

VGR Analys 2026:8

Underlag till Fakta Västra Götaland 2026

# Kollektivtrafik och infrastruktur

Denna rapport är en av flera underlag till **Fakta Västra Götaland 2026** som har tagits fram av Avdelning samhällsanalys, Koncernstab regional utveckling, Västra Götalandsregionen.

Underlag som ingår i serien och deras respektive författare är:

**Arbetsmarknad:** Christian Lindell, Joacim Waara, Katarina Ahlin, Snöfrid Börjesson Herou

**Demografisk utveckling:** Ragnar Dahlgren, Jonathan Gärtner

**Ekonomi:** Joacim Waara, Christian Lindell

**Kollektivtrafik och infrastruktur:** Åsa Rydin Svenberg, Maria Larsson, Ragnar Dahlgren, Per Karlsson, Erik Brindbergs

**Kultur och civila samhället:** Koen Braak, Åsa Rydin Svenberg

**Natur och miljö:** Karin Althoff, Maria Larsson, Magnus Nilsson

**Näringsliv och innovation:** Katarina Ahlin, Monica Emanuelsson, Christian Lindell, Joacim Waara, Maria Larsson, Erik Brindbergs

**Utbildning:** Joacim Waara, Ragnar Dahlgren

**Välbefinnande och hälsa:** Jonathan Gärtner, Koen Braak

Miriam Lundsten har bidragit med kartmaterial.

Samtliga rapporter går att hitta på [vgregion.se/faktavg](http://vgregion.se/faktavg)

Kontaktuppgifter: [samhallsanalys@vgregion.se](mailto:samhallsanalys@vgregion.se)

Rapporter publicerade under mars 2026. Diarienummer: RS 2026-01979

Ikoner på framsidan hämtade från: [www.flaticon.com](http://www.flaticon.com), icons created by cah nggunung

# Innehåll

Figurförteckning.....	2
Sammanfattning.....	3
Inledning .....	4
Infrastruktur.....	5
Väg .....	6
Järnväg .....	6
Hamnar och flygplatser .....	8
Kollektivtrafikens infrastruktur .....	9
Bredband .....	10
Resande och transporter .....	11
Pendling.....	11
Tillgänglighet.....	17
Tillgänglighet till kultur .....	19
Bil .....	20
Kollektivtrafik.....	25
Kommersiell trafik och trafikplikt.....	27
Gång och Cykel .....	28
Gods.....	30
Flyg .....	32
Västtrafik .....	33
Utbud.....	33
Kvalitet och resvanor.....	35
Pris .....	36

# Figurförteckning

Figur 1: Transportinfrastruktur i Västra Götaland: vägar, järnvägar, hamnar och kombiterminaler .....	5
Figur 2: Kapacitetsutnyttjande på järnvägen 2024, maxperiod 2 timmar. ....	7
Figur 3: Var människor bor i Västra Götaland.....	11
Figur 4: Var människor arbetar i Västra Götaland. ....	12
Figur 5: Andelen av sysselsatta i respektive kommun som pendlar till arbete i en annan kommun än den där man är folkbokförd. ....	13
Figur 6: Förändring i procentenheter för arbetspendling till annan kommun mellan åren 2018 och 2023. ....	13
Figur 7: Andelen av sysselsatta i respektive kommun som pendlar till arbete i en annan kommun än den där man är folkbokförd. ....	14
Figur 8: Arbetspendling Västsverige. ....	15
Figur 9: Hur ofta arbetar du på distans?.....	16
Figur 10: Hållbar tillgänglighet, faktorer som påverkar och hur dessa påverkar varandra, samt grundläggande frågor. ....	17
Figur 11: Tillgänglighet för gång respektive kollektivtrafik, målpunktstyperna post, livs och apotek inom 20 minuter. ....	18
Figur 12: Antal jobb som nås med kollektivtrafik inom 30 minuter från respektive kommun. ....	19
Figur 13: Personbilar med ägare bosatt i länet 2024. ....	20
Figur 14: Körsträcka personbil. ....	21
Figur 15: Körsträcka i Västra Götaland (median) 2024. ....	22
Figur 16: Antal passager för trängselskatt i Göteborg.....	22
Figur 17: Årsmedeldygnstrafik, samtliga fordon.....	23
Figur 18: Årsmedeldygnstrafik, tunga fordon. ....	24
Figur 19: Kollektivtrafikens marknadsandel 2022–2025 Västra Götaland. ....	25
Figur 20: Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel.....	26
Figur 21: Andel hållbara resor.....	26
Figur 22: Färdmedelsfördelning 2024–2025. ....	27
Figur 23 Andel av yrkesverksamma som potentiellt kan cykla till sin arbetsplats på 30 minuter eller mindre. ....	29
Figur 24: Andel cykelresor av samtliga resor och andel arbetsresor med cykel .....	30
Figur 25: Godshantering Göteborgs hamn. Källa: Trafikanalys 2024 .....	31
Figur 26: Utppekade kollektivtrafikstråk i Västra Götaland.....	34
Figur 27: Jag kan använda Västtrafik för de flesta resor jag gör. ....	34
Figur 28: Biljettpriszoner i Västra Götaland.....	37
Figur 29: Det är prisvärt att resa med Västtrafik. ....	38

# Sammanfattning

Västra Götaland har en välutvecklad infrastruktur med vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser, men också flera områden med kapacitetsbrister och underhållsbehov. Pendling är vanligt, särskilt till och från Göteborg, men majoriteten av resorna sker med bil. Kollektivtrafiken spelar en viktig roll men har en lägre marknadsandel än bilresor och påverkas av faktorer som pris, restid och tillgänglighet. Hållbara resor som kollektivtrafik, gång och cykel ökar något, men bilen dominerar fortfarande.

Tillgängligheten till arbete, service och kultur varierar beroende på geografiska förutsättningar, där landsbygden ofta har sämre förbindelser. Samtidigt är bredbandsutbyggnaden mycket hög och bidrar till digital tillgänglighet i hela regionen.

Godstransporter och logistik är en viktig del av regionens ekonomi, särskilt via Göteborgs hamn.

# Inledning

Rapporten för infrastruktur och kollektivtrafik är uppdelad i tre delar med utgångspunkt i fokusområdena infrastruktur, resor och transporter samt Västtrafik. Avsnittet om infrastrukturen redogör för de förutsättningar som Västra Götaland har när det gäller vägar, flygplatser, järnvägar och hamnar som möjliggör person- och godstrafik. Vidare belyses de satsningar som gjorts för bredbandsuppkoppling och hur tillgängligt fibernätet är för befolkningen på landsbygd och i tätort.

Avsnittet för resande och transporter beskriver både mönster och förutsättningar för att pendla och nå olika platser i länet utifrån olika transportmedel. Fokus ligger på att beskriva de pendlingsmönster som finns, hur tillgänglig kultur, näringsliv och välfärd är utifrån geografiska förutsättningar och hur cykelvänliga olika orter är. Avsnittet redogör även för bilanvändning samt utbud och mönster för kollektiva resor.

Rapporten avslutas med att beskriva Västtrafiks utbud, kollektivtrafikens upplevda kvalitet, resmönster samt prissättningen av kollektivtrafiken i länet.



## Väg

I Västra Götaland finns fem nationella stamvägar som utgör viktiga transportleder för både regional och nationell trafik. Tre är europavägar och två är riksvägar.

E6 följer Västkusten norrut ifrån Halland, genom Bohuslän och vidare in i Norge. E45 startar i Göteborg och följer Göta älvdalen norrut, fortsätter efter Trollhättan längs Vänerns västra sida och sedan in i Värmland. E20 sträcker sig från Göteborg genom Skaraborg och vidare in i Örebro län. Riksväg 40 går från Göteborg via Borås och Ulricehamn mot Jönköpings län. Även riksväg 26 är en stamväg och går genom Skaraborg, där den knyter samman området med Värmlands län och Jönköpings län.

I Västra Götaland finns cirka 1 000 mil statliga regionala vägar varav många är av mindre karaktär. Många av vägarna har ett stort underhållsbehov i form av förbättrat ytjämnhet, bärighet och ökad trafiksäkerhet. Utöver detta finns cirka 5 000 mil enskilda vägar.

## Järnväg

Järnvägen är en viktig del av transportsystemet i Västra Götaland, både för persontrafik och godstransporter. Både större och mindre banor knyter ihop platser i regionen och vidare med andra delar i Sverige och Europa.

Kapaciteten på järnvägarna beror bland annat på om det finns enkelspår eller flerspår helt eller delvis, vilken typ av bana det är och om den är elektrifierad. Det finns ett stamnät med hög standard som kompletteras av regionala banor, varav flera är enkelspåriga.

- Västra Stambanan är dubbelspårig, elektrifierad och går mellan Göteborg och Stockholm via Skövde. På banan går både person- och godståg.
- Norge/Vänerbanan har dubbelspår mellan Göteborg och Öxnered, är elektrifierad och trafikeras av både person- och godståg. Söder om Mellerud delar sig banan, där en del går mot Norge via Dals-Ed och en annan mot Åmål och vidare till Karlstad i Värmland.
- Västkustbanan har dubbelspår, är elektrifierad och går mellan Göteborg och Lund. Den trafikeras av både person- och godståg.

Det finns ett antal enkelspåriga järnvägar som är elektrifierade och trafikeras av både person- och godståg.

- Kust till kustbanan mellan Göteborg och Borås och vidare in i Jönköpings län via Tranemo kommun.
- Viskadalsbanan mellan Borås och Varberg.
- Älvsborgsbanan som sträcker sig mellan Uddevalla och Borås via Vänersborg och Herrljunga.

- Bohusbanan går mellan Göteborg och Strömstad via Uddevalla.
- Jönköpingsbanan sträcker sig mellan Falköping och Nässjö via Jönköping.

Kinnekekullebanan är oelektrifierad, enkelspårig och trafikeras av både person- och godståg. Banan ansluter till Västra Stambanan vid länsgränsen mot Örebro och går mellan Mariestad och Lidköping och ansluter därefter till Älvsborgsbanan i närheten av Vara.

Utöver dessa större banor finns flera mindre trafikerade järnvägar. Lilla Edet–Alvhem i Göta älv dalen är oelektrifierad, har manuell trafikledning och låg standard och trafikeras endast av godståg. Banan mellan Mellerud och Bengtsfors är inte elektrifierad, har manuell trafikledning och låg standard och trafikeras av godståg. Sommartid bedrivs turisttrafik. Några järnvägar har för närvarande ingen trafik. Det är Munkedal–Lysekil är oelektrifierad, har manuell trafikledning och låg banstandard.

Trafikverket har en karta över kapacitetsutnyttjandet på järnvägen som visar vilka begränsningar olika järnvägar har. I Västra Götaland finns några gröna sträckor, exempelvis har Hamnbanan i Göteborg åtgärdats och gått från röd till grön senaste året. Flera järnvägar har ett högt kapacitetsutnyttjande vilket betyder att banan är högt utnyttjad i förhållande till sin kapacitet och att det är svårt att få plats både med ytterligare tåg och med banarbeten.



Figur 2: Kapacitetsutnyttjande på järnvägen 2024, maxperiod 2 timmar. (källa [Trafikverket](#)). **Grön**: små eller inga begränsningar, **Gul**: medelstora begränsningar, **Röd**: stora begränsningar, **Blå**: avstängt pga. av arbete på banan.

## Hamnar och flygplatser

Hamnar, flygplatser och kombiterminaler är betydelsefulla knutpunkter för person- och godstransporter. Göteborgs hamn och Landvetter flygplats har störst betydelse ur ett internationellt perspektiv.

I Västra Götaland finns 14 hamnar i Kattegatt, Skagerrak, Vänern och Göta älv. Göteborgs hamn är den största i Skandinavien och en central knutpunkt för godshantering och logistik. Från Göteborg går sjötrafik till cirka 60 destinationer världen över, med både container- och roro<sup>1</sup>-fartyg.

- Asien: flera hamnar i Kina, Singapore, Sydkorea, Malaysia och Australien trafikeras varje vecka.
- Nordamerika: regelbunden trafik varje vecka till flera destinationer i USA och Panama.
- Afrika: Tunisien, Sydafrika, Mocambique, Mauritius och Madagaskar har trafik, men med lägre frekvens.
- Europa: flertalet hamnar i Västeuropa och några i Östersjön trafikeras minst en gång i veckan.
- För närvarande inga rutter till hamnar i Sydamerika eller Medelhavet.

Göteborgs Hamn AB är ett kommunalt bolag som äger hamnområdet. Bolaget upplåter yta till olika aktörer och förvaltar platsen. Importen av råolja till Sverige hanteras till stor del via Göteborgs hamn och hamnen Brofjorden som ägs av Preem. Båda hamnarna tar emot råolja som raffinerats till produkter. Mer än hälften av all containertrafik i Sverige passerar Göteborgs hamn.

Förutom Göteborg finns flera hamnar längs västkusten. Lysekil har utöver Brofjorden även en mindre hamn för bulk- och styckegods samt fiske. Uddevalla hamn har i första hand godstrafik. Strömstad är i första hand en passagerar- och färjehamn. PetroPort i Stenungsund ägs av Borealis och Perstorp och är viktig för kemisektorn och farligt gods.

Göta älv möjliggör godstransporter via inlandssjöfart till och från Vänern och utgör ett viktigt komplement till väg och järnvägstransporter för bland annat papper och pappersmassa, trävaror, malm och jordbruk. Trafikverket ska bygga nya slussar i Trollhättan, Lilla Edet och Vänersborg tillsammans med Sjöfartsverket. Det skapar förutsättningar för att i framtiden frakta mer gods inlandssjövägen och säkra Vänersjöfarten.

---

<sup>1</sup> Roro= roll-on / roll-off dvs lastfartyg som är konstruerade för att lasten lätt ska kunna köras på och av.

Vänerhamn AB är ett gemensamt bolag bland kommunerna runt Vänern. I bolaget ingår Lidköping, Vänersborg och Otterbäcken hamnar samt Karlstad och Kristinehamn i Värmland. Utöver dessa hamnar finns ett antal mindre med begränsad godshantering.

