

Plats och tid: Teams kl. 09.00 – 11.00

Ledamöter: Stig Bertilsson, Bengtsfors
 Tobias Bernhardsson, Färgelanda
 Morgan E Andersson, Mellerud
 Anders Arnell, Orust
 Liselotte Fröjd, Tanum
 Peter Eriksson, Trollhättan
 Ingemar Samuelsson, Uddevalla
 Henrik Hartlitz, Vänersborg §10–13
 Michael Karlsson (S), Åmål §10–13

Martin Carling, Dals Ed
 Jan-Olof Johansson, Lysekil
 Jan Hognert, Munkedal
 Kent Hansson, Strömstad
 Paul Åkerlund, Trollhättan
 Christer Hassleback, UA §8 – 10
 Benny Augustsson Vänersborg

Ersättare: Per Eriksson, Bengtsfors
 Ronald Rombrandt, Lysekil
 Liza Kettil, Munkedal
 Lars Tysklind, Strömstad
 Bedros Cicek, Trollhättan
 Mats Andersson Vänersborg §10–13

Ulla Börjesson, Färgelanda
 Michael Mellby, Mellerud
 Lars Larsson, Orust
 Monica Hanson, Trollhättan
 David Sahlsten, Uddevalla §8–10
 Michael Karlsson (M), Åmål

Ej representerad: Sotenäs

Övriga deltagare: Fyrbodals kommunalförbund:
 Jeanette Lämmel
 Anna Lärk Ståhlberg
 Helen Tisell

Carina Ericson
 Morgan Ahlberg

Egon Frid, Kollektivtrafiknämnden
 Roland Karlsson, Kollektivtrafiknämnden
 Martin Elofsson, VGR
 Ulrika Bokeberg, VGR
 John Hulten K2 §10

Felix Stööp Lindgren, Västtrafik
 Yassin Abbes, Västtrafik
 Roger Vahnberg Västtrafik
 Anders Fasth Västtrafik

Underskrifter:

Sekreterare _____
 Helen Tisell

Ordförande _____
 Martin Carling

Justerare _____
 Jan-Olof Johansson

Justerare:		Utdragsbestyrkande:

Innehåll

Ärende	Sida
§ 8 Information från kollektivtrafiknämnden	3
§ 9 Information från Västra Götalandsregionen	4
§ 10 Covid-19 och kollektivtrafik - Vad säger forskningen?	5–6
§ 11 Information från Västtrafik	7–8
§ 12 Övriga frågor	9
§ 13 Nästa möte	10

Justerare:

Utdragsbestyrkande:

§ 8

Information från Kollektivtrafiknämnden

Muntlig information lämnades av Roland Karlsson och Egon Frid på mötet.

På senaste kollektivtrafiknämnden den 10 juni 2021 gavs information om Västtrafiks uppdrag från 2021, andelen hållbara resor skall öka i hela Västra Götaland samt uppdrag för 2022. Beslut togs om kollektivtrafikplan för Uddevalla samt om att bevilja projektstöd på 2,7 miljoner till KOMILAND 3.0.

Trafikförsörjningsprogrammet antaget i Regionfullmäktige, stor betydelse att programmet jackar i Den regionala utvecklingsplanen samt övriga visioner i regionen. 3 av de delregionala trafikråden har lyft kombinerad mobilitet i sina remisskrivelser, så det blir ett angeläget arbete framgent. Information angående mobilitetsprocessen gavs också på nämndsmötet.

Delregionalt kollektivtrafikråd beslutar

Att anteckna informationen till protokollet.

Justerare:

Utdragsbestyrkande:

§ 9

Information från Västra Götalandsregionen

Ärendet föredrogs av Ulrika Bokeberg
Presentationen bifogas protokollet.

Utvärdering samverkansformer:

Utvärdering och justeringar går igenom, fokus på förtydligande och aktualiseringar i dokumentet. Samverkan är en kontinuerlig process. Ett utbildningspaket bör tas fram som kan användas som information till de nya politikerna efter valet.

Man har bland annat fångat upp att lokal återkoppling är önskvärt samt att Infrastrukturfrågorna bättre bör integreras i samverkansfrågorna

Uppföljning av Trafikförsörjningsprogram 2017–2020:

Översikt av måluppfyllelsen 2020, målen var nådda innan pandemin. Dramatiska neråtgångar i resandet. Dock ser vi en uppgång det sista och pandemin har påverkat cyklingen positivt.

Samtal om mobilitetsprocessen:

Samtal har förts med kommunalförbunden och arbetet med att samskapa en mobilitetsprocess är påbörjat. Det finns stora potential att komma vidare i processen. Vidare info på kommande DKR

Synpunkt/kommentar om att cykelvägar också är en viktig del i ett hållbart resande och att Regionala transportinfrastrukturplanen bör integreras i arbetet med hållbar mobilitet.

Synpunkt/kommentar om att vi inte får tappa bort all kunskap från projektet Tur och Retur utan ta med oss detta i framtida arbete och projekt. Man vill gärna få mer information om projektet ROR i Land

Delregionalt kollektivtrafikeråd beslutar

Att anteckna informationen till protokollet.

Justerare:

Utdragsbestyrkande:

§ 10

Covid-19 och kollektivtrafik - Vad säger forskningen

Antologi K2 "Omstart för kollektivtrafiken (post Covid)"

Ärendet föredrogs av John Hultén

Presentationen bifogas protokollet.

K2- nationellt kunskapscenter för kollektivtrafik där akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige. Skrift tidigare i år "Omstart för kollektivtrafiken" [omstart_for_kollektivtrafiken.pdf\(k2centrum.se\)](https://omstart_for_kollektivtrafiken.pdf(k2centrum.se))

Under pandemin har vi sett ett kraftigt minskat resande, hur kommer resandet att se ut efteråt?

Ett minskat kollektivt resande behöver inte utgöra ett problem för samhället.

Rädsla för att resa med andra, kommer detta påverka efter pandemin? Forskningen visar att det kan hänga kvar efter risken eller krisen är över. Nya resvanor har etablerats, många har anpassat sitt resande. Speciellt är det med Covid-19 då förändringen har varit under en lång tid med anpassningar. Distansarbete har blivit en ny norm för många, man har fångat upp att en del kan tänka sig att jobba hemifrån även efter pandemin med cirka 2-3 dagar per vecka. Dock kan man se effekter av att om arbetspendlingen blir mindre så kan man tänka sig att resa mer på fritiden samt att man då kan tänka sig att ta ett arbete som ligger längre från hemmet vilket kan resultera i längre resor när man skall till jobbet.

Förändrat utbud och förändrad struktur- finns olika strategier för detta. Hittills har man gjort ganska små förändringar i kollektivtrafiken

Olika scenario för hur resandet kan komma att bli post Covid; snabb återgång både ekonomiskt och socialt eller en nedåtgående spiral där man på grund av minskad efterfrågan tvingas till neddragningar som till slut innebär mindre attraktiv kollektivtrafik. Ett annat scenario är där nya mobilitetstjänster går in och kompenserar med kollektivtrafiken som ryggrad. Forskningen visar att det i många liknade situationer finns en strävan efter en återgång till det som var innan och att man inte helt tar tillvara möjligheterna som uppstår efter kristider.

Det går att förändra resvanor och minska utsläppen, det har vi sett under pandemin. Dock är det skillnad på klimatkrisen och Coronakrisen. Klimatkrisen är mer abstrakt och längre fram och det finns därför inte samma politiska acceptans för att göra drastiska åtgärder. Vad är kollektivtrafikens uppdrag? Finns det ett behov av att utveckla finansieringen? Kan det göras med en mer differentierad prissättning där man höjer kostnader i peak-tider eller sänka kostnaden då färre reser? Man bör införskaffa mer kunskap om trängseln; vad är acceptabelt, kan man bättre detektera trängsel med appar och digitala verktyg?

Kommentar/synpunkt om att vi måste jobba tillsammans, en generell lösning till hela regionen är inte svaret. Vi måste ta med oss lärdomarna framåt. Flexibiljetter finns stor efterfrågan på och detta ses över och KTN tar tacksamt emot fler förslag till hur man kan utveckla resandet.

Kommentar/synpunkt; Coronakrisen kontra klimatkrisen- det går att påverka resvanor utan att samhället fallerar, man måste hitta styrmodeller som är långsiktiga. Att tänka på vad vi vill uppnå där vi inte bara

Justerare:

Utdragsbestyrkande:

optimerar för att få tillbaka intäkter utan försöka tänka på vilken riktning vi vill gå i, det vi gör nu under kommande halvåret kan få förändringar under lång tid. Bra tänk med hållbar mobilitet och ett brett perspektiv. Regionutvecklingsplanen och Trafikförsörjningsprogrammet -vi har en bra förankring och stöd i dessa dokument

Delregionalt kollektivtrafikeråd beslutar

Att anteckna informationen till protokollet

Justerare:

Utdragsbestyrkande:

§ 11

Information från Västtrafik

Ärendet föredrogs av Roger Vahnberg, Anders Fasth, samt Felix Stöpp Lindgren
Presentationer bifogas protokollet.

Resandeutveckling, ekonomiskt utfall och prognos går igenom. Fortsatt lågt resande, men har ökat något i takt med vaccinationerna. Likartat i hela regionen. Numera har man också uppföljning i hur trängseln är ombord och det har ökat i takt med att resandet har återhämtat sig. Mest trängsel på spårvagn och ingen trängsel på tåg. Information om hur trängseln är finns att hämta i TOGO- appen.

På intäktsidan är det dramatiska fall och man har tagit fram olika 3 olika fokusområden för att möta detta; återfå kunderna, ekonomisk hållbarhet och samhällsutveckling. I ett led för att säkra intäkterna och öka säkerheten för resande har man öppnat framdörrarna. Man ser stora samhällsutmaningar och man har påbörjat arbete med Flexibiljett för att möta upp de förändrade behov som pandemin har fört med sig.

Trafikplan 2022: Bakgrund i arbetet med trafikplanen går igenom, man såg redan innan pandemin att besparingar behövdes göras. Grunden är att påverka resenärerna så lite som möjligt. Nödvändiga besparingsåtgärder har dock minskat från 85 miljoner till ca 40 miljoner. Ett Informationsmöte är planerat den 18 juni. Beslut om trafikplan för 2022 väntas tas i Västtrafiks styrelse den 30 juni.

En synpunkt kring zonindelning och att det är dyrt för resenärerna att åka buss från Henån till Göteborg och man i stället väljer att ta bilen vilket påverkar marknadsandelarna negativt. Bussarna går tomma mellan Henån och Värkil då Zonindelningen är fel. Svar från VGR att vi måste ge zonindelningen en chans innan vi kan göra förändringar.

KTN har fått information om att Essunga har tagit över närtrafiken- på grund av Västtrafiks besparingskrav och ställer sig frågan om detta kommer att ske i fler kommuner. Västtrafik svarar att man inte kommer lägga några besparingar i närtrafiken utan inväntar utredningen. Närtrafiken skiljer sig åt i kommunerna, delregionen och regionen.

En synpunkt/fråga angående plexiglas som skyddar bussföraren under pandemin och att detta kan vara ett problem ur arbetsmiljöavseende med mer reflektioner av sol och annat vilket kan ge en uttröttande effekt. - Har det gjorts utredning eller utvärdering på det? Svar; man har tittat på detta men har inte helt bilden klar för sig.

Angående Trafikplanen har ett brev gått ut till samtliga kommuner där de fått besked om vilka förändringar som gäller. Mer samverkan har gjorts med kommunerna, man har arbetat på sedvanligt vis men lite mer.

Översyn Seniorskort: Uppdrag från KTN till Västtrafik. Ett förslag skall vara klart till våren 2022. Dialog har skett på tjänstemannanivå vilket har fungerat bra. En referensgrupp har bildats som skall ingå i arbetet. Fortsatt lägesrapport kommer att ske under kommande DKR. Tankar och idéer kan ges till kollektivtrafiksansvarig i respektive kommun.

Justerare:

Utdragsbestyrkande:

Delregionalt kollektivtrafikråd beslutar

Att anteckna informationen till protokollet

Justerare:

Utdragsbestyrkande:

§ 12

Övriga frågor

Inga övriga frågor

Delregionalt kollektivtrafikeråd beslutar

Att anteckna informationen till protokollet

Justerare:

Utdragsbestyrkande:

§ 13

Nästa möte

Nästa möte är den 28 oktober.

DKR önskar då information om fortsatt arbete efter projektet Tur och Retur.

Delregionalt kollektivtrafikeråd beslutar

Att anteckna informationen till protokollet

Justerare:

Utdragsbestyrkande:

Detta dokument är elektroniskt signerat och juridiskt bindande.

