

# Uppföljning 2017-2020

Regionalt trafikförsörjningsprogram i Västra Götaland



VGR Analys 2021:7  
Koncernkontoret

2021-03-08

## Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
Inledning .....	4
Andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland och kollektivtrafikresandet fördubblas för en attraktiv och konkurrenskraftig region.....	6
Delmål 1: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland.....	14
Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik.....	20
Delmål 3: Alla resenärsgupper beaktas .....	25
Delmål 4: Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken.....	30
Källförteckning.....	31

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 finns på [www.vgregion.se/analysportalen](http://www.vgregion.se/analysportalen)

Foto omslag från Västtrafik

2021-03-08

## Sammanfattning

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2017-2020 är genomfört och ett nytt program är snart beslutat. Under programperioden har programmet följts upp årligen för att visa hur kollektivtrafiken utvecklas i förhållande till trafikförsörjningsprogrammets mål. Denna uppföljning avser hela programperiodens fyra år men på grund av covid-19-pandemin behöver resultatet för 2020 särskilt kommenteras. Utvecklingen har rört sig i rätt riktning under programperioden, i enlighet med samtliga målområden, fram till att pandemins påverkan på resandemönster innebar relativt stora avvikelser främst inom resandet och marknadsandelen.

Det övergripande målet om att nå en marknadsandel om 33 procent av det motoriserade resandet var uppnått redan under 2019. Pandemin ledde till att både marknadsandelen och resandet minskade drastiskt och målet är därmed inte längre uppnått. Resandet minskade mest i stads- och tätortstrafiken samt i tågtrafiken. Kollektivtrafikens marknadsandel gick ner från 33 till 23 procent under 2020. Andelen cykelresor ökade från 6 till 9 procent under 2020 medan andelen bilpassagerare var oförändrad. Under 2020 ökade antalet bilar mer än tidigare år.

Delmål 1 om att invånarnas tillgänglighet med kollektivtrafik ska öka i hela Västra Götaland bedöms vara uppnått enligt målnivåerna i programmet till 2020. Tillgängligheten i form av restid med kollektivtrafiken på maximalt 60 minuter till pendlingsnaven har ökat något sedan 2014. Kollektivtrafikens fordonskilometer ökade något under programperioden. Restidskvoterna gentemot bilen i stråken är i hög utsträckning inom målnivåerna, vilket är positivt för kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen. Undantaget är vissa tågsträckor med hög restidskvot. Boende utanför tätorter har minst fem resmöjligheter på vardagar med närtrafiken. Andelen invånare som tycker att avgångstiderna passar deras resbehov ökade fram till 2019 men minskade därefter.

Delmål 2 om att kollektivtrafiken ska upplevas som attraktiv är delvis uppnått. Andelen nöjda invånare med Västtrafik generellt har inte påverkats av pandemin och den ligger på samma nivå som 2019. Punktligheten har fortsatt förbättrats under 2020, framförallt för tåg och buss. Andelen invånare som upplever att det är enkelt att resa med Västtrafik har minskat och ligger på 61 procent, samma nivå som 2018. Andelen som upplever att det är enkelt att köpa biljett har fortsatt öka och är 81 procent.

Delmål 3 är om att alla resenärsgupper ska beaktas i kollektivtrafiken är inte uppnått. Fysiska anpassningar av fordonen för personer med funktionsnedsättning är genomförda, med undantag för de äldsta spårvagnarna. Fler hållplatser har anpassats men det återstår åtgärder på 35 procent av hållplatserna. Den största avvikelsen avser hur tryggt resenären upplever att det är att resa med kollektivtrafiken. Tryggheten att resa med Västtrafik har föga förvånande minskat under pandemin.

Delmål 4 som handlar om att minska koldioxidutsläppen per personkilometer med 80 procent jämfört med 2006 års nivå är inte uppnått trots att i stort sett all trafik drivs med förnybara drivmedel och att elektrifieringen ökat. Även detta mål har påverkas av pandemin eftersom det redovisas per personkilometer och därmed det minskade resandet. Minskningen hamnade på 48 procent för 2020. Kollektivtrafikens fordon drivs till 98 procent med förnybara drivmedel. Elektrifieringen av bussar har fortsatt, bland annat med uppstart av ett nytt trafikavtal i slutet av 2020.

# Inledning

## Trafikförsörjningsprogrammet

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande styrdokumentet för kollektivtrafikens utveckling. I Västra Götaland fastställs ett nytt program en gång per mandatperiod av regionfullmäktige. Ett förslag har varit ute på remiss och beslut förväntas tas under första halvåret av 2021.











Uppföljningen för 2020 är en samlad uppföljning för hela programperioden 2017-2020. Med den stora påverkan som covid-19-pandemin hade på kollektivtrafiken under 2020 redovisas statistik för 2020 separat. 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. Där det är möjligt redovisas troliga orsaker till utvecklingen och i vissa fall exempel på genomförda åtgärder för att nå ökad måluppfyllelse. I nästa avsnitt finns en översikt av måluppfyllelsen avseende de mål och indikatorer med måltal som ingår i uppföljningen.

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 programmet finns prioriterade stråk och ett antal prioriterade utvecklingsområden, där samverkan med kommunerna spelar en viktig roll. Dessa är samhällsplanering, samordning med skolresor, hållbart resande, pris- och betalsystem, principer för kollektivtrafiken i pendlingsnaven samt ett strukturerat arbete utifrån diskrimineringsgrunderna. Landsbygdsutredningen visar vilken geografisk tillgänglighet med kollektivtrafik invånarna kan förvänta sig i olika delar av Västra Götaland. 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 de flesta stadstrafikområden har tagits fram.



Figur 1 Mål för kollektivtrafiken som beslutats av Västra Götalandsregionen

## Översikt av måluppfyllelsen 2020

Mål	Samlad måluppfyllelse 2020	Måltal 2020	2014	2019	Utveckling senaste året	2020
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.	28 %	33 %	↓	23 %
		Antalet resor i kollektivtrafiken är minst 320 miljoner resor per år.	278 milj.	355 milj.	↓	246 milj.
Delmål 1: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland		Andel invånare med <60 min till ett pendlingsnav, med kollektivtrafik, ökar.	85 %	86 %	Ingen uppgift	
		Andel invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen är 100 %.	63 %	100 %		100 %
Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik		Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik är minst 60 %.	53 %	63 %		61 %
		Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord uppgår till minst 93 %.	93 %	96 %	Ingen uppgift	
		Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik är minst 60 %.	54 %	58 %		58 %
Delmål 3: Alla resenärsgrepp beaktas		Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik är minst 72 %.	67 %	66 %	↓	59 %
		Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning är 100 %.	97 %	97 %		97 %
		Prioriterade hållplatser och terminaler anpassade för personer med funktionsnedsättning är >800.	385 (48%)	491 (63%)		502 (65%)
Delmål 4: Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken		Minskning CO2-utsläpp per personkilometer jämfört med år 2006 är minst 80 %	50 %	64 %	↓	48 %

  målet är uppnått  målet är delvis uppnått  målet är inte uppnått  Pilen visar på utveckling under 2020

## 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, det vill säga 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. 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.

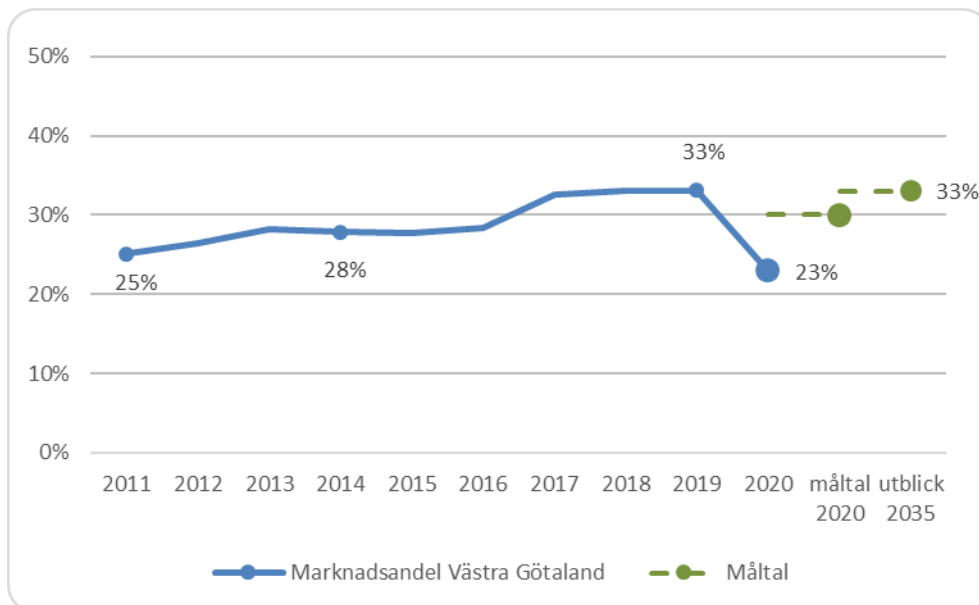
Övergripande målet Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2019	Måluppfyllelse 2020
Kollektivtrafiken står för minst 30 % av de motoriserade resorna i Västra Götaland	Ö1. Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel	↑	⬇
Antal resor i kollektivtrafiken är minst 320 miljoner resor per år	Ö2. Antal resor i kollektivtrafiken	↑	⬇
Nyckeltal		Förändring 2014 - 2019	Förändring under 2020
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 ej uppnått, pilen visar förändring under aktuellt år

## Ö1: Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel

Måltalet är att kollektivtrafikens marknadsandel jämfört med bil och andra motorfordon ska vara 30 procent år 2020. Marknadsandelen har varit omkring 33 procent mellan 2017 och 2019. Kollektivtrafikens marknadsandel för 2020 landade på 23 procent, vilket bör kunna förklaras helt av pandemin. Antalet resor med kollektivtrafiken har minskat kraftigt efter mars 2020 samtidigt som antalet bilar i Västra Götaland ökade med 1,2 procent under 2020. Under 2019 ökade antalet bilar med 0,2 procent 2019. Marknadsandelen påverkas normalt sett av satsningar på kollektivtrafik och infrastruktur men också av styrmedel som trängselskatt och avgifter för parkering.