Det finns två större kombiterminaler, en i Falköping och en i Göteborg, vilka möjliggör omlastning mellan olika transportslag. Båda kombiterminalerna har haft en tillväxt under de senaste åren.

Två flygplatser har kommersiell flygtrafik, Göteborg Landvetter flygplats och Göteborg Stallbacka flygplats (Trollhättan). Antalet passagerare var 2024 cirka 5,3 miljoner på Landvetter och där finns också en omfattande flygfrakt av gods. På Göteborg Stallbacka låg passagerarantalet på drygt 16 000 under 2024.

Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås planeras som en dubbelspårig, elektrifierad järnväg för höga hastigheter med möjlig trafikstart runt 2040. Anläggningen dimensioneras för både regionaltåg och fjärrtåg med hög kapacitet och hög tillförlitlighet vad gäller störningar och fel. Den nya sträckningen ersätter dagens enkelspår och möjliggör betydligt tätare trafik. Nya stationer och ombyggda knutpunkter ingår för att förbättra anslutningar till annan kollektivtrafik. En ny station vid Landvetter flygplats planeras för ökad tillgänglighet och effektiva byten mellan flyg, regionaltåg och fjärrtåg.

## Kollektivtrafikens infrastruktur

Kollektivtrafikens infrastruktur omfattar stationer, hållplatser, busskörfält, pendelparkering, järnvägar, spårvägar och hamnar och kajer samt de anläggningar och tekniska system som krävs för att dessa trafikslag ska fungera.

En viktig satsning i Göteborg är Västlänken, en tunnel genom centrala staden för pendel- och regionaltåg. Projektet innebär bland annat nya stationer under mark och en förbättrad koppling mellan befintliga banor för att skapa en mer sammanhållen kollektivtrafikstruktur. Stationerna byggs vid Centralstationen, Haga och Korsvägen.

Stora bytespunkter i kollektivtrafiksystemet är:

- Göteborgs centralstation och Nils Ericsonterminalen
- Skövde resecentrum
- Borås resecentrum
- Stationer i Trollhättan, Vänersborg, Uddevalla.

I Göteborgsområdet har kollektivtrafiksystemet bristande kapacitet och problem med trängsel. I Målbild Koll2035 finns en plan för hur olika koncept bättre ska möta det växande storstadsområdets behov av kapacitetsstark kollektivtrafik. Ett exempel är Metrobuss, en vidareutveckling av dagens expressbussar som ska möjliggöra

överflyttning från bil till kollektivtrafik i ytterområden och grannkommuner till Göteborg.

## Bredband

Utbyggnaden av fiber i Västra Götaland är i dag mycket långt framskriden och placerar länet bland de främsta i landet. Över 96 procent av hushållen har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s, och tillgången till lägre hastigheter är i princip heltäckande. Flera kommuner uppvisar mycket höga nivåer av tillgång till snabbt bredband. Partille (99,96 procent), Göteborg (99,94 procent), Mölndal (99,90 procent), Öckerö (99,83 procent) och Sotenäs (99,58 procent) är de fem kommuner som har bäst tillgång till snabbt bredband och visar att målet i praktiken är fullt uppnått i stora delar av Västra Götaland.

Samtidigt kvarstår skillnader mellan kommuner, framför allt kopplade till glesare bebyggelsestruktur. I den nedre delen av fördelningen återfinns Dals-Ed, där 81,38 procent av hushållen har tillgång till minst 100 Mbit/s, följt av Essunga (86,48 procent), Svenljunga (87,13 procent), Bengtsfors (89,70 procent) och Hjo (92,40 procent). Gemensamt för dessa kommuner är en hög andel landsbygd, där utbyggnaden är tekniskt mer komplex och kostsam, trots att fiber ofta i många fall finns i närheten av hushållen. Utvecklingen över tid är dock tydlig även i dessa kommuner: fiberutbyggnaden har gått från låg nivå i början av 2010-talet till att i dag omfatta nästan hela länet ur ett tillgänglighetsperspektiv. Nästan alla hushåll i Västra Götaland bor i områden där fiber finns tillgängligt eller i nära anslutning, ofta med närhet till 1 Gbit/s. Därmed har fokus i allt högre grad förskjutits från fortsatt utbyggnad till frågor om anslutningsgrad, robusthet och redundans, där ett sammanhängande och driftsäkert nät är avgörande för både vardagsfunktioner och samhällsviktig verksamhet.

Den mobila infrastrukturen fortsätter parallellt att förbättras. Ingen kommun i länet uppvisar låg yttäckning för grundläggande mobila hastigheter, och tillgången till mobilt bredband med högre kapacitet ökar successivt. Samtidigt bör noteras att statistiken för mobil täckning baseras på operatörernas egna inrapporterade uppgifter och prognoser, vilket innebär att faktisk upplevd täckning kan variera lokalt beroende på exempelvis topografi, inomhusmiljöer och belastning i nätet.

# Resande och transporter

Avsnittet inleds med uppgifter om pendling, med fokus på arbets- och studieresor. Därefter ges en beskrivning av tillgänglighet till olika former av samhällsservice. Avslutningsvis finns en redogörelse för hur resandet för olika transportslag ser ut och har utvecklats över tid, såsom: bil, kollektivtrafik, cykel, gång, gods och flyg. Uppgifterna har hämtats från SCB, Trafikanalys, Kollektivtrafikbarometern och Svensk kollektivtrafik.

## Pendling

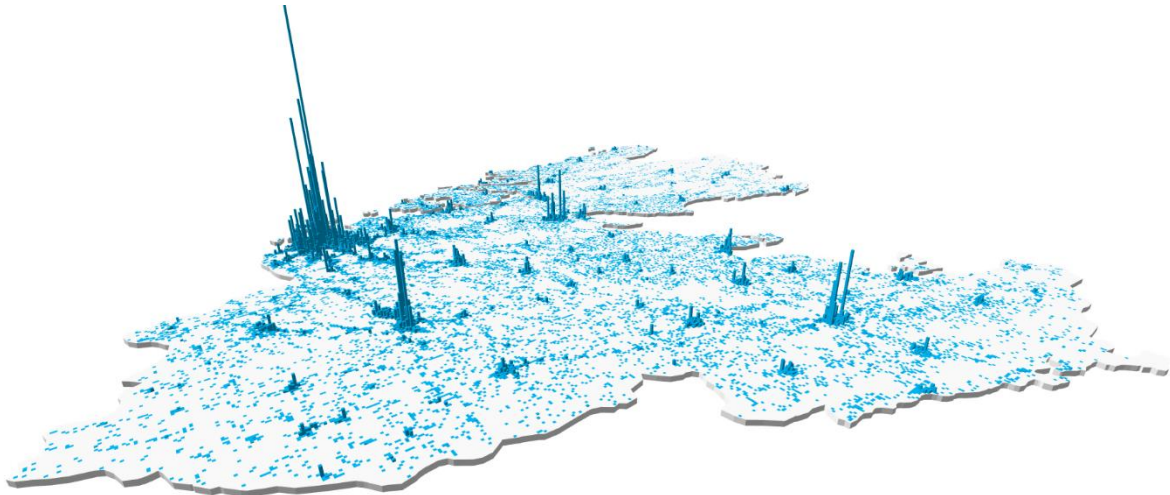
Enligt Västsvenska SOM-undersökningen 2024 har boende i Västra Götaland i genomsnitt ca 30 minuters resa till arbete och studier. Variationen är liten om man jämför Göteborg, kranskommuner till Göteborg och övriga regionen. Medelvärdet för avstånd varierar däremot stort, då det i Göteborg är ett medelavstånd på ca 16 km medan det för boende i övriga Västra Götaland är ca 27 km.

Cirka 87 procent av befolkningen i Västra Götaland bor i städer/tätorter och övriga 13 procent i småorter eller på landsbygden. I genomsnitt bor det 72 invånare/km<sup>2</sup> i Västra Götaland. Det är betydligt glesare i jämförelse med de övriga två storstadsregionerna, Stockholm med 360 invånare/km<sup>2</sup> respektive Skåne med 124 invånare/km<sup>2</sup>.

Koncentrationen av arbetsplatser är tydlig i jämförelse med den relativt utspridda bebyggelsen. Arbetsplatserna är koncentrerade till kommuncentra och enskilda större arbetsplatser i mindre orter. Cirka 75 procent av samtliga sysselsatta arbetar i någon av länets kommunhuvudorter. Befolkningsstätheten och arbetsplatsers geografiska lokalisering har stor påverkan på resmönstren.



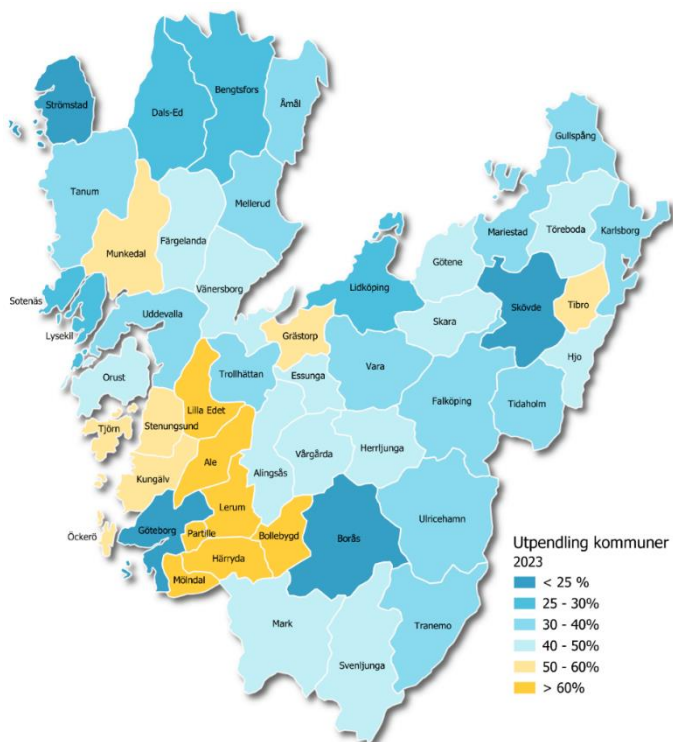
Figur 3: Var människor bor i Västra Götaland. Källa: SCB 2023



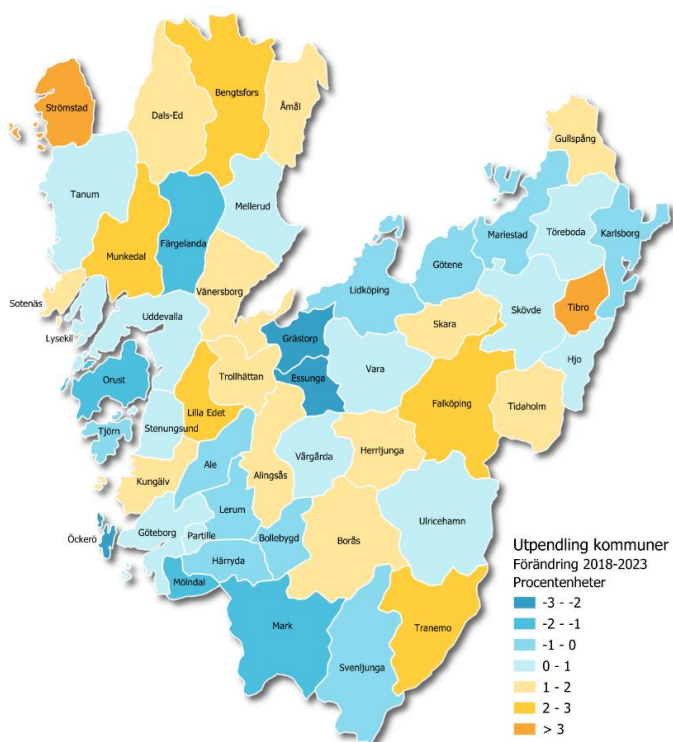
Figur 4: Var människor arbetar i Västra Götaland. Källa: SCB 2023

Arbets-, studie- och tjänsteresor utgör drygt 40 procent av alla resor i Västra Götaland, oavsett färdmedel. De flesta arbets- och studieresor görs lokalt inom den egna kommunen. Av Västra Götalands 920 000 sysselsatta arbetar 600 000 i sin hemkommun. Om en arbets- eller studieresa sker till en annan kommun definieras det som en pendlingsresa.

De flesta arbetsrelaterade pendlingsresorna utgörs av resor inom och till Göteborgsområdet. Pendlingen är också mycket hög (fler än fyra av tio förvärvsarbetande) i ett bälte ut från Göteborg och kring Borås. Detsamma gäller några kommuner i centrala Skaraborg runt Skövde. Även flera kommuner i och kring Vänersborg- Trollhättan- Uddevalla har höga pendlingsstal. Här finns dock ingen kommun som fungerar som självklart regionalt centrum i ett arbetsmarknadsperspektiv. Kommuner med lägre pendling, som ligger långt ifrån regionala centrum med funktioner som regionsjukhus, högskola etc., finner vi främst i de norra delarna av Dalsland.