Signed by: HELEN TISELL

Date: 2021-06-21 10:10:28

BankID refno: ba3ff159-e8c0-4b83-b3a5-4a0b4fb2722b



Sekreterare: Helen Tisell

Signed by: MARTIN CARLING

Date: 2021-06-21 10:13:59

BankID refno: 177ff0bc-6e49-427e-9390-31e7a5bd2f55



Ordförande: Martin Carling

Signed by: INGE JAN-OLOF JOHANSSON

Date: 2021-06-21 12:32:32

BankID refno: 7c9c528a-ace1-4b66-b653-b8ce07f5ddf4



Justerare: Jan-Olof Johansson

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

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. Antalet resor i kollektivtrafiken är minst 320 miljoner resor per år.	28 % 278 mil.	33 % 355 mil.	 	23 % 246 mil.
Delmål 1: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland		Andel invånare med <60 min till ett pendlingsnav, med kollektivtrafik, ökar. Andel invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen är 100 %.	85 % 63 %	86 % 100 %	Ingen uppgift 	 100 %
Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik		Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik är minst 60 %. Andel nöjda resenärer med senaste resan mått ombord uppgår till minst 93 %. Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik är minst 60 %.	53 % 93 % 54 %	63 % 96 % 58 %	 Ingen uppgift 	61 % 58 %
Delmål 3: Alla resenärsgupper beaktas		Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik är minst 72 %. Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning är 100 %. Prioriterade hållplatser och terminaler anpassade för personer med funktionsnedsättning är >800.	67 % 97 % 385 (48%)	66 % 97 % 491 (63%)	  	59 % 97 % 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.

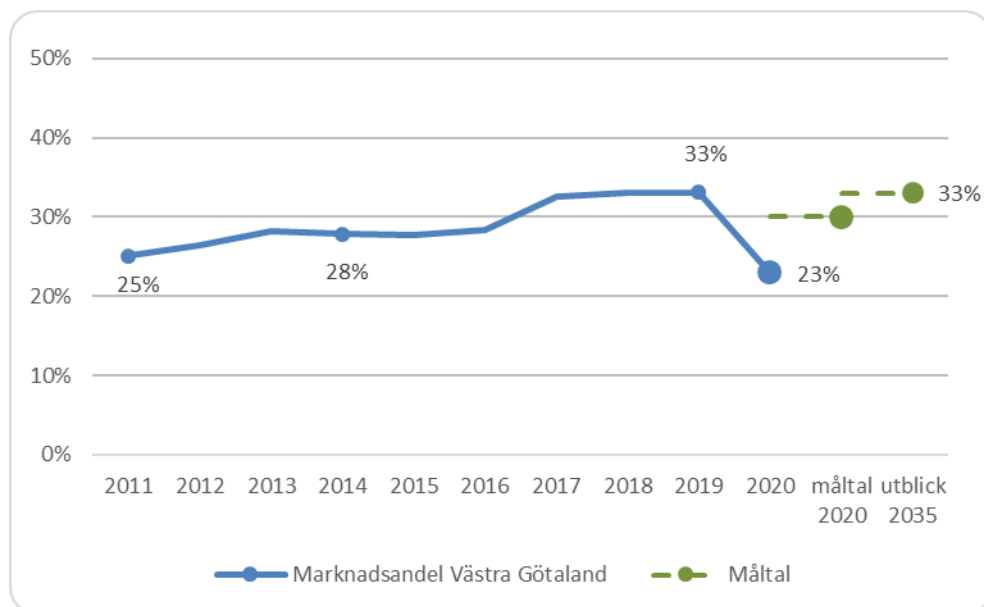
Övergripande målet Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2019	Målpuppfyllelse 2020
Kollektivtrafiken står för minst 30 % av de motoriserade resorna i Västra Götaland	Ö1. Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel	↑	↓
Antal resor i kollektivtrafiken är minst 320 miljoner resor per år	Ö2. Antal 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.

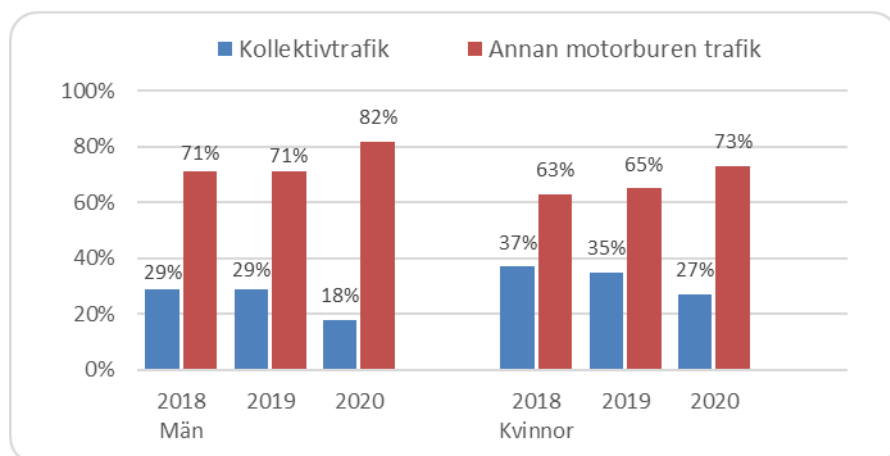


Figur 2 Utveckling av kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel

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.

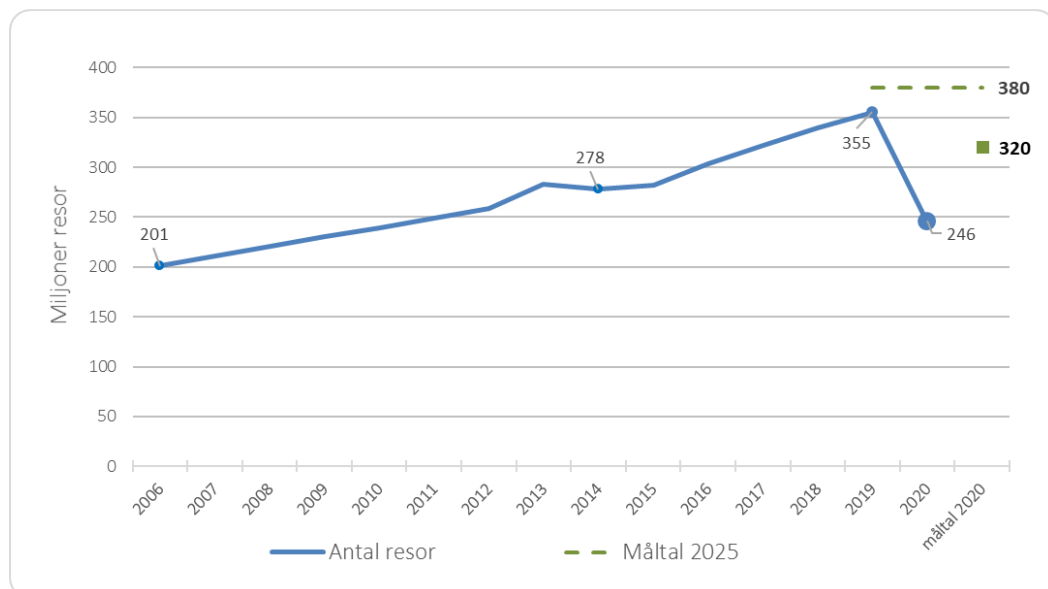
Ö2: Antal resor i kollektivtrafiken

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 befolkningsmängden 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 framtagna 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. Folkhälso-myndighetens 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
Summa	282	303	322	339	355	246

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.

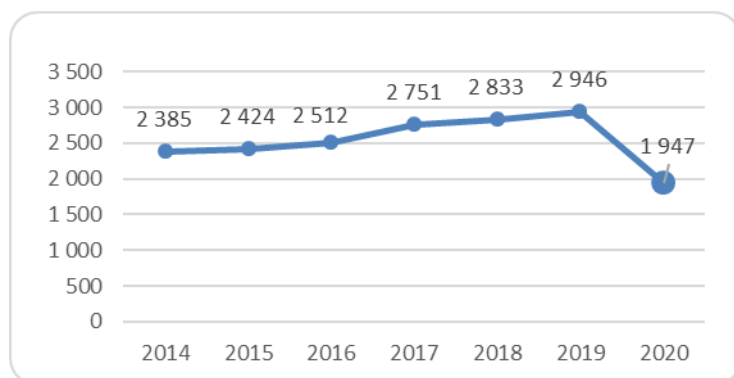
Tabell 3 Brutto- och nettokostnad per resa (kr)

	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 .

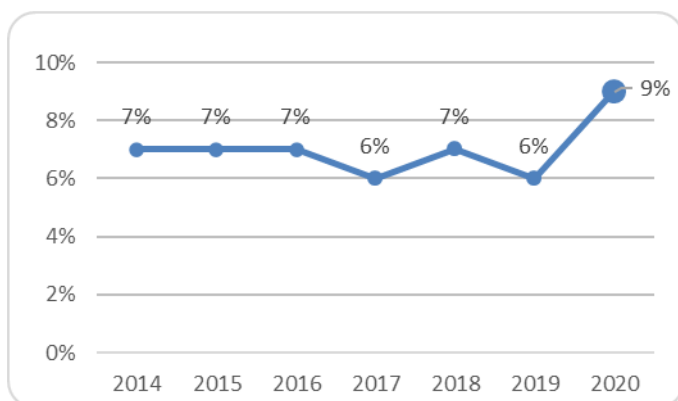
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Körsträcka i kilometer	12 420	12 390	12 390	12 400	12 250	12 190*	11 860

Källa: Trafikanalys 2018. * ändring av besiktningsregler 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

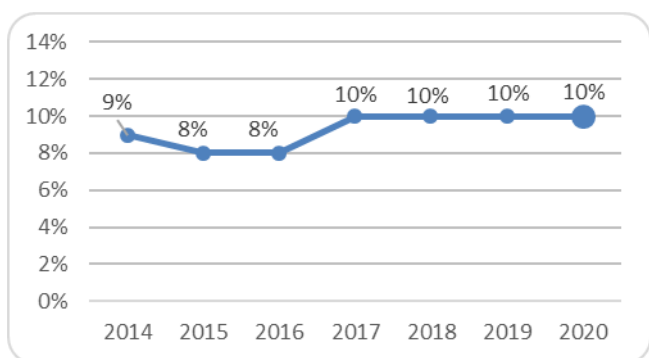
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2020

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. 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

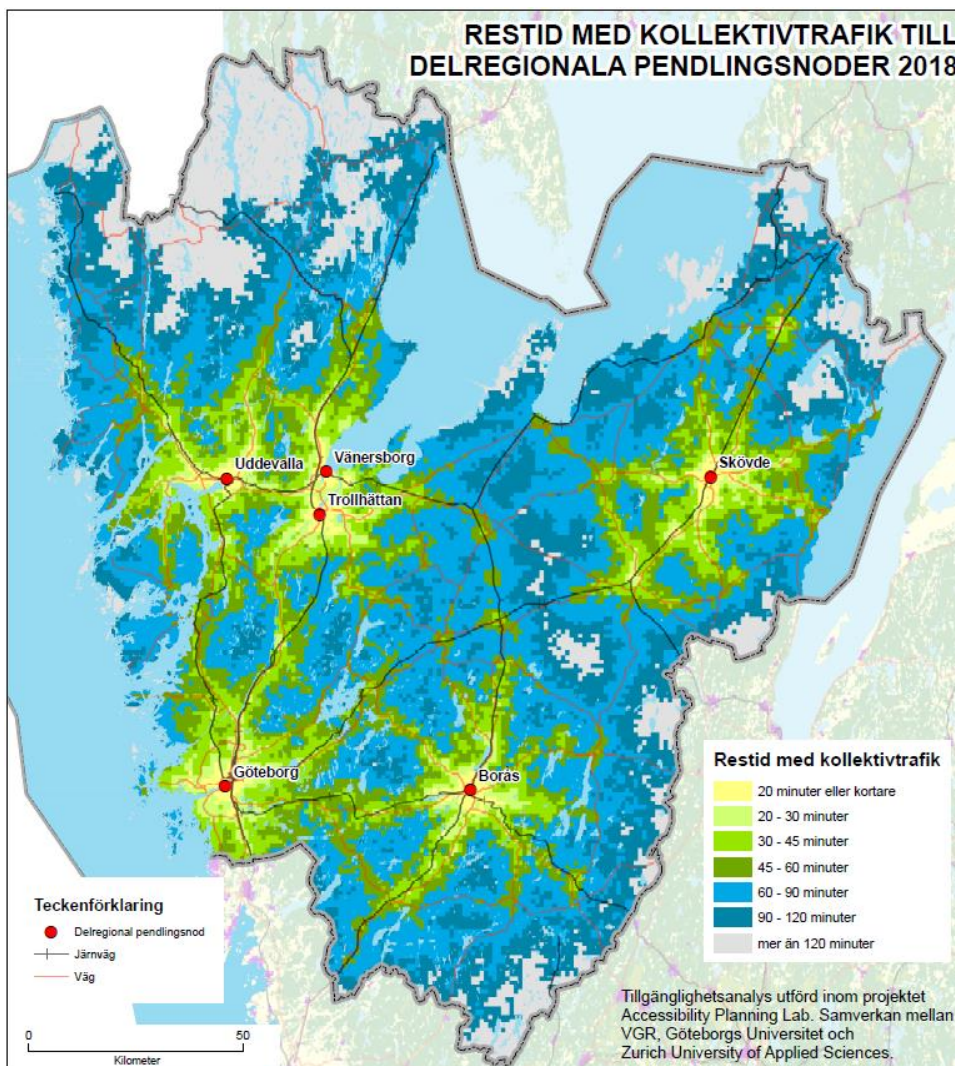
Andelen invånare med mindre än 60 minuter med kollektivtrafik till minst en av de delregionala pendlingsorterna är 86 procent med 2018 års tidtabell och 2019 års befolkning. Det är något högre än 2014 då den var 85 procent.

