

Uppföljning 2019

Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland 2017-2020



VGR Analys 2020:9
Koncernkontoret

2020-02-26

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
Inledning.....	4
Översikt av måluppfyllelsen 2019.....	6
Övergripande målet Andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland och kollektivtrafikresandet fördubblas för en attraktiv och konkurrenskraftig region.....	7
Delmål 1: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland	15
Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik.....	20
Delmål 3: Alla resenärsgupper beaktas.....	25
Delmål 4: Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken.....	29
Källförteckning	30

Uppföljningen tas fram av koncernavdelning data och analys för avdelning kollektivtrafik och infrastruktur som arbetar med den långsiktiga och strategiska utvecklingen av kollektivtrafiken i Västra Götaland.
Kontaktpersoner: Maria Larsson och Cecilia Olbin Gard
Rapporten återfinns på www.vgregion.se/analysportalen
Fotograf omslag Västtrafik

2020-02-26

Sammanfattning

Västra Götalandsregionen gör varje år en uppföljning av målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Det övergripande målet handlar både om att andelen hållbara resor ska öka och att kollektivtrafikresandet ska fördubblas. Både kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till bilen och resandet med Västtrafik har nått sina måltal för 2020. Resandet har ökat mest i stadstrafiken och i de prioriterade stråken. Kollektivtrafikens marknadsandel har de senaste tre åren varit stabil på 33 procent. Andelen cykelresor minskar något och andelen bilpassagerare är oförändrad. Totalt antal bilar ökar, men körsträckan per bil och bilinnehav per invånare sjunker.

Delmål 1 innebär att invånarna ska ha en ökad tillgänglighet med kollektivtrafik i hela Västra Götaland. Tillgängligheten i form av restid med kollektivtrafiken på maximalt 60 minuter till pendlingsnaven har ökat något sedan 2014. Kollektivtrafikens fordonskilometer har ökat något. Restidskvoterna gentemot bilen i stråken är låga för kollektivtrafiken på lite längre avstånd. Undantaget är vissa tåg med hög restidskvot, framförallt tågen på Bohusbanan och tåget mellan Göteborg och Borås. Boende utanför tätorter har minst fem resmöjligheter på vardagar med närtrafiken. Resandet med närtrafiken har ökat med 80 procent sedan 2013. Andelen invånare som tycker att avgångstiderna passar deras resbehov har ökat och ligger nu på 57 procent.

Delmål 2 har fokus på en attraktiv kollektivtrafik. Generellt är personer som reser ofta mer positiva än de som inte reser eller reser sällan med kollektivtrafiken. Nöjdheten med Västtrafik har ökat något, vilket kan ha ett samband med att punktligheten har förbättrats under 2019, framförallt för tåg och buss. Andelen invånare som upplever att det är enkelt att resa med Västtrafik har ökat från 61 till 63 procent under 2019. Även andelen som upplever att det är enkelt att köpa biljett har ökat.

Delmål 3 handlar om att alla resenärsgupper ska beaktas i kollektivtrafiken, utifrån diskrimineringsgrunderna. Fysiska anpassningar av fordonen för personer med funktionsnedsättning är genomförda, med undantag för de äldsta spårvagnarna. Närmare 200 av hållplatserna har förbättrats under 2019 och det återstår åtgärder på cirka 300 hållplatser. Västtrafik, kommunerna och Trafikverket måste prioritera att anpassa resten av hållplatserna för att nå målet. Tryggheten att resa med Västtrafik är oförändrad jämfört med 2018. Kollektivtrafiken är ett viktigt alternativ som ska vara tryggt för alla. Generellt är de som reser sällan eller aldrig mer otrygga med kollektivtrafiken.

Delmål 4 innebär att koldioxidutsläppen per personkilometer ska minska. Under 2019 ökade utsläppen och nivån är 71 procent minskning sedan 2006. Kollektivtrafikens fordon drivs till 97 procent med förnybara drivmedel. Delar av fartygstrafiken och Kinnekulletåget drivs fortfarande med fossil diesel, dock blandad med biodiesel. Elektrifieringen av bussar har fortsatt.

Inledning

Trafikförsörjningsprogrammet styr utvecklingen

Västra Götalandsregionen är regional kollektivtrafikmyndighet enligt kollektivtrafiklagen från 2012. Varje myndighet ska fastställa mål för kollektivtrafiken i ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet är det övergripande styrdokumentet för kollektivtrafikens utveckling. I Västra Götaland fastställs ett nytt program en gång per mandatperiod av regionfullmäktige. Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg i det regionala utvecklingsarbetet och i strävan mot visionen om det goda livet. Just nu tas programmet som ska gälla från och med år 2021 fram.

Nuvarande program gäller från 2017 till 2020 med långsiktig utblick till 2035. Det övergripande målet i programmet är att andelen hållbara resor ska öka för en attraktiv och konkurrenskraftig region samt att resandet med kollektivtrafiken ska fördubblas. I det hållbara resandet ingår kollektivtrafik, gång och cykel. I figur 1 redovisas trafikförsörjningsprogrammets mål med de beslutade strategier som fanns när programmet antogs. Därefter har förändringar skett, till exempel har funktionshinderstrategin ersatts av en strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor och målbilder för flera stadstrafikområden har tagits fram.



Figur 1 Mål och indikatorer för kollektivtrafiken som beslutats av Västra Götalandsregionen

Ett nät av prioriterade stråk knyter ihop Västra Götalands alla kommuncentra, samt större målorter i angränsande län. Kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen ska öka genom att stärka utbudet i stråken. Landsbygdsutredningen visar vilken geografisk tillgänglighet med kollektivtrafik man kan förvänta sig i olika delar av Västra Götaland. I programmet finns också ett antal prioriterade utvecklingsområden, där samverkan med kommunerna spelar en viktig roll. Områdena är samhällsplanering, samordning med skolresor, hållbart resande, pris- och betalsystem, principer för kollektivtrafiken i pendlingsnaven samt ett strukturerat arbete utifrån diskrimineringsgrunderna.

Trafikförsörjningsprogrammet följs upp

Västra Götalandsregionen genomför varje år en uppföljning av hur målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet utvecklas. Uppföljningen är ett av flera underlag som ligger till grund för kollektivtrafiknämndens uppdrag till Västtrafik och den ingår i den årliga avstämningen med kommunerna.

Uppföljningen avser de mål och indikatorer som finns i programmet och redovisas med måluppfyllelse gentemot angivna måltal. Ett antal indikatorer utan måltal finns med för att bättre kunna analysera och bedöma utvecklingen av målen. Dessa redovisas i bilden nedan.

MÅL	INDIKATORER MED MÅLTAL	INDIKATORER UTAN MÅLTAL
Andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland, och kollektivtrafikresandet fördubblas för en attraktiv och konkurrenskraftig region.	Kollektivtrafiken står för minst 30 % av de motoriserade resorna i Västra Götaland Antal resor i kollektivtrafiken är minst 320 miljoner resor per år	Antal resor per stadstrafik, tätortstrafik, <u>stråk</u> , <u>landsbygd</u> Brutto-/ nettokostnad per resa Antal personkilometer Bilnehav per 1 000 invånare Körsträcka personbilar Andel cykelresor
Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland	Andel invånare med <60 min till ett pendlingsnav, med kollektivtrafik, ökar. Andel invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen är 100 %	Antal fordonskilometer med Västtrafik Andel invånare som har avgångstider som passar deras resbehov Restidskvot för tåg respektive buss i prioriterade stråk
Attraktiv kollektivtrafik	Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik är minst 60 % Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord uppgår till minst 93 % Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik är minst 60 %	Andel turer som är punktliga per trafikslag Allmänhetens upplevelse av förseningar i kollektivtrafiken
Alla resenärsgupper beaktas	Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik är minst 72 % Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning är 100 % Prioriterade hållplatser och terminaler anpassade för personer med funktionsnedsättning är >800	Kvalitativ analys utifrån de sju diskrimineringsgrunderna.
Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken	Minskning CO ₂ -utsläpp per personkilometer jämfört med år 2006 är minst 80 %	

Upplägg av rapporten

I nästa avsnitt finns en resultatöversikt av de mål och indikatorer med måltal som ingår i uppföljningen.

Det övergripande målet och de fyra delmålen redovisas i varsitt avsnitt. Varje avsnitt inleds med en kort beskrivning av målet samt vilka måltal och indikatorer som följs upp till respektive mål, följt av en genomgång av utvecklingen sedan 2014.

Där det är möjligt redovisas troliga orsaker till utvecklingen och i vissa fall exempel på genomförda åtgärder för att nå ökad måluppfyllelse.

Översikt av måluppfyllelsen 2019

Mål	Bedömd måluppfyllelse till 2020	Måltal 2020	2014	Utveckling 2014 - 2019	2019	Utveckling senaste året 2019
Övergripande mål: Andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland, och kollektivtrafikresandet fördubblas för en attraktiv och konkurrenskraftig region.		Kollektivtrafiken står för minst 30 % av de motoriserade resorna i Västra Götaland. Antalet resor i kollektivtrafiken är minst 320 miljoner resor per år.	28 % 278 milj	 	33 % 355 milj	 
Delmål 1: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland		Andel invånare med <60 min till ett pendlingsnav, med kollektivtrafik, ökar. Andel invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen är 100 %	84,9 % 63 %	 	x 100 %	Ingen uppgift 
Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik		Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik är minst 60 % Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord uppgår till minst 93 % Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik är minst 60 %	53 % 93 % 54 %	  	63 % 96 % 58 %	  
Delmål 3: Alla resenärsgupper beaktas		Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik är minst 72 % Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning är 100 % Prioriterade hållplatser och terminaler anpassade för personer med funktionsnedsättning är >800	67 % 97 % 385	  	66 % 97 % 491	  
Delmål 4: Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken		Minskning CO ₂ -utsläpp per personkilometer jämfört med år 2006 är minst 80 %	50 %		71 %	

 målet är uppnått, pilen visar förändring under 2019

Övergripande målet

Andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland och kollektivtrafikresandet fördubblas för en attraktiv och konkurrenskraftig region

Det övergripande målet är att öka andelen hållbara resor, definierat som summan av resor med kollektivtrafik, gång och cykel. Resandet med kollektivtrafiken bör öka i linje med fördubblingsmålet för att öka andelen hållbara resor, det vill säga att antalet resor med kollektivtrafiken ska fördubblas från 2006 till 2025. Dessutom behöver gång- och cykelresorna öka i förhållande till det motoriserade resandet. Ett antal nyckeltal följs för att få en helhetsbild av det hållbara resandets utveckling i förhållande till antal resor med bil.