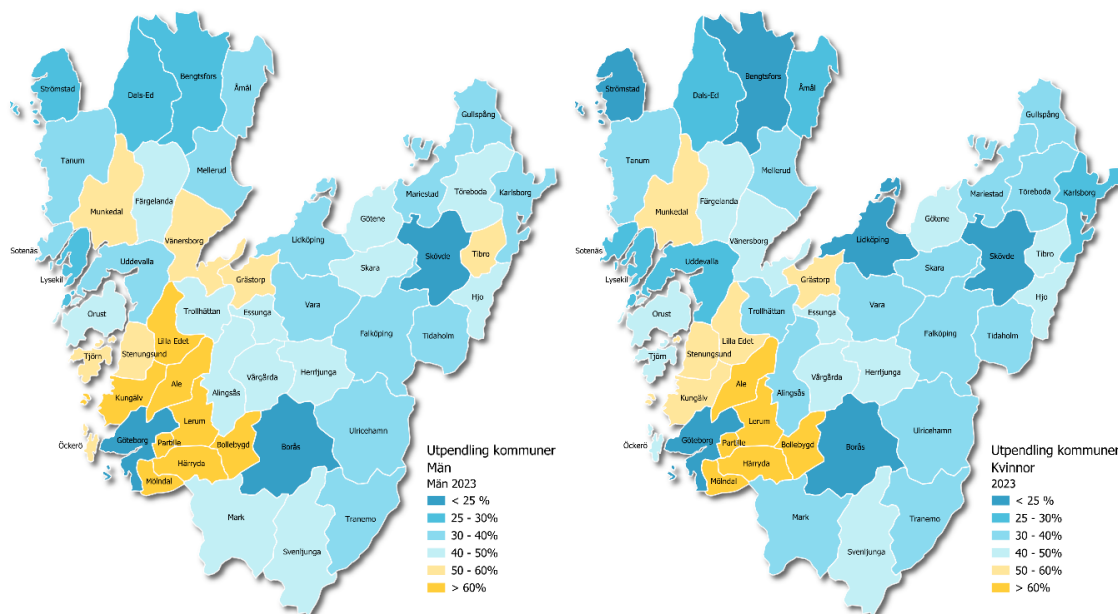


Figur 5: Andelen av sysselsatta i respektive kommun som pendlar till arbete i en annan kommun än den där man är folkbokförd. Källa: SCB 2023



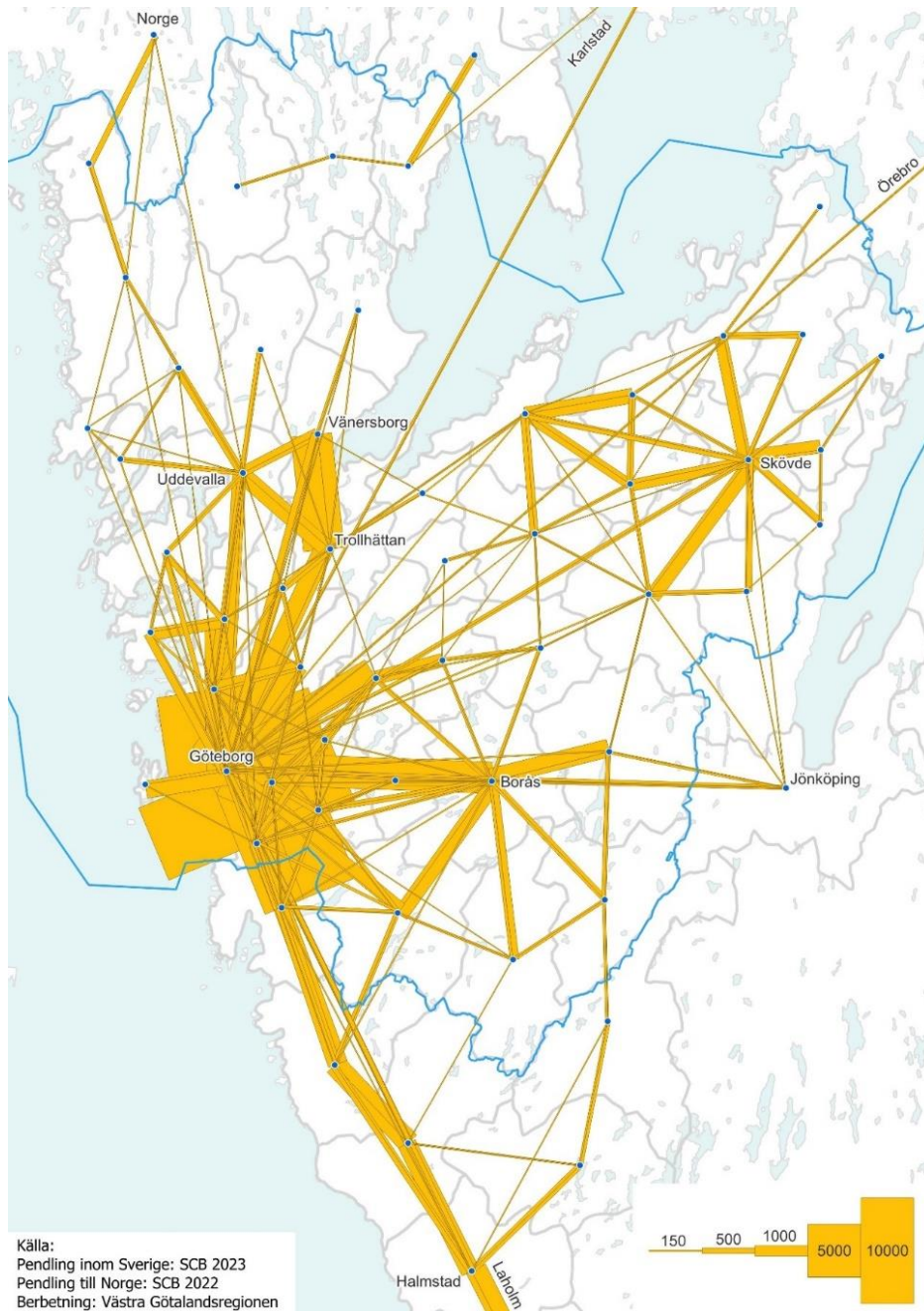
Figur 6: Förändring i procentenheter för arbetspendling till annan kommun mellan åren 2018 och 2023. Källa: SCB

Pendlingskartorna (Figur 7) för kvinnor respektive män ger ett likartat mönster som för befolkningen som helhet. Samtidigt är det tydligt att män pendlar i högre grad än kvinnor. Den mest uppenbara förklaringen är att kvinnor i betydligt högre utsträckning arbetar i den offentliga sektorn som ofta har arbetsplatser mer utspridd geografiskt. Kvinnor tar också oftare ett större ansvar för hemmet i hushåll med samboende. För kvinnor finns därmed fler kommuner som kan ses som centrum på lokala arbetsmarknader. Det är också värt att notera att utpendlingen från kommunerna runt Göteborg för kvinnor såväl som för män ligger på en mycket hög nivå.



Figur 7: Andelen av sysselsatta i respektive kommun som pendlar till arbete i en annan kommun än den där man är folkbokförd. Kvinnor till vänster och män till höger. Källa: SCB 2023

Kartan i Figur 8 över Västsverige visar på de mycket stora pendlingsströmmarna kring Göteborg, men identifierar även övriga regionala centrum och deras relationer till sin omgivning. Skaraborg med Skövde som centrum och Lidköping med kringliggande kommuner som andra nod, är en egen marknad och i pendlingstermer relativt avgränsat från övriga Västsverige. Borås position som centrum i Sjuhärad framgår också tydligt. Här finns samtidigt stora strömmar både från Borås och Mark mot Göteborg.



Figur 8: Arbetspendling Västsverige. Kartan redovisar alla relationer med fler än 150 pendlare över kommungräns som utgår från kommuner i Västsverige. Källa: SCB. Karta: VGR

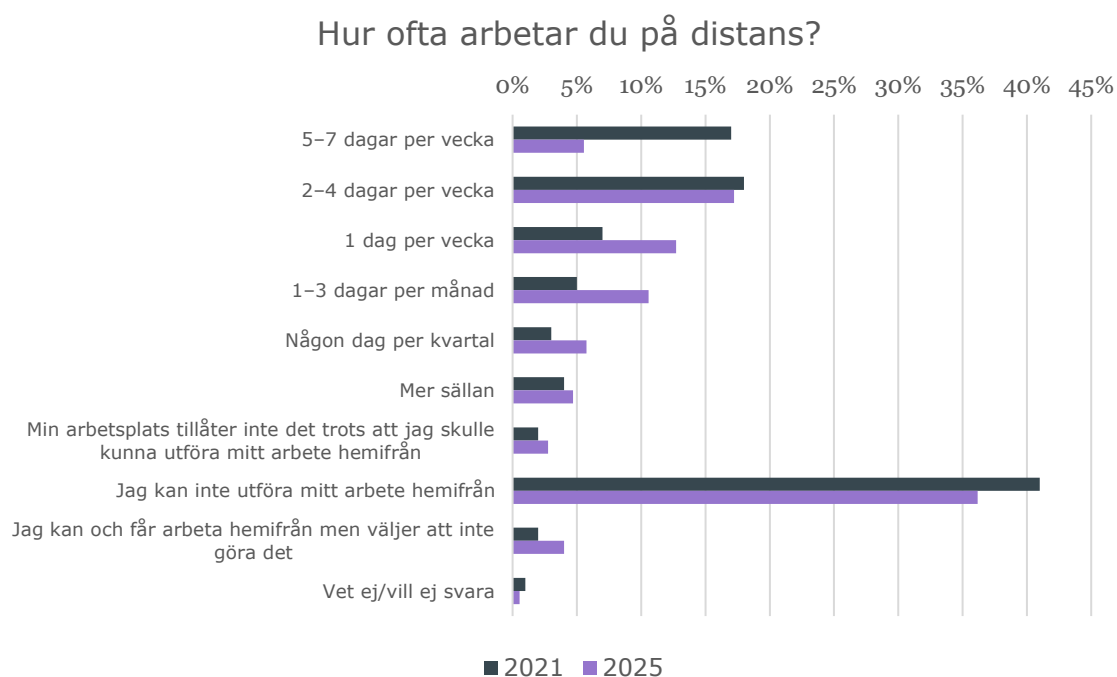
Det är stor skillnad på hur de som pendlar i Västra Götaland tar sig till arbete eller studier. I snitt pendlar 60 procent med bil, 20 procent kollektivt och 20 procent går eller cyklar. Bland de med lägst inkomst (<15 000 kronor per månad 2021) är det i stället upp mot 60 procent som reser kollektivt och då i högre grad är beroende av en väl fungerande kollektivtrafik. Kollektiva resor är också betydligt vanligare bland unga, en grupp där många har lägre inkomst. Bilresandet är högst utanför Göteborgsregionen med värden kring 70 procent men också generellt bland höginkomsttagare och bland de över 50 år. Att gå eller cykla är vanligare bland de med hög utbildning. De kan i

högre grad antas bo och arbeta mer centralt. Det är också något vanligare i Skaraborg där en rad relativt täta, små och medelstora orter och städer ger förutsättningar för det.

Pendling till högskolor och universitet påminner om arbetspendlingen med koncentration till lärosätena i Göteborg, Borås, Skövde och Trollhättan. En mindre andel av pendlingen sker till angränsande län.

I Västra Götaland finns det cirka 80 000 ungdomar i åldersspannet 16–19 år. Den stora merparten går, cyklar eller åker kollektivt till gymnasieskolorna. Gymnasiependling över kommungräns sker till följd av gemensam antagning mellan kommunerna och är dominerande i de kommuner där gymnasieskola saknas. Även här utgörs den betydande andelen av pendling mellan kommuner av inpendling till regionala centrum från angränsande kommuner.

I kollektivtrafikbarometern svarar merparten av respondenterna att de inte har möjlighet att utföra sitt arbete på distans, medan 17 procent anger att de arbetar på distans 2–4 dagar per vecka. I jämförelse med då pandemin pågick var det överlag en högre andel som med olika frekvens arbetade på distans. Dock var det även fortfarande en övervägande stor andel som inte har möjlighet att utföra arbetet hemifrån.



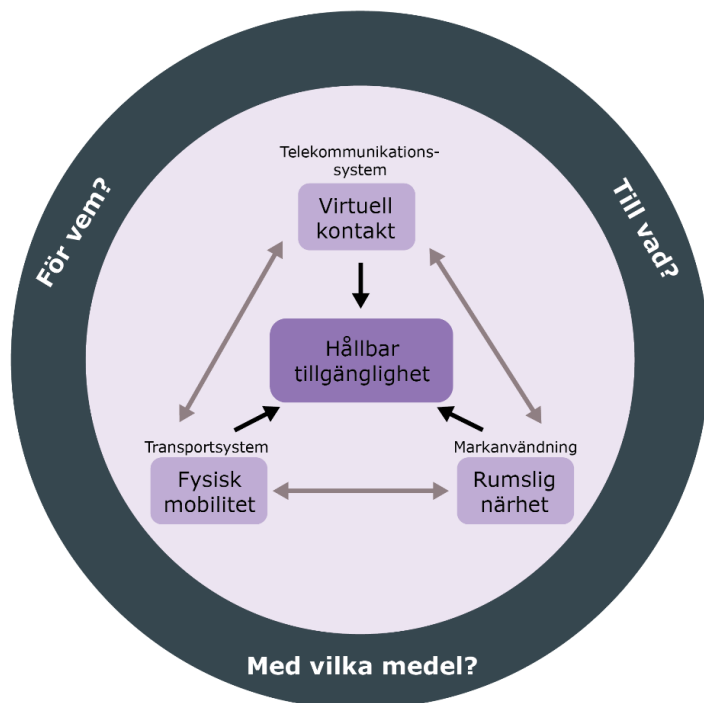
Figur 9: Hur ofta arbetar du på distans? Källa: Kollektivtrafikbarometern

Det är vanligare att kvinnor inte har möjlighet att arbeta på distans, 39 procent jämfört med 33 procent för män. En desto större skillnad är det vid en jämförelse med olika åldersgrupper. Bland de mellan 20–25 år svarar 69 procent att de inte kan utföra arbetet hemifrån, jämfört med 30 procent i åldersgruppen 26–44 år. Dock är antal svarande betydligt färre i gruppen 20–25 år. Det syns även en viss geografisk skillnad. I det område där majoriteten av länets kollektivtrafikresor sker, Göteborg-Mölndal-

Partille är det vanligare med distansarbete. Det är där 29 % som anger att de inte kan utföra sitt arbete hemifrån, jämfört med 42 % i övriga länet.