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.

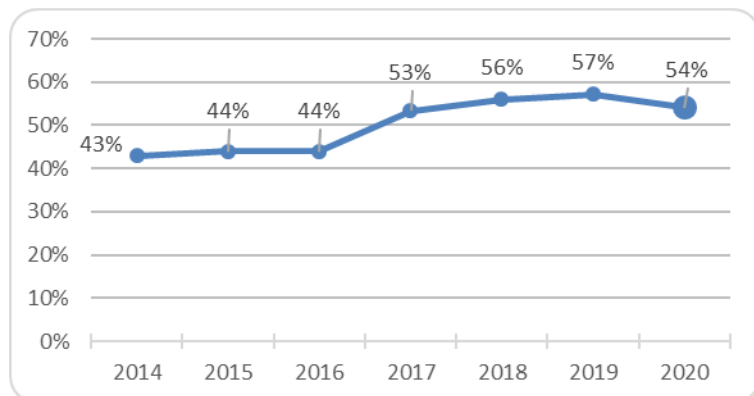
Tabell 8 Antal fordonskilometer med Västtrafik

	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

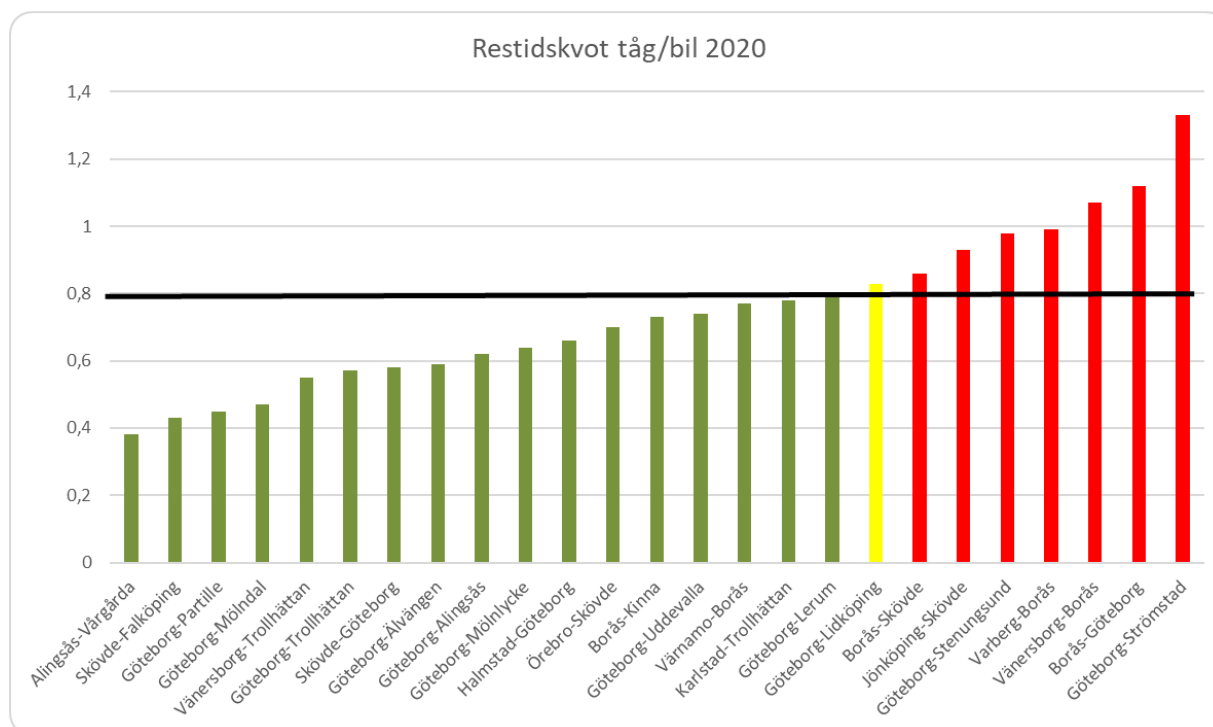
1.5 Restidskvot för tåg respektive buss i prioriterade stråk

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.

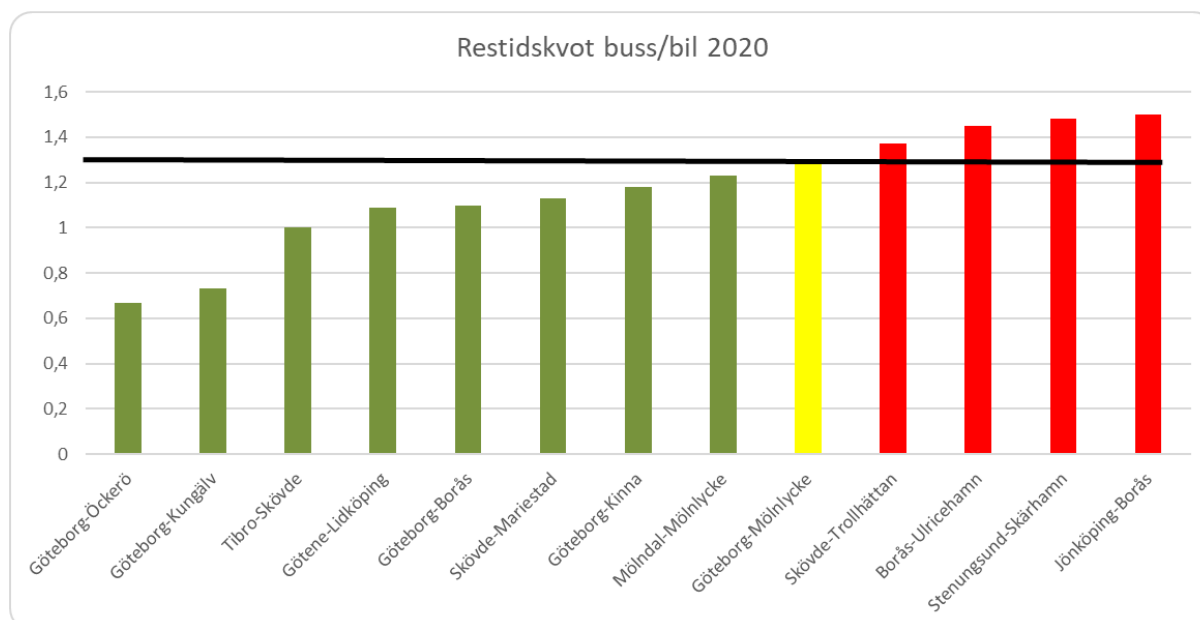
Restiderna för både bil och kollektivtrafik är hämtade från Google maps. Restiderna räknas mellan resecentrum alternativt tågstation i respektive ort. Den lägsta restidskvoten finns generellt mellan orter längs Västra stambanan, och nära Göteborg. Tågen på Norge-Vänerbanan har också låga restidskvoter, 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 kompenserades 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

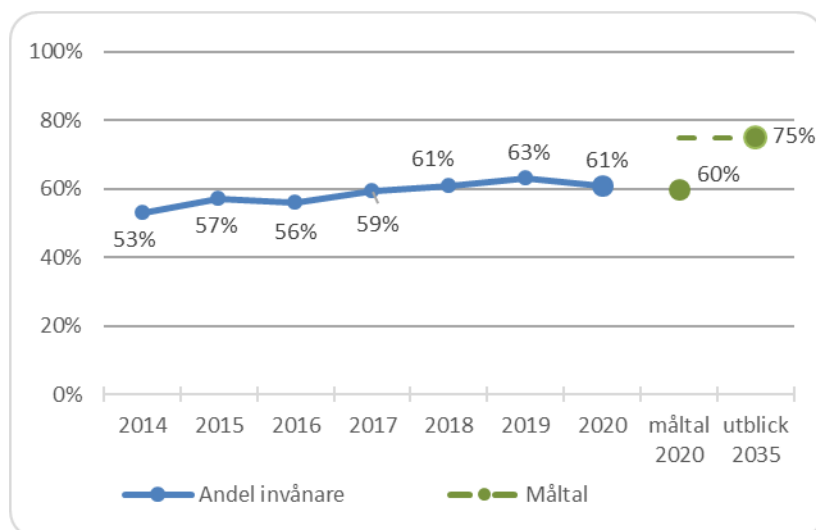
Kollektivtrafikens attraktivitet handlar om punktlighet, trygghet, enkelhet, bekvämlighet, kvalitet och bemötande. Attraktiviteten mäts genom hur enkelt invånarna anser att det är att resa med Västtrafik, resenärernas nöjdhet och punktlighet.

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

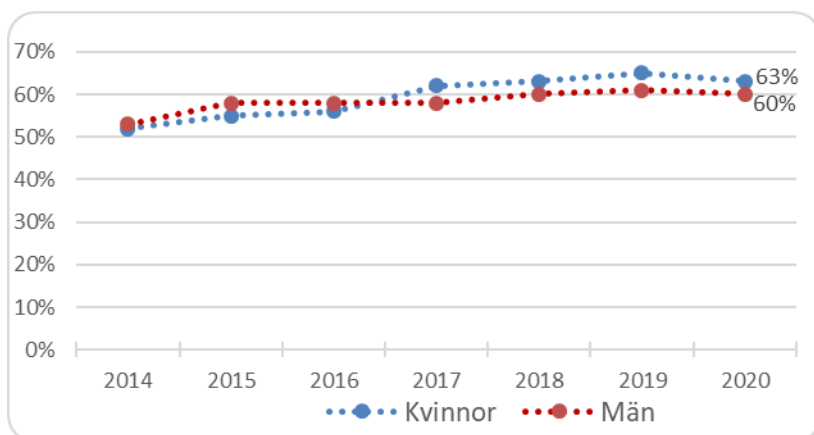
Under 2020 ansåg 61 procent att det är enkelt att resa med Västtrafik. Delmålet till 2020 är uppnått trots en nedgång med två procentenheter. Antagligen har pandemin påverkat resultatet i negativ riktning. Andelen resenärer som upplever att det är enkelt att köpa biljett har dock fortsatt öka även under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

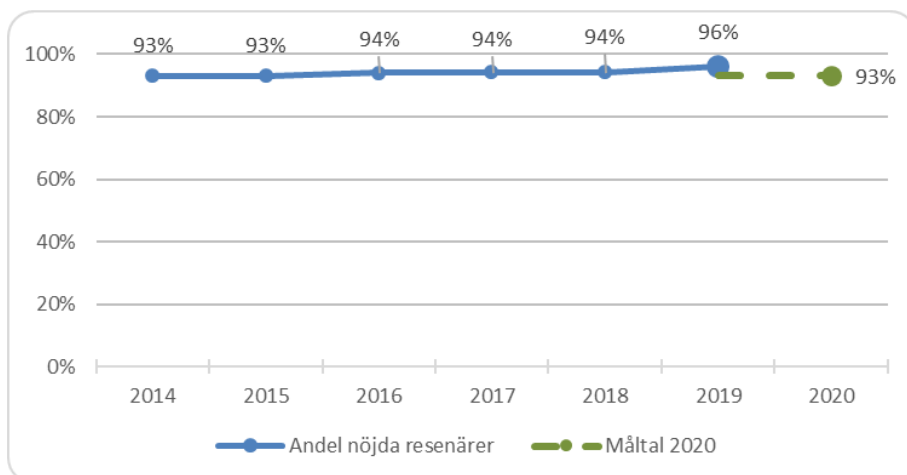


Figur 13 Andel män respektive kvinnor som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik

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.