Det ökade resandet i kollektivtrafikens sker framförallt i stadstrafik och prioriterade stråk. I glesare områden med lägre resande underlag behöver nya lösningar utvecklas för att öka det hållbara resandet. Förutom antalet resor, är också resornas längd betydelsefulla, därför följs indikatorn om personkilometer upp. För att fortsätta öka det hållbara resandet behöver hänsyn tas i både infrastruktur och bebyggelseplanering men åtgärder behövs också för att underlätta för individer att välja ett mer hållbart resande. Innovation och test av nya mobilitetslösningar, som till exempel kombinerad mobilitet, kan skynda på utvecklingen.

Övergripande målet Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2019	Utveckling under 2019
Kollektivtrafiken står för minst 30 % av de motoriserade resorna i Västra Götaland	Ö1. Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel	↑	→
Antal resor i kollektivtrafiken är minst 320 miljoner resor per år	Ö2. Antal resor i kollektivtrafiken	↑	↑
Nyckeltal		Förändring 2014 - 2019	Förändring under 2019
Ö3. Antal resor per kategori *)			
a) Stadstrafik (pendlingsnav)		↑	↑
b) Tätortstrafik		↑	→
c) Stråk (tåg, expressbuss, cityexpress)		↑	↑
d) Landsbygd/övrigt		↑	→
Ö4. a) Bruttokostnad per resa		→	→
b) Nettokostnad per resa		→	→
Ö5. Antal personkilometer		↑	↑
Ö6. Bilinnehav per 1 000 invånare		↑	↓
Ö7. Körsträcka personbilar		↓	↓
Ö8. Andel cykelresor		↓	↓
Ö9. Andel bilpassagerare		↑	→

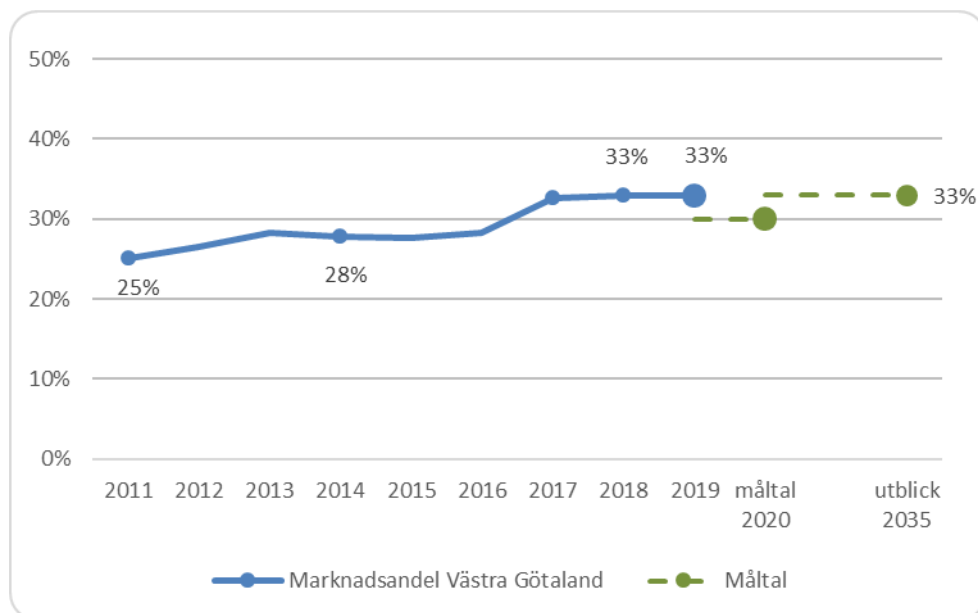
*) Avser utveckling från år 2015. ↑ Målet är uppnått, pilen visar förändring under 2019

Ö1: Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel

Måtalet är att kollektivtrafikens marknadsandel jämfört med bil och andra motorfordon ska vara 30 procent år 2020, det vill säga minst var tredje resa ska ske med kollektivtrafiken. Antalet resor med kollektivtrafiken ökar varje år och samtidigt ökar det totala antalet bilar. Däremot har genomsnittlig körsträcka per bil gått ner något senaste året. Marknadsandelen påverkas av satsningar på kollektivtrafik och infrastruktur men också av styrmedel som trängselskatt och avgifter för parkering.

Kollektivtrafikens marknadsandel har varit 33 procent de senaste tre åren. Ökningen 2017 beror till stor del på förändrad mätmetod vilket gjorde att resultatet hamnade i nivå med måtalet.

I kollektivtrafikbarometern uppger personer vilka färdssätt som de använde för resor gjorda under en dag. 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.



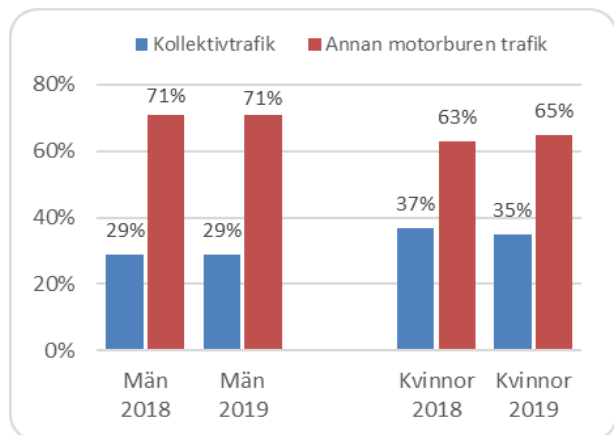
Figur 2 Utveckling av kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

Det övergripande målet handlar om det hållbara resandets marknadsandel där även gång och cykel ingår. Marknadsandelen för det hållbara resandet var 38 procent 2019, en procentenhet lägre än 2018.

I Göteborgsregionen är kollektivtrafikens marknadsandel totalt 45 procent men det är stor skillnad inom delregionen. Stadstrafikområdet Göteborg/Mölndal/Partille har en andel på 55 procent. I övriga kommuner är andelen i genomsnitt 21 procent. Fördelat på delregion är det statistiska underlaget lite för lågt för att säkert kunna fastställa förändringar. Troligen förklarar det delvis den ökningen som skett i Sjuhärad från 16 till 21 procent under 2019. I både Fyrbodalen och Skaraborg har marknadsandelen sjunkit något sedan 2018 och är nu 16 respektive 13 procent.

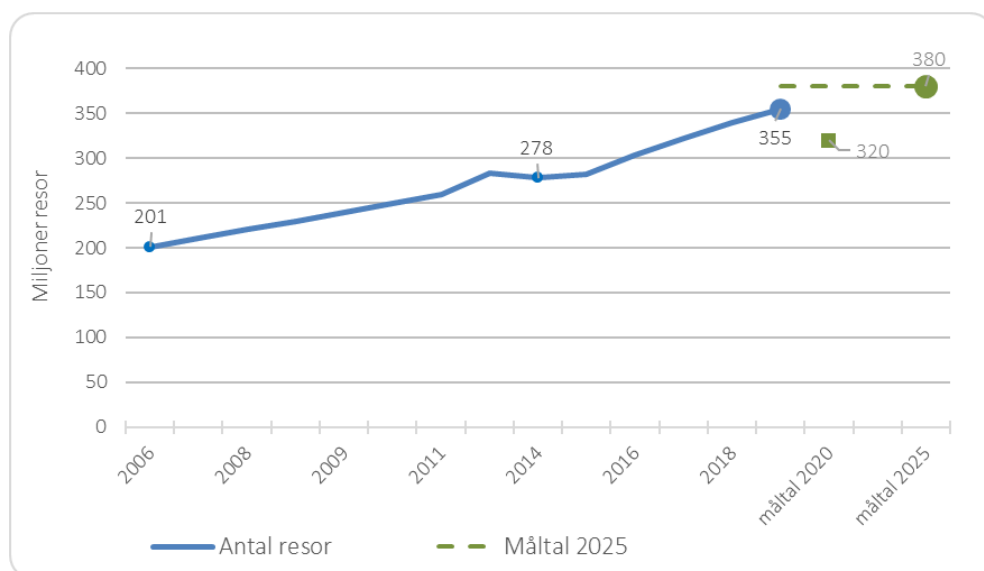
Marknadsandelen i kollektivtrafiken för kvinnor är 35 procent och för män är den 29 procent. Senaste året har kvinnors andel minskat något medan männens ligger kvar på samma nivå som året innan.



Figur 3 Marknadsandelen i procent för kollektivtrafik respektive annan motorburen trafik för män respektive kvinnor.
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

Ö2: Antal resor i kollektivtrafiken

Resandet med kollektivtrafiken har ökat med 76 procent sedan 2006. Under samma period har befolkningen ökat med drygt 11 procent. Under 2019 ökade resandet med knappt 5 procent. Västtrafik bedömer att ungefär en femtedel av årets ökning har skett tidigare, men att det är först nu med det automatiska kundräkningssystemet som dessa resenärer har registrerats. Det vill säga en reell ökning på 4 procent. Resandet har ökat främst inom stadstrafik och stråk. Fördubblingsmålet till år 2025 är 380 miljoner resor. Resandeökningen de senaste åren ligger i fas med att målet är möjligt att nå.



Figur 4 Resandeutvecklingen med Västtrafik mellan år 2006-2019 samt måltal 2020 och mål 2025 (miljoner resor/år)

Källa: Västtrafik

Hur mäter Västtrafik resandet?

Antalet resor mäts i form av delresor, dvs en resa som har ett byte räknas som två resor i statistiken. Idag finns det två källor till resandestatistiken. I tåg- och stadstrafiken finns KRS (automatiskt kundräkningssystem). Mätare finns i fordonen och registrerar hur många som går av och på. Systemet har successivt förts in och nu finns det KRS i stora delar av trafiken. KRS ger underlag för 92 procent av resorna.

Där KRS inte används, registreras resandet genom stämplingar av biljetter. En stämpling är när ett Västtrafikkort hålls upp mot en biljettmaskin ombord. Detta sätt används främst i lokal- och regiontrafik där samtliga resenärer ska stämpla sina biljetter. Biljetter i appen ToGo kan idag inte stämplas i systemet. För dessa resor finns en framtagen modell som beräknar antalet resor på den typen av biljetter där inte KRS används.