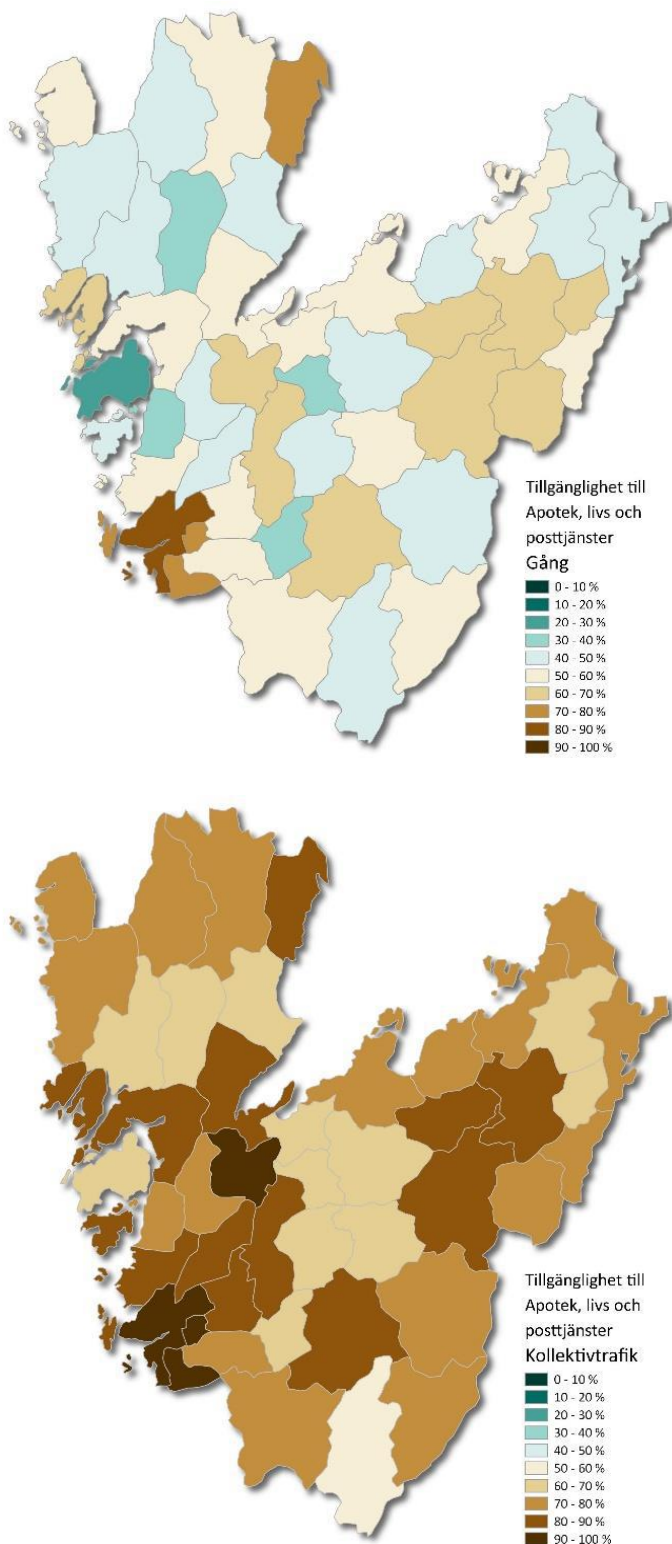
## Tillgänglighet

Tillgänglighet går att definiera som möjligheten att ta del av något som antingen är eftersträvat eller behövt, såsom utbildning, service, kultur och arbete. Tillgänglighet kan i princip åstadkommas på tre sätt, genom nära lokalisering (rumsligt nära), genom rörlighet (tidsmässigt nära) och virtuellt, via internet (virtuellt nära i tid och rum). Delarna påverkar också varandra, till exempel påverkar den rumsliga närheten behovet av fysisk mobilitet. Lösningarna för att åstadkomma tillgänglighet ser olika ut och behöver anpassas till både städer, där underlaget är större och utrymmet mindre, och till glesare geografier där underlaget är mindre och bilinnehavet ofta större.



Figur 10: Hållbar tillgänglighet, faktorer som påverkar och hur dessa påverkar varandra, samt grundläggande frågor. Källor: Handbok för trafikstrategiskt arbete (Trafikverket) (Lyons & Davidson (2016)) & Att förstå och undersöka hållbar tillgänglighet (Ana Gil Solá, Anders Larsson & Bertil Vilhelmson). Bild: VGR.

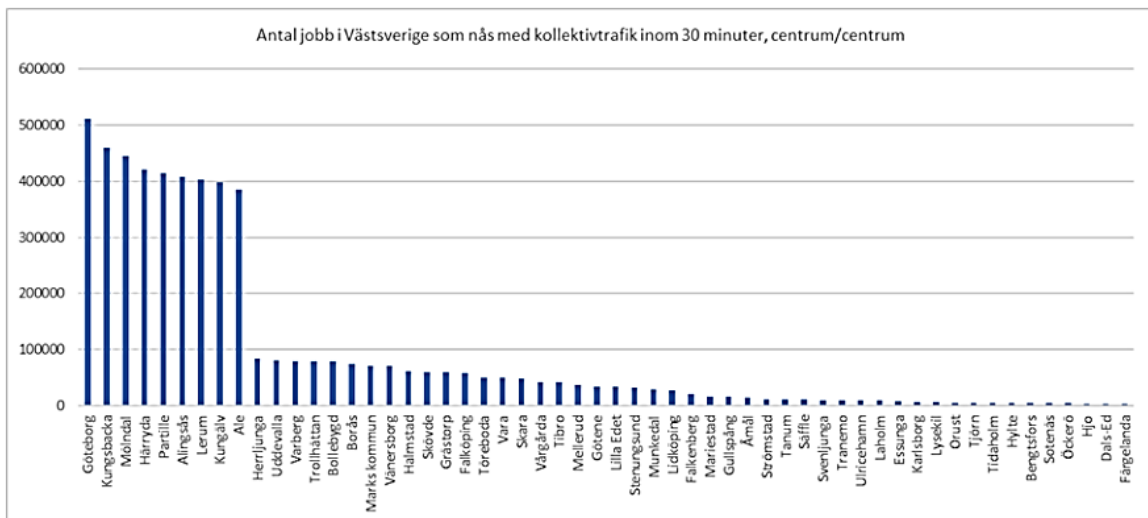
Tillgänglighet kan fås med olika färdmedel. Ett sätt att beskriva tillgängligheten, och som jämför tillgängligheten med gång, cykel, kollektivtrafik och bil till målpunkterna apotek, livs och posttjänster, går att utläsa av Figur 11. Figurerna visar att tillgängligheten till målpunkterna varierar, beroende på geografi, befolkningstäthet och färdmedel.



Figur 11: Tillgänglighet för gång respektive kollektivtrafik, baserat på ett medelvärde av andelen av befolkningen som når målpunktstyperna post, livs och apotek inom 20 minuter. Tillgänglighet med bil till dessa målpunkter är 97 procent eller mer i samtliga kommuner i Västra Götaland. Kartor: VGR. Källa: Trafikanalys.

I Västra Götaland kan 97 procent av invånarna nå någon av regionens kärnor inom 90 minuter med kollektivtrafik, och inom 45 minuters restid når cirka 75 procent av invånarna någon av dessa kärnor. 82 procent av gymnasieelever (16–19 år) som bor i Västra Götaland, når en ort med gymnasium som har minst åtta nationella program inom 45 minuter med kollektivtrafik.

Järnvägen har vid större avstånd stor betydelse. Figur 12 visar hur stor arbetsmarknad som nås inom 30 minuter med kollektivtrafik.<sup>2</sup> Med en väl utbyggd och trafikerad järnvägsinfrastruktur vidgas marknaderna för arbete och andra aktiviteter för betydligt fler invånare.



Figur 12: Antal jobb som nås med kollektivtrafik inom 30 minuter från respektive kommun. Vid resor med kollektivtrafiken tillkommer dock extra tid för att ta sig till hållplatser/stationer. Inklusive jobb i den egna kommunen. Baserat på tidsavstånd centrum/centrum mellan samtliga kommuner i Västsverige samt Örebro, Jönköping och Karlstad. Antal jobb per kommun år 2020. Källa: Pendling och lokala arbetsmarknader i Västsverige. VGR 2023.

## Tillgänglighet till kultur

En analys av restider med kollektivtrafik från ett urval av tätorter till 26 kulturverksamheter i Västra Götaland, visar att möjligheterna att ta sig till kulturverksamheter med kollektivtrafik varierar kraftigt inom Västra Götaland. De verksamheter som ligger i orter med goda tåg och bussförbindelser har god tillgänglighet. Exempel är Göteborgsoperan, Textilmuseet i Borås och Innovatum i Trollhättan.

Till och från verksamheter på landsbygden eller i mindre tätorter finns däremot ofta mycket begränsade resmöjligheter med kollektivtrafik. Exempel är Läckö Slott,

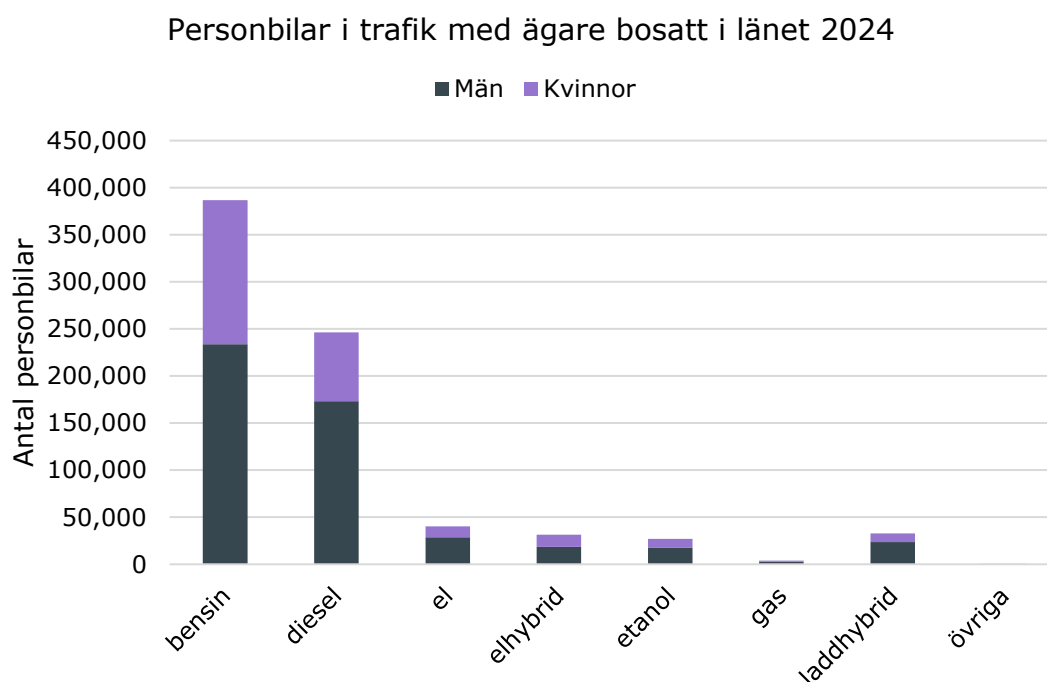
<sup>2</sup> [Västsveriges regionala arbetsmarknader Utveckling och Potential - Kan vi höja ribban? VGR Analys 2024:49](#)

Kulturbruket på Dal, Dalslands konstmuseum och Vitlycke Museum, som inte kan nås alls med kollektivtrafik vissa tider.

Under dagtid på vardagar är möjligheterna att resa kollektivt bäst. Under kvällar och helger är turerna färre och då är det många orter som helt saknar förbindelser till vissa kulturverksamheter. Detta påverkar tillgängligheten till scenkonstföreställningar i hög grad. En enkät visar att många verksamheter upplever att kollektivtrafiken till deras plats är otillräcklig. Framför allt handlar det om för få avgångar och svårigheter att resa hem kvällstid. Många verksamheter, särskilt utanför städerna, upplever att detta gör det svårt för personer utan bil att besöka dem och att det påverkar deras möjligheter att arbeta hållbart.

## Bil

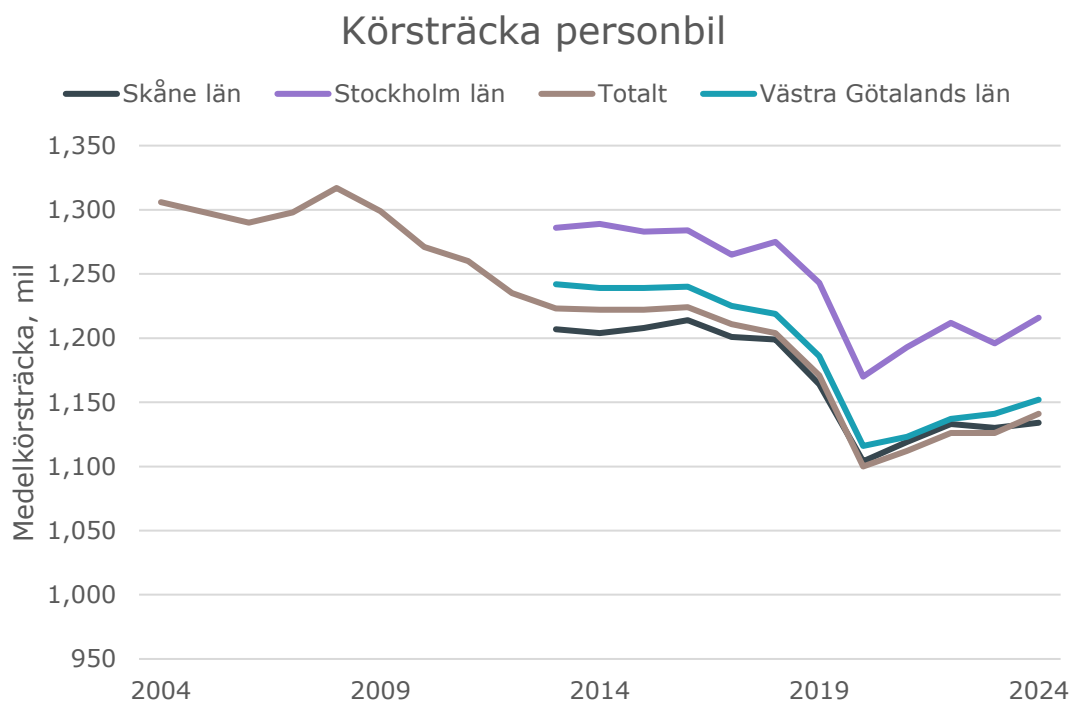
I Västra Götaland finns det drygt 800 000 personbilar registrerade i trafik och nästan 200 000 bilar finns avställda. Per 1 000 invånare är det 455 personbilar i trafik i länet men på kommunnivå finns det variation.