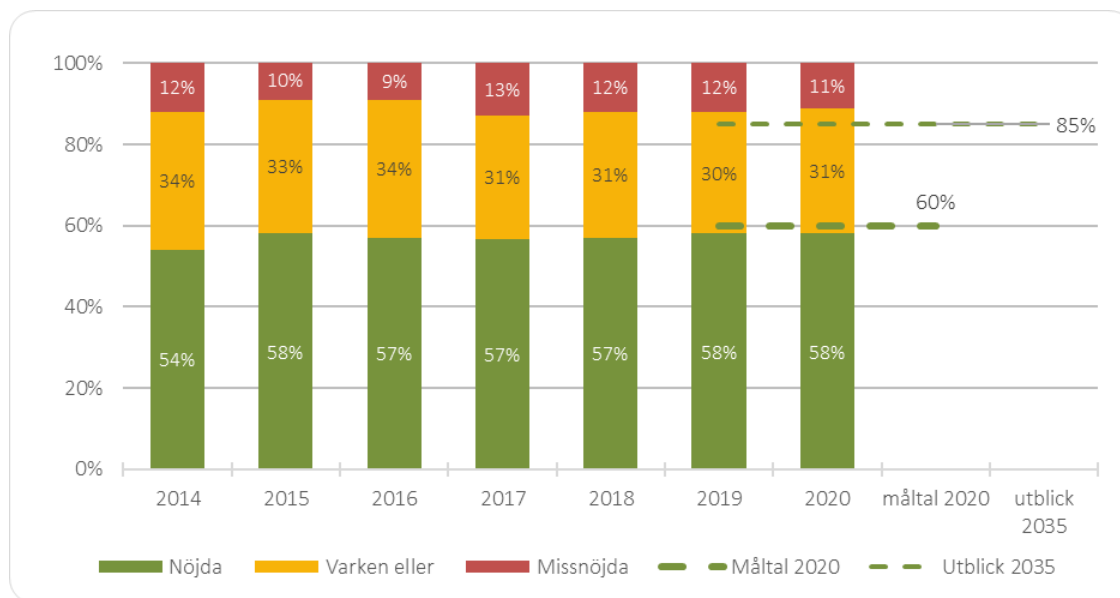


Figur 14 Andelen nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord fram till 2019

Källa: Västtrafik

2.3 Andel resenärer nöjda med Västtrafik

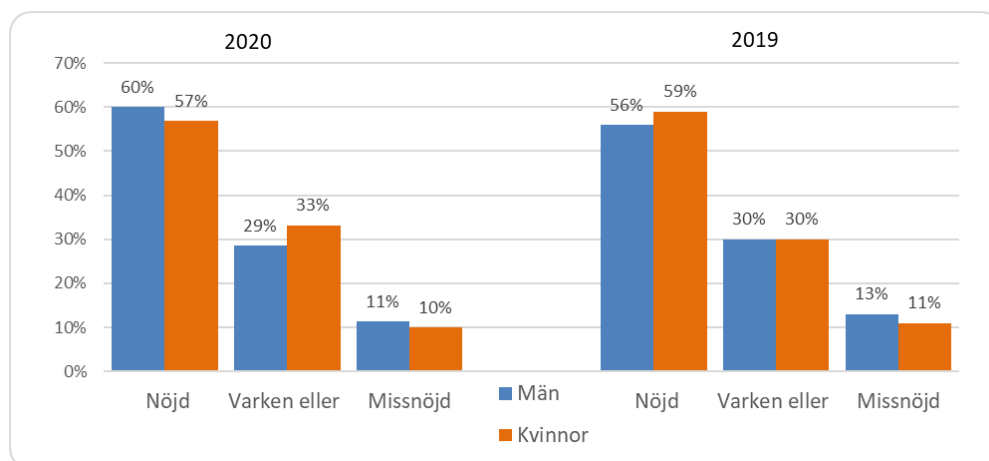
Bland resenärerna är 58 procent nöjda med Västtrafik, och det är en nivå som i stort sett varit oförändrat senaste fem åren. Andelen missnöjda har minskat något över tid och var 11 procent 2020. Nöjdhet generellt påverkas av flera faktorer som varumärket, rapportering i media och sociala medier och egna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

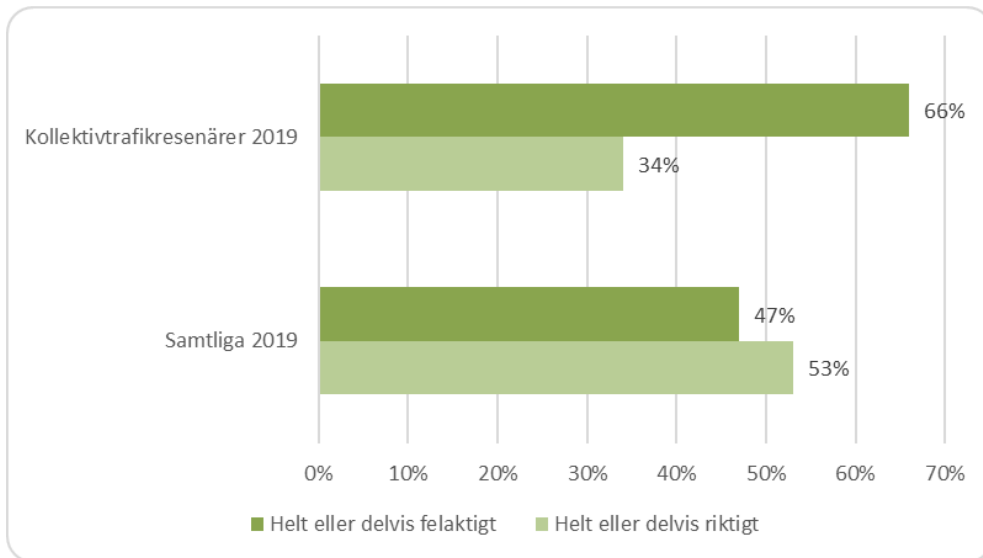
2.5 Allmänhetens upplevelse av punktlighet i kollektivtrafiken

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 trygghetsvårdar 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 värdskaarsroll än trygghetsroll.

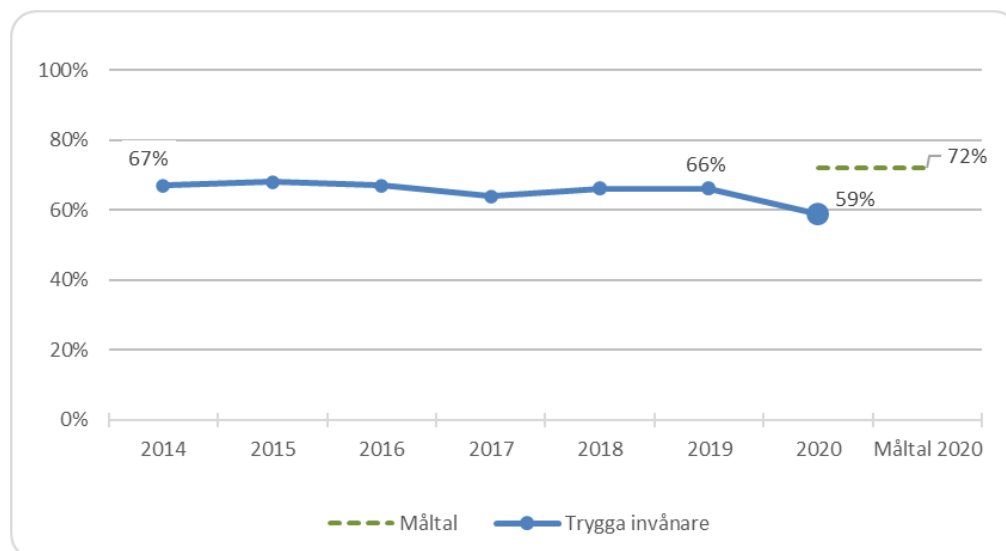
Västtrafik har dessutom ordningsvakter som arbetar förebyggande med ordningsstörningar. Till skillnad från trygghetsvårdarna, som endast arbetar förebyggande, har de lagstöd i att omhänderta och/eller avvisa en person. Vakterna finns i framförallt Göteborg med omnejd inom så kallade Paragraf-3-områden, 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 smittskyddsexperter. 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 kommunikerade 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 trygghetsvårdar. 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. Ansvar för att föra kraven vidare 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

Västtrafik 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 Västtrafik höga krav på miljöprestanda och hållbara drivmedel.

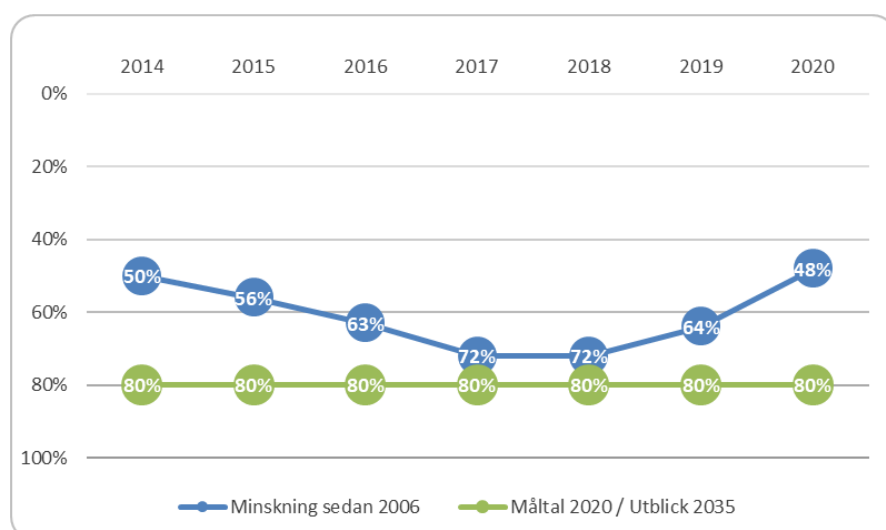
Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2019	Måluppfyllelse 2020
Minskning CO ₂ -utsläpp per personkilometer jämfört med år 2006 är minst 80 %	4.1 Minskning koldioxidutsläpp per personkilometer jämfört med 2006	↑	↓

○ 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 Västtrafik 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: Västtrafik, Frida miljödatas

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.

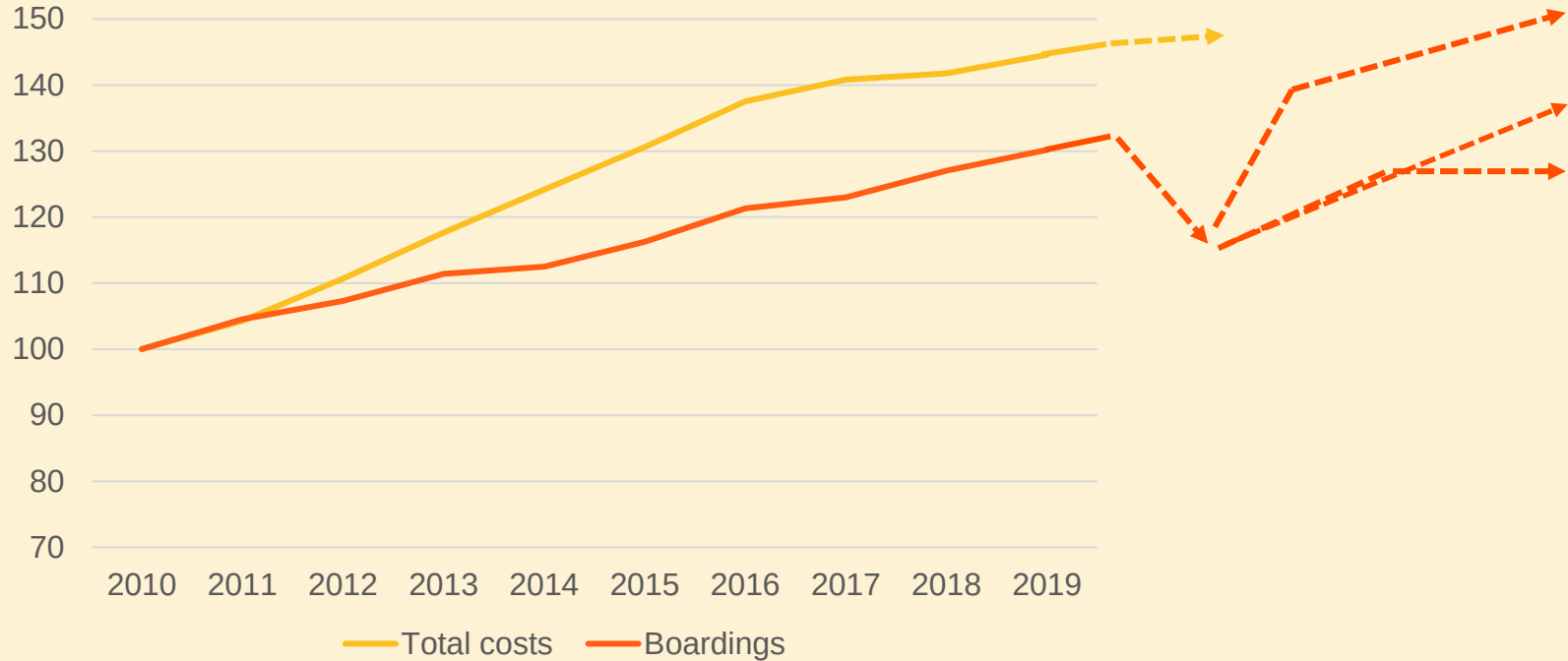
Omstart för kollektivtrafiken

John Hultén, föreståndare K2



Utvecklingen av svensk kollektivtrafik 2010-

Sources: Costs and boardings, Trafikanalys 2020. Market share: Kollektivtrafikbarometern, 2020. Market share 2016 without Stockholm.