Ö3: Antal resor per kategori

I stadstrafiken gjordes 271 miljoner resor under 2019, vilket står för 76 procent av det totala resandet. Resandet i stadstrafiken ökade med 13 miljoner resor under 2019, vilket motsvarar 5 procent. Det är framför allt spårvagnsresorna som har ökat, medan antalet resor med buss har en lägre ökningstakt än tidigare år. Spårvagnstrafiken ökade med 10 miljoner resor 2019, vilket är en ökning med 8 procent jämfört med 2018.

I tätortstrafiken är antal resor i princip oförändrat jämfört med 2018. Kungälv är den tätort som har haft störst resandeökning 2019, med ca 50 000 fler resor. I samband med att det nya resecentret i Kungälv togs i bruk, anpassade Västtrafik flera busslinjer som har resulterat i ett ökat resande. Även i Kungsbacka och Lerum har resandet ökat, kopplat till nybyggnation av framförallt bostäder. I Alingsås har det lokala resandet minskat, trots förändringar inför 2019 med bättre och fler bytesmöjligheter till pendeltågen, snabbare resor och tydligare linjenät. Anslutningstrafiken till tågen har förbättrats. Eftersom resandet inte har ökat som förväntat planerar Västtrafik ytterligare en översyn av trafikutbudet. Resandet har minskat även i Stenungsund, vilket kan bero på problem med framkomlighet och minskad punktlighet på grund av vägarbeten.

I stråken ökade resorna med 6 procent, och 58 miljoner resor gjordes under 2019. Stråken till och från Göteborg har ökat med 13 procent, vilket motsvarar 3 miljoner resor. En förklaring till den registrerade ökningen är det fortsatta införandet av automatiskt kundräkningssystem. Även framkomlighetsproblemen i Göteborg gör att fler väljer buss istället för bil.

Tågtrafiken ökade med 3 procent 2019, vilket är positivt jämfört med tidigare års oförändrade resande. Under 2019 har det varit färre arbeten på järnvägsbanorna, vilket är en bidragande orsak till resandeökningen på exempelvis sträckan Göteborg-Alingsås. Resandeökningen innehåller en viss överflyttning från buss till tåg, vilket gör att busslinjerna i stråken har en lägre resandeökning. Satsningar i tågtrafiken under 2018 och 2019 har också bidragit till det ökade resandet. Resandet med tåg på bland annat sträckan Göteborg-Varberg och Göteborg-Borås har ökat.

I den regionala trafiken utanför stråken gjordes 19 miljoner resor, det vill säga i princip oförändrat jämfört med föregående år. En viss resandeökning finns i den tillköpta skoltrafiken.

Tabell 1 Antal miljoner resor per kategori

Resor (miljoner)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Stadstrafik	212	228	243	258	271	
Tätortstrafik	3	3	3	4	4	
Stråk	46	49	54	55	58	
Landsbygd	17	19	19	19	19	
Specialtrafik	3	3	3	3	4	
Summa	282	303	322	339	355	

Källa: Västtrafik

I Göteborg, Mölndal och Partille finns det många busslinjer med högt resande som är nära kapacitetstaket. I december 2018 utökades kapaciteten för ett antal linjer i Göteborg, vilket lett till fortsatt ökning av antalet resor. Nya trafiklösningar och resmöjligheter behövs som inte går via de centrala delarna av Göteborg. Resandet till och från Mölndal fortsätter att öka starkt beroende på nybyggnation av bostäder med stor inflyttning samt fler företagsetableringar i kommunen. Resandet från Partille har ökat också, delvis beroende på nybyggnation. Stadstrafiken i Borås ökade med 12 procent, delvis på grund av utökningar i trafiken och delvis beroende på att fler resenärer registreras i och med införandet av det automatiska kundräknings-systemet.

Även resandet med stadstrafiken i Uddevalla ökade något. Där har inga förändringar gjorts i trafiken, förutom att elbussar införts under 2019. I Trollhättan-Vänersborg var resandet med sommarlovskort störst i Västra Götaland 2018, därför syns en viss nedgång av resandet under 2019 när den statliga satsningen på fria sommarlovskort tagits bort. I Skövde var resandet oförändrat jämfört med 2018, trots att satsningen på sommarlovskort har upphört, vilket innebär att andra resor har ökat något. Jämfört med några andra städer i Sverige har till exempel Borås ett högre resande än Gävle och Eskilstuna, medan Trollhättan/ Vänersborg ligger något lägre än Gävle men högre än Eskilstuna. Både Uddevalla och Skövde har ett högre resande än både Nyköping och Falun.

Tabell 2 Antal miljoner resor i stadstrafik 2019 samt befolkning i tätorterna

Stadstrafik	2016	2017	2018	2019	Befolkning	Jämförelser	2019	Befolkning
Göteborg/ Mölndal/ Partille	210	225	236	248	597 700	Malmö	45,4	306 000
Borås	8,6	8,7	10	11	73 700	Gävle	6,9	76 900
Trollhättan/ Vänersborg	4,9	5,0	6,8	6,7	73 400	Eskilstuna	6,5	70 300
Uddevalla	2,3	2,3	2,9	2,9	36 000	Nyköping	1,2	33 200
Skövde	2,4	2,4	2,7	2,7	38 100	Falun	2,5	38 500

Källa: Västtrafik, Svensk kollektivtrafik och SCB

Ö4: Bruttokostnad och nettokostnad per resa

Västtrafiks kostnad per resa har varierat måttligt i löpande prisnivå under åren, samtidigt som kostnaden totalt för kollektivtrafiken har ökat. Utvecklingen av kostnad per resa påverkas av hur mycket resandet ökar i förhållande till kostnadsutvecklingen, men också av fördelningen mellan långa och korta resor samt trafikslag. Bruttokostnad per resa avser Västtrafiks totala kostnader fördelat på antalet resor som genomförs i kollektivtrafiken i Västra Götaland. Nettokostnad per resa avser total kostnad minus biljettintäkter, statsbidrag och övriga intäkter fördelat på antalet resor.

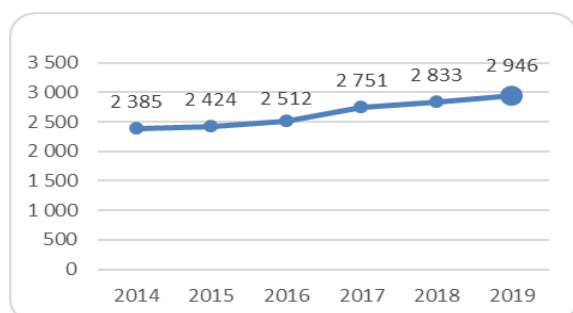
Tabell 3 Brutto- och nettokostnad per resa (kr)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bruttokostnad per resa	27	29	28	28	27	27	
Nettokostnad per resa	13	14	14	14	13	13	

Källa: Västtrafik

Ö5: Antal personkilometer med kollektivtrafiken

Under 2019 ökade antalet personkilometer i kollektivtrafiken med 4 procent. Medelreslängden har minskat något. Personkilometer beräknas genom en uppskattad medelreslängd per restyp multiplicerat med antalet resor. Personkilometer redovisas eftersom skillnaden i längd mellan olika resor är stor. Resultatet har delvis påverkats av övergången till automatiskt kundräknings-system som nu visar resor som tidigare har skett utan att ha registrerats.



Figur 5 Antal miljoner personkilometer med kollektivtrafiken.

Källa: Västtrafik

Ö6: Bilinnehav

Tillgång till bil påverkar om individer kan välja att resa med bil eller kollektivtrafik, och därmed utvecklingen av kollektivtrafikens marknadsandel. I Västra Götaland fanns 789 300 personbilar 2019, vilket är 1 600 fler bilar än 2018. Eftersom befolkningen har ökat i högre takt 2019 så är bilinnehavet per 1 000 invånare lägre. I riket har antalet personbilar ökat under 2019 med knappt 0,4 procent, men snittet per 1000 invånare har minskat från 477 till 474. I Västra Götaland fanns det 458 bilar per 1 000 invånare, en minskning från 461. Kvinnor äger 36 procent av bilarna och männen äger 64 procent. Juridiska personer äger närmare en av fem bilar.

Tabell 4 Bilinnehav i Västra Götaland

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bilinnehav per 1000 invånare	452	456	459	463	465	461	458	

Källa: Trafikanalys

Generellt är bilinnehavet högre i glesare områden och lägre i tätare, där kollektivtrafikens utbud och möjligheterna att gå och cykla är större. Bilinnehav påverkas också av parkering vilket oftare är mindre tillgängligt och dyrare i tätare områden. Bilinnehavet per 1 000 invånare är lägst i Göteborg och Partille på 327 respektive 409 bilar. Essunga och Orust har högst med 630 respektive 622 bilar per 1000 invånare.

Ö7: Körsträcka med personbil

Den genomsnittliga körsträckan per personbil var 12 190 kilometer i Västra Götaland 2018. Det ger en total körsträcka på ungefär samma nivå som 2017 eftersom bilinnehavet har ökat. För riket var den genomsnittliga körsträckan 12 040 kilometer per personbil.

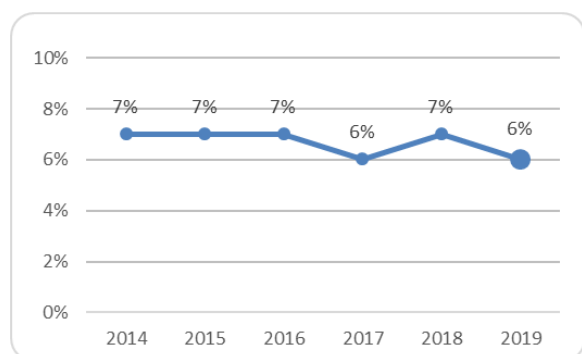
Tabell 5 Genomsnittlig körsträcka i kilometer för personbilar registrerade i Västra Götaland.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Körsträcka i kilometer	12 420	12 390	12 390	12 400	12 250	12 190*		

Källa: Trafikanalys 2018. * ändring av besiktningsregler gör att metoden för att beräkna körsträcka ändrats, för att få en korrekt jämförelsen bakåt i tiden

Ö8: Andel cykelresor

Andelen cykelresor är en viktig del i det hållbara resandet, och i takt med att elcykeln blivit vanligare ökar möjligheten till cykelresor på längre avstånd. Många resor med bil är kortare än fem kilometer, och för dessa resor finns en potential att flytta över en del till cykel och gång. Andel cykelresor mäts med resvaneundersökningen i kollektivtrafikbarometern. Antalet som svarar när det gäller cykelresor och det är därför viktigt att tolka andelen som en indikation snarare än en exakt siffra. Andelen minskade under 2019 och är 6 procent.