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. Ökningen 2017 beror till stor del på förändrad mätmetod vilket gjorde att resultatet hamnade i nivå med måltalet.

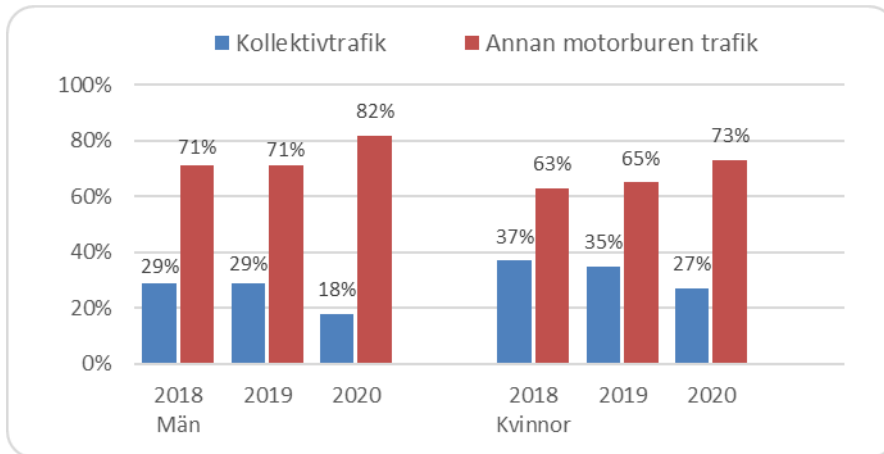


**Figur 2 Utveckling av kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel**

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2020

Marknadsandelen skiljer sig åt mellan delregionerna. I Göteborgsregionen är kollektivtrafikens marknadsandel 33 procent, 12 procentenheter lägre än 2019. I Sjuhärad är andelen 12 procent 2020, 7 procentenheter lägre än 2019. Även i Fyrbodalen ligger den på 12 procent, vilket är 4 procentenheter lägre än 2019. I Skaraborg är marknadsandelen 6 procent, 7 procentenheter lägre än 2019. En förklaring kan vara hur andelen gymnasieelever och högskolestudenter som reser med kollektivtrafiken skiljer sig mellan delregioner samt om de har haft distansundervisning eller ej.

År 2020 var marknadsandelen i kollektivtrafiken 27 procent för kvinnor och 18 procent för män.



**Figur 3 Marknadsandelen i procent för kollektivtrafik respektive annan motorburen trafik för män respektive kvinnor.**

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2020

Det övergripande målet handlar om det hållbara resandets marknadsandel där även gång och cykel ingår. Marknadsandelen för det hållbara resandet var 33 procent 2020, fem procentenheter lägre än 2019.

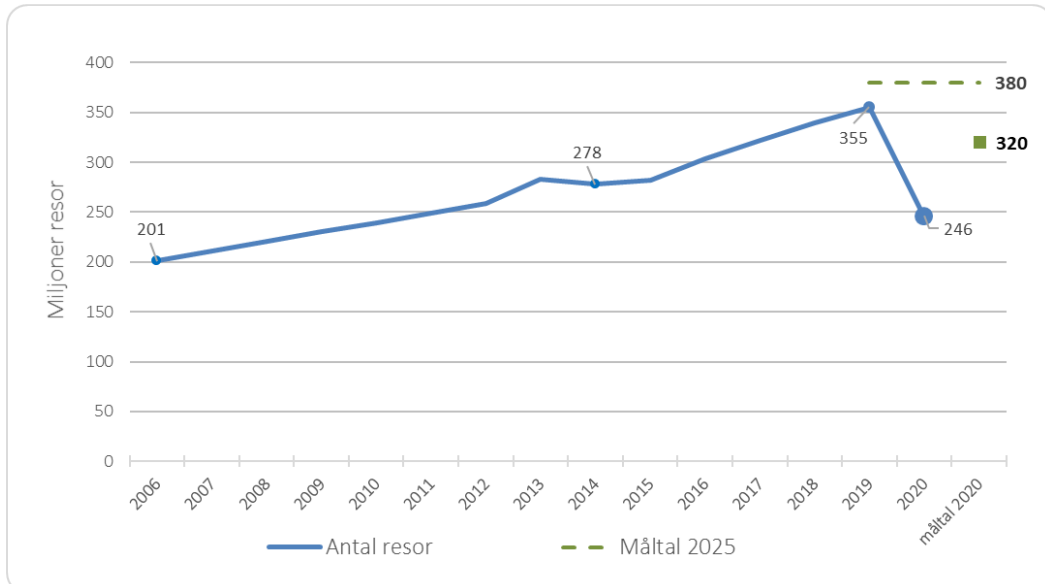
## Ö2: Antal resor i kollektivtrafiken

Resandet med kollektivtrafiken har minskat kraftigt under 2020 på grund av pandemin. Fram till början av 2020 hade resandet ökat med 76 procent från 2006 samtidigt som befolkningmängden hade ökat med 12 procent. I slutet av 2020 hade resandet ökat med 22 procent från 2006.

Den positiva resandeökningen från 2019 fortsatte för de två första månaderna 2020, men från och med mitten av mars månad har utvecklingen varit kraftigt negativ till följd av pandemin. Resandet halverades i princip under våren jämfört med samma period föregående år. Från midsommar till månadsskiftet oktober/november visade resandet på en återhämtning vilket innebar en stabilisering kring en nivå på cirka minus 30 procent jämfört med samma period föregående år. Därefter kom nya och skärpta restriktioner från Folkhälsomyndigheten, vilket medförde ytterligare en nedgång i resandet på cirka 45 procent för november och december jämfört med samma månader 2019.

Det totala resandet för 2020 var 246 miljoner resor, en minskning med 31 procent jämfört med 2019. Alla trafikslag har minskat kraftigt och tågresandet har minskat mest procentuellt sett.

Utvecklingen 2020 innebär att resandet har gått tillbaka till 2011 års nivå, då resandet hade ökat med 22 procent jämfört med 2006. Möjligheten att nå fördubblingsmålet till år 2025, vilket är 380 miljoner resor, har därmed kraftigt försämrats. Takten på återhämtningen beror bland annat på hur pandemin har påverkat människors resvanor på sikt.



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

Källa: Västtrafik

Västtrafik mäter antalet resor 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 stora delar av trafiken finns KRS (automatiskt kundräkningssystem), som innebär att mätare registrerar hur många som går av och på fordonen. KRS ger underlag till 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. För resor som betalas i appen ToGo finns en framtagen modell som beräknar antalet resor på den typen av biljetter där inte KRS används.

### Ö3: Antal resor per kategori

Pandemin har haft genomslag på resor inom samtliga kategorier under 2020. Folkhälsomyndighetens rekommendationer om att endast göra nödvändiga resor och undvika kollektivtrafiken har påverkat alla typer av resor. Möjligheterna att arbeta hemma varierar stort mellan olika yrken. Västtrafik har i vissa områden fått förstärka trafiken för att minska trängseln ombord.

I stadstrafiken gjordes 189 miljoner resor under 2020, vilket står för 77 procent av det totala resandet. Resandet i stadstrafiken minskade med 82 miljoner resor under 2020, vilket motsvarar en minskning på 30 procent. Minskningen i stadstrafiken är något lägre än för övriga kategorier totalt sett. I spårvagnstrafiken minskade resandet med 33 procent motsvarande 46 miljoner resor. Resandet i busstrafiken minskade med 27 procent. I tätortstrafiken minskade resandet med 38 procent, åtta procentenheter mer än i stadstrafiken. I Alingsås minskade tätortstrafiken med 27 procent jämfört med 2019. Kungsbacka och

Stenungsund är de tätorter där resandeminskningen varit störst under 2020, strax över 50 procent.

I stråken är resandeminskningen 33 procent, motsvarande 19 miljoner resor. Minskningen är något lägre i pendelstråken kring Göteborg, 31 procent. Övriga stråk har ett minskat resande med 36 procent, varav tågtrafiken minskade med 34 procent. I den regionala trafiken utanför stråken gjordes 13 miljoner resor under 2020. Det är en minskning med 33 procent jämfört med 2019, motsvarande 6 miljoner resor. I Anropstyrd trafik, främst färdtjänst och sjukresor, har resande minskat med 24 procent för 2020. För att reducera smittspridningen i den anropsstyrda trafiken har flera åtgärder genomförts, exempelvis ensamåkning som har gjort att resandeminskningen inte är lika stor som i övriga kategorier där ensamåkning inte är möjligt.