områden som kan
påverka kollektivtrafiken
efter pandemin

1

Obehag av att resa med andra

Prager et al 2011; Wang 2014;





2

Nya resvanor har etablerats

Parkes et al 2016



3

Distansarbete ny norm för många

De Abreau e Silvo, Melo 2018



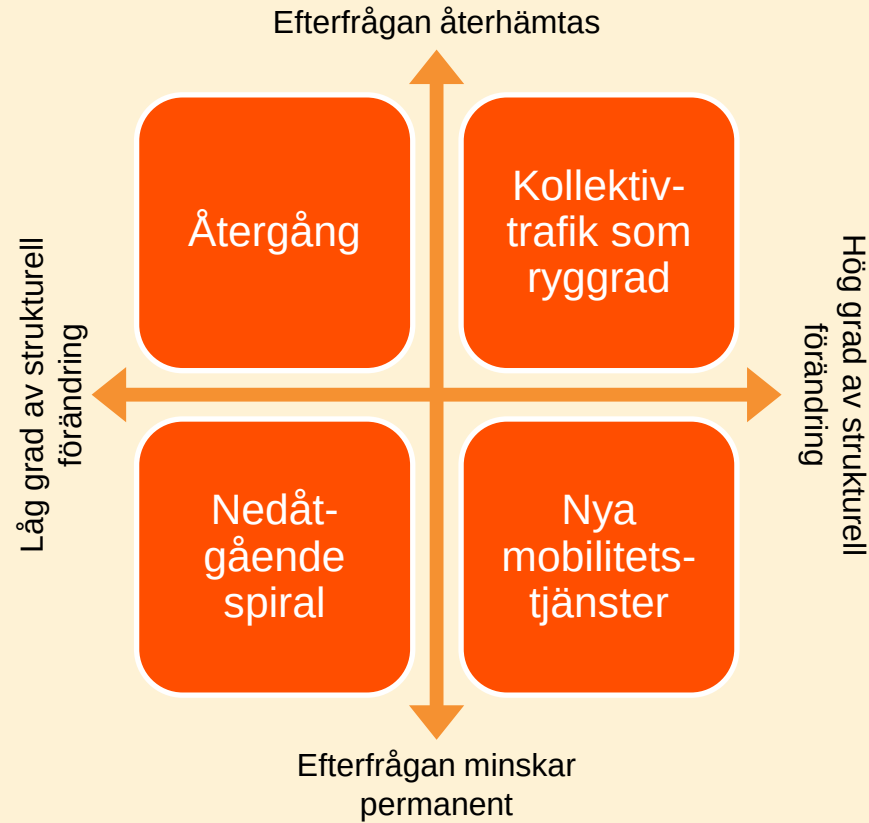


4

Förändrat utbud, förändrad struktur

D'Acierno et al 2014





Omstart för kollektiv- trafiken

.....

**► idéer för en
hållbar framtid**



Viktiga lärdomar för en hållbar omställning

- Det är möjligt att förändra resvanor
- Mjuka styrmedels potential

Coronakrisen	Klimatkrisen
Omedelbara effekter – direkt hot	Framtida effekter – svåröverskådligt hot
Åtgärder ger lokal/nationell effekt	Åtgärder ger global effekt
Stor krismedvetenhet, acceptans för åtgärder, politisk enighet	Svag krismedvetenhet och acceptans, större politisk oenighet

Ny syn på kollektivtrafikens uppdrag

- Från starka stråk till
bastillgänglighet
- Kollektivtrafiken som
kompensatorisk åtgärd

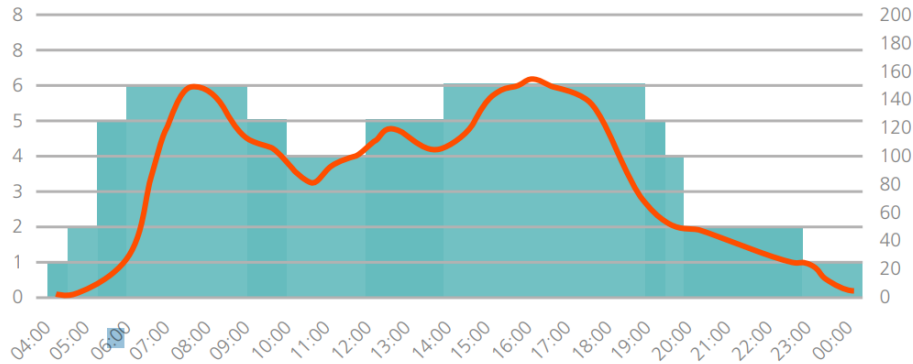


Utveckla finansieringen

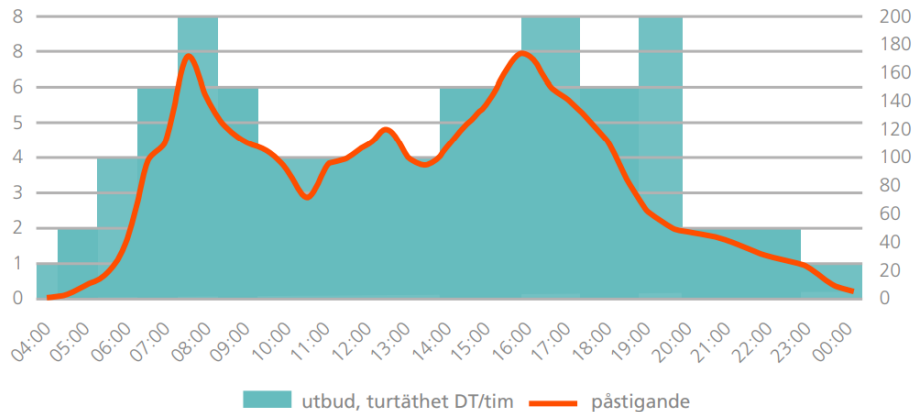
- Platta ut kurvan – minska peaken
- Bredda finansieringsbasen genom öronmärkta avgifter på biltrafiken
- Förändra synen på det offentliga åtagandet



Prissänkning i off-peak



Samma pris i peak och off-peak



Se över prissättningen

- Upplevd marginalkostnad 0 kr, leder till överutnyttjande
- Inför tidsdifferentierad prissättning på försök
- Rabatterat pris vägs upp av reducerat utbud

Hantera trängseln

- Ta reda på acceptabel nivå av trängsel i olika situationer
- Inkludera stationsmiljöer
- Utnyttja digitala verktyg
 - Realtidsprognoser
 - Bokningsbara resor





Omstart för kollektivtrafiken

Idéer för en hållbar framtid

www.k2centrum.se





Tack för att ni
lyssnat!

k2centrum.se

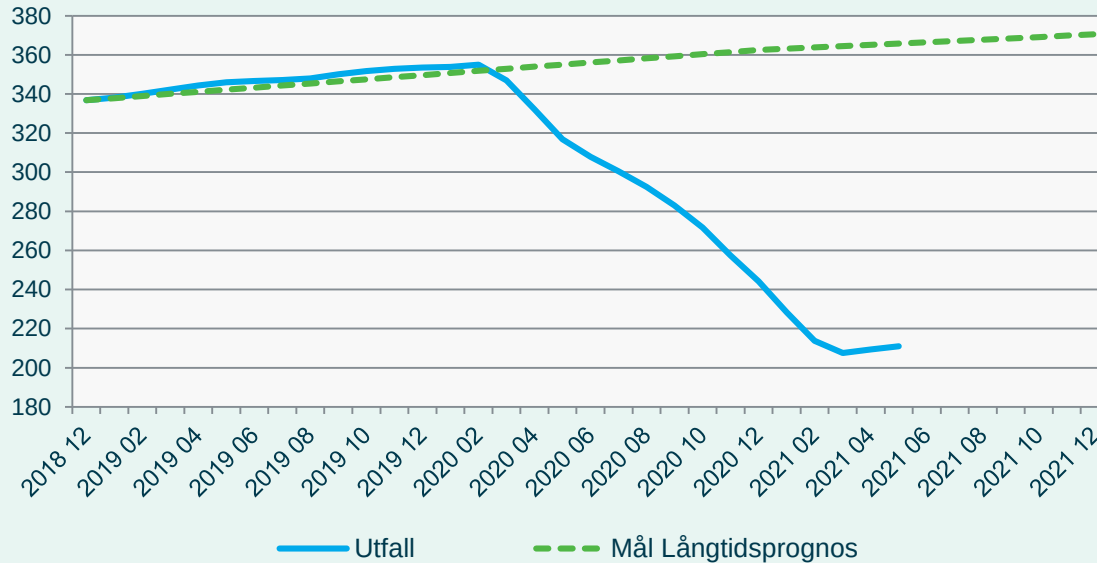


DKR Fyrbodal 210617, Roger Vahnberg

Resandeutveckling Ekonomiskt utfall och prognos Fokusområden Trafikplan

Resande 2019 – maj 2021

Resandeutveckling (miljontal delresor)
Rullande årsvärde justerat för stämpningsbenägenhet exkl sjuk- och
färdtjänstresor



Resandet (maj) per delregion

Delregion	3-mån		Från årets		Rullande		1 mån	
milj delresor	mar-maj		början		årsvärde		maj	
Fyrbodals*	2	-6%	4	-27%	9	-28%	1	9%
Göteborgsregionen*	45	-5%	71	-28%	180	-34%	16	10%
Sjuhärads*	3	-10%	4	-32%	10	-33%	1	4%
Skaraborg*	1	0%	2	-27%	5	-26%	0	23%
Regiontåg	2	-6%	2	-33%	6	-37%	1	13%
Sjuk- och färdtjänstresor	0	37%	1	3%	1	-14%	0	58%
Summa	53	-5%	83	-29%	212	-33%	18	10%

* Exkl. resor med Regiontåg och sjuk-/färdtjänstresor.