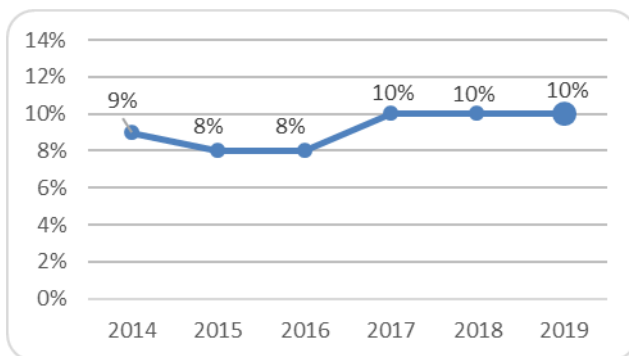
Figur 6 Andel cykelresor av totalt antal genomförda resor

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

Västra Götalandsregionen gjorde under 2018 en studie för att undersöka potentialen för invånarna att gå och cykla sin arbetsplats eller skola. Resultatet visar att det finns stor potential för mer hållbara resor. I genomsnitt kan 37 procent av alla invånare i Västra Götaland nå sin arbetsplats inom 30 minuters cykling. I flera kommuner är potentialen ännu större. Resultatet finns presenterat kommunvis i en interaktiv rapport, samt i en webbkarta. I webbkartan visas potentiella belastningsstråk på vägnätet om alla som kan cykla till arbetsplats eller skola på 30 minuter gör det. Mer info på www.vgregion.se/potentialstudie.

Ö9: Andel bilpassagerare

Samåkning är en del i det hållbara resandet. Andelen som reser som bilpassagerare har varit 10 procent de senaste tre åren.



Figur 7 Andel bilpassagerare av totalt antal genomförda resor

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

Delmål 1: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland

Målet handlar om hur kollektivtrafiken möjliggör för invånare att nå olika målpunkter. Utbudet av kollektivtrafik anpassas utifrån samhällsnytta, resurseffektivitet och olika geografiska förutsättningar. Målbild tåg 2035, landsbygdsutredningen och målbilder för pendlingsnaven är strategier som styr utvecklingen av trafiken. Målet mäts med två indikatorer och fyra nyckeltal som ger en bild av tillgängligheten utifrån restid och utbud med kollektivtrafiken. Kostnaden följs eftersom den är avgörande för hur det totala utbudet ser ut.

Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2019	Utveckling under 2019
Andel invånare med <60 min till ett pendlingsnav med kollektivtrafik, ökar (från 84,9 % år 2014)	1.1 Andel invånare med mindre än 60 min till ett pendlingsnav med kollektivtrafik	➡	Ingen uppgift
Andel invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen är 100 %	1.2. Andel invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen	⬆	➡
	Nyckeltal	Förändring 2014 - 2019	Förändring under 2019
	1.3 Antal fordonskilometer med Västtrafik	⬆	⬆
	1.4 Andel invånare som har avgångstider som passar deras resbehov	⬆	⬆
	1.5 Restidskvot för tåg respektive buss i prioriterade stråk	*	➡
	1.6 Bruttokostnad och nettokostnad per fordonskilometer	⬆	⬆

*på grund av nya kriterier i uttag av restider i Google maps är det inte möjligt att jämföra tillbaka i tiden

➡ Målet är uppnått, pilen visar förändring under 2019

1.1 Andel invånare med mindre än 60 min till ett pendlingsnav med kollektivtrafik

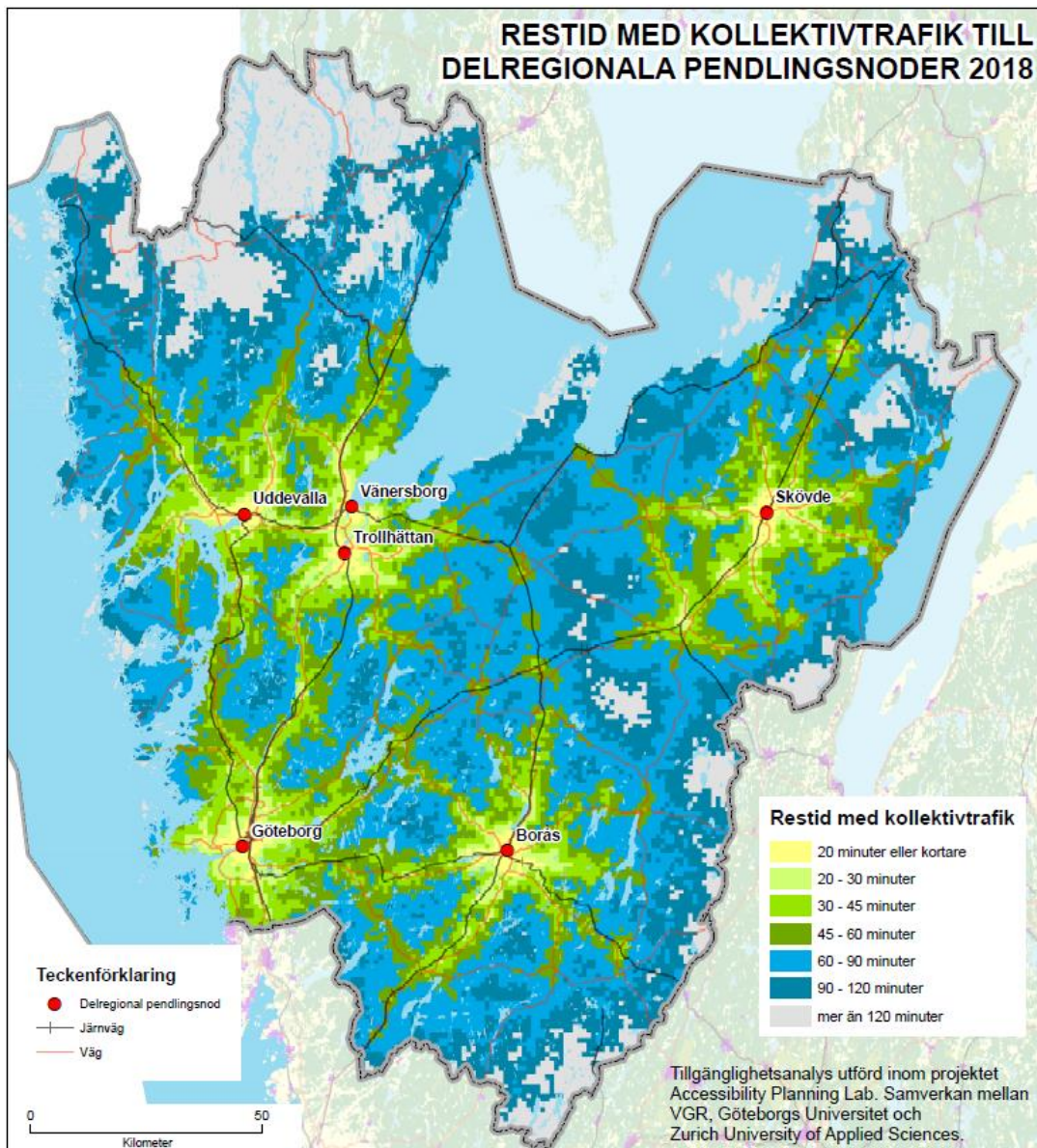
Kartan i figur 8 är samma som i uppföljningen för 2018. Eftersom det är små förändringar mellan enstaka år uppdateras inte kartan varje år. Däremot är andelen uträknad utifrån 2018 års befolkning och det gav en ökning på 0,1 jämfört med 2017. Andelen invånare med mindre än 60 minuter med kollektivtrafik till minst en av de delregionala pendlingsorterna är, med 2018 års tidtabell och befolkning, 85,6 procent. Det är något högre än 2014 då den var 84,9 procent.

Tabell 6 Invånarnas restider med kollektivtrafik till pendlingsnaven

Minuter	0-20	21-30	31-45	46-60	61-90	91-120	Över 120
Antal invånare	473 700	474 700	329 900	184 600	193 400	43 800	9 400
Andel aggregerat	27,7 %	55,5 %	74,8 %	85,6 %	96,9 %	99,4 %	100 %

Källa: Befolkning SCB 2018 (avrundade siffror) och tidtabell 2018

Kartan visar restider från alla rutor (km²) i Västra Götaland till Borås, Göteborg, Skövde, Trollhättan, Vänersborg eller Uddevalla (den som är närmast). Restider under 60 min finns främst i de prioriterade stråken och runt pendlingsnaven. En stor del av Dalsland har längre restid än en timme med kollektivtrafik. Ett område mellan Ulricehamn/ Falköping och Lidköping/ Grästorps har längre restider. Några av dessa områden har närmare till större orter utanför Västra Götaland, vilket inte redovisas i den här kartan. Områden med två timmars restid eller längre finns nära länsgränserna, längs Vänern och kusten samt gränsen till Norge, med undantag för gränsen mot Halland.



Figur 8 Restid till delregionala pendlingsnav i Västra Götaland enligt 2018 års tidtabell.

Källa: Tillgänglighetsanalys Handelshögskolan vid Göteborgs universitet i samverkan med Zurich University of Applied sciences. (Tidtabellen är från Samtrafiken och avser tredje måndagen i september 2018 med ankomst mellan kl 7.00 och 8.30. Befolkningsstatistiken är från 171231.)