**Tabell 1 Antal miljoner resor per kategori**

Resor (miljoner)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Stadstrafik	212	228	243	258	271	189
Tätortstrafik	3	3	3	4	4	2
Stråk	46	49	54	55	58	39
Landsbygd	17	19	19	19	19	13
Specialtrafik	3	3	3	3	4	2
<b>Summa</b>	<b>282</b>	<b>303</b>	<b>322</b>	<b>339</b>	<b>355</b>	<b>246</b>

Källa: Västtrafik

Resandet i Göteborg, Mölndal och Partille minskade med 31 procent motsvarande 77 miljoner resor. Resandeminskningen är högre i det stadstrafikområdet än i övriga områden där minskningen ligger på en nivå på drygt 20 procent. En förklaring kan vara att det görs fler korta resor med kollektivtrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille, vilka är lättare att ersätta med gång och cykel. Skillnader i möjligheten att arbeta hemifrån påverkar i vilken grad det går att undvika kollektivtrafiken likväl som möjligheten till alternativa transporter.

**Tabell 2 Antal miljoner resor i stadstrafik 2020 samt befolkning i tätorterna**

Stadstrafik	2016	2017	2018	2019	2020	Befolkning
Göteborg/ Mölndal/ Partille	210	225	236	248	171	597 700
Borås	8,6	8,7	10	11	9	73 700
Trollhättan/ Vänersborg	4,9	5,0	6,8	6,7	5,3	73 400
Uddevalla	2,3	2,3	2,9	2,9	2,3	36 000
Skövde	2,4	2,4	2,7	2,7	2,1	38 100

Källa: Västtrafik, Svensk kollektivtrafik och SCB

## Ö4: Bruttokostnad och nettokostnad per resa

Under 2020 är resandet kraftigt påverkat av pandemin och såväl bruttokostnad som nettokostnad per resa har ökat till följd av det. Fram till och med 2019 varierade kostnad per resa måttligt.

Även om Västtrafiks totala bruttokostnad är något lägre för 2020 än för 2019 så har resandeminskningen varit ännu större. En kraftig minskning av biljettintäkter till följd av minskat resande under pandemin påverkar nettokostnad per resa. Statsbidrag till kollektivtrafiken kompenserar för cirka en tredjedel av intäktsbortfallet för biljettintäkter.

Utvecklingen av kostnad per resa påverkas av hur mycket resandet förändras 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. Statsbidraget till kollektivtrafiken har påverkat nettokostnaden positivt.

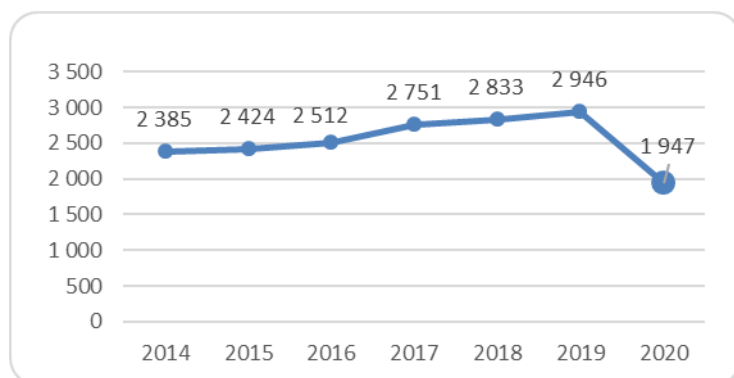
Tabell 3 Brutto- och nettokostnad per resa (kr)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bruttokostnad per resa	27	29	28	28	27	27	39
Nettokostnad per resa	13	14	14	14	13	13	22

Källa: Västtrafik

## Ö5: Antal personkilometer med kollektivtrafiken

Under 2020 minskade antalet personkilometer med 34 procent, till följd av det minskade resandet. Fram till pandemin var det en stabil ökning av antalet personkilometer under många år i kollektivtrafiken. Personkilometer beräknas genom en uppskattad medelreslängd per restyp multiplicerat med antalet resor. Personkilometer redovisas eftersom skillnaden i längd mellan olika resor är stor.



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 798 800 personbilar 2020, vilket är 9 500 fler bilar eller 1,2 procent mer än 2019.

I Västra Götaland år 2020 fanns det 461 bilar per 1 000 invånare, en ökning från 458. Även i riket har antalet personbilar ökat under 2020 med 1,2 procent, och snittet per 1000 invånare har ökat från 474 till 476. Det är möjligt att pandemin har gjort att fler personer har slutat åka kollektivt och istället köpt bil med tanke på ökningen av bilinnehav.

I Västra Götaland äger kvinnorna 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	461

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 parkeringsmöjligheter vilket oftare är mindre tillgängligt och dyrare i tätare områden. Bilinnehavet per 1 000 invånare är lägst i Göteborg och Partille med 332 respektive 412 bilar och högst i Essunga och Orust med 632 respektive 628 bilar per 1000 invånare.

## Ö7: Körsträcka med personbil

Den genomsnittliga körsträckan per personbil var 11 860 kilometer i Västra Götaland 2019. Det är den lägsta körsträckan som har uppmätts sedan nuvarande mätning startade 2010. För riket var den genomsnittliga körsträckan 11 710 kilometer per personbil. Uppgifter för år 2020 kommer i april 2021.

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

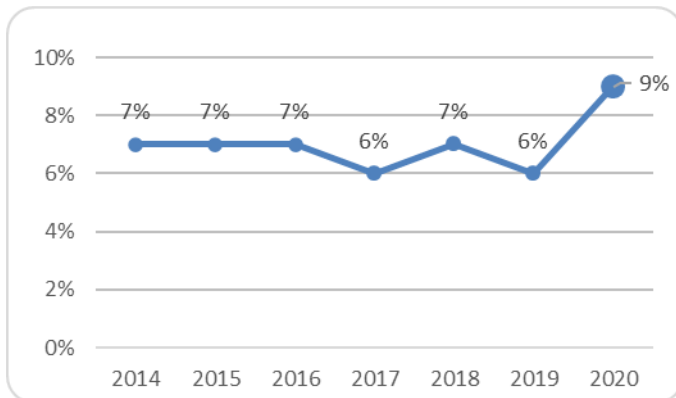
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Körsträcka i kilometer	12 420	12 390	12 390	12 400	12 250	12 190*	11 860

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

## Ö8: Andel cykelresor

Andelen cykelresor är en viktig del i det hållbara resandet, och med elcykel ökar möjligheten till längre cykelresor. 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.

Andelen cykelresor ökade under 2020 och är 9 procent. Det är den högsta siffran under mätperioden och hänger sannolikt ihop med pandemin. Andelen kvinnor som cyklar har ökat i högre utsträckning under 2020 än andelen män och numera är andelen runt 9 procent för båda könen.



**Figur 6 Andel cykelresor av totalt antal genomförda resor**

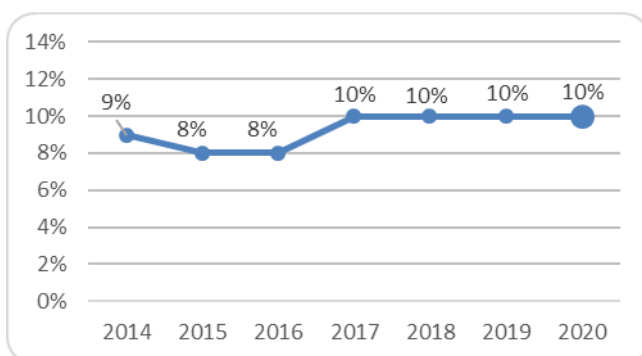
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2020

För att underlätta anslutningsresor med cykel till kollektivtrafiken är tillgången på cykelparkeringsplatser viktig. I Västra Götalandsregionen har 450 pendelparkeringar inventerats, varav 60 procent är utrustade med cykelparkering. Totalt finns 11 400 cykelparkeringsplatser varav 61 procent är utrustade med tak.

Västra Götalandsregionen gjorde under 2018 en studie för att undersöka potentialen för invånarna att gå och cykla till 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. Resultatet finns presenterat kommunvis i en interaktiv rapport, samt i en webbkarta, [www.vgregion.se/potentialstudie](http://www.vgregion.se/potentialstudie). Under 2020 har det skett en utveckling av metodiken och nya resultat kommer att publiceras under 2021.

## 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 2020

## Delmål 1: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland

Målet handlar om hur kollektivtrafiken möjliggör för invånare att nå olika målpunkter. Flera strategier styr utvecklingen av trafiken och utbudet anpassas utifrån samhällsnytta, resurseffektivitet och olika geografiska förutsättningar. 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	Måluppfyllelse 2020
Andel invånare med <60 min till ett pendlingsnav med kollektivtrafik, ökar (från 85 % 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 2020
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	⬆	⬆⬇

➡ Målet är uppnått, pilen visar förändring under aktuella år  
\*på grund av nya kriterier i uttag av restider i Google maps är det inte möjligt att jämföra tillbaka i tiden