Figur 13: Personbilar med ägare bosatt i länet 2024. Källa SCB 2024

I Dals-Ed och Färgelanda finns 632 personbilar per 1000 invånare och Göteborg är det 322 registrerade. Över tid ökar antalet bilar något men inte i samma takt som folkmängden, vilket leder till att vi har ett lägre antal bilar per person nu. Under 2024 hade antalet bilar i trafik ökat med 10 procent i Mölndal och 9,2 procent i Kungälv jämfört med 2017. För samma period hade antalet bilar minskat med 6,6 procent i Bengtsfors. Det här är exempel på stora förändringar inom länet men också ett tillfälle att se kopplingen till förändringar i befolkningen. Mölndal och Kungälv har genomgått

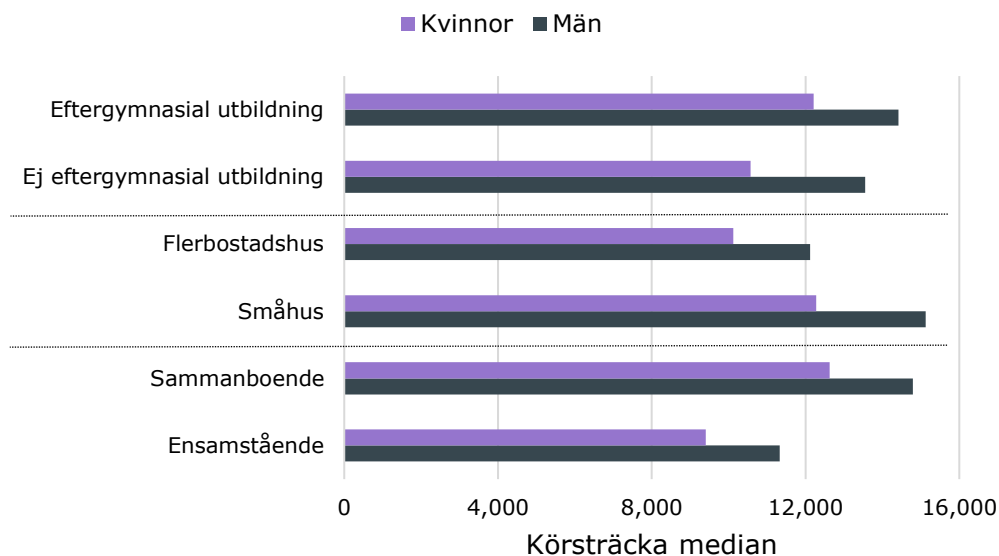
kraftig befolkningsökning under perioden medan Bengtsfors sett motsatsen. Per invånare har faktiskt antal bilar sjunkit i Kungälv med 4,5 procent och ökat i Bengtsfors med 2,5 procent. Där ägandet av bilar ökat som mest per invånare är också kommuner som är glest befolkade medan till exempel Göteborg är den kommun där antal bilar per 1000 invånare minskat mest procentuellt. Men ägande och användande är inte samma sak, i länet kör vi allt kortare sträckor med bilar över åren. Visserligen har körsträckorna ökat något sedan pandemin, då vi körde som minst, men över en längre period har körsträckorna minskat både i länet och riket.



Figur 14: Körsträcka personbil. Källa: Trafikanalys 2024

Män har i har i större utsträckning körkort än kvinnor. Män äger fler bilar, kör längre och har längre till sin arbetsplats. I Västra Götaland ägdes 65 procent av bilarna 2024 av män. Långa körsträckor i statistiken är utöver kön också kopplat till att bo i småhus och vara sammanboende.

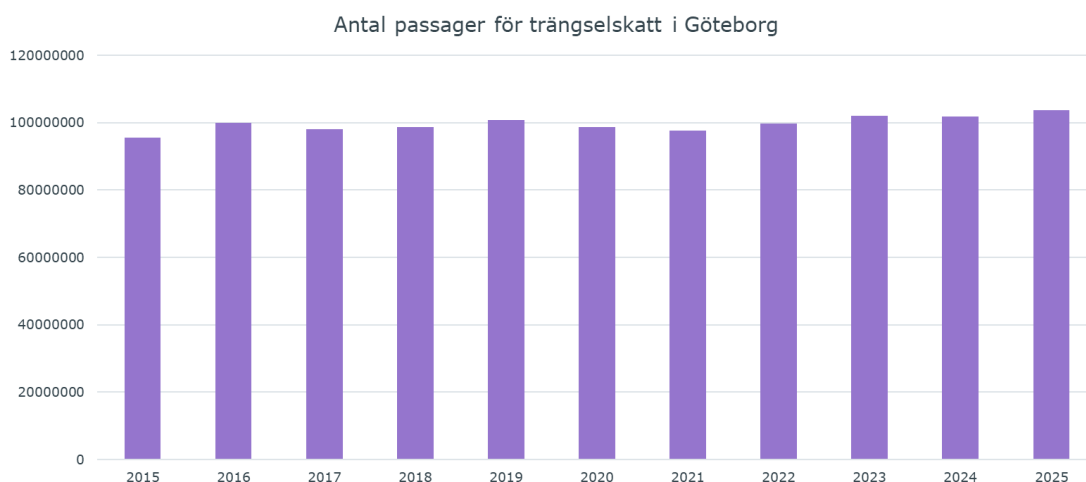
### Körsträcka i Västra Götaland (median) 2024



Figur 15: Körsträcka i Västra Götaland (median) 2024. Källa: SCB 2024

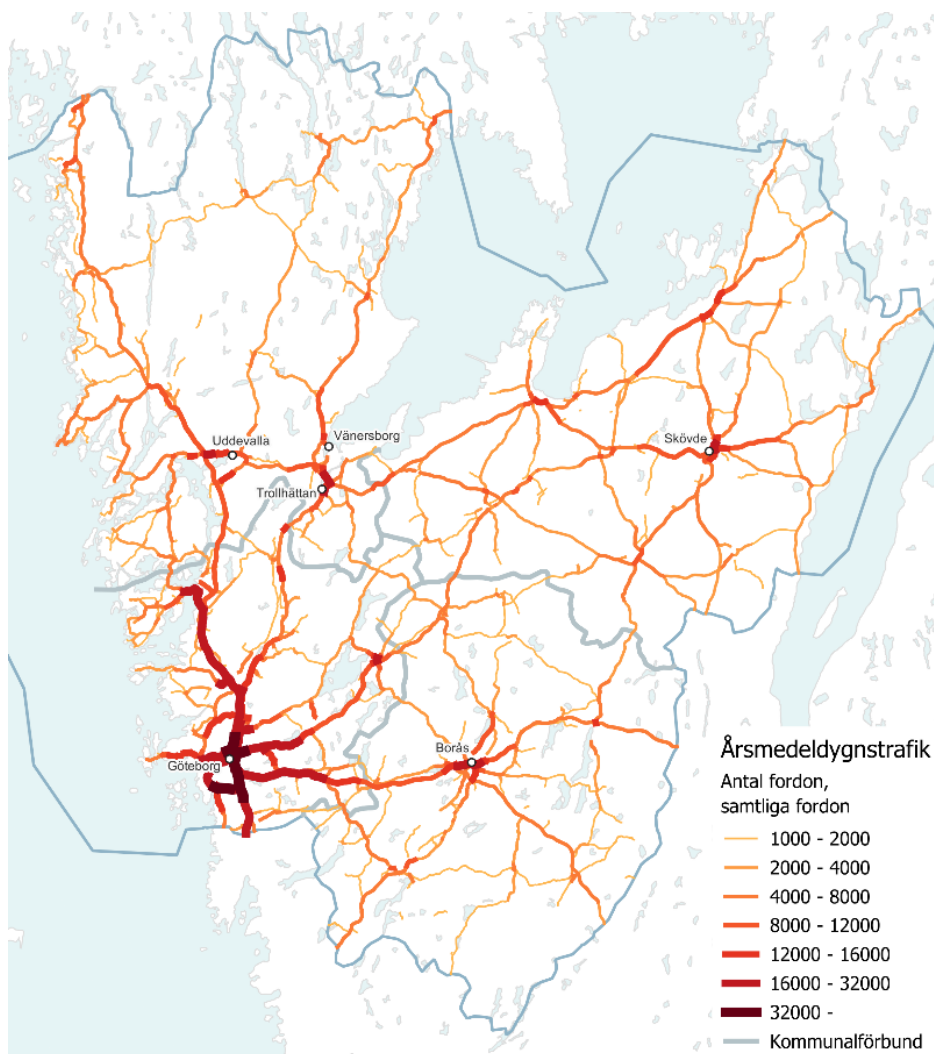
Under senaste 15 åren har andelen i befolkningen som har körkort ökat. Ökningen beror i huvudsak av att kvinnor i större utsträckning har körkort. I gruppen 18-24 år sker en ökning för både kvinnor och män medan andelen med körkort i åldrarna 25-44 och 45-64 faktiskt sjunker över tid. En anledning till det är att kohorter med olika hög benägenhet att skaffa körkort passerar igenom dessa åldersspann.

Under 2024 betalades 893 miljoner kronor i trängselskatt i Göteborg. Sedan 2015 har antalet passager varierat mellan åren, men under 2024 och 2023 har det skett en viss ökning jämfört innan. Sett till de första nio månaderna av 2025 talar siffror från Transportstyrelsen för att 2025 blir det år som flest passager räknats för trängselskatt i Göteborg. Den nedgång av antal fordon som kom till följd av pandemin har alltså återhämtats helt och ökar nu ytterligare något.



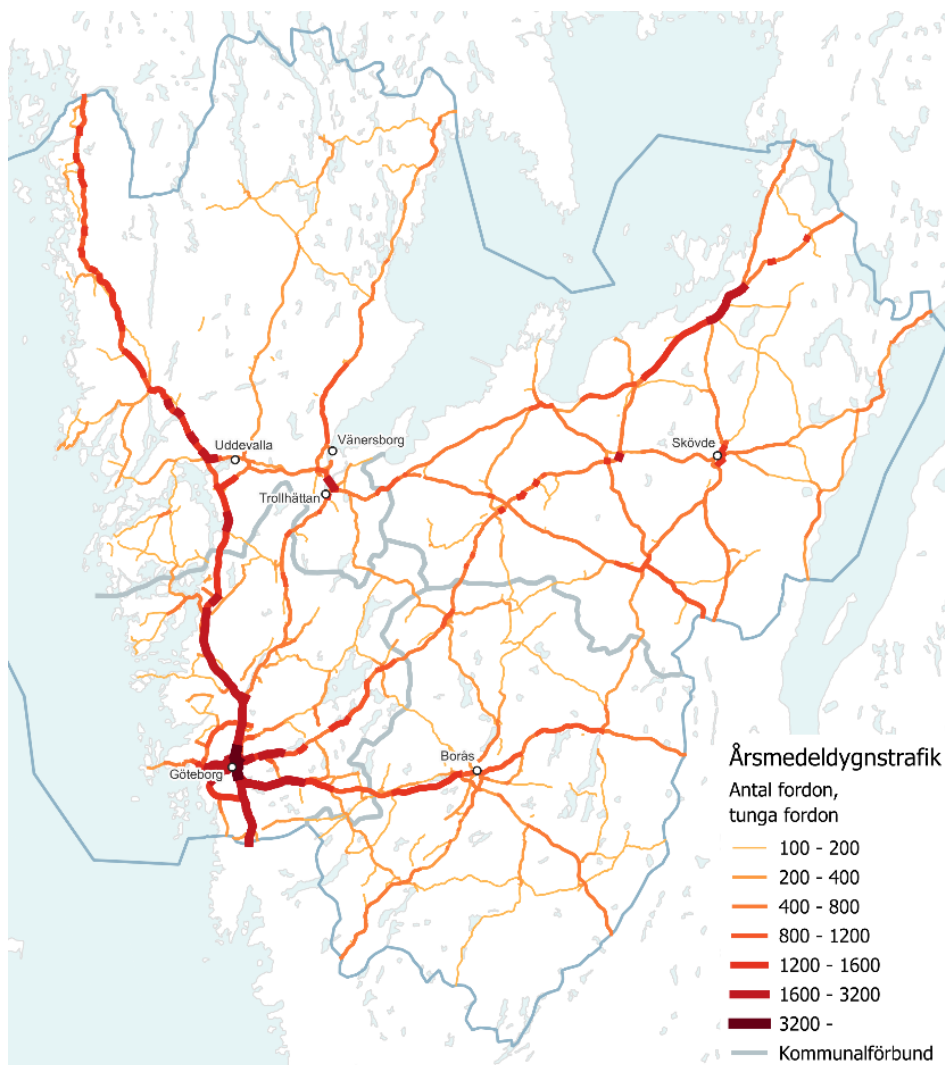
Figur 16: Antal passager för trängselskatt i Göteborg. Källa: Transportstyrelsen 2025

Trafiken i Västra Götaland följer stora stråk. Europaväg E6 genom länet är det mest trafikerade stråket med höga ÅDT-värden (årsmedeldygnstrafik) för både personbilar och tung trafik. Sträckan där E6 möter E20 i Göteborg har särskilt stora trafikvolym, medan E20 österut och inlandet också visar höga ÅDT, framför allt för pendling och godstransporter. E45 norrut mot Trollhättan har måttliga till höga flöden och fungerar som alternativ för tung trafik. Riksväg 40 mellan Göteborg och Borås är ett annat betydande stråk med höga trafikvolym under dygnets pendlartimmar.