Förändring i antal påstigande jämfört med vecka 9 år 2020

Total resandeförändring
vecka 23

-40 %

Resandeförändring

Resandeförändring Tåg

-48 %

Resandeförändring

Resandeförändring Buss

-39 %

Resandeförändring

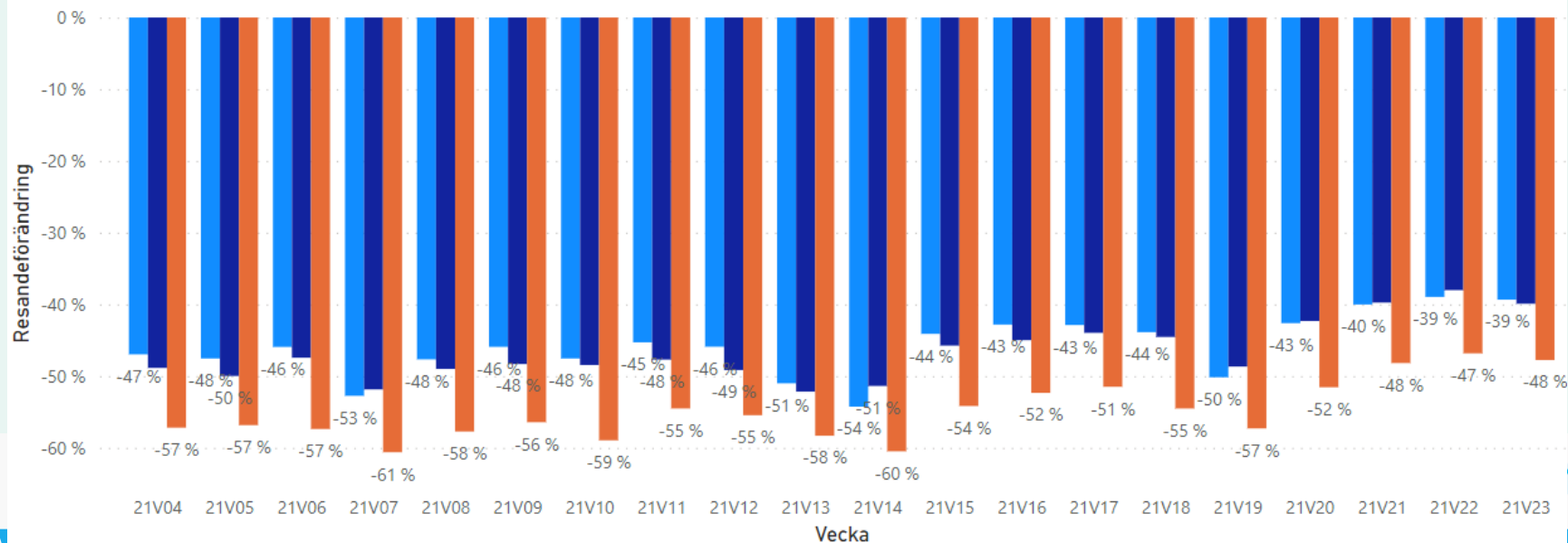
Resandeförändring Spårvagn

-40 %

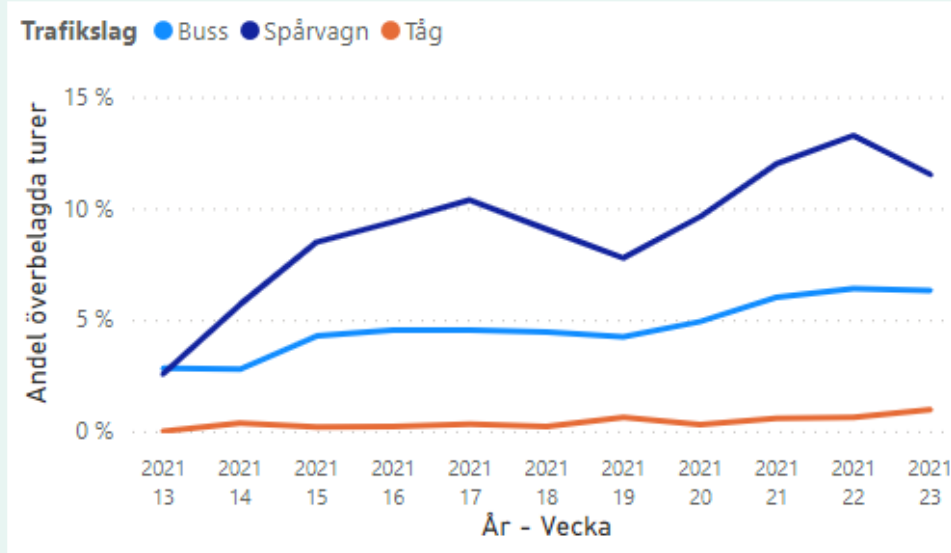
Resandeförändring

Procentuell förändring i påstigande jämfört med vecka 9 år 2020 (exklusive Vy)

Trafikslag ● Buss ● Spårvagn ● Tåg



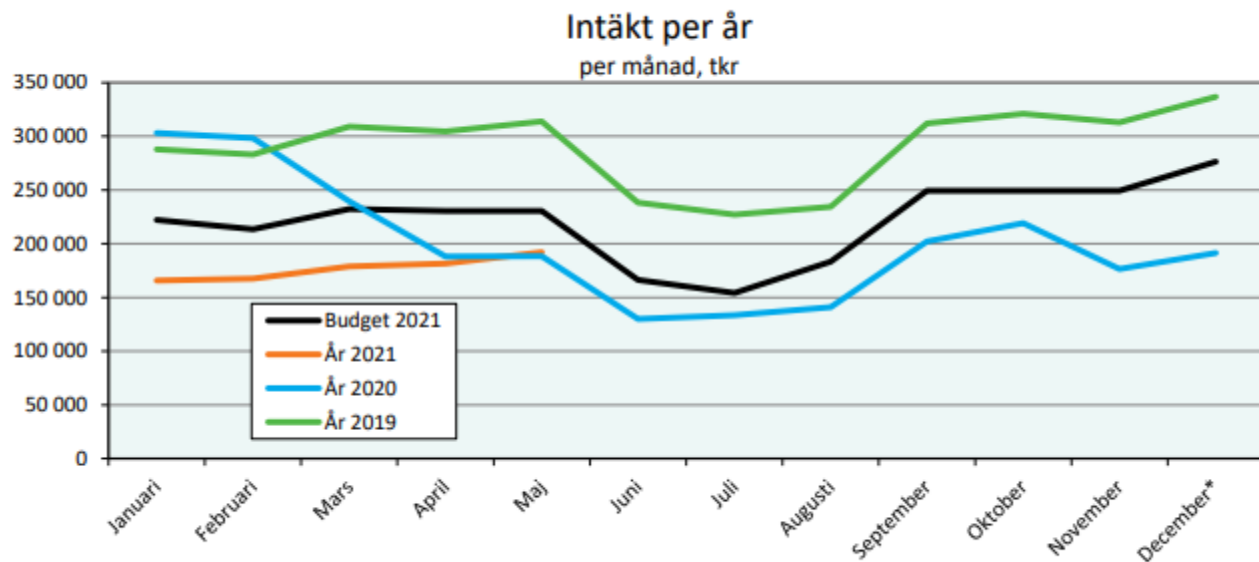
Utveckling trängsel ombord



Tabellen visar trängsel ombord enligt Västtrafiks trängseldefinitioner under pandemin.

Ekonomiskt utfall ack maj

Prognos 3 - 2021



* Justering av skuld till resenär gjord 2019 & 2020

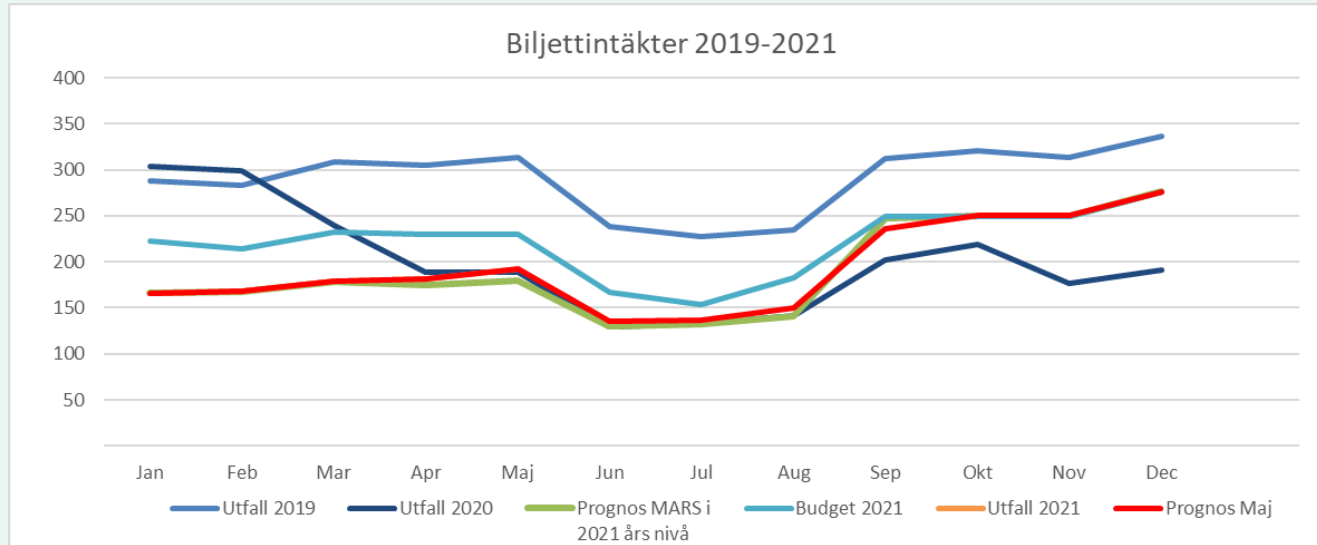
- Maj jmftr budget -243 mnkr, tidigare månader med hårdare restriktioner ca -50 mnkr/månad. Viss återgång i maj.
- Maj jmfr 2020, ca -27% ink pris, jmfr 2019 -41% ink pris.

Resultaträkning (Belopp i mnkr)	Ack utfall maj, 2021				Prognos 3, 2021			
	Ack maj	Budget ack maj	Utfall - Budget	Avvik % B21	Prognos 3, 2021	Budget 2021	Prognos - Budget	Avvik % B21
Biljettintäkter	886	1 129	-243	-21,5%	2 320	2 657	-337	-12,7%
Övriga rörelseintäkter	663	638	25	3,9%	1 557	1 530	27	1,8%
Kostnader	-4 062	-4 192	131	3,1%	-9 950	-9 612	-338	-3,5%
Resultat före finansnetto	-2 513	-2 425	-88	-3,6%	-6 073	-5 425	-648	-11,9%
Finansiellt netto	0	0	0		1	1	0	0,0%
Resultat före driftsbidrag	-2 513	-2 425	-88	-3,6%	-6 072	-5 424	-648	
Driftsbidrag	2 258	2 260	-2		5 419	5 424	-5	
Resultat efter Driftsbidrag	-255	-165	-90		-653	0	-653	

-Inga statsbidrag medtagna i prognos 3, stödet ökat till 3 mdr och ska även justeras utifrån förändrat trafikutbud. Rimligt att anta minst 400 mnkr enligt föreg.år.

- OBS! Besparingen på 370 mnkr ligger i budget som en klumpsumma i december (ca 30 mnkr/månad).

Intäkter –prognos 3



-Scenario prognos 3; mindre tapp sommarmånaderna och åter budget i september.

Fokusområden

Här ska vi ta extra stora kliv (fokusområden).



Återfå kunderna

När restriktionerna släpps /lättas är det av yttersta vikt att snabbt återfå våra tidigare **kunders vilja, förtroende och trygghet att resa tillsammans** ur samtliga hållbarhetsperspektiv.



Ekonomisk hållbarhet

Ekonomisk hållbarhet skall främst uppnås via **intäktssäkring**. I och med ett, på kortare sikt, lägre resande behöver **utbudet effektiviseras och dimensioneras efter en ny ekonomisk verklighet**.



Samhällsutveckling

Hållbart resande har tappat mark. Samhällsutmaningarna kvarstår. Människor kommer att resa, mötas och arbeta på nya sätt. Således är förmåga att påverka samhället i en hållbar riktning tillsammans med andra aktörer och **anpassa och utveckla erbjudandet efter nya resvanor centralt**.

:

Trafikplan 2022

Bakgrund arbete med Trafikplan 2022

- Anpassa verksamheten till resbehoven och en ansträngd ekonomi.
- Utgångspunkt i fakta om hur resandet såg ut innan pandemin, effektivitet i trafikupplägg och genomförbarhet.
- Grunden i besparingsarbetet har varit att påverka kund så lite som möjligt att påverka så få som möjligt.
- Fokus: Effektivisera genom utglesning av trafik eller hänvisning till parallelltrafik, d.v.s. spara där påverkan kund blir låg och där det finns kapacitet i systemet alternativt där resandet är väldigt lågt.

Förslag till Trafikplan 2022

- I samband med upphandlingar har trafiken effektiviserats och kostnaderna minskats.
- Nödvändiga besparingsåtgärder i trafikplanen har minskats och är nu ca 40 miljoner kr jämfört med tidigare ca 85.
- Möjliga besparingsåtgärder kan vidtas om resandeutveckling eller andra faktorer kräver ytterligare anpassning - stora osäkerhetsfaktorer.
- Beslut Trafikplan 2022 väntas tas i Västtrafiks styrelse 30 juni.

En ny verklighet

- Vi behöver tillsammans anpassa verksamheten efter en ny verklighet med lägre resande och minskade intäkter...
- ...men de stora trenderna kvarstår!
- För att vi ska få hållbar region måste vi:
 - snabbt återfå våra kunder,
 - skapa ekonomisk hållbarhet på kort och lång sikt samt
 - tillsammans med andra skapa bättre förutsättningar för ett hållbart resande.

Delregionalt kollektivtrafikeråd Fyrbodals 2021-06-17

Utredning seniorkort - Västtrafik

Utredning seniorkort – Uppdrag till Västtrafik

Bakgrund – Kollektivtrafiknämnden

Bakgrund

- 42 av 50 kommuner har idag seniorkort
- 240 000 registrerade kunder
- Brett omfång för utredningen
 - Åldersgränser
 - Zongiltighet
 - Digitala biljetter
 - Beräkningsmodell
 - Med mera

Kommundialog

- Västtrafik har inhämtat inspel till utredningen från respektive delregion under våren 2021 på tjänstepersonsnivå
- Dialog via referensgrupp med representanter från respektive delregion på tjänstepersonsnivå
- Referensgruppens syfte blir att bidra med kommunperspektiv, agera som bollplank och dialogpart i Västtrafiks utredning.
- Startas upp 22 juni 2021
- DKR – lägesrapport höst 2021, förankring av lösning våren 2022

Preliminär tidslinje för utredningen

- Utredning pågår under 2021 – referensgrupp med uppstart under försommaren 2021
- Förslag till ny lösning våren 2022
- Utvecklingsarbete för implementering under 2022

Glad sommar!