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

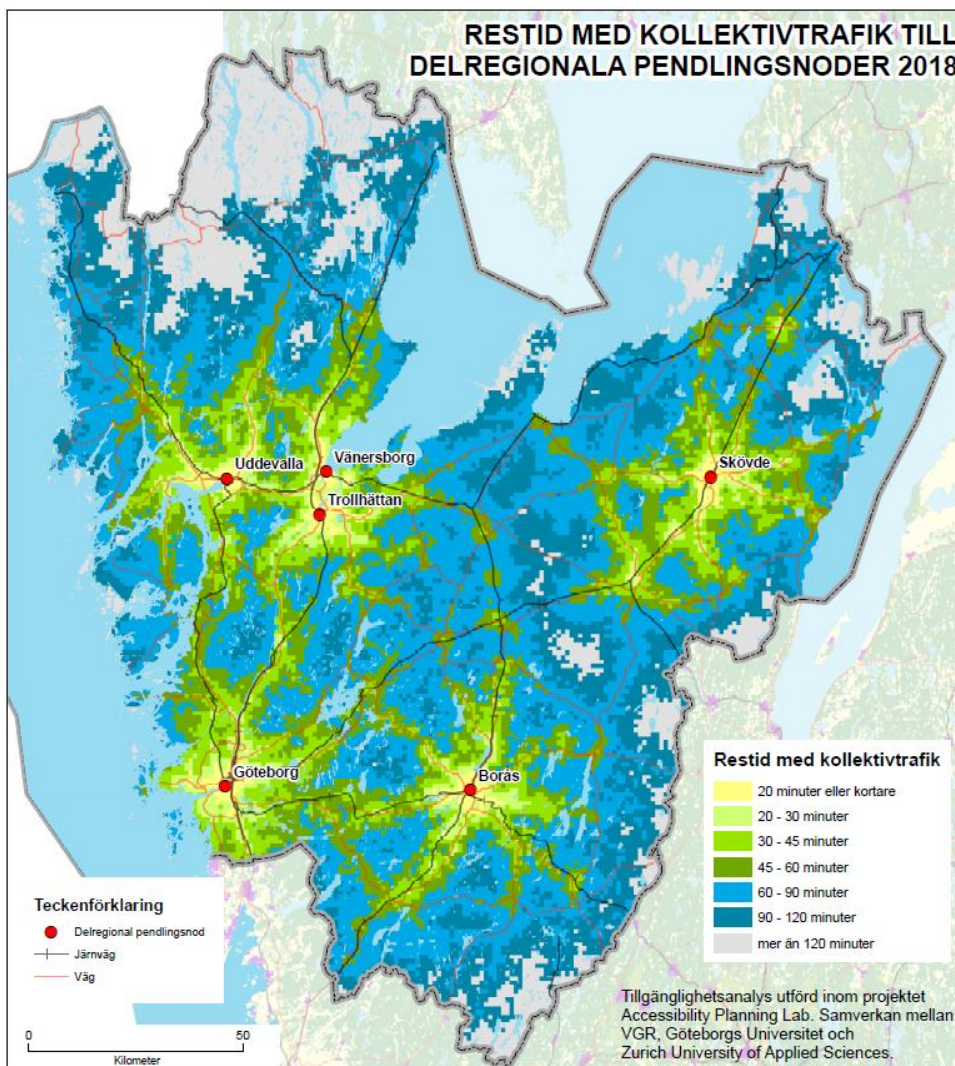
Andelen invånare med mindre än 60 minuter med kollektivtrafik till minst en av de delregionala pendlingsorterna är 86 procent med 2018 års tidtabell och 2019 års befolkning. Det är något högre än 2014 då den var 85 procent.

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	479 000	480 500	333 400	185 400	193 700	43 500	9 200
Andel invånare	28 %	28 %	19 %	11 %	11 %	2 %	1 %
Antal invånare ackumulerat	479 000	959 600	129 300	1 478 300	1 672 100	1 715 600	1 724 800
Andel invånare ackumulerat	28 %	56 %	75 %	86 %	97 %	99 %	100 %

Källa: Befolkning SCB 2019 (avrundade siffror) och tidtabell 2018

Kartan i figur 8 visar restider från alla kvadratmeterrutor till den närmsta av Borås, Göteborg, Skövde, Trollhättan, Vänersborg eller Uddevalla. Restider under 60 min (gula och gröna) finns främst i de prioriterade stråken och runt pendlingsnaven. De blå och gråfärgade områdena har en restid på längre än 60 minuter. Några områden har närmare till större orter utanför Västra Götaland, vilket inte redovisas i den här kartan. Kartan har inte uppdaterats sedan föregående års uppföljning.



**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.)

## 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 för boende inom tätorterna finns det tidtabellslagda turer med större utbud ju större tätorten är.

Grundutbudet var uppnått i hela Västra Götaland år 2016. Satsningen på närtrafik har gjort att resandet hade den ökade med 80 procent fram till 2019 för att under 2020 falla tillbaka på en nivå med ökat resande på drygt 20 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%	100%

Källa: Västtrafik, i.u. ingen uppgift

## 1.3 Antal fordonskilometer med Västtrafik

Antal fordonskilometer är 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 2020 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.

Västtrafiks fokus och uppdrag under pandemin har varit att fortsätta bedriva kollektivtrafik i så normal utsträckning som möjligt samt att se till att trafiken kan köras i den omfattning som behövs för att minska risken för trängsel. Västtrafik har under hela perioden arbetat med förstärkningstrafik där behov uppstått.

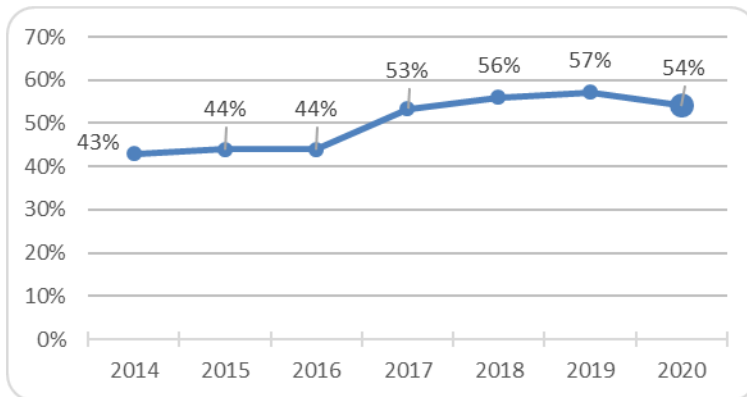
**Tabell 8 Antal fordonskilometer med Västtrafik**

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

Källa: Västtrafik

## 1.4 Andel invånare som har avgångstider som passar deras resbehov

I kollektivtrafikbarometern 2020 svarade 54 procent att de har avgångstider som passar deras resbehov. Andelen minskade något under 2020.



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

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2020

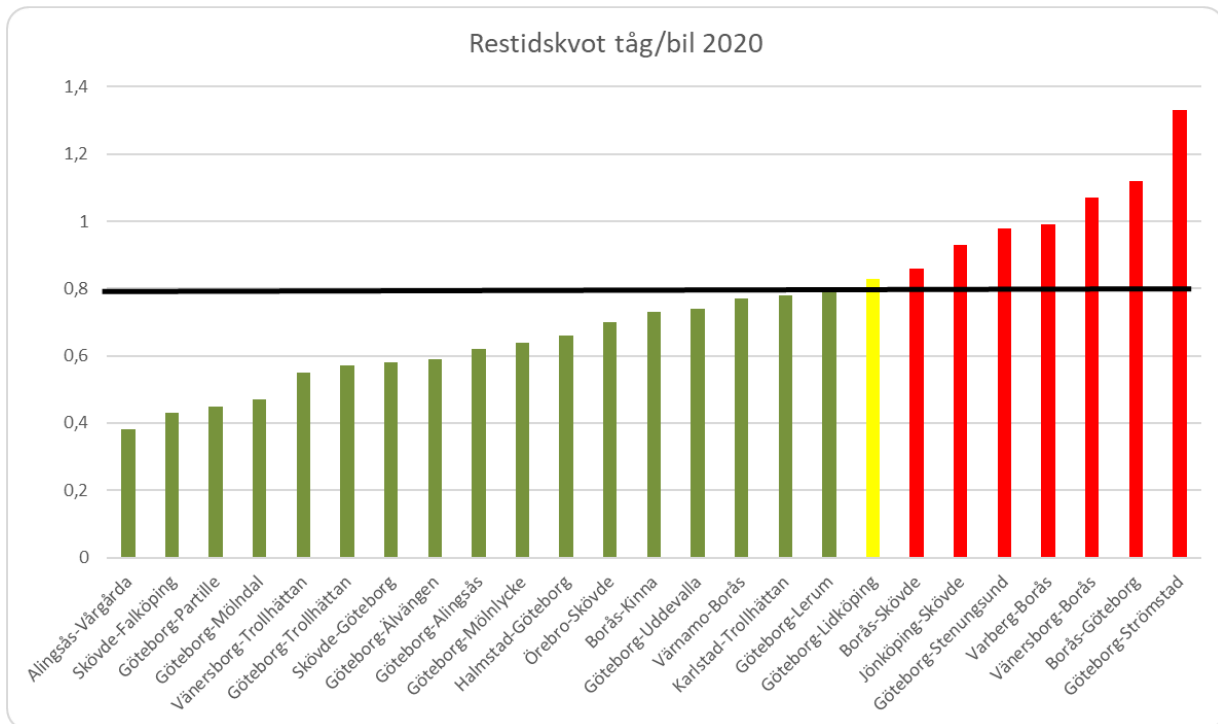
## 1.5 Restidskvot för tåg respektive buss i prioriterade stråk

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.