Figur 17: Årsmedeldygnstrafik, samtliga fordon. Källa: Trafikverket, NVDB 2025.

Tunga fordon rör sig med liknande mönster som övrig trafik med vissa noterbara skillnader. Trafikering på E6 är mer utmärkande med höga volymer. Mindre landsvägar har relativt annan trafik också lägre årsmedeldygnstrafik.

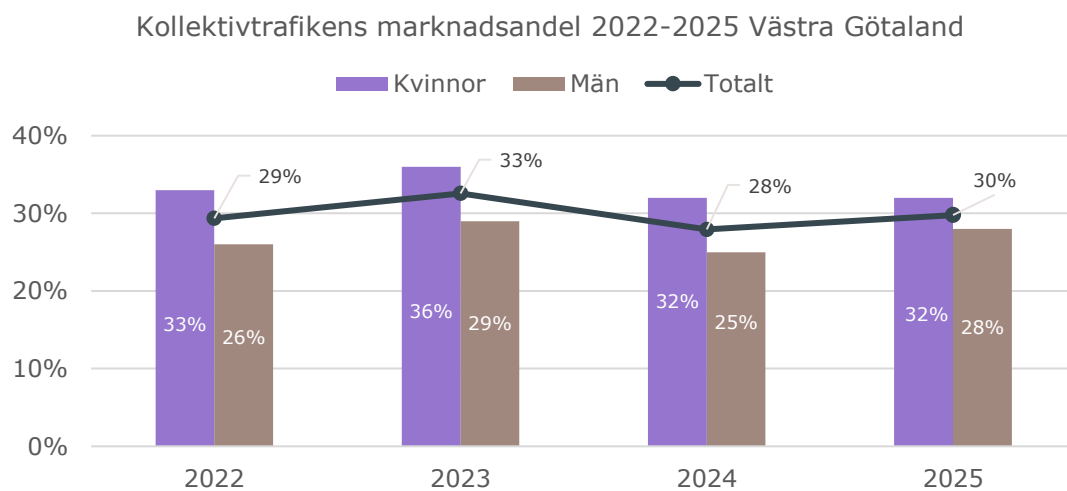


Figur 18: Årsmedeldygnstrafik, tunga fordon. Källa: Trafikverket, NVDB 2025.

Skador och fall där någon omkommer i trafiken är vanligast när en bil är inblandad. Antalet som omkommer har en sjunkande trend enligt siffror från Transportstyrelsen medan antalet skadade inte alls visar samma trend. Antalet som polisen och akutsjukvård klassar som allvarligt skadade har snarare ökat under 2000-talet nationellt sett. Framför allt är ökningen kraftig sedan pandemin fram till 2024. Liknande trend för måttligt skadade går att se medan den allra största delen av skador, alltså lindrigt skadade, snarare är något lägre nu än tidigare under 2000-talet. I Västra Götaland är mönstret liknande för antal omkomna medan skadesiffrorna ser lite annorlunda ut. Antalet allvarligt skadade var högt 2024 specifikt men måttligt skadade och lindrigt skadade är lägre under den senaste femårsperioden jämfört med tidigare.

## Kollektivtrafik

Marknadsandelen har ökat något under 2025, från att ha minskat under föregående år.<sup>3</sup> Kvinnor har genomgående en betydligt högre marknadsandel än män, 32 jämfört med 28 procent 2025. Andelen hållbara resor (kollektivtrafik, cykel och gång) har ökat något under det senaste året och ligger på 43 procent. Kvinnor har en högre andel hållbara resor än män, men skillnaderna har utjämnats något under det senaste året. Skillnaderna mellan kvinnor och män beror på flera faktorer. En är att män i högre utsträckning äger bilar och därmed troligen har högre tillgång till bil än kvinnor. Kvinnor svarar också i högre utsträckning än män att de ser fördelar att resa med kollektivtrafiken jämfört med bil.<sup>4</sup>



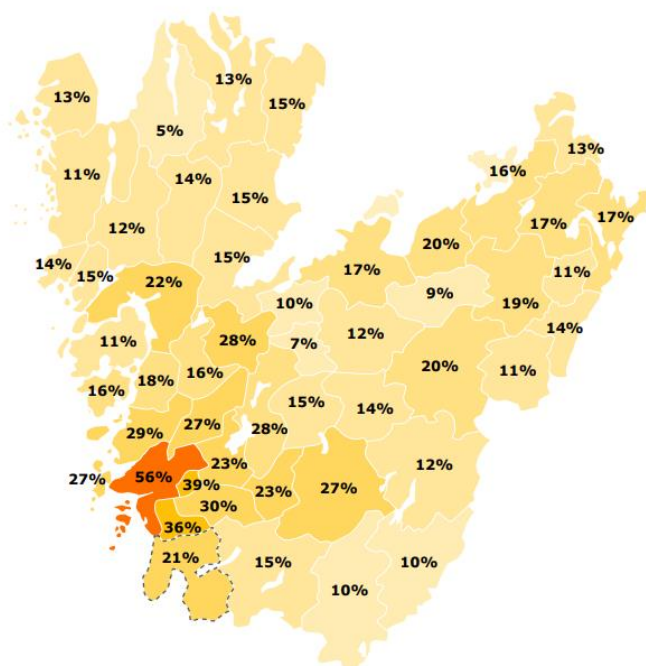
Figur 19: Kollektivtrafikens marknadsandel 2022–2025 Västra Götaland. Källa: Kollektivtrafikbarometern

Det är stora variationer inom länet vad gäller marknadsandelar (Figur 20 och Figur 21). Det är framför allt i de regionala kärnorna, där kollektivtrafiken kan användas för de flesta vardagsresorna, som marknadsandelarna för kollektivtrafik överstiger 20 procent. Arbets-, studie- och tjänsteresor utgör drygt 40 procent av alla resor i Västra Götaland, oavsett färdmedel. Övriga 60 procent av resorna fördelas ungefär lika mellan ”resor till service” respektive ”fritidsresor”. Ärendefördelning för enbart kollektivtrafikresor ser något annorlunda ut. Arbets-, studie- och tjänsteresor utgör drygt hälften av alla kollektivtrafikresor medan fritidsresor utgör knappt 30 procent och resor till service resterande 20 procent. Totalt sett sker drygt 320 miljoner resor med kollektivtrafik i Västra Götaland (inklusive Kungsbacka) per år. Två tredjedelar av resorna sker i stadstrafiken i Göteborg-Mölndal-Partille<sup>5</sup>.

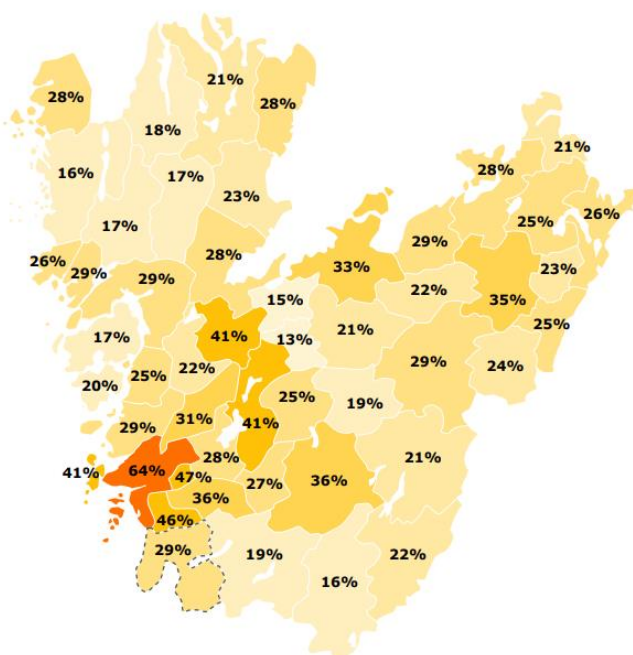
<sup>3</sup> Den motoriserade marknadsandelen beräknas genom att dividera antal resor med kollektivtrafik i förhållande till alla resor med motorfordon inklusive kollektivtrafik.

<sup>4</sup> Kollektivtrafikbarometern

<sup>5</sup> [Trafikförsörjningsprogram 2026-2029, Västra Götalands kollektivtrafikstrategi](#)



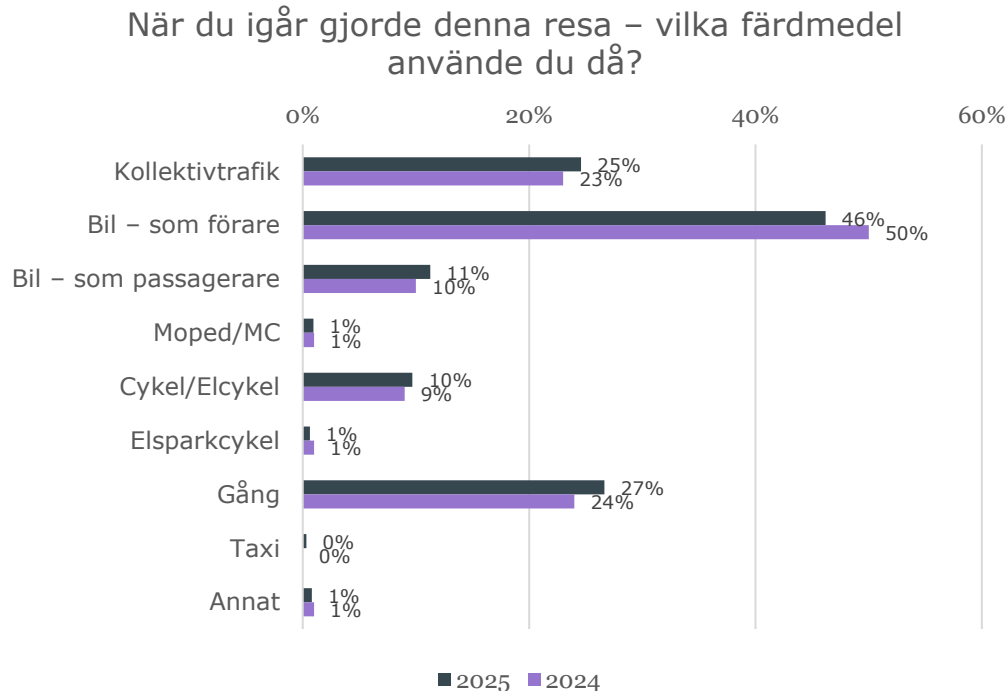
Figur 20: Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel (kollektivtrafik jämfört med totala antalet kollektivtrafik- och bilresor) per kommun inom Västra Götaland samt Kungsbacka. Källa: Kollektivtrafikbarometern



Figur 21: Andel hållbara resor (kollektivtrafik, gång och cykel jämfört med totala antalet resor) per kommun inom Västra Götaland samt Kungsbacka. Källa: Kollektivtrafikbarometern

Bil är det vanligaste färdmedlet 2025, följt av gång och kollektivtrafik. På frågan om vilket huvudsakligt färdmedel som användes vid resan är bil fortfarande det vanligaste (46 %), medan gång minskat till 10 procent. Vad gäller kollektivtrafik är andelen

ungefär densamma - 23 procent. Den mest förekommande färdmedelskombinationen som anges är gång och kollektivtrafik. Summan överstiger i det här fallet 100 procent eftersom flera färsätt ibland används på en resa.<sup>6</sup>



Figur 22: Färdmedelsfördelning 2024–2025. Källa: Kollektivtrafikbarometern

### Kommersiell trafik och trafikplikt

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden (IKN) fattar i rollen som regional kollektivtrafikmyndighet beslut om allmän trafikplikt för sådan kollektivtrafik som samhället ska ta ansvar för. Trafiken handlas sedan upp av Västtrafik. Beslut om allmän trafikplikt ska utgå från det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Under 2025 har IKN fattat beslut om allmän trafikplikt för busstrafik i Lerum, busstrafik i Alingsås, stadstrafik i Borås samt trafik i mellersta Bohuslän.

Utöver kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt kan kommersiella trafikoperatörer bedriva kollektivtrafik. Inför detta behöver de anmäla trafiken till kollektivtrafikmyndigheten. Exempel på detta är flygbussarna mellan Göteborg och Landvetter, en direkt busslinje mellan Göteborg och Marstrand och båttrafik runt Byfjorden i Uddevalla.

Utöver den kollektivtrafik som finns inom ramen för Västtrafik finns linjer i Västra Götaland som drivs kommersiellt, exempelvis:

<sup>6</sup> Kollektivtrafikbarometern

### Tåg

- SJ X2000: Göteborg – Skövde – Stockholm
- DVVJ: Mellerud – Bengtsfors
- VR: Göteborg – Stockholm
- Vy: Göteborg – Oslo

### Buss

- Vy express/Vy bus4you: Köpenhamn – Oslo via bl.a. Göteborg, Kungälv, Uddevalla och Tanum
- Vy flygbussarna: Göteborg – Landvetter flygplats
- FlixBus: Göteborg – Oslo, Göteborg – Köpenhamn, Göteborg – Jönköping, Göteborg – Malmö, Göteborg - Stockholm

## Gång och Cykel

Resvaneundersökningen 2022/2023 visar att av de totala resorna utgörs 7 procent av gång och 8 procent av cykel. Mer än hälften av alla resor med cykel består av resor till/från arbete. Därefter kommer resor med syfte fritidsaktivitet/nöje/motion (18 procent).

Resor med gång som färdmedel fördelar sig relativt jämt med syftena arbete (26 procent), Fritidsaktivitet/nöje/motion (24 procent) och inköp av dagligvaror (22 procent) I stadsområdena är det vanligare än i omlanden att välja cykel eller gång som färd sätt.