Aktuellt från kollektivtrafiknämnden och VGR

DKR Fyrbodal 17 juni 2021

Kollektivtrafiknämnden 10 juni

- Inför uppdrag Västtrafik 2022
- Kollektivtrafikplan Uddevalla
- Stöd till kombinerad mobilitet KOMiLAND 3.0
- Västtrafiks arbete med digital återförsäljning

Aktuellt från VGR

- Trafikförsörjningsprogram 2021-2025
- Samverkansformer kollektivtrafik
- Uppföljning Trafikförsörjningsprogram 2017-2020
- Mobilitetsprocess

Trafikförsörjningsprogram år 2021-2025

Hållbara resor i Västra Götaland



Trafikförsörjningsprogrammet är en del i omställningen och öka andelen hållbart resande



ÖVERGRIPANDE MÅL

ANDELEN HÅLLBARA RESOR SKA ÖKA I HELA VÄSTRA GÖTALAND
– MED AMBITIONEN ATT ALLA RESOR SKA VARA HÅLLBARA

MÅL FÖR TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2021–2025

- Kollektivtrafikens marknadsandel* ska återtas, minst 33 %.
- Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ska återtas, minst 40 %.



- Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter per vardag (i båda riktningar) ska vara minst 82 %.
- Antal resor med kollektivtrafik ska återtas, minst 350 miljoner resor**.



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



- Utsläppen av CO₂ per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 % jämfört med år 2006.

Inriktningen är densamma-
men anpassad till nya förutsättningar

- Övergripande mål om hållbara resor
- Återtagande av nivåer och marknadsandel som innan pandemin
- Revidering påbörjas 2023

Strategisk inriktning och genomförande

- Beslutade strategier är grunden för trafikutvecklingen - takt i genomförandet anpassas
- Fokusområdena där utveckling och fortsatt arbete behöver ske de kommande åren
 - Fokusområdena genomförs gemensamt – en förutsättning för att nå längre tillsammans
 - Kommuner, kommunalförbund, Trafikverket, VGR m.fl.



Utvärdering av samverkansformer för kollektivtrafiken i Västra Götaland

Huvudsakliga justeringar i dokumentet



- Dokumentet har **aktualiserats**
- Dokumentet har justerats och kapitel slagits samman för att bli mer **lättläst**
- Nya **illustrationer**
- **Parternas roller** har tydliggjorts
- Begreppen **"i samråd" och "i dialog"** tagits bort då de var otydliga
- Stärkta skrivningar kring **samhällsplanering och kollektivtrafik**
- **Delregionala målbilder** har ersatts av trafikförsörjningsprogrammet och har därmed strukits ur dokumentet
- **Nästa utvärdering** genomförs senast 2027

Förslag på utveckling av arbetssätt



- Ta fram ett utbildningspaket om samverkansformer
- Utveckla formerna för informationsutbyte mellan politiker och tjänstepersoner
- Infrastrukturfrågorna behöver tydligare kopplas/integreras
- Mer lokal återkoppling önskvärt i årlig uppföljning/avstämning
- Ökat fokus på att tillsammans utveckla det hållbara resandet

Arbetet sker inom beslutade samverkansformer och påbörjas under 2021

Uppföljning av trafikförsörjningsprogram 2017-2020

Uppföljning 2017-2020

Regionalt trafikförsörjningsprogram i Västra Götaland



VGR Analys 2021:7
Koncerakontoret
2021-03-08

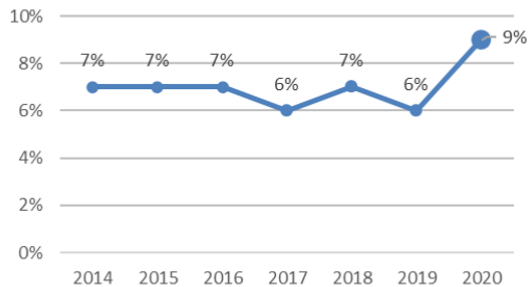
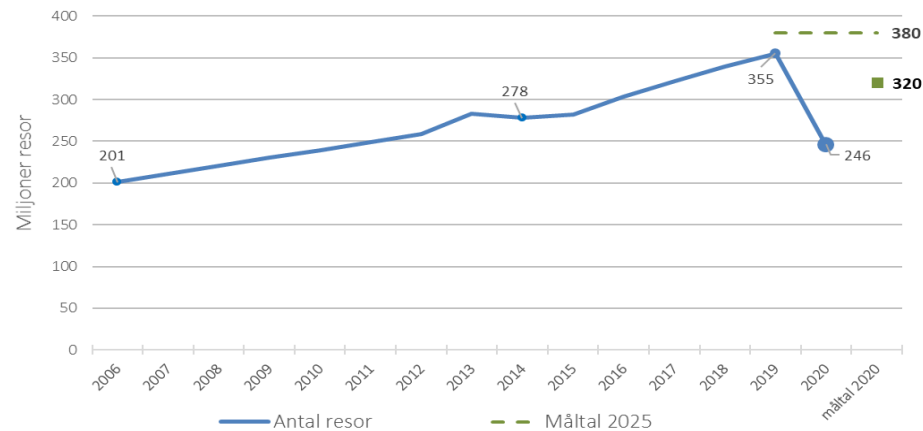
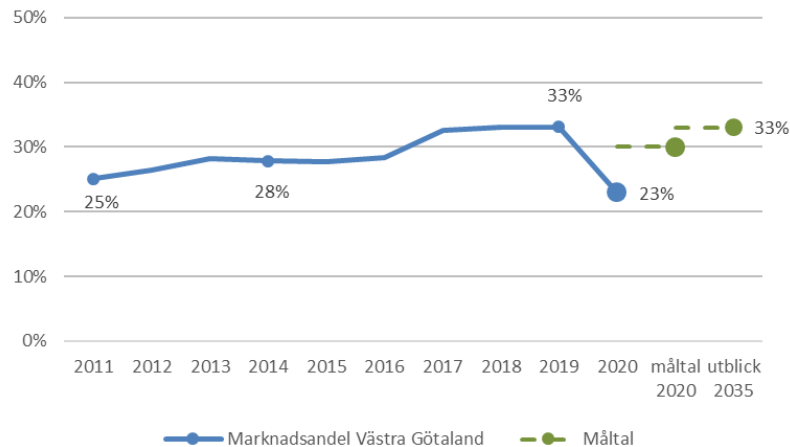
VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN

Översikt av måluppfyllelsen 2020

Mål	Samlad måluppfyllelse 2020	Måttal 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. Antalet resor i kollektivtrafiken är minst 320 miljoner resor per år.	28 %	33 %	↓	23 %
Delmål 1: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland		Andel invånare med <60 min till ett pendlingsnav, med kollektivtrafik, ökar. Andel invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen är 100 %.	85 %	86 %	Ingen uppgift	
			63 %	100 %	→	100 %
Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik		Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västrafik är minst 60 %. Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord uppgår till minst 93 %. Andel resenärer som är nöjda med Västrafik är minst 60 %.	53 %	63 %	↓	61 %
			93 %	96 %	Ingen uppgift	
			54 %	58 %	→	58 %
Delmål 3: Alla resenärsgupper beaktas		Andel invånare som känner trygghet att åka med Västrafik är minst 72 %. Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning är 100 %. Prioriterade hållplatser och terminaler anpassade för personer med funktionsnedsättning är >800.	67 %	66 %	↓	59 %
			97 %	97 %	→	97 %
			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

Pandemin har påverkat de flesta målen negativt



Figur 6 Andel cykelresor av totalt antal genomförda resor
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2020

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 %

Mobilitetsprocess



Västra Götalandsregionen

2021-02-25

Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland

Antagna av Västra Götalands 49 kommuners fullmäktige samt Västra Götalandsregionen 2011

Dokumentet är uppdaterat och reviderat enligt ställningstagande i Beredningen för hållbar utveckling 2021-03-09 och beslut i Kollektivtrafiknämnden 2021-03-17

Innehåll

1. Sammanfattning	3
2. Samverkan kring kollektivtrafikutveckling i Västra Götaland	4
3. Västra Götalandsregionens organisation.....	5
4. Samverkansformer	6
4.1 Vardagskontakter	6
4.2 Kommundialog om trafikförändringar.....	6
4.3 Regionalt forum - BHU.....	7
4.4 Delregionala forum - DKR	7
4.5 Stadstrafikavtal.....	8
4.6 Övrig samverkan	9
5. Förankring och beslut.....	10
5.1 Operativa frågor	10
5.2 Trafikförsörjningsprogram.....	10
5.3 Strategier och målbilder för kollektivtrafiken.....	11
5.4 Kommunernas samhällsplanering	11
5.5 Stadstrafik	11
5.6 Tillköp.....	12
6. Revidering av samverkansformerna.....	13

1. Sammanfattning

Som regional kollektivtrafikmyndighet har Västra Götalandsregionen (VGR) ansvaret, och därmed beslutsrätten, för kollektivtrafikens utveckling gentemot medborgarna i Västra Götaland. För att kollektivtrafiken ska vara ett effektivt instrument för regional utveckling och utgöra ett reellt medel att nå ett hållbart transportsystem krävs att VGR/Västtrafik, kommunerna och övriga aktörer strävar i en gemensam riktning. Detta dokument beskriver de samverkansformer som etablerats i samband med skatteväxlingen 2011 för att säkerställa det nödvändiga samarbetet mellan kommuner och Västra Götalandsregionen/Västtrafik gällande kollektivtrafikutvecklingen. Dokumentet har uppdaterats efter en utvärdering 2020.

En viktig samverkansform är de vardagliga kontakterna rörande kollektivtrafiken. Västtrafik har därför stärkt och förtydligat kanalerna för vardagskontakter med kommunerna, bland annat genom att varje kommun har en särskild kontaktperson.

Politiska samverkansforum möjliggör dialog och samråd kring strategiska frågor för kollektivtrafikens utveckling i regionen. I de fyra delregionala kollektivtrafikeråden sker dialog mellan delregionernas kommuner och VGR. Beredningen för hållbar utveckling (BHU) är regionalt forum för möten mellan region- och kommunpolitiker kring strategiska frågor för kollektivtrafiken i Västra Götaland

Trafikförsörjningsprogrammet är det viktigaste måldokumentet för kollektivtrafikutvecklingen i Västra Götaland. De delregionala kollektivtrafikeråden ansvarar för att behandla förslag till strategisk inriktning i trafikförsörjningsprogram och andra strategiska dokument.

BHU har i uppgift att ställa sig bakom förslag till strategisk inriktning i trafikförsörjningsprogrammet och att enas om förslag gällande andra övergripande strategiska kollektivtrafikfrågor. Ansvaret för att fatta beslut om strategisk inriktning liksom att omsätta inriktningen i trafikåtgärder och trafikplikt ligger på VGR i rollen som kollektivtrafikansvarig myndighet.

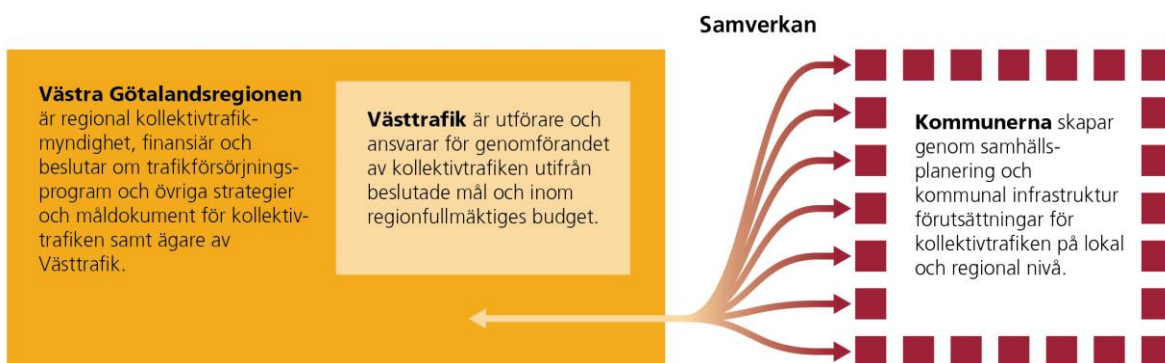
För de fem naven i regionen; Borås, Göteborgs stadstrafik (Göteborg, Mölndal, Partille), Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla finns samverkansavtal upprättade mellan VGR och berörda kommuner. Avtalen syftar till att tydliggöra respektive parts ansvar för kollektivtrafikens utveckling i respektive stadstrafikområde samt att säkerställa att samverkan sker.

Samverkansformerna utvärderades och uppdaterades 2020/2021. En ny utvärdering bör genomföras senast 2027.