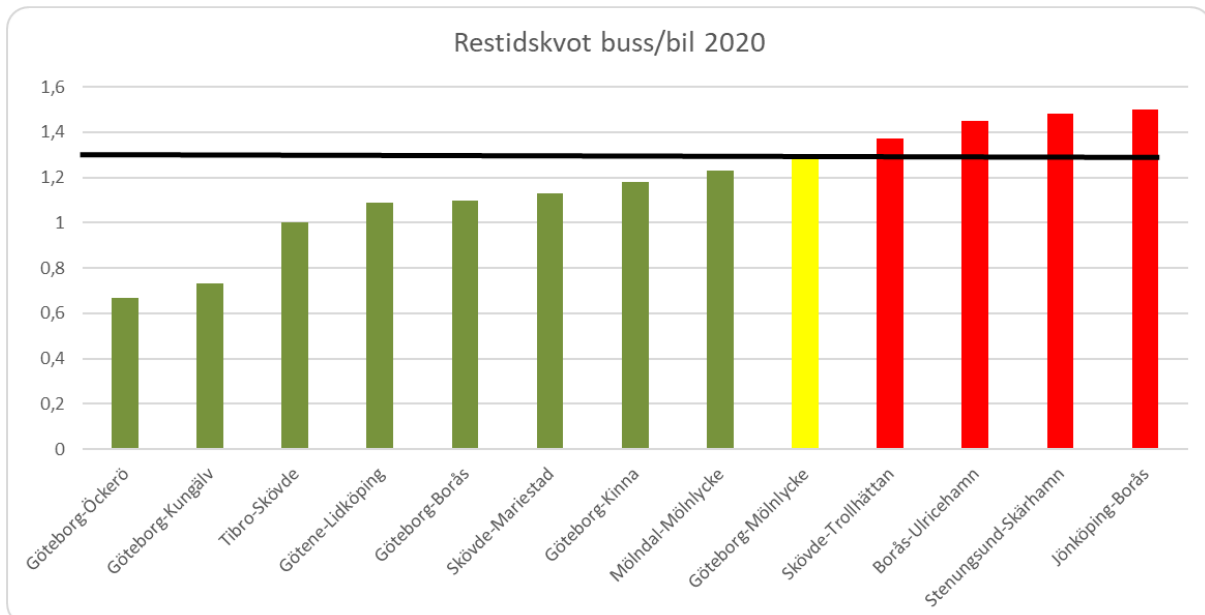
Restiderna för både bil och kollektivtrafik är hämtade från Google maps. Restiderna räknas mellan resecentrum alternativt tågstation i respektive ort. Den lägsta restidskvoten finns generellt mellan orter längs Västra stambanan, och nära Göteborg. Tågen på Norge-Vänerbanan har också låga restidskvoter, både på kortare och längre distanser. Högst restidskvot när det gäller tåg har Göteborg-Strömstad, men även Borås-Göteborg och Vänersborg-Borås har höga kvoter.

Jämfört med 2019 har restidskvoten förbättrats bland annat för tåg mellan Göteborg och Uddevalla samt mellan Borås och Värnamo. Sammantaget är restidskvoterna i stråken i hög utsträckning inom målnivåerna.



**Figur 11 Restidskvoter för tåg i förhållande till bil**  
Källa: Google maps november 2020

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.



**Figur 12 Restidskvoter för buss i förhållande till bil**  
Källa: Google maps november 2020

## 1.6 Bruttokostnad och nettokostnad per fordonskilometer

Ersättningen till trafikföretag för utförd trafik minskade något under året, till största delen för den särskilda anropsstyrda trafiken. Trafikkostnaden för den allmänna kollektivtrafiken är oförändrad jämfört med föregående år. Ökade kostnader på grund av index kopplat till bränsle och personal i trafikavtalen och för förstärkningstrafik kompenseras under året av minskade kostnader kopplat till resandeincitament i trafikavtalen.

Kostnaderna per fordonskilometer påverkas också av trafikslagets 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 2020 har bruttokostnaderna per fordonskilometer minskat något jämfört med 2019. Det beror på kostnadsutvecklingen för trafikkostnader men också på återhållsamhet och prioritering i övrig verksamhet.

Nettokostnaden per fordonskilometer påverkas dessutom av intäkternas utveckling. För 2020 har biljettintäkterna påverkats negativt av det minskade resandet till följd av pandemin. Statsbidrag till kollektivtrafiken som har kompenserat för cirka en tredjedel av bortfallet av biljettintäkter har påverkat nettokostnaden positivt.

**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	63
Nettokostnad per fordonskilometer	25	27	28	28	30	32	36

Källa: Västtrafik

## Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik

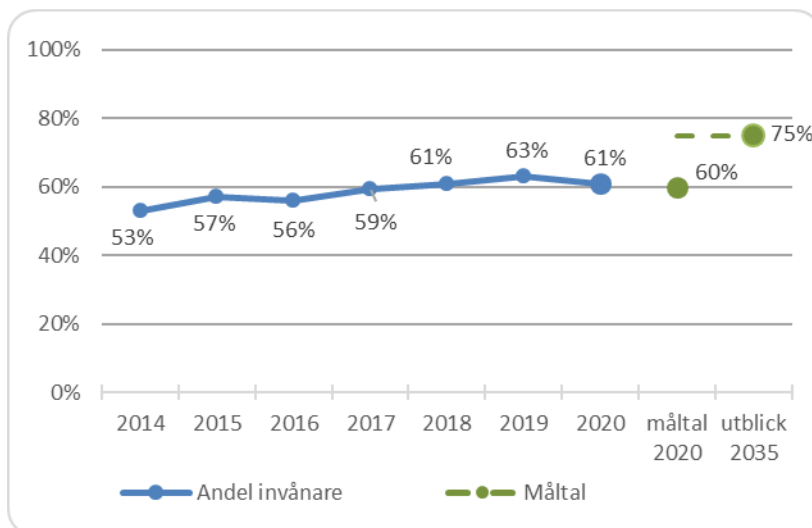
Kollektivtrafikens attraktivitet handlar om punktlighet, trygghet, enkelhet, bekvämlighet, kvalitet och bemötande. Attraktiviteten mäts genom hur enkelt invånarna anser att det är att resa med Västtrafik, resenärernas nöjdhet och punktlighet.

Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2019	Måluppfyllelse 2020
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	↑	Ingen uppgift
Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik är minst 60 %	2.3 Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik	↑	↓
Nyckeltal		Förändring 2014 - 2019	Förändring 2020
2.4 Andel turer som är punktliga per trafikslag		↑	↑

➡ Målet är uppnått, pilen visar förändring under aktuellt år

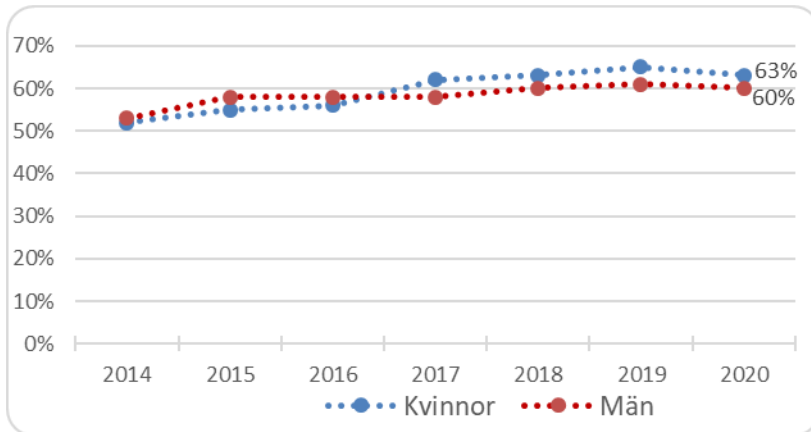
### 2.1 Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik

Under 2020 ansåg 61 procent att det är enkelt att resa med Västtrafik. Delmålet till 2020 är uppnått trots en nedgång med två procentenheter. Antagligen har pandemin påverkat resultatet i negativ riktning. Andelen resenärer som upplever att det är enkelt att köpa biljett har dock fortsatt öka även under pandemin och ligger nu på 81 procent.



Figur 12 Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik  
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2020

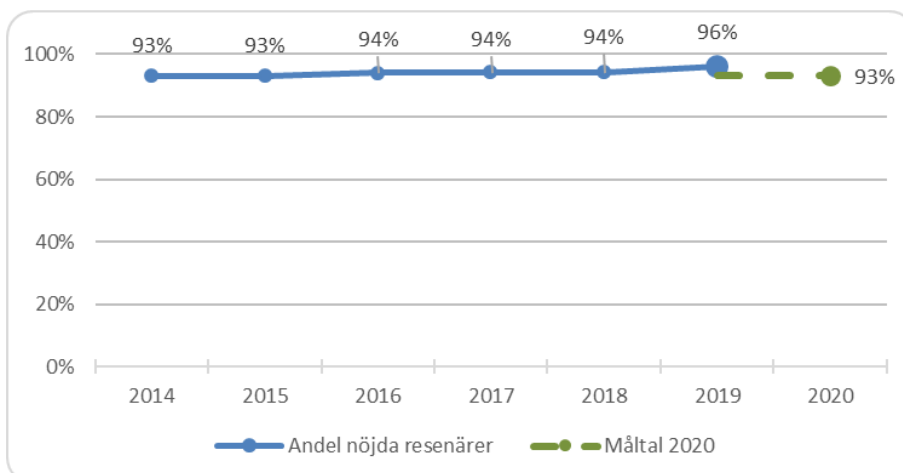
Kvinnor har i högre grad än män upplevt att det är enkelt att åka med Västtrafik under de senaste fyra åren. Delmålet till 2020 är uppnått för både kvinnor och män.