1.2 Andel invånare med minst grundutbud

Landsbygdsutredningen från 2014 innehåller riktlinjer för vilken servicenivå som invånarna kan förvänta sig med kollektivtrafiken på landsbygden och i orter upp till 3 000 invånare. Boende utanför tätorter ska ha minst fem resmöjligheter per vardag med närtrafik och boende inom tätorterna finns det tidtabellslagda turer med större utbud ju större tätorten är. I december 2016 var grundutbudet uppnått i hela Västra Götaland. Satsningen på närtrafiken har gjort att resandet med den ökat med närmare 80 procent sedan 2013. Västtrafik har ambitioner om att integrera den anropsstyrda trafiken allt mer med övrig kollektivtrafik på landsbygden, exempelvis genom samordning av biljettsystem, samt att trafiken syns i reseplaneraren eller liknande.

Tabell 7 Andelen invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Andel invånare	63%	i.u.	100%	100%	100%	100%	

Källa: Västtrafik, i.u. ingen uppgift

1.3 Antal fordonskilometer med Västtrafik

Antal fordonskilometer ett sätt att visa det samlade utbudet av kollektivtrafik. Siffran avser hur långt varje kollektivtrafikfordon kör i trafiken, till exempel innebär två sammankopplade tågfordon två fordonskilometer per kilometer.

Mellan 2014 och 2019 har antalet fordonskilometer ökat med 9 miljoner. De senaste åren har ökningstakten varit lägre, delvis beroende på att satsningar i första hand innebär omfördelningar. Det vill säga mindre effektiv trafik ersätts med mer effektiv trafik, vilket kan innebära ett mer attraktivt utbud även om antalet fordonskilometer inte ökar.

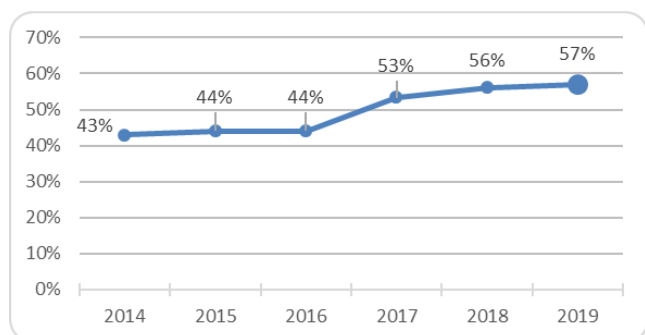
Tabell 8 Antal fordonskilometer med Västtrafik

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Antal fordonskilometer (miljoner)	142	145	147	149	150	151	

Källa: Västtrafik

1.4 Andel invånare som har avgångstider som passar deras resbehov

I kollektivtrafikbarometern 2019 svarade 57 procent att de har avgångstider som passar deras resbehov, och andelen har ökat stadigt under hela perioden.

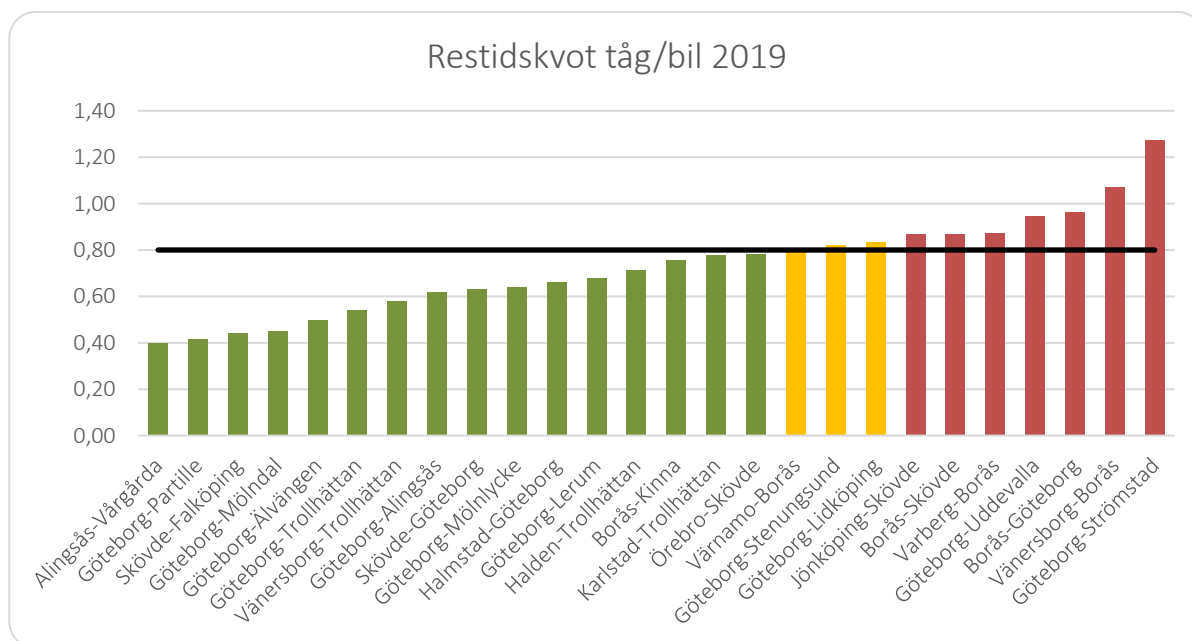


Figur 9 Andel invånare som har avgångstider som passar deras resbehov.

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

1.5 Restidskvot för tåg respektive buss i prioriterade stråk

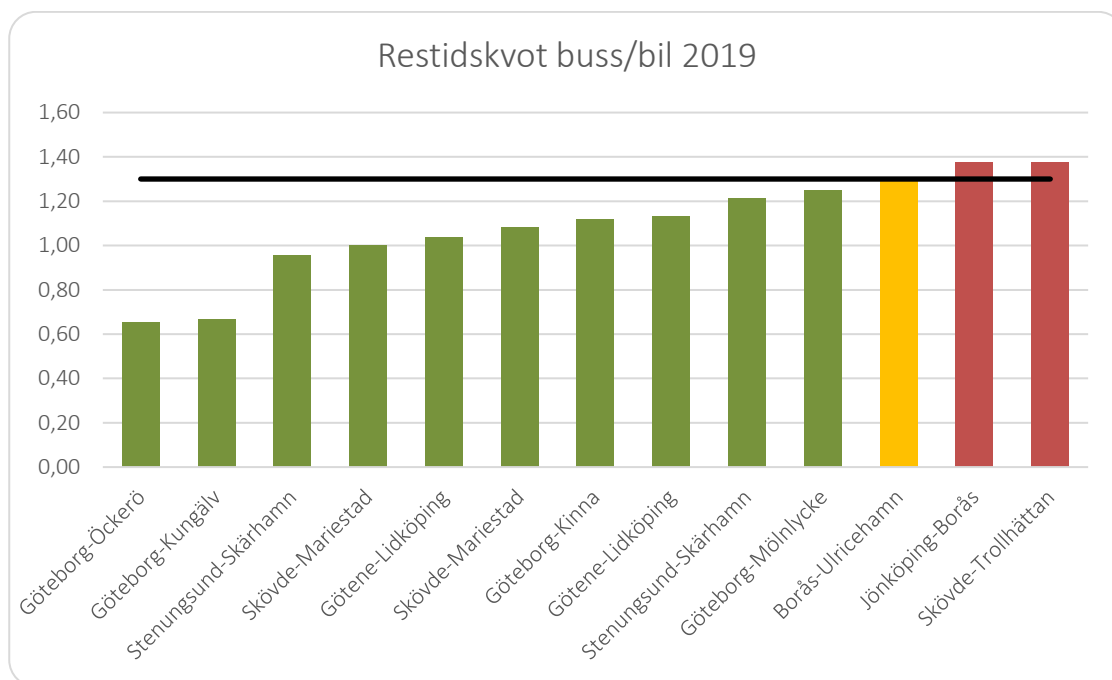
En utmaning för kollektivtrafiken är att uppnå restider som konkurrerar med bilen. Restidskvoten styrs till stor del av infrastrukturen för alla trafikslag men för kollektivtrafiken påverkar dessutom antalet stopp vid hållplatser den totala restiden. Målet för tåg är en restidskvot på 0,8, det vill säga 20 procent kortare restid än med bil. För buss är målet en restidskvot på 1,3. Restidskvoterna följs upp i de prioriterade kollektivtrafikstråken och i stora pendlingsrelationer. Uppföljningen sker i första hand av restidskvoten för tåg och bil. Där det inte finns tågtrafik följs restidskvoten mellan buss och bil. Restiderna för både bil och kollektivtrafik är hämtade från Google maps. Restiderna räknas mellan resecentrum eller tågstation i respektive ort. Den lägsta restidskvoten finns generellt mellan orter längs Västra stambanan, och nära Göteborg. Tågen på Norge/Vänerbanan har också låga restidskvoter, både på kortare och längre distanser. Högst restidskvot när det gäller tåg har Göteborg-Strömstad, men även Vänersborg-Borås och Borås-Göteborg har höga kvoter. Jämfört med 2018 har restidskvoten förbättrats bland annat för tåg mellan Göteborg och Älvängen samt mellan Borås och Skövde.



Figur 11 Restidskvoter för tåg i förhållande till bil

Källa: Google maps november 2019

Sträckan Borås-Göteborg har låg restidskvot för bussen. För buss generellt finns de lägsta restidskvoterna framförallt i stråk med busskörfält. Flera bussrelationer i Skaraborg har också låga restidskvoter, till exempel Tibro-Skövde och Skövde-Mariestad. När det gäller Sjuhärad har restidskvoten för Borås-Jönköping förbättrats avsevärt från 1,67 till 1,37.



Figur 11 Restidskvoter för buss i förhållande till bil
Källa: Google maps november 2019

1.6 Bruttokostnad och nettokostnad per fordonskilometer

Den totala kostnadsutvecklingen per fordonskilometer påverkas i hög grad av den allmänna kostnadsutvecklingen inom kollektivtrafiken, men också av kostnader som följs av ett utökat trafikutbud. Generellt har utvecklingen av index kopplat till bränsle och personal i trafikavtal en stor påverkan, liksom ökade krav på till exempel miljö och kvalitet i nya trafikupphandlingar. Resandeutvecklingen och därmed incitamentens storlek till trafikföretagen påverkar också kostnaderna.