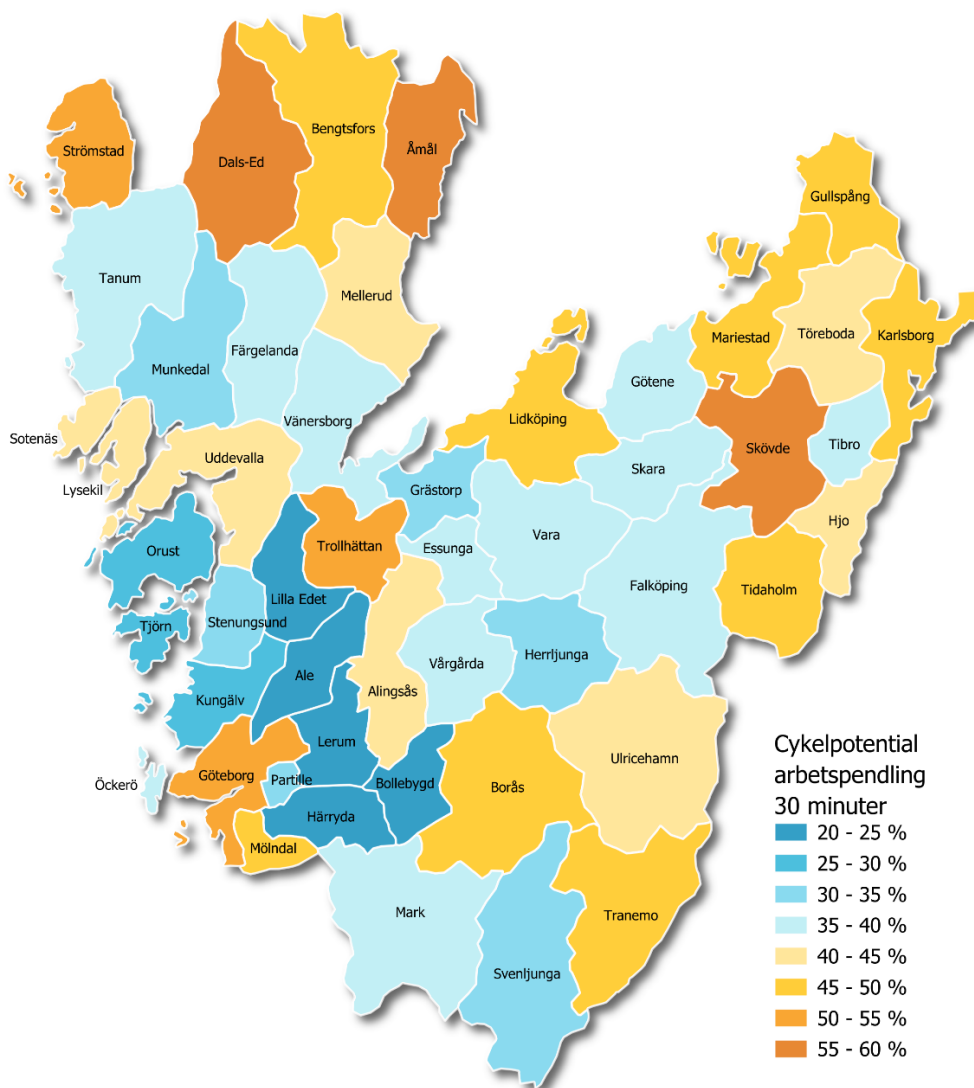
Högst andel som cyklar är i åldern 26–44 år. 20–25-åringarna är den grupp som har högst andel gående. Boende i stadsområdena känner sig överlag mer trygga än boende i omlanden när de går, cyklar eller åker kollektivt. I omlanden anser man att det är mer trafiksäkert att färdas med bil.

Andelen som går minst två gånger i veckan är 63 procent och att andelen som aldrig går är tio procent. Det är betydligt lägre andelar som använder cykel eller elcykel. Det är 21 procent som menar att de cyklar två gånger eller mer i veckan och 38 procent säger att de aldrig cyklar. Totalt har 59 procent svarat att de har tillgång till cykel och tolv procent har svarat att de har tillgång till elcykel.

Det är inga större skillnader mellan kvinnor och män vad gäller gång som färd sätt. Det är marginellt högre andel bland kvinnor som använder cykel medan det är en högre andel män som använder el-sparcykel och moped/motorcykel.

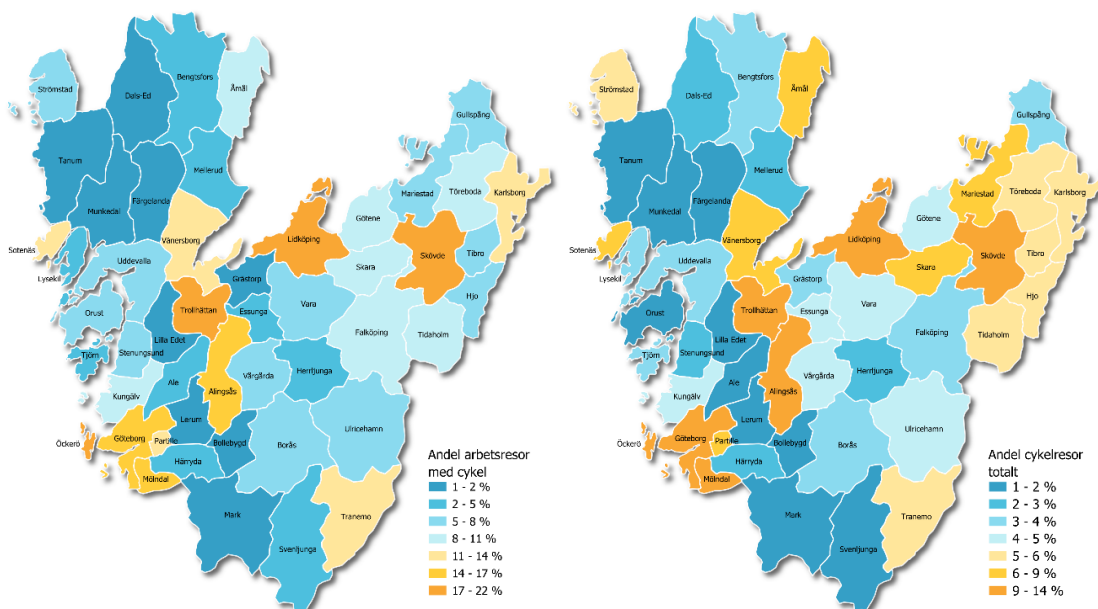
Tillgängligheten med cykel är god i hela Västra Götaland. Drygt 44 procent av den arbetande befolkningen bor inom 30 minuters cykelfärd från jobbet och för gymnasieelever är siffran drygt 42 procent. Potentialen varierar dock mellan

kommunerna, beroende på geografi och bebyggelsestruktur, se Figur 23. Cykelns andel av arbetspendlandet uppgår till 11 procent.



Figur 23 Andel av yrkesverksamma som potentiellt kan cykla till sin arbetsplats på 30 minuter eller mindre. Källa: Potentialstudie för cykling – en studie om potentialen för ett ökat hållbart resande, samt Strategisk plan för ökad cykling i Västra Götaland. VGR 2024

Elevers möjlighet att cykla till skolan varierar stort i Västra Götaland. Totalt bor cirka 30 procent av eleverna i årskurs 1–9 inom 1 kilometer från skolan, 70 procent bor inom 3 kilometer och 80 procent bor inom 5 km avstånd från skolan. Kartorna i Figur 24 visar andel cykelresor för samtliga resor respektive arbetsresor med cykel per kommun. (RVU 2022–2023)



Figur 24: Andel cykelresor av samtliga resor (vänster) och andel arbetsresor med cykel (höger). Observera att skalorna skiljer sig mellan de båda kartorna. Källa: RVU 2022–2023

## Gods

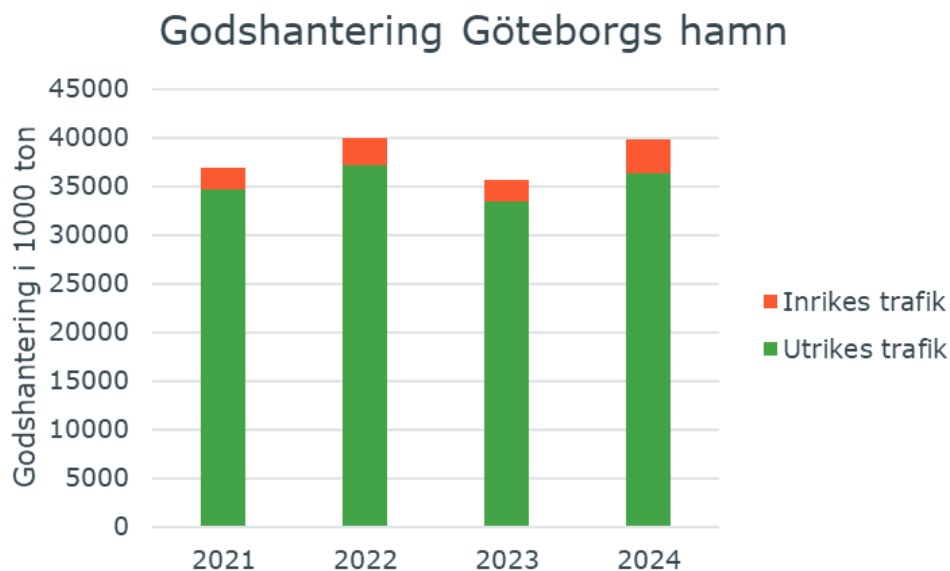
Västra Götaland är störst i Sverige när det gäller sysselsatta inom logistik och står för en fjärdedel av landets export. Över 113 000 personer är sysselsatta inom området och det understödjer en diversifierad produktion<sup>7</sup>. I Göteborg finns en omfattande fordonsindustri men även en stor tech- och byggbransch. Runt Borås utmärker sig textil och mekanisk industri samt postorder-/elhandelsbranschen. I Skaraborg finns en stark jordbruks- och livsmedelsindustri, fordons- och möbelindustri samt byggbransch. Längs Bohuskusten utmärker sig den petrokemiska industrin samt oljeraffinering och i östra Fyrbodalen är skogsindustrin samt även plast-, trä- och mekanisk industri viktig.<sup>7</sup>

Den svenska sjöfarten har under senaste åren både genomgått en återhämtning och ökad osäkerhet. Efter en tydlig uppgång 2022 vände utvecklingen åter nedåt något under 2023. Antalet fartygslöp och den totala godshandlingen till svenska hamnar minskade. Minskningen i gods var omkring fem procent. Det motsvarar en nivå som är något lägre än den innan pandemin.

<sup>7</sup> [Strategisk plan för godstransporter i Västra Götaland, Västra Götalandsregionen 2024](#)

Den svenskkontrollerade handelsflottan har minskat i både antal fartyg och lastkapacitet. Minskningen var 10 procent i antal fartyg och 20 procent i lastkapacitet. Även antalet ombordanställda minskade med ca 10 procent jämfört året innan. På utbildningsområdet märks dock en positiv trend genom att antalet sökande till sjöfartsutbildningar ökade under 2024.<sup>8</sup>

Genom EU:s klimatpaket ”Fit for 55” inkluderas sjöfarten successivt i utsläppshandeln. Från 2026 måste utsläppsrätter köpas fullt ut för fartyg över fem tusen bruttoton. Dessutom införs FuelEU Maritime och AFIR-förordningen som ställer krav på tillgång till landström och alternativa drivmedel i de största hamnarna. Dessa åtgärder lär höja kostnader för rederier. Enligt Trafikanalys bedöms detta inte leda till någon stor påverkan på trafikslagets konkurrenskraft men moderna och energieffektiva fartyg kommer att gynnas.



Figur 25: Godshantering Göteborgs hamn. Källa: Trafikanalys 2024

Västra Götaland har en viktig roll i den svenska sjöfarten. Göteborgs hamn är Sveriges i särklass största och mest betydelsefulla. Den fungerar som den huvudsakliga noden för svensk import och export. Hamnen hanterar 30 procent av Sveriges utrikeshandel mätt i värde och över hälften av containertrafiken. Under 2022 ökade godshanteringen med åtta procent för att året efter minska med tio procent. Minskningen speglar i huvudsak ett trendbrott i internationell sjöfart under 2023 där transportvolymerna minskade på grund av den svaga globala konjunkturen och ökade logistikkostnader. Under 2024 återgick godshanteringen räknat i antal ton till samma nivå som 2022 i Göteborg. Sett till antal passagerare ser det lite annorlunda ut. I Göteborgs hamn var antalet som högst 2023 för att sedan under 2024 backa tillbaka till den nivå som var 2022<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> [Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2024 Trafikanalys](#)

<sup>9</sup> [Strategisk plan för godstransporter i Västra Götaland, Västra Götalandsregionen 2024](#)

## Flyg

I Sverige flyger drygt 34 miljoner passagerare från landets alla flygplatser årligen. Sedan pandemin har antalet ökat betydligt från lägsta nivån på drygt 11 miljoner men passagerarflyget idag är ändå lägre än innan pandemin. Innan pandemin flög ca 45 miljoner årligen i Sverige. De flygplatser som ligger i Västra Götaland, alltså Landvetter och Göteborg Stallbacka flygplats (Trollhättan), står för 14–15 procent av de årliga resorna. Göteborg Stallbacka utgör dock en väldigt liten del av dessa passagerare. Mindre flygplatser i landet står för en större andel landningar vilket kan läsas som att antingen planen är mindre eller mer sällan flyger helt fullsatta jämfört med t.ex. Landvetter och Arlanda. Enligt siffror från *Trafikanalys* flög 5 336 000 passagerare från Landvetter 2024 och nästan 16 000 från Göteborg Stallbacka. Utvecklingen över tid är densamma som i riket. Pandemin innebar en nedgång i trafiken som sedan dess har återhämtats men inte helt fullt till samma nivå som innan.

Samma år som antal passagerare från Landvetter var som lägst, alltså 2020, så var antalet ton gods ankommande och avgående det högsta, baserat på perioden 2017–2024. Under samma period står Landvetter för drygt 11 procent av godstransporterna i Sverige räknat i ton. Av godstransporterna på Landvetters flygplats utgörs 90 procent av utrikes fraktgods. Det varierar dock mellan åren där inrikes fraktgods och post också är en del av totalen.