**Figur 13 Andel män respektive kvinnor som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik**  
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2020

## 2.2 Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord

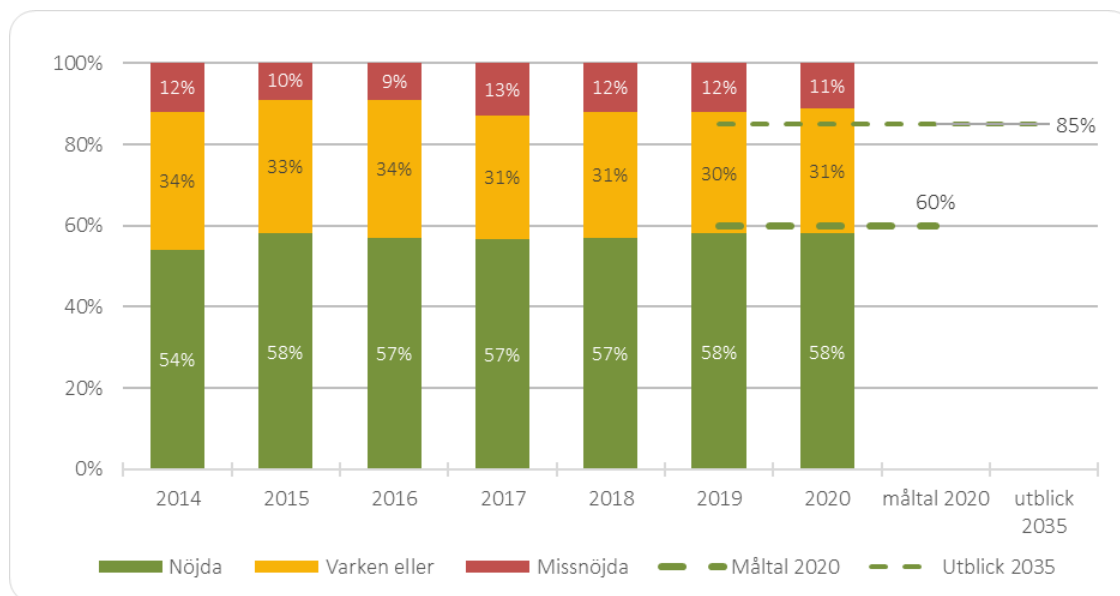
Mätningarna som görs ombord på fordonen har inte utförts det senaste året på grund av pandemin. Mätningarna under de föregående åren har visat på en hög och jämn nöjdhet som dessutom varit betydligt högre än den som redovisats i kollektivtrafikbarometern. Detta kan bero på skillnader i resvanor bland respondenterna på grund av att det är fler vaneresenärer i ombordmätningarna samt på intervjuareffekten, det vill säga att man blir mer positiv när man svarar på frågor från en person man har direktkontakt med 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 fram till 2019**  
Källa: Västtrafik

## 2.3 Andel resenärer nöjda med Västtrafik

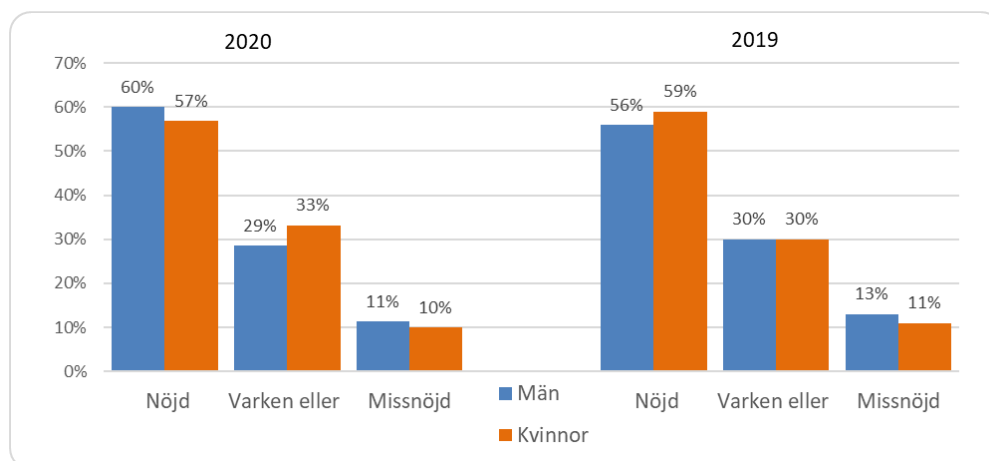
Bland resenärerna är 58 procent nöjda med Västtrafik, och det är en nivå som i stort sett varit oförändrat senaste fem åren. Andelen missnöjda har minskat något över tid och var 11 procent 2020. Nöjdhet generellt påverkas av flera faktorer som varumärket, rapportering i media och sociala medier och egna upplevelser. Pandemin har enligt dessa siffror inte påverkat resenärernas nöjdhet om Västtrafik generellt.



**Figur 15 Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik**

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2020

Under 2020 har andelen män som är nöjda ökat från 56 till 60 procent och når därmed upp till målnivån för 2020. Andelen nöjda kvinnor är lägre, 57 procent, än män 2020 till skillnad från 2019 då andelen nöjda kvinnor var högre, 59 procent.



**Figur 16 Andel kvinnor och män bland resenärerna som är nöjda med Västtrafik 2020 jämfört med 2019**

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2020

## 2.4 Andel turer som är punktliga per trafikslag

Punktligheten har förbättrats under 2020 för alla trafikslag. Punktligheten är betydligt högre för tåg och fartyg jämfört med buss och spårvagn. I spårvagnstrafiken är punktligheten förbättrad trots ombyggnationerna i Göteborgsområdet. Minskat resande har haft en direkt påverkan på punktligheten. För att ytterligare förbättra punktligheten i spårvagnstrafiken behöver antalet fordonsrörelser i centrala Göteborg minska.

Punktligheten för busstrafiken som går genom centrala Göteborg har förbättrats under 2020 och är i linje med totala punktligheten för Göteborg, Mölndal och Partille. Minskad total trafik i kombination med färre antal resenärer har påverkat punktligheten positivt. Framkomligheten i trafiken under ombyggnationer är ett prioriterat arbete inom Västtrafik.

Punktligheten för tågtrafiken har förbättrats vilket beror på en robustare tidtabell till följd av bra samarbete mellan Trafikverket, tågoperatörerna och Västtrafik. De planerade trafikavbrott som har utförts under 2020 har varit bättre planerade och de senaste årens upprustning av tåginfrastrukturen har påverkat punktligheten positivt. Även minskat resande till följd av pandemin har påverkat punktligheten i tågtrafiken.

Tabell 10 Punktlighet per trafikslag år 2014 - 2020

Andel turer som är punktliga							
Trafikslag	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Buss stadstrafik*	79%	80%	79%	77%	76%	77%	80%
Fartyg**	85%	87%	89%	89%	90%	91%	92%
Spårvagn	79%	80%	81%	81%	77%	77%	81%
Pendeltåg	95%	91%	92%	93%	92%	94%	95%
Regiontåg	92%	90%	90%	93%	91%	93%	95%

Källa: Västtrafik

\* Gäller stadstrafik i Göteborg, Mölndal och Partille

\*\* Fartygstrafiken gäller endast Styröbolaget

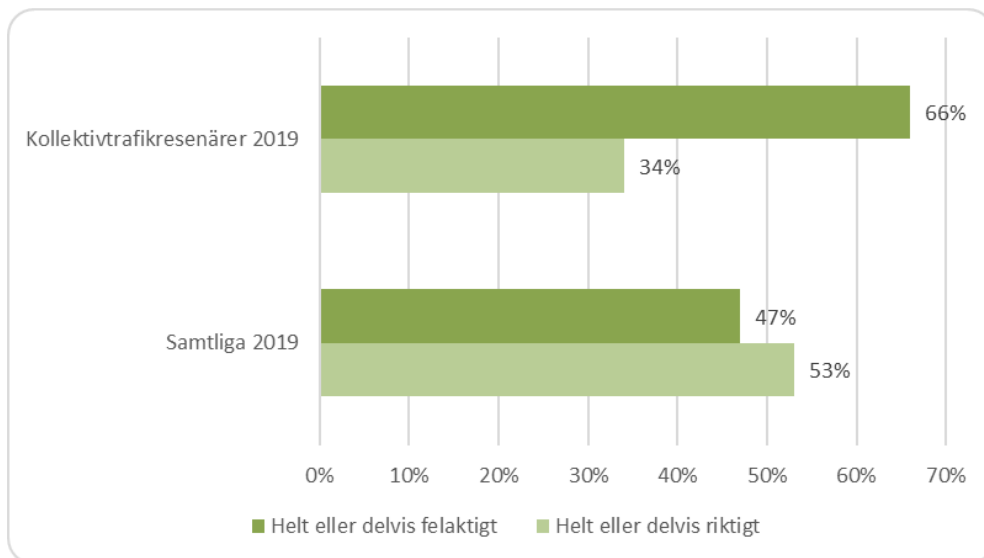
## 2.5 Allmänhetens upplevelse av punktlighet i kollektivtrafiken

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 2019 som är den senast publicerade och som alltså genomfördes före pandemin ställdes frågan om man bedömer att man kommer i tid när man använder kollektivtrafiken i Västra Götaland. Där ansåg 75 procent av alla respondenter att det är helt eller delvis riktigt vilket är en ökning med 4 procentenheter sedan tidigare mätning.

Bland kollektivtrafikresenärerna ansåg hela 79 procent att det är helt eller delvis riktigt, en ökning även där med 4 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 2019 om man upplever att kollektivtrafiken inte är ett rimligt alternativ i ens vardag. Där svarar 47 procent av alla respondenter att det är helt eller

delvis felaktigt vilket alltså innebär att de anser att kollektivtrafiken faktiskt är ett rimligt alternativ. Detta är en ökning med 4 procentenheter jämfört med år 2018. Bland kollektivtrafikresenärerna svarade 66 procent samma sak vilket är en ökning med en procentenhet jämfört med år 2018. Även detta resultat bekräftar 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 2019 (senast tillgängliga undersökningen)

## Delmål 3: Alla resenärsgupper beaktas

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

Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2019	Måluppfyllelse 2020
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 2020
	3.4 Kvalitativ analys utifrån de sju diskrimineringsgrunderna.	↑	↑

○ Målet ej uppfyllt, pilen visar på utveckling under aktuellt år

### 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 olika moment fungerar som planerat till att resenärerna får tydlig information vid förseningar och inställda turer samt risken att utsättas för brott och/eller ordningsstörningar. En viktig faktor för att skapa trygghet är närvaron av personal.