Utvecklingen av kostnader för spårvagns- och tågtrafiken, samt ökade underhållskostnader för resecentra bidrar till kostnadsutvecklingen. Kostnaderna per fordonskilometer påverkas också av trafikslagens andel av all kollektivtrafik, exempelvis leder en ökad andel tåg till en ökad kostnad per kilometer, men också till fler sittplatser per tur. Sammantaget för 2019 har kostnaderna per fordonskilometer ökat i något lägre takt än genomsnittligt under åren 2014-2018. Det beror på en något lägre kostnadsutveckling i trafikavtalen men också en viss återhållsamhet och prioritering i övrig verksamhet. Nettokostnaden påverkas dessutom av intäkternas utveckling. För 2019 har intäkterna ökat något mer än året innan men har en lägre ökningstakt än kostnaderna. Ett arbete är påbörjats för att förbättra utvecklingen av intäkterna.

Tabell 9 Kostnad per fordonskilometer, brutto respektive netto (kr)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bruttokostnad per fordonskilometer	53	56	59	59	63	64	
Nettokostnad per fordonskilometer	25	27	28	28	30	32	

Källa: Västtrafik

Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik

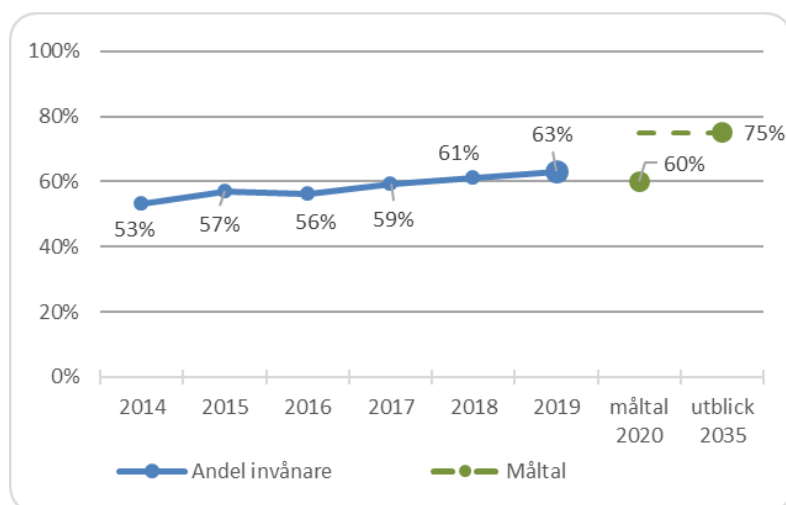
Kollektivtrafikens attraktivitet är handlar om punktlighet, trygghet, enkelhet, bekvämlighet, kvalitet och bemötande. Attraktiviteten mäts genom hur enkelt invånarna anser att det är att resa med Västtrafik, resenärernas nöjdhet och punktlighet.

Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2019	Utveckling under 2019
Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik är minst 60 %	2.1 Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik	↑	↑
Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord är minst 93 %	2.2 Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord	↑	↑
Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik är minst 60 %	2.3 Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik	↑	↑
Nyckeltal		Förändring 2014 - 2019	Förändring under 2019
2.4 Andel turer som är punktliga per trafikslag		↑	↑

↑ Målet är uppnått, pilen visar förändring under 2018

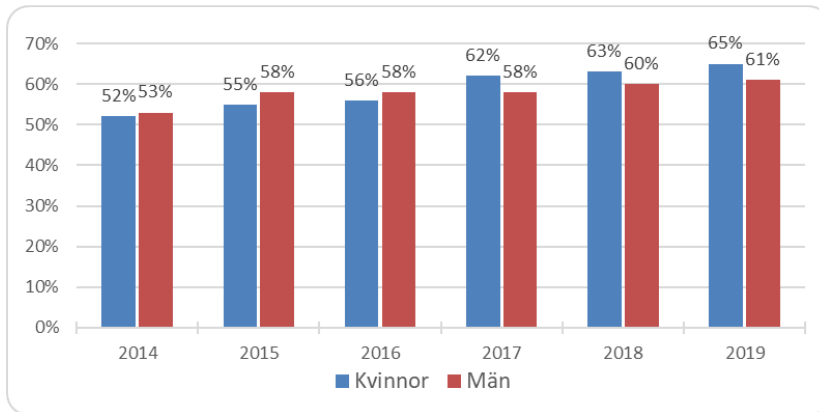
2.1 Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik

Under 2019 ansåg 63 procent att det är enkelt att resa med Västtrafik. Delmålet till 2020 är uppnått. Troligen har ökad användning av appen ToGo i huvudsak bidragit till förbättringen, men också Västtrafiks allmänna utvecklingsarbete med kollektivtrafiken. Idag köper privat-kunderna 65 procent av sina biljetter i ToGo. Andelen resenärer som upplever att det är enkelt att köpa biljett har också ökat kraftigt de senaste tre åren, från 53 procent till 78 procent.



Figur 12 Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

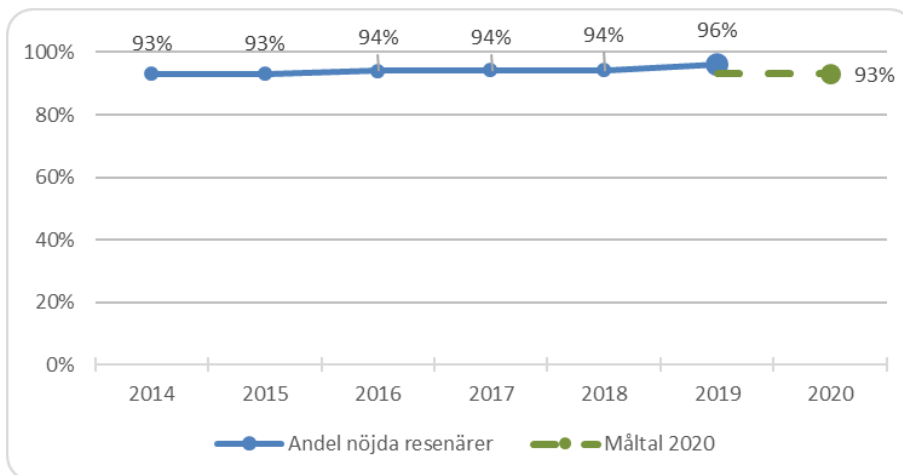
Kvinnor upplever i högre grad än män att det är enkelt att åka med Västtrafik. Delmålet till 2020 är uppnått för både kvinnor och män.



Figur 13 Andel män respektive kvinnor som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

2.2 Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord

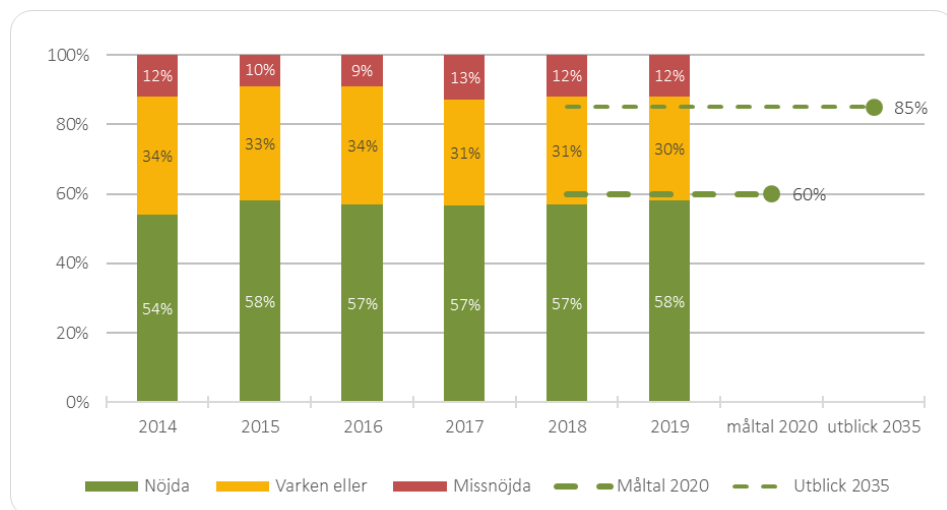
Nöjdheten ombord mäts eftersom flera trafikavtal har incitament baserat på nöjdhet. Nöjdheten är hög och 2019 uppgav 96 procent att de var nöjda med sin resa. Skillnaden är stor jämfört med resultat i kollektivtrafikbarometern, där 79 procent svarade att de var nöjda med den senaste resan (differens på 17 procentenheter). En förklaring kan vara att resenärer som reser ofta och regelbundet är överrepresenterade i mätningen ombord. En annan förklaring är att respondenter tenderar att bli mer positiva när man får frågor i mötet med en person jämfört med att svara på frågor i telefon eller skriftligt på webben vid en senare tidpunkt.



Figur 14 Andelen nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord
Källa: Västtrafik

2.3 Andel resenärer nöjda med Västtrafik

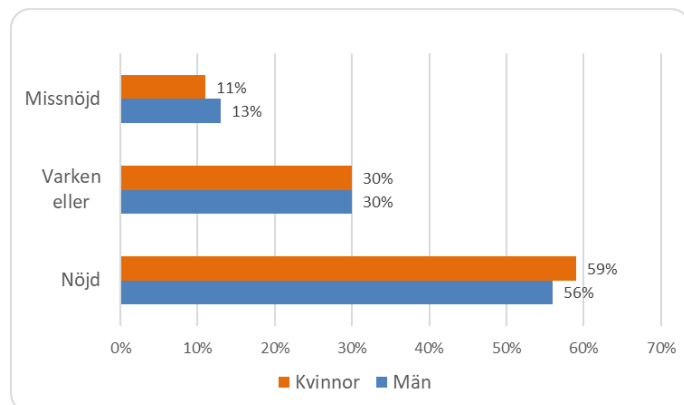
Bland resenärerna är 58 procent nöjda med Västtrafik, vilket är en procentenhet högre än förra året. Andelen missnöjda ligger kvar på 12 procent. Nöjdhet generellt påverkas av flera faktorer som varumärket, rapportering i media och sociala medier och egna upplevelser.



Figur 15 Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

Kvinnor är generellt mer nöjda med Västtrafik än män. Skillnaderna mellan könen har minskat något under 2019.



Figur 16 Andel kvinnor och män som är nöjda med Västtrafik 2019

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

2.4 Andel turer som är punktliga per trafikslag

Punktlighet påverkar hur nöjda resenärerna är med sin kollektivtrafikresa och med Västtrafik generellt. Arbetet med punktlighet och framkomlighet, framförallt i stadstrafiken, kräver ett samarbete mellan ansvariga för infrastrukturen, operatörerna och Västtrafik.