Enligt *Trafikanalys* råder en bristande konkurrens på flygmarknaden vilket gör att priserna ökat mer jämfört andra trafikslag. SAS har över hälften av marknadsandelen av Sveriges inrikesflyg. Utrikesflyget är något mer konkurrensutsatt.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> [Svensk luftfarts konkurrenssituation 2025 Trafikanalys](#)

# Västtrafik

Avsnitten om utbud och pris baseras på data hämtad från Kollektivtrafikbarometern, som är en resvane- och attitydundersökning som drivs av Svensk Kollektivtrafik. Intervjuer med slumpvis utvalda respondenter genomförs löpande under hela året via webb och telefon. Vad gäller attityder till resande har data hämtats från enkätstudierna Hållplats 2025 och den Västsvenska SOM-undersökningen 2024 där data hämtats om resvanor och attityder till kollektivtrafiken.

## Utbud

Västra Götalandsregionen erbjuder en lägstanivå av tillgänglighet med kollektivtrafik till regionens invånare i form av ett grundutbud. Framtagna principer och nivåer för det grundläggande utbudet säkerställer att kollektivtrafiken i Västra Götaland planeras på ett så likartat sätt som möjligt. Arbets- och studiependling prioriteras, men där det erbjuds ett bra utbud skapas även resmöjligheter för andra ärenden som resor till service och fritidsaktiviteter. I Trafikförsörjningsprogrammet för 2026–2029 framgår att utvecklingen av kollektivtrafik behöver skifta fokus från den administrativa geografin till den funktionella i syfte att underlätta för invånarnas resebehov.



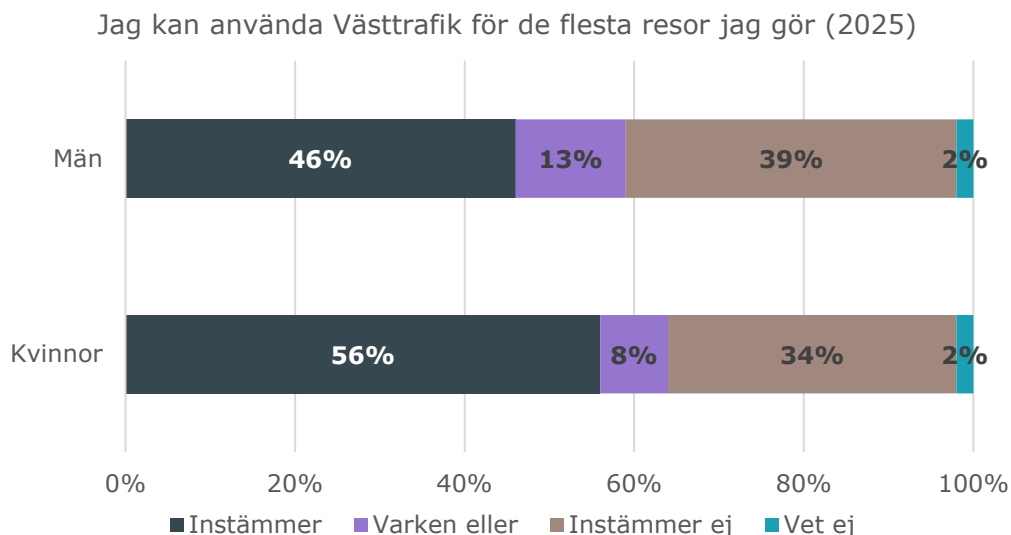
Figur 26: Utpekade kollektivtrafikstråk i Västra Götaland

Det utpekade regionala kollektivtrafiknätet ger goda möjligheter att nå arbetsplatser, högskolor/universitet men också andra målpunkter för service, nöje och fritidsaktiviteter. Nätet knyter samman kommunerna i Västra Götaland och deras huvudorter, Landvetter flygplats samt grannregionerna inklusive Norge. Tågtrafiken utgör stommen i nätet med busstrafik som komplement där det saknas tågförbindelser. Det utpekade regionala nätet syftar i första hand till att skapa attraktiva resrelationer mellan kommunhuvudorter. Här ses kortare restider och kollektivtrafikens restidskvot jämfört med bil som viktigt att arbeta med. Dock kan utbudets utformning behöva anpassas till vad som är den bästa lösningen utifrån lokala och geografiska förutsättningar, till exempel snabba turer med få stopp, lite långsammare turer med fler stopp eller en mix av båda i relationer med stort resandeunderlag. För att så många invånare som möjligt ska få tillgång till det utpekade regionala nätet behöver möjligheterna att ta sig till och ansluta till nätet utvecklas. Det kan vara pendelparkeringar, ökad cykelbarhet till hållplatser, matartrafik etcetera.<sup>11</sup>

Drygt hälften (52 procent) av respondenterna i Kollektivtrafikbarometern 2025 instämmer i påståendet om att de kan använda Västtrafik för de flesta resor de gör. Motsvarande andel 2024 var till 47 procent. Viktigt att notera är att andelen som

<sup>11</sup> [Trafikförsörjningsprogram 2026-2029, Västra Götalands kollektivtrafikstrategi](#)

instämmer i påståendet varierar relativt kraftigt mellan delregionerna: Göteborg - 59 procent, Sjuhärad - 45 procent, Skaraborg - 35 procent och Fyrbodal - 31 procent. Kvinnor instämmer i högre omfattning i påståendet, 56 procent jämfört med männens 46. Bland de yngre åldersgrupperna (15–25 år) är andelen påtagligt högre än de mellan 45-64 år.



Figur 27: Jag kan använda Västtrafik för de flesta resor jag gör. Källa: Kollektivtrafikbarometern

Sammantaget är det 58 procent av respondenterna som instämmer i påståendet om att avgångstiderna passar deras behov och 65 procent instämmer i att det är enkelt att resa med Västtrafik, en ökning från 62 procent 2024.<sup>12</sup>

## Kvalitet och resvanor

Kollektivtrafikens marknadsandel i Västra Götaland var 30 procent år 2025 enligt Kollektivtrafikbarometern. Detta kan jämföras med de ungefär 36 procent som anger att de reser kollektivt åtminstone någon gång i veckan och ungefär 16 procent som främst använder kollektivtrafiken för att ta sig till skola eller arbete<sup>13</sup>. Det allra vanligaste färdmedlet i länet är bilen som används i (mer än) dubbelt så stor utsträckning som kollektivtrafiken. När det gäller pendling till arbete och skola reser 80,9 procent 0–30 kilometer och 70,1 procent 0–30 minuter. Detta resmönster speglas över alla delregioner i Västra Götaland förutom Sjuhärad där en i jämförelse större andel på 31 procent reser mellan 30–100 km till sin sysselsättning, vilket förmodligen kan härledas till pendling mellan Borås och Göteborg. Största andelen resenärer gör resor som är 11–30 km på 11-20 minuter. Av de som reser kollektivt minst en gång i

<sup>12</sup> Kollektivtrafikbarometern

<sup>13</sup> Kollektivtrafikbarometern 2024; Hållplats 2025; Västsvenska SOM-undersökningen 2024

veckan är 53 procent kvinnor och 65 procent i åldrarna 16–29 vilket kan jämföras med ungefär 31 procent i övriga åldrar<sup>14</sup>.

Den absolut största faktorn i att välja färdmedel är tiden, följt av priset och miljömässiga skäl. De främsta hindren folk upplever med kollektivt resande är kostnaden, följt av olika faktorer kopplade till tid såsom lång restid, oro för att komma fram i tid, dåliga byten och inga turer som passar ens tider, eller att rent utav inte alls kunna ta sig till destinationen. Sammantaget är det 41 procent av respondenterna som är nöjda med kollektivtrafiken i sin kommun. Det är 39 procent av de tillfrågade som i någon mån vill åka mer kollektivt och drivs mest av miljömässiga och ekonomiska faktorer följt av flexibilitet/smidighet och snabbhet<sup>15</sup>.

Vad gäller att ändra sina resmönster anger de flesta ekonomiska skäl följt av ändrade levnadsförhållanden som att flytta eller ändrad anställning, samt faktorer som att åldern inte tillåter samma mobilitet eller att man skaffar bil/körkort. Det är 24 procent som anger att en mer tillgänglig kollektivtrafik hade fått dem att använda bilen mindre och 13 procent hade åkt mer kollektivt om priset var lägre. Samtidigt säger sig 55 procent vara intresserade av att resa kollektivt om arbetsgivaren subventionerade periodbiljetter<sup>15</sup>.

De viktigaste åtgärderna för att minska koldioxidutsläppet som individ anses av de tillfrågade vara att: åka mer kollektivt, åka mindre bil och el/elbil/elektrifiering. De viktigaste åtgärderna som samhället kan göra är: att skapa en mer tillgänglig/bättre kollektivtrafik, erbjuda billigare/gratis kollektivtrafik och el/elbil/elbuss/elektrifiering.<sup>16</sup>

## Pris

I Svensk Kollektivtrafiks nationella biljettprisundersökning 2024 konstateras att medelpriset för en enkelbiljett i tätort är 32,77 kronor, vilket är 8,1 procent högre än föregående år. En viktig faktor som påverkar biljettpriserna är de olika zonsystemen. Medan vissa regionala kollektivtrafikmyndigheter har en enhetlig taxa för hela länet, finns andra exempel med totala zoner där taxan varierar utifrån antalet och det avstånd som kunden reser.<sup>17</sup> Västtrafiks område (Västra Götaland + Kungsbacka kommun) är uppdelat i tre zoner för biljettpriser, A, B och C. Vissa hållplatser som ligger nära en zongräns tillhör en så kallad omlottzon, två överlappande zoner. Inom en och samma zon kostar en vuxenbiljett 37 kronor, för två zoner är priset 74 kronor och för tre zoner 111 kronor.<sup>18</sup>

---

<sup>14</sup> [Västsvenska SOM-undersökningen 2024](#)

<sup>15</sup> [Hållplats 2025](#)

<sup>16</sup> [Västsvenska SOM-undersökningen 2024](#)

<sup>17</sup> Svensk Kollektivtrafik, [Biljettprisundersökningen 2024](#)

<sup>18</sup> [Vasttrafik.se](#)



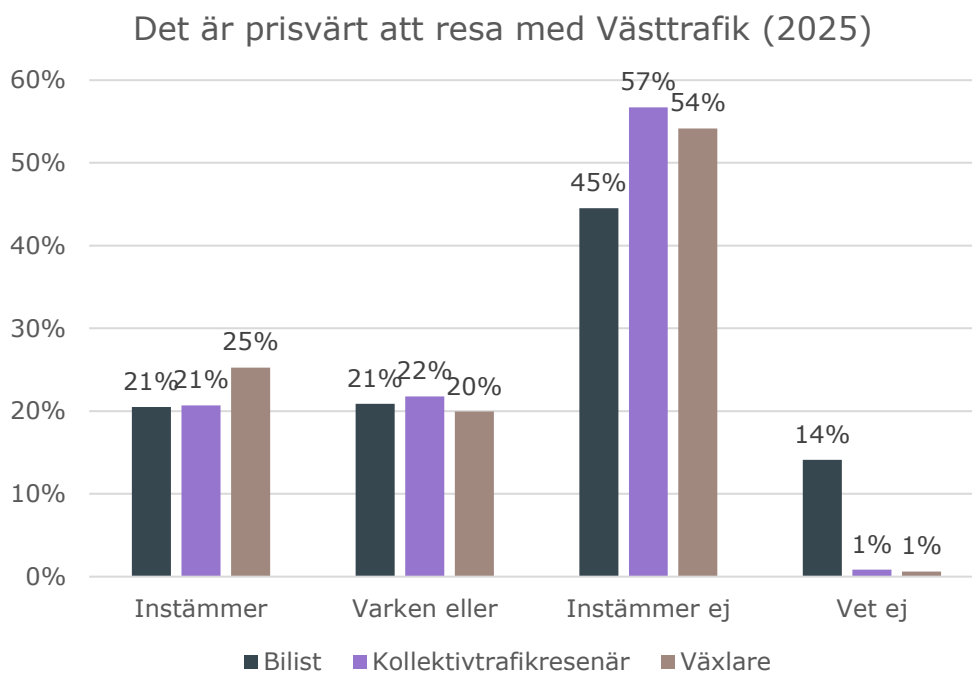
Figur 28: Biljettpriszoner i Västra Götaland

Totalt är det 42 procent av invånarna som inte instämmer i påståendet att det är prisvärt att resa med Västtrafik. Här syns endast marginell skillnad mellan kvinnor och män. Som diagrammet i Figur 29 visar är andelen som inte instämmer något större i kategorin kollektivtrafikresenärer<sup>19</sup> 57 procent, jämfört med 45 procent för kategorin bilister. Dock är andelen som instämmer ungefär densamma eftersom det är en betydligt högre andel inom kategorin bilister som anger alternativet Vet ej. Attityderna kring prisvärdhet varierar stort mellan olika åldersgrupper och andelen som instämmer i påståendet är 66 procent bland de mellan 65–85 år jämfört med 11 procent i gruppen 20–25 år.<sup>20</sup>

Vårt att notera är att merparten av kommunerna erbjuder subventionerade resor med kollektivtrafik för pensionärer. Sammantaget är det 87 procent som instämmer i att det är enkelt att köpa Västtrafiks biljetter och kort. Jämförelsevis är denna andel högre bland de mellan 20–25 år (91 procent) än de i åldersgruppen 65–85 år (80 procent).

<sup>19</sup> Bilister: De som åker bil minst 1-3 dagar per månad och INTE åker kollektivt 1-3 dagar per månad eller oftare. Kollektivtrafikresenärer: De som åker kollektivt minst 1-3 dagar per månad och som INTE åker bil 1-3 dagar per månad eller oftare. Växlare: De som åker bil OCH kollektivt minst 1-3 dagar per månad.

<sup>20</sup> Kollektivtrafikbarometern



Figur 29: Det är prisvärt att resa med Västtrafik. Källa: Kollektivtrafikbarometern