Västtrafik har en trygghets- och säkerhetsavdelning som arbetar med den upplevda otryggheten kopplat till brott och ordningsstörningar. Satsningen på trygghetsvärdar blev under 2020 en del av den ordinarie verksamheten. De rör sig i kollektivtrafiken i grupper om tre och arbetar med synlighet, uppsökande verksamhet och kommunikation. Dagliga rapporter visar antalet hanterade incidenter och även hur de förebygger allvarliga ordningsstörningar. Under framförallt sommarhalvåret var deras fokus på att se till att resenärerna höll avstånd i kollektivtrafiken. De fick då mer av en värdsroll än trygghetsroll.

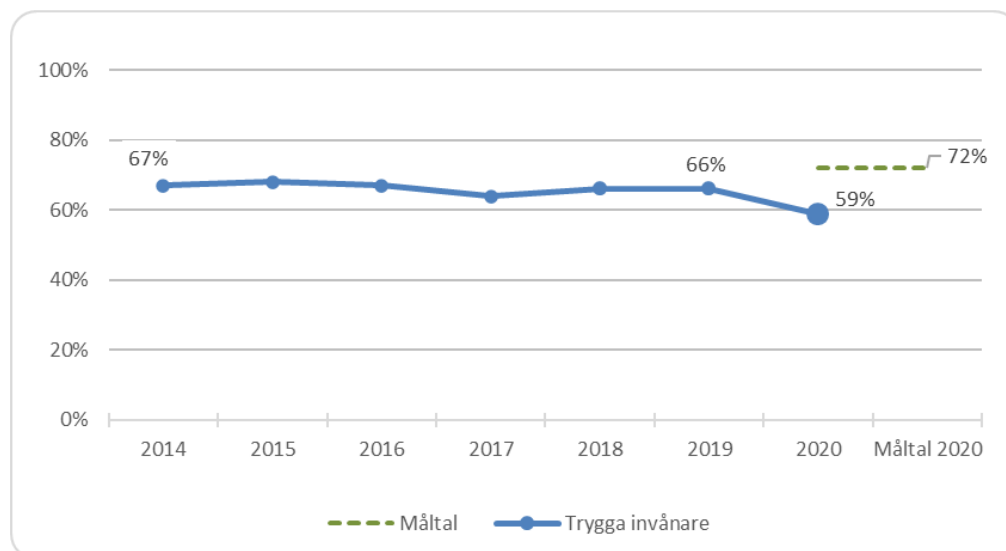
Västtrafik har dessutom ordningsvakter som arbetar förebyggande med ordningsstörningar. Till skillnad från trygghetsvärdarna, som endast arbetar förebyggande, har de lagstöd i att omhänderta och/eller avvisa en person. Vakterna finns i framförallt Göteborg med omnejd inom så kallade Paragraf-3-områden, där polisen reglerar var ordningsvakter får arbeta och verka.

Det har skett en positiv utveckling på antalet anmälda incidenter via trafikhändelseregistret. Antalet anmälda incidenter av "våld mot förare" har gått från 42 stycken 2018 till 32 anmälda under 2020. Antalet anmälda incidenter med våld mot resenär har gått ner från 83 anmälda 2018 till 70 anmälda 2020. Samtidigt har en ökning av påverkade och socialt utsatta personer som befinner sig i kollektivtrafiken och dess närhet (resecentrum) observerats. Västtrafiks trygghets- och säkerhetsavdelning arbetar aktivt med att hantera dessa personer och att samverka med fastighetsägare, polismyndighet och kommun där det krävs.

Västtrafiks metod för samverkan (STK – Samordning trygghet kollektivtrafik) har inletts i flertalet kommuner med positiva resultat. Ett exempel är Ale kommun som ökat tryggheten via samordning och koordinering av trygghetsskapande åtgärder. Västtrafik har varit delaktiga med utgångspunkt i kollektivtrafiken. Västtrafik har även ingått flera medborgaravtal där respektive myndighet avtalar om olika insatser.

Under pandemin har det också blivit tydligt att rädsla för smitta är en otrygghetsfaktor i kollektivtrafiken. I kollektivtrafikbarometerns särskilda mätningar som har gjorts kopplat till pandemin anger 66 procent att de är oroliga för att smittas i kollektivtrafiken. Det är stora skillnader mellan könen, 73 procent av kvinnorna och 58 procent av männen anger att de är oroliga för smitta.

Figur 18 visar att andelen invånare som känner sig trygga att resa med Västtrafik har gått ner från 66 procent 2019 till 59 procent 2020. Nedgången under 2020 är ett trendbrott jämfört med tidigare år och det är uppenbart att pandemin har påverkat känslan av trygghet i kollektivtrafiken.



**Figur 18 Andel invånare som känner sig trygga med att åka med Västtrafik**  
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2020

Vaneresenärer är generellt mer trygga med Västtrafik än invånarna i allmänhet enligt kollektivtrafikbarometern och så även under pandemin. Andelen kvinnor som känner sig trygga har minskat med 8 procentenheter till 59 procent under 2020. Andelen män som känner sig trygga i kollektivtrafiken är 60 procent, en minskning med 5 procentenheter.

**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%	59%
Män	68%	71%	69%	65%	65%	65%	60%
Kvinnor	66%	66%	65%	63%	67%	67%	59%
Resenärer	72%	73%	73%	69%	71%	70%	64%

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2020

Enligt kollektivtrafikbarometern är de äldsta 65 år och äldre (67 procent) och de yngsta 15-19 år (66 procent) mest trygga med att resa med Västtrafik. Minst trygg är man i åldersgruppen 26 till 44 år, där 54 procent uppger att de känner sig trygga i kollektivtrafiken.

Tryggast med Västtrafik känner sig invånarna i Skaraborg med 64 procent. I Fyrbodal ligger andelen trygga på 61 procent. I Sjuhärad och i kranskommunerna runt Göteborg är tryggheten något lägre och ligger på 59 procent. Lägst andel trygga invånare finns i Göteborgs stadstrafikområde där 57 procent svarar att de känner sig trygga.

I Västtrafiks egen undersökning om varumärket under år 2020 anger 75 procent att de alltid känner sig trygga hos Västtrafik. Det är 4 procentenheter lägre än 2019. Under 2020 ökade tryggheten i början av året medan den sjönk ner till 68 procent under fjärde kvartalet. Tryggheten är nu nästan tillbaka på 2017 års nivå då resultatet var 74 procent. Resultatet baserades på 3 200 intervjuer.

### Arbetet med trygghet under pandemin

Västtrafik har med anledning av pandemin genomfört en rad insatser för att skapa trygghet för både resenärer och medarbetare samt för att bidra till minskad smittspridning i samhället. Utgångspunkten har varit att följa Folkhälsomyndighetens rekommendationer samt råd och direktiv från Västra Götalandsregionens smittskyddsexperten. Samverkan har också skett med både länsstyrelsen och kommuner.

Inledningsvis var Västtrafiks fokus att hålla igång trafiken, prioritera säkerheten samt ge påminnelser om att följa Folkhälsomyndighetens allmänna rekommendationer för att undvika smitta. När det kom mer specifika rekommendationer gällande kollektivtrafiken kommunicerade Västtrafik mer brett vad man ska tänka på när det gäller kollektivtrafiken, hur man kan hjälpas åt för att undvika smitta och att riskgrupper helt ska undvika den. Stort fokus har legat på kommunikation och på att genomföra åtgärder utifrån vad som har varit i fokus för invånarnas och de anställdas oro.

Västtrafik drog ner ordentligt på biljettkontrollerna under våren på grund av oro gällande smittspridning. Kontrollanterna jobbade istället som informatörer och trygghetsvärdar. I september beslutade Västtrafik att öka biljettkontrollerna igen. För att det skulle kännas så tryggt och säkert som möjligt testades olika metoder, bland annat att dela ut handsprit. Oro

bland förare för att de skulle bli smittade eller sprida smitta ledde till stängda framdörrar. Inför sommaren låg stort fokus på att identifiera turer och platser där det skulle kunna uppstå trängsel. Västtrafik var också ute och testade och gjorde åtgärder vid exempelvis Saltholmen i Göteborg. I september lanserade Västtrafik den lilla tygpåsen med texten ”Jag sitter gärna bredvid dig, men inte just nu. Tack för att du håller avstånd”, för att minska oro kring trängsel. Under hösten och vintern har Västtrafik jobbat med olika sätt för att visa när och var det är trångt ombord. De har bland annat testat en funktion där de tar hjälp av resenärerna som rapporterar in om de upplever trängsel och resultatet visas på hemsidan. De har också jobbat fram en funktion i ToGo där Västtrafik med hjälp av en prognosmotor visar hur trångt det brukar vara på olika linjer. Irritationen över att inte kunna utnyttja redan köpta periodbiljetter ledde till beslut om återlösen av periodbiljetter. Innan jul kom rekommendationen om munskydd ombord i rusningstrafik.

