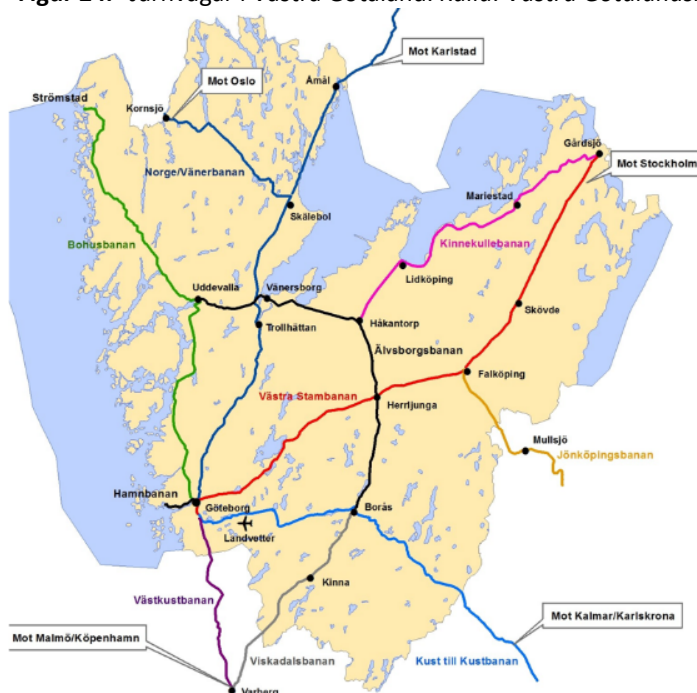


Figur 23. Andel som utför sin resa som bilpassagerare. Källa: Kollektivtrafikbarometern

## Restidskvoter

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

Figur 24. Järnvägar i Västra Götaland. Källa: Västra Götalandsregionen

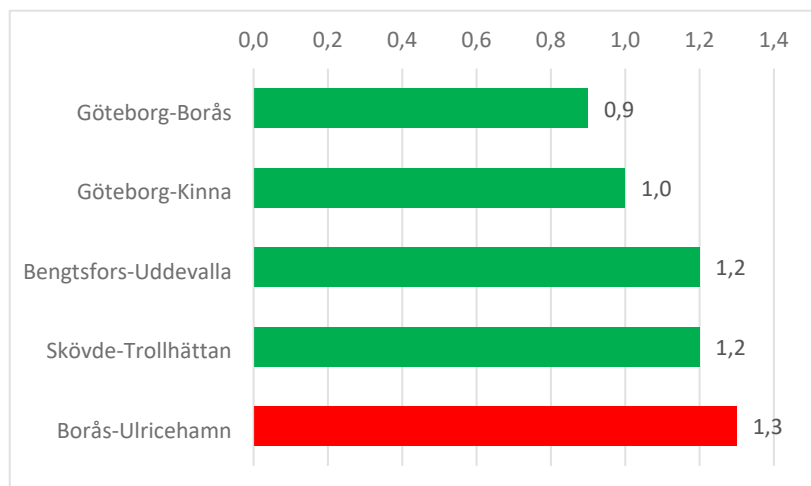


Restidskvoten är låg framför allt på Västra Stambanan, Norge-Vänerbanan och Väst kustbanan. För de flesta av sträckorna är restidskvoten oförändrad jämfört med 2024.



**Figur 25.** Restidskvot 2025 för tåg i prioriterade stråk och starka pendlingsrelationer. Källa: Google maps.<sup>1</sup>

Enbart relationen Borås-Ulricehamn ligger sämre än målnivån på 1,2 för buss i storregionala stråk. Restidskvoterna är här exakt detsamma som föregående år.



**Figur 26.** Restidskvot för buss i storregionala stråk 2025 med mål 1,2. Källa: Google maps.

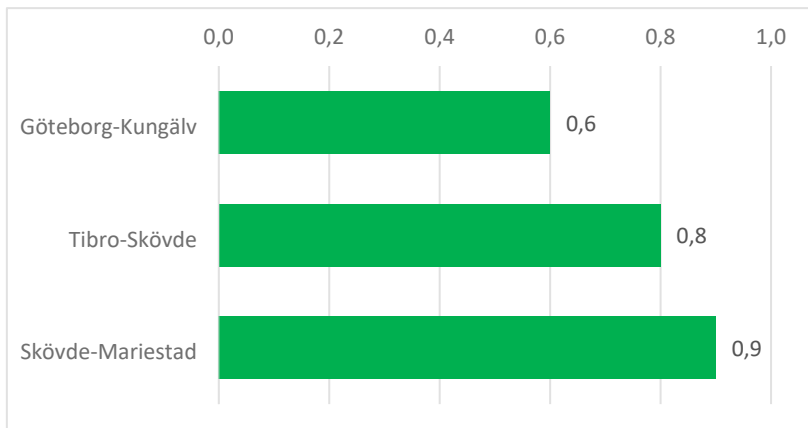
Restidskvoten för buss i samtliga relationer i prioriterat stråk är bättre än målet. Lägst är den i relationen Göteborg-Kungälv, där det finns separata bussfiler. Samtliga restidskvoter i figur 27 har förbättrats jämfört med 2024.



#### 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.

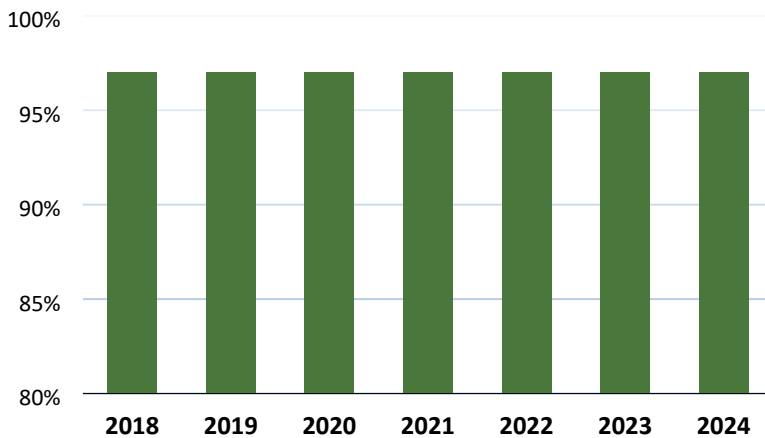
<sup>1</sup> På sträckan Uddevalla-Strömstad var tåget ersatt av buss vid tidpunkten för mätningen.



**Figur 27.** Restidskvot för buss i prioriterade stråk 2025 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 2024/25, en nivå som bestått i många år. Samtliga fordon som upphandlas är tillgänglighetsanpassade. Kriterierna för tillgänglighet uppdateras inför varje upphandling.



**Figur 28.** Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning. Källa: Fridadatabasen, Västtrafik



#### Faktaruta

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

---

## 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. Från 1 januari 2024 har kollektivtrafikbarometern Enkätfabriken som ny leverantör.

**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.

**Google maps**

**Västdatabasen/SCB**

**Naturvårdsverket**