Punktligheten har förbättrats under 2019, framförallt i tågtrafiken. Punktligheten är betydligt högre för tåg och fartyg jämfört med buss och spårvagn. I spårvagnstrafiken är punktligheten oförändrad trots ombyggnationerna i Göteborgsområdet. För att förbättra punktligheten i spårvagnstrafiken behöver antalet fordonsrörelser i centrala Göteborg minska. Kollektivtrafiken måste också prioriteras vid ombyggnationer, via prioritet i signaler och egna körfält.

Framkomligheten med Göteborgstrafiken under ombyggnationer är ett prioriterat arbete inom Västtrafik. Punktligheten för busstrafiken som går genom centrala Göteborg blev någon procent sämre under 2019. Det beror på de stora ombyggnationer som pågår i Göteborg och som ger kollektivtrafiken begränsade ytor. Stora bytespunkter är hårt belastade och små incidenter får stora konsekvenser på punktligheten. Busstrafiken i Mölndal och Partille har betydligt bättre punktlighet, den ligger en bit över 80 procent.

Punktligheten för tågtrafiken har förbättrats vilket framför allt beror på att det har varit betydligt färre problem kopplade till upprustning av tåginfrastrukturen under 2019. Det är också ett resultat av bättre samverkan mellan tågoperatörerna, Trafikverket och Västtrafik. De planerade trafikavbrott som har utförts under 2019 har varit bättre planerade och Västtrafik har haft en större samverkan med andra operatörer, bland annat gällande ersättningstrafik.

Tabell 10 Punktlighet per trafikslag år 2014 - 2019

Andel turer som är punktliga							
Trafikslag	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Buss stadstrafik*	79%	80%	79%	77%	76%	77%	
Fartyg**	85%	87%	89%	89%	90%	91%	
Spårvagn	79%	80%	81%	81%	77%	77%	
Pendeltåg	95%	91%	92%	93%	92%	94%	
Regiontåg	92%	90%	90%	93%	91%	93%	
* Gäller stadstrafik i Göteborg, Mölndal och Partille							
** Fartygstrafiken gäller endast Styröbolaget							

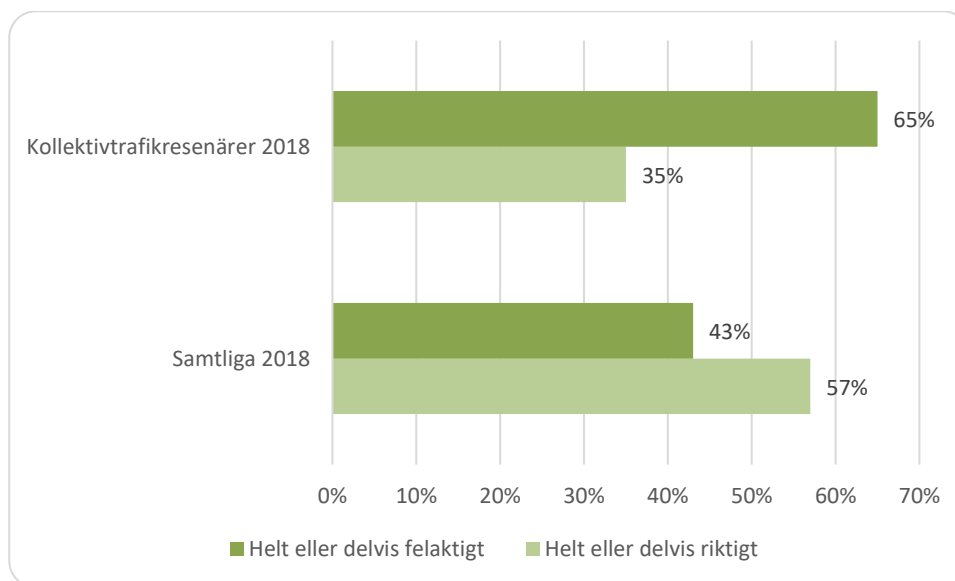
Källa: Västtrafik

2.5 Allmänhetens upplevelse av punktlighet i kollektivtrafiken

SOM-institutet vid Göteborgs universitet gör varje år en studie om Västra Götaland där man bland annat frågar om invånarnas upplevelse av kollektivtrafiken. I undersökningen för 2018 (senast publicerade) ställdes frågan om man bedömer att man kommer i tid när man använder kollektivtrafiken i Västra Götaland. Där ansåg 71 procent av alla respondenter att det är helt eller delvis riktigt vilket är en minskning med en procentenhet sedan tidigare mätning.

Bland kollektivtrafikresenärerna ansåg 75 procent att det är helt eller delvis riktigt, en ökning med 5 procentenheter jämfört med föregående år. Liksom kollektivtrafikbarometern visar undersökningen att de som nyttjar kollektivtrafiken och har en erfarenhetsbaserad upplevelse är något mer positiva än de som inte reser med kollektivtrafiken.

SOM-institutet ställde också en fråga 2018 om man upplever att kollektivtrafiken inte är ett rimligt alternativ i ens vardag. Där svarar 43 procent av alla respondenter att det är helt eller delvis felaktigt vilket alltså innebär att de anser att kollektivtrafiken faktiskt är ett rimligt alternativ medan hela 65 procent av kollektivtrafikresenärerna svarar samma sak. Detta visar också på att de som faktiskt nyttjar kollektivtrafiken är mer positiva än de som inte gör det.



Figur 17 Kollektivtrafik är inte ett rimligt alternativ i min vardag

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2018 (senast tillgängliga undersökningen)

Delmål 3: Alla resenärsgupper beaktas

Kollektivtrafiken bidrar till jämlikhet, delaktighet och social hållbarhet i samhället. Målet är att kollektivtrafiken utformas så att den stöder en inkluderande samhällsutveckling utan diskriminering.

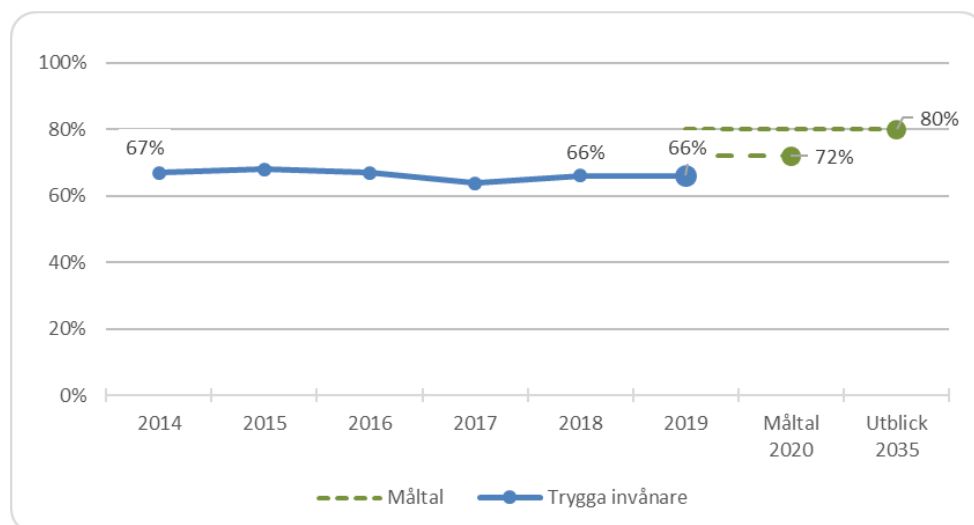
Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2019	Utveckling under 2019
Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik är minst 72 %.	3.1 Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik.	↓	→
Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning är 100 %.	3.2 Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning.	→	→
Antal hållplatser och terminaler anpassade för personer med funktionsnedsättning är fler än 800.	3.3 Antal prioriterade hållplatser och terminaler anpassade för personer med funktionsnedsättning.	↑	↑
Nyckeltal		Förändring 2014 - 2019	Förändring under 2019
3.4 Kvalitativ analys utifrån de sju diskrimineringsgrunderna.		↑	↑

3.1 Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik

Kollektivtrafiken ska vara trygg och säker för invånarna. Trygghet är ett vitt begrepp och utgår från individens upplevelse av kontroll. Det kan handla om allt från att resans alla moment fungerar som planerat till att resenärerna får tydlig information vid förseningar och inställda turer. Belysning är betydelsefullt för att öka tryggheten. En viktig faktor är också närvaron av personal.

Under 2019 har Västtrafik genomfört ett projekt med trygghetsvårdar. Trygghetsvårdarna har rekryterats bland trafikföretagens personal med vana att möta resenärer. De har under fem veckor åkt runt i kollektivtrafiken och vistats på bytespunkter för att vara synliga och kommunicera med både personal och resenärer, i syfte att öka känslan av trygghet. Projektet har genomförts ihop med polisens volontärverksamhet och med stöd från länsstyrelsen. Projektet har rönt mycket positiv uppmärksamhet, både bland personal, resenärer och i media.

Figur 18 visar att andelen invånare som känner sig trygga att resa med Västtrafik ligger på samma nivå över en längre tid och resultat för 2019 är 66 procent.



Figur 18 Andel invånare som känner sig trygga med att åka med Västtrafik

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

I Västtrafiks undersökning om varumärket anger 79 procent 2019 att de alltid känner sig trygga hos Västtrafik. Det är en tydlig ökning från 2017 då resultatet var 74 procent. Resultatet baserades på knappt 4 000 svar. Vaneresenärer är mer trygga med Västtrafik än invånarna i allmänhet enligt kollektivtrafikbarometern. Andelen kvinnor som känner sig trygga är 67 procent jämfört med 65 procent av männen.

Vanligaste konsekvensen av otrygghet och oro är, enligt Brottsförebyggande rådet, att man väljer en annan väg eller ett annat färdssätt. En fjärdedel av befolkningen uppger att de har gjort så mycket ofta eller ganska ofta under det senaste året. Undersökningen visar på stora skillnader mellan kvinnor och män, 32 procent av kvinnorna och 16 procent av männen uppger att de ofta har valt en annan väg eller ett annat färdssätt.

Enligt kollektivtrafikbarometern känner sig 74 procent av de äldre över 65 år trygga att resa med Västtrafik, vilket är betydligt högre än andra åldersgrupper. Tryggast känner sig invånarna i Skaraborg där 70 procent upplever sig trygga med Västtrafik. Även i kranskommunerna till Göteborg är tryggheten hög med 69 procent. Lägst trygghet upplever invånarna i Fyrbodalen där nivån har sjunkit från 66 till 62 procent. I Göteborgs stadstrafikområde sjönk nivån något och ligger på 65 procent. I Sjuhärad däremot har andelen trygga ökat från 62 till 65 procent.