Västtrafik har också gjort insatser för att uppmuntra fler att cykla eller gå istället för att åka kollektivt, och genomförde en stor kampanj som syntes runtom i Göteborg och i digitala kanaler där den vanliga linjekartan ersattes med angivelser om hur många steg det var mellan olika destinationer. Västtrafik lanserade också en funktion i appen To Go som visade gångväg.

### 3.2 Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning

Totalt sett var 97 procent av alla fordon anpassade vid årsskiftet 2020/21, vilket varit konstant sedan 2014. Samtliga fordon som upphandlas är tillgänglighetsanpassade. Kriterierna för tillgänglighet uppdateras inför varje upphandling. Under året sattes 171 bussar i trafik med dubbla rullstolsplatser och plats för resenärer med ledarhund. Fordonen är utformade för att på bästa sätt möta behov från olika resenärsgupper.

När det gäller befintliga fordon uppfyller inte de äldsta spårvagnarna kriterierna. På grund av leveransplanen kommer vagnarna inte vara utbytta förrän tidigast 2023 vilket innebär att målet inte kommer uppfyllas innan dess. Gamla tåg byts ut successivt under kommande år. Tågen blir då anpassade fullt ut till den nya standard som Trafikverket tillämpar för plattsformshöjd.

### 3.3 Antal prioriterade hållplatser och terminaler anpassade för personer med funktionsnedsättning

Cirka 800 hållplatser är prioriterade för att anpassas för personer med funktionsnedsättning. Ansvaret för hållplatser delas mellan Västtrafik, Västfastigheter och väghållarna (kommunerna på kommunala vägar och Trafikverket på statliga vägar). Arbetet med att tillgänglighetsanpassa prioriterade hållplatser har fortsatt under 2020 och drygt 500 av de 800 är nu åtgärdade.

Inför antagandet av det nya trafikförsörjningsprogrammet har en översyn och uppdatering av listan över prioriterade hållplatser genomförts. Uppdateringen har genomförts med utgångspunkt i uppdaterad resandestatistik för att säkerställa att det är hållplatser med flest påstigande som finns på listan. Listan har också stämts av med kommunerna för att säkerställa att viktiga målpunkter finns med på listan, oberoende av resandestatistik. Västtrafik tar en

aktiv roll med Trafikverket och kommuner i syfte att få prioritet på de åtgärder som åligger väghållaren på utpekade hållplatser.

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). Från att knappt hälften hade grön standard 2018, är siffran 65 procent för 2020. Gul standard innebär att hållplatserna är anpassade minst med kantsten, taktilt stråk och kontrastmarkering. Andelen hållplatser med gul standard är 15 procent. Övriga 20 procent har röd standard. Endast två hållplatser 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 till 2020**

	2018	2019	2020
Andel gröna	49%	63%	65 %
Andel gula	23%	15%	15 %
Andel röda	28%	21%	20 %

Källa: Västtrafik

### 3.4 Kvalitativ analys utifrån de sju diskrimineringsgrunderna

Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor antogs i oktober 2018 och ersatte då den tidigare strategin för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken. Det innebar en breddning till att omfatta samtliga diskrimineringsgrunder. Strategin gav ett ökat fokus på att ta sociala hänsyn i strategisk planering av kollektivtrafiken, det vill säga att synliggöra olika grupper i planeringen av kollektivtrafiken, samt att belysa och analysera sociala konsekvenser av olika projekt och planer. Det saknas etablerade verktyg för detta och därför pågår ett arbete med att utveckla strukturer och verktyg för att identifiera, analysera och bedöma sociala konsekvenser systematiskt och ur ett helhetsperspektiv.

I åtgärdsvalsstudien för metrobuss, ett nytt trafikkoncept inom målbild koll2035, har sociala konsekvenser belysts och analyserats. I revideringen av trafikförsörjningsprogrammet har de sociala aspekterna analyserats som en del av hållbarhetsbedömningen av programmet. Då gjordes även en prövning i enlighet med barnkonventionen.

Utifrån strategin har Västtrafik antagit en handlingsplan som redovisar hur de ska arbeta för att uppnå målen i strategin. Därtill har Västtrafik sedan 2018 två ombud för barnets rättigheter med ansvar för att arbeta med att bevaka barnrättsperspektivet och Barnkonventionen. En inventering har gjorts för att bedöma Barnkonventionens konsekvenser. Tillsammans med Skånetrafiken och Rädda Barnen har Västtrafik tagit fram riktlinjer för barns rättigheter. Dessa berör alla barn, både barn som reser i kollektivtrafiken och barn som påverkas i leverantörskedjan. Ansvaret ligger hos Västtrafik samt partners att föra kraven vidare i leverantörskedjan. Påverkan behandlas genom kravställning och följs upp genom revision.

## Delmål 4: Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken

Västrafik följer Västra Götalandsregionens miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken som anger att senast 2030 ska enbart drivmedel från förnybara källor användas inom kollektivtrafiken och all stads- och tätortstrafik ska elektrifieras. I miljö- och klimatstrategin finns också mål om en minskad energianvändning och låga nivåer av buller. I nya trafikavtal ställer Västrafik höga krav på miljöprestanda och hållbara drivmedel.

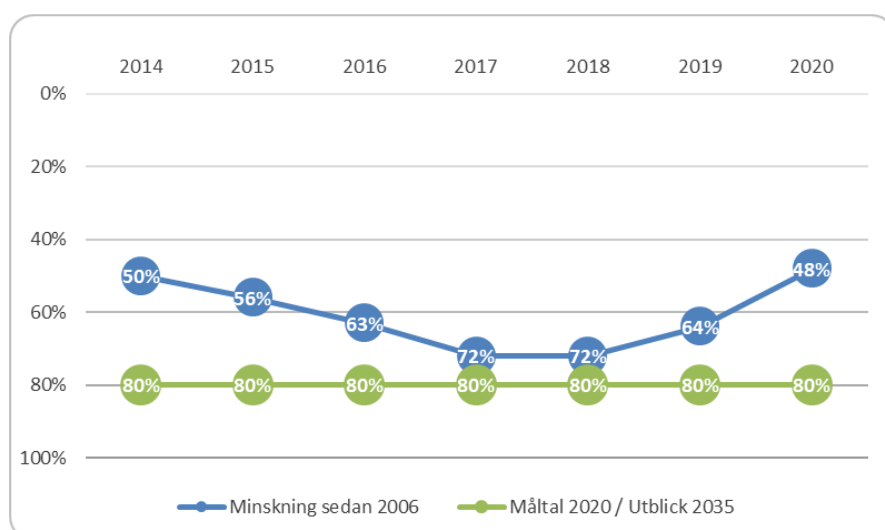
Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2019	Måluppfyllelse 2020
Minskning CO <sub>2</sub> -utsläpp per personkilometer jämfört med år 2006 är minst 80 %	4.1 Minskning koldioxidutsläpp per personkilometer jämfört med 2006	↑	↓

○ Målet ej uppfyllt, pilen visar på utveckling under aktuellt år

### 4.1 Minskning koldioxidutsläpp per personkilometer

Koldioxidutsläppen per personkilometer för 2020 har minskat med 48 procent sedan 2006 vilket innebär en kraftig försämring jämfört med föregående år. Målet att minska med minst 80 procent från 2006 till 2020 är därmed inte uppnått. Det minskade resandet under 2020 tillsammans med att Västrafik har fortsatt köra samma mängd kilometer gör att målet påverkas negativt. Däremot är målet i miljö- och klimatstrategin om att minska koldioxidutsläppen med 90 procent till 2035 fortfarande möjligt att nå.

Under 2020 har branschen enats om nya beräkningsmodeller för år 2019 och framåt för koldioxidutsläppen. Beräkningarna av koldioxidutsläpp har sedan flera år tagit hänsyn till att biodrivmedel ger klimatpåverkan i tillverkningsleden. Från januari 2019 används beräkningsfaktorer för koldioxid som baseras på värden som Energimyndigheten redovisar. Dessa baseras på drivmedelsbolagens redovisningar och avspeglar därför bättre de verkliga utsläppen. Denna förändring medför att utfallet för 2019 justerats från en koldioxidminskning per personkilometer på 71 procent till 64 procent.



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

Källa: Västrafik, Frida miljödatabas

Andelen förnybara drivmedel per personkilometer i Västtrafik är 98 procent, samma nivå som 2019. Västtrafik använder förnybar el till tågtrafiken och spårvagnarna. Busstrafiken använder biodiesel och biogas. I slutet av 2020 var cirka 10 procent av bussarna eldrivna. El-bussar är framförallt effektiva i stadstrafik. Det är också där som eldriften kommer till störst nytta när det gäller hälsopåverkande utsläpp och minskade bullernivåer.

Den 13 december 2020 startade ny trafik med cirka 400 fordon, varav närmare 150 är el-bussar. Satsningen gör Västtrafik störst i Norden på el-bussar med drygt 200 stycken. Elektrifieringen ställer nya krav på depåer med laddningsmöjligheter i trafiknära lägen och tillräcklig effektkapacitet i elnätet. För att säkerställa att elektrifiering av fordonsflottan inte innebär miljöpåverkan i leverantörsleden pågår ett aktivt samarbete och kunskapsutbyte mellan trafikhuvudmän, trafikoperatörer och leverantörer.

## Källförteckning

Brottsförebyggande rådets **Nationella trygghetsundersökning** är en årlig nationell brottsoffer- och trygghetsundersökning vars underlag utgörs av cirka 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 attityd-undersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. I Sverige genomförs cirka 70 000 intervjuer löpande per år varav cirka 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.