Tabell 11 Andel som instämmer i att de känner sig trygga med att resa med Västtrafik

Kategori	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Invånare	67%	68%	67%	64%	66%	66%	
Män	68%	71%	69%	65%	65%	65%	
Kvinnor	66%	66%	65%	63%	67%	67%	
Resenärer	72%	73%	73%	69%	71%	70%	

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

Andelen invånare som är trygga med Västtrafik är 66 procent. Det är något sämre än genomsnittet för riket. Lägst andel trygga har Dalarna och Västernorrland med cirka 60 procent. I Skåne och Jönköping ligger andelen trygga runt 62-64 procent. Ett antal län finns i spannet mellan 65 och 70 procent (Stockholm, Blekinge, Halland, Örebro, Västmanland, Gävleborg). Tryggast är invånarna i Norrbotten, Värmland och Gotland med 76 respektive 74 procent för de två sistnämnda.

3.2 Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning

Totalt sett var 97 procent av alla fordon anpassade vid årsskiftet 2019/20, vilket varit konstant sedan 2014. De äldre spårvagnarna är inte tillgänglighetsanpassade, därför är enbart 70 procent av spårvagnarna anpassade. Vagnarna från 1960-talet kommer att fasas ut i takt med att de nya spårvagnarna kommer.

Alla tåg, fartyg och bussar är anpassade för personer med funktionsnedsättning. De äldsta tågen finns dock inte längre med som anpassade i Västtrafiks reseplanerare trots att de uppfyller kriterierna för funktionshinderanpassning. Det beror på att standarden för plattformshöjden har sänkts med 20 cm och vid dessa stationer får rampen på de äldre tågen en för brant lutning.

3.3 Antal prioriterade hållplatser och terminaler anpassade för personer med funktionsnedsättning

Ansvaret för hållplatser delas mellan Västtrafik och väghållarna (kommunerna på kommunala vägar och Trafikverket på statliga vägar). Cirka 800 hållplats ska anpassas för personer med funktionsnedsättning. En hållplats räknas som fullt ut anpassad när åtta kriterier är uppfyllda. Dessa finns beskrivna i bilaga 2 i strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor.

Hållplatserna har anpassats i olika hög grad och redovisas utifrån grad av anpassning. Grön standard innebär att de flesta kriterier är uppfyllda (realtidsinformation och/eller väderskydd kan saknas). Gul standard innebär att hållplatserna är anpassade minst med kantsten, taktilt stråk och kontrastmarkering. Övriga har röd standard.

Från att knappt hälften hade grön standard 2018, är siffran 63 procent för 2019, se tabellen nedan. Endast en hållplats saknar helt någon form av anpassning. Flera kriterier är uppfyllda på de flesta av hållplatserna, till exempel har 99 procent av hållplatserna belysning, 97 procent har bänk med resningshandtag och 96 procent har väderskydd.

Tabell 12 Sammanställning av status för prioriterade hållplatser 2018 och 2019

	2018	2019
Antal gröna	49%	63%
Antal gula	23%	15%
Antal röda	28%	21%

Källa: Västtrafik

3.4 Kvalitativ analys utifrån de sju diskrimineringsgrunderna

Genomförandet av strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor har fortsatt under 2019. Det innebär bland annat att Västtrafik har påbörjat arbetet med att utveckla arbetssätt som på ett mer systematiskt sätt väger in sociala konsekvenser i trafikupphandlingar. Arbetssättet har testats i förstudien inför trafikupphandling i Tvåstad där förändringsförslag har analyserats utifrån sociala aspekter.

Västtrafik är remissinstans för kommunala utbyggnadsplaner, såsom planprogram, fördjupade översiktsplaner, detaljplaner och liknande. Det finns en checklista för att kunna göra en likvärdig bedömning av planers påverkan på social hållbarhet kopplat till kollektivtrafik. Där bedöms exempelvis tillgänglighet till hållplats, bebyggelsens närhet till övriga samhällsfunktioner, standard på befintlig hållplats med mera.

Arbetet har fortsatt med att ta fram och testa en modell för sociala konsekvensbedömningar i strategisk planering av kollektivtrafiken. En bedömning av de sociala konsekvenserna av en plan eller ett projekt handlar om att synliggöra olika grupper i planeringen av kollektivtrafiken och att belysa sociala konsekvenser. Syftet är att förhindra eller mildra negativa sociala konsekvenser och lyfta sociala nyttor.

I åtgärdsvalsstudien för metrobuss, ett nytt trafikkoncept inom målbild koll2035, har modellen testats. Syftet var att visa på och förstärka de sociala nyttorna med metrobuss och att mildra potentiella onyttor. På en övergripande nivå är det enkelt att identifiera sociala nyttor med metrobussystemet. Det ger förbättrad tillgänglighet genom snabbare restider och nya reserelationer på tvären med kollektivtrafik. Potentiellt kan det även leda till en överflyttning från bil till kollektivtrafik, vilket är hälsomässigt fördelaktigt, och bidrar till nationella och regionala miljö- och klimatmål. Metrobuss kommer i huvudsak att gå på befintliga motortrafikleder, och metrobuss i sig bedöms inte ge en ökad barriäreffekt. Däremot finns en stor potential att vid stationerna överbrygga den barriär som motortrafikleden innebär. Där den föreslagna sträckningen är förlagd på mindre vägar riskerar metrobuss att innebära en väsentlig barriäreffekt. I övrigt är det på en mer detaljerad nivå som risken för sociala onyttor uppstår, beroende till exempel på hur stationerna utformas.

Delmål 4: Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken

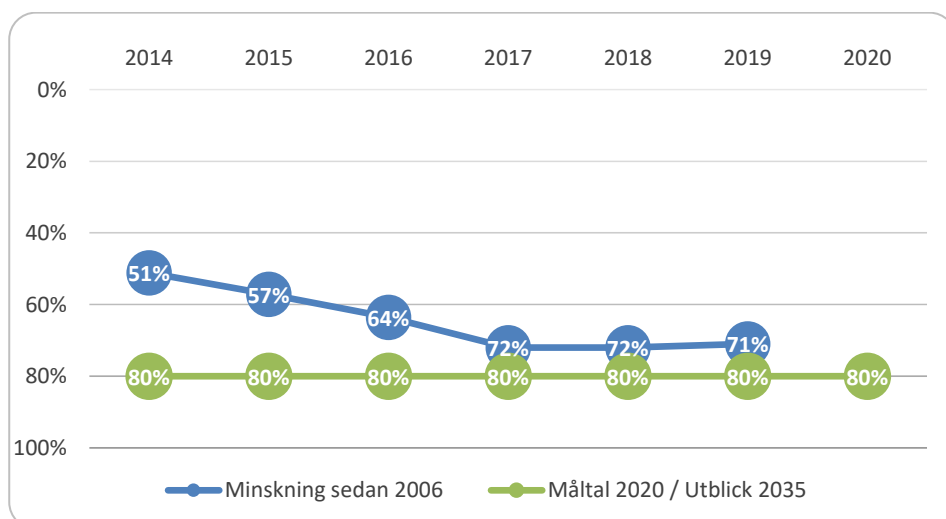
I trafikupphandlingar ställs successivt ökade krav för att fasa ut fossila drivmedel, en minskad energianvändning samt låga nivåer av buller. De sistnämnda är målsatta i miljö- och klimatstrategin för kollektivtrafiken.

Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2019	Utveckling under 2019
Minskning CO ₂ -utsläpp per personkilometer jämfört med år 2006 är minst 80 %	4.1 Minskning koldioxidutsläpp per personkilometer jämfört med 2006	↑	↓

4.1 Minskning koldioxidutsläpp per personkilometer

Målet är att minska koldioxidutsläppen per personkilometer med minst 80 procent från 2006 till 2020. Figur 19 visar att koldioxidutsläppen för 2019 har minskat med 71 procent sedan 2006 vilket innebär en försämring med en procentenhet jämfört med föregående år. Det beror bland annat på att äldre trafikavtal ställer krav på förnybara drivmedel medan nyare har krav på minskade koldioxidutsläpp. Nivån på utsläpp av koldioxid skiljer sig mellan olika förnybara drivmedel. Möjligheterna att nå målet om 80 procents minskning till 2020 är små.

Förnybara drivmedel, exklusive fartygstrafik, ökade en procentenhet under 2019 och ligger nu på 97 procent (andel per personkilometer). Västtrafik använder förnybar el till tågtrafiken och spårvagnarna. Busstrafiken använder biodiesel och biogas. Idag är 10 procent av bussarna elhybrider eller helt eldrivna. Elbussar är framförallt effektiva i stadstrafik. Det är också där som eldriften kommer till störst nytta när det gäller hälsopåverkande utsläpp och minskade bullernivåer.



Figur 19 Procentuell minskning av koldioxidutsläpp per personkilometer, jämfört med år 2006

Källa: Västtrafik, Frida miljödatabas

Källförteckning

- Brottsförebyggande rådets **Nationella trygghetsundersökning** är en årlig nationell brottsoffer- och trygghetsundersökning vars underlag utgörs av ca 12 000 personer som svarat på frågor om utsatthet för brott, förtroende för rättsväsendet och erfarenheter av kontakter med rättsväsendet.
- **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.
- **Kollektivtrafikbarometern** är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. I Sverige genomförs ca 70 000 intervjuer löpande per år varav ca 25 000 med personer som reser kollektivt minst en gång i månaden.
- **Den västsvenska SOM-undersökningen** går ut till 6 000 personer mellan 16 och 85 år bosatta i Västra Götaland och Kungsbacka kommun. Frågorna har tonvikt på attityder och beteenden inom områdena offentlig service och medier. SOM-institutet som utför undersökningen är en opartisk undersökningsorganisation vid Göteborgs universitet. Sedan 1986 har SOM-institutet arbetat tillsammans med forskare inom en rad olika forskningsfält för att belysa opinioner och för att förstå svensk samhällsutveckling.
- **Trafikanalys** är en svensk statlig förvaltningsmyndighet. Trafikanalys har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet.
- **Västtrafik**, egen statistik.