2. Samverkan kring kollektivtrafikutveckling i Västra Götaland

Som regional kollektivtrafikmyndighet har Västra Götalandsregionen ansvaret, och därmed beslutsrätten, för kollektivtrafikens utveckling gentemot invånarna i Västra Götaland. För att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas i enlighet med Vision Västra Götaland krävs att såväl VGR, Västtrafik och kommunerna som övriga aktörer strävar i en gemensam riktning och samverkar för att åstadkomma bra lösningar. Trafikverket är en viktig samverkanspart i och med rollen som väghållare och ansvarig för den statliga infrastrukturen. Detta dokument beskriver de samverkansformer som etablerats i samband med skatteväxlingen 2011 för att säkerställa det nödvändiga samarbetet mellan kommuner och Västra Götalandsregionen/Västtrafik.

De samverkansformer som beskrivs i dokumentet utgår från att kollektivtrafiken är en gemensam angelägenhet för parterna. Viktiga utgångspunkter är att trafikutbudet så långt möjligt, inom ekonomiska ramar, ska planeras utifrån invånarnas behov och att kollektivtrafiken ska stödja en utvidgning av dagens lokala arbetsmarknader, det vill säga mer utgå från funktionella än administrativa gränser.



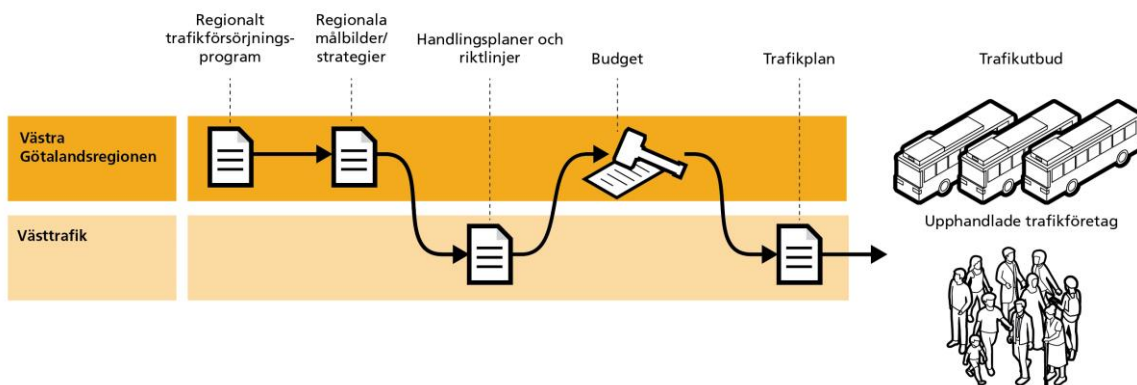
Figur 1: Parternas roller

Samverkan mellan VGR/Västtrafik och kommunerna är en viktig framgångsfaktor för att skapa samsyn och verka för att kollektivtrafikens utvecklingsbehov går hand i hand med planering av infrastruktur och bebyggelse. För att åstadkomma maximal nytta och effekt av de resurser som satsas på kollektivtrafiken i ett samlat regionalt perspektiv är det viktigt att kommunerna fortsatt tar aktiv del i utvecklingen av kollektivtrafiken. Samverkansformerna syftar till att bidra till en effektiv och smidig förankrings- och beslutsprocess kring dessa frågor såväl på lokal som på delregional och regional nivå.

3. Västra Götalandsregionens organisation

Västra Götalandsregionen är den ansvariga regionala kollektivtrafikmyndigheten. VGR arbetar enligt styrmodellen att skilja på funktionerna ägare, beställare och utförare. Västtrafik AB, som är ett av VGR helägt bolag, ansvarar för planering och genomförande av kollektivtrafiken.

I enlighet med kollektivtrafiklagen fattar VGR som ansvarig kollektivtrafikmyndighet beslut om trafikförsörjningsprogram och övriga långsiktiga övergripande strategier och måldokument för kollektivtrafiken. Beslut om trafikförsörjningsprogrammet, samt beslut som påverkar VGR:s ekonomi i stort, fattas av regionfullmäktige. Kollektivtrafiknämnden bereder ärenden inför beslut i fullmäktige samt fattar beslut inom nämndens ansvar och budget, till exempel om strategier och uppdrag till Västtrafik. Kollektivtrafiknämnden har ett beställaransvar och förutsätts möta kommunernas företrädare i olika samverkansfrågor i den mån detta inte naturligen ligger inom Västtrafiks planeringsansvar. I detta dokument finns de samverkansformer där både beställar- och utförarfunktionerna möter kommunerna beskrivna.



Figur 2: Processen inom VGR från trafikförsörjningsprogram till genomförande av trafik

4. Samverkansformer

Som plattform för samverkan kring kollektivtrafikutvecklingen i Västra Götaland finns beredningen för hållbar utveckling (BHU) och fyra delregionala kollektivtrafikråd. Forumen har en tydlig uppgift att bereda förslag inför slutligt beslut hos VGR. För de fem naven i regionen; Borås, Göteborg/Mölndal/Partille, Uddevalla, Trollhättan/Vänersborg och Skövde ska fördjupad samverkan ske inom stadstrafikforumen. Vidare utgör löpande kontakt mellan kommuner och Västtrafik fortsatt grundbulten i samverkan mellan parterna.

4.1 Vardagskontakter

Löpande arbete med operativa frågor, exempelvis trafikdrift, tidtabells- och hållplatsfrågor, marknadsföring och försäljning med mera sköts främst på tjänstepersonsnivå genom vardagliga kontakter och avstämmningar mellan Västtrafiks och kommunernas tjänstepersoner.

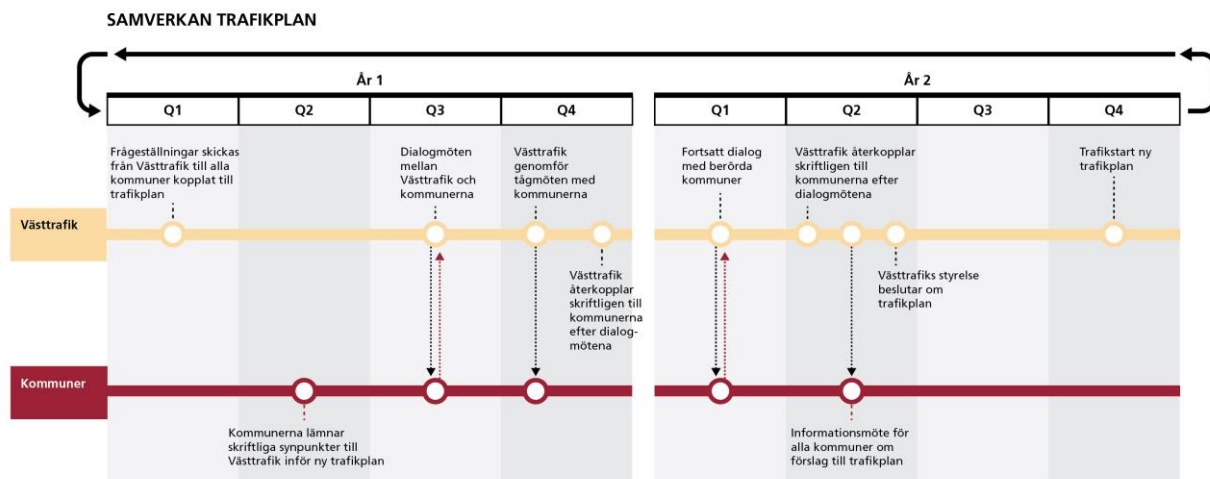
Västtrafik har inrättat en särskild enhet; avdelning samhällsutveckling, för kontinuerliga tjänstepersonskontakter med kommunerna. Kommunerna har en definierad kontaktväg in till Västtrafik via en inrättad funktionsmejl. Ömsesidigt har varje kommun en definierad kontaktväg in till kommunen för kollektivtrafikfrågor.

- Varje kommun ska veta vem från Västtrafik som är ansvarig kontaktperson för kommunen.
- Västtrafiks kontaktperson har ansvar för att dialog förs och att relevant information kommuniceras till ansvarig kontaktperson på kommunen samt inom den egna organisationen.
- Västtrafiks kontaktperson ansvarar för att de frågor som kommunen vill lyfta (oavsett om det gäller regional eller lokal trafik) tas om hand och förs vidare till rätt ställe i organisationen om så krävs.
- Västtrafiks kontaktperson ansvarar för att ha god kännedom om kommunens samhällsbyggnadsplanering med mera som är relevant för att erbjuda en effektiv kollektivtrafik som svarar mot invånarnas behov.
- Kontaktpersonens geografiska ansvarsområde avgränsas så att ändamålsenlig dialog möjliggörs.
- Kommunen har ansvar för att dialog förs och att relevant information kommuniceras till ansvarig kontaktperson på Västtrafik samt inom den egna organisationen.
- Kommunen har ansvar för att bära in kollektivtrafikens behov i samhällsplaneringen. Västtrafiks kontaktperson kan med fördel bjudas in till tidig dialog i kommunens planarbeten.

4.2 Kommundialog om trafikförändringar

Dialog om trafikförändringar startar drygt ett år innan de genomförs. Västtrafik bjuder in respektive kommun till årliga dialogmöten, med syftet att diskutera kollektivtrafikens utveckling utifrån dagens förutsättningar och framtida behov. Mötena vänder sig till både tjänstepersoner och politiker i kommunerna.

Efter dialogmötena sker skriftliga återkopplingar till kommunerna och vid behov fortsätter sedan dialogen med kommuner som berörs av eventuella trafikförändringar. Innan trafikförändringarna ska genomföras informeras kommunerna både skriftligt och i form av informationsmöten.



Figur 3. Den tvååriga samverkansprocessen mellan Västtrafik och kommunerna kring att ta fram trafikplan

4.3 Regionalt forum - BHU

Beredningen för hållbar utveckling (BHU) är regionalt forum för möten mellan region- och kommunpolitiker kring strategiska frågor för kollektivtrafiken i Västra Götaland. BHU är sammansatt av representanter från kommunalförbunden samt regionens kollektivtrafiknämnd, regionutvecklingsnämnd, miljönämnd och regionstyrelsen. Politiker från kommunalförbunden företräder i det regionala forumet respektive DKR gällande strategiska kollektivtrafikfrågor.

BHU ansvarar för att ställa sig bakom förslag till beslut gällande den strategiska inriktningen i trafikförsörjningsprogram och övergripande strategiska kollektivtrafikfrågor.

Strategiska kollektivtrafikfrågor lyfts på ordinarie BHU-möten vid behov, enligt beslutsprocess för trafikförsörjningsprogram och övriga strategier/målbilder.

Vid behov kan andra aktörer, till exempel Trafikverket och representanter från angränsande län/ kollektivtrafikmyndigheter bjudas in.

4.4 Delregionala forum - DKR

De delregionala kollektivtrafikeråden har ansvar för att skapa möten för dialog mellan kommunpolitiker i respektive delregion och representanter från kollektivtrafiknämnden och Västtrafiks styrelse. Respektive kommunalförbund (och ingående kommuner) ansvarar för att fastställa forumets utformning och representation. Kommunalförbunden ansvarar för DKR:s möten och fastställer dagordningen.

Råden ansvarar exempelvis för att behandla den strategiska inriktningen i trafikförsörjningsprogrammet, att behandla förslag till övergripande strategiska frågor såsom strategier och målbilder. Med fördel kan man i forumet även diskutera andra utvecklingsfrågor, såsom infrastruktur och regionala tillväxtfrågor.

DKR är sammansatta av representanter från samtliga ingående kommuner samt regionens kollektivtrafiknämnd. Västtrafiks styrelse är adjungerade. Vid behov kan andra aktörer, såsom Trafikverket och kommuner från angränsande län bjudas in. Kungsbacka, som ingår i Västtrafiks trafikområde, ingår i Göteborgsregionens DKR.

Ett delregionalt kollektivtrafikeråd har befogenhet att företräda samtliga ingående kommuner och har därmed ansvaret för förankring gentemot dessa. Remisser på trafikförsörjningsprogram, strategier och målbilder skickas från VGR till respektive DKR, som inhämtar kommunernas synpunkter och lämnar ett sammanvägt yttrande.

Under programperioden sker en årlig uppföljning av de mål som satts upp. Kommunerna ges då möjlighet att via de delregionala kollektivtrafikeråden lämna formella yttranden genom remiss.

Mötesintervall styrs främst av processen för trafikförsörjningsprogrammet. Fler möten kommer att krävas då ett nytt program ska tas fram, däremellan bedöms att minst två möten per år krävs.

4.5 Stadstrafikavtal

För de fem naven i regionen; Borås, Göteborg/Mölndal/Partille, Uddevalla, Trollhättan/Vänersborg och Skövde finns särskilda samverkansavtal mellan ingående kommuner och VGR. Syftet med samverkansavtalen är att formalisera samverkan mellan parterna. Det handlar om att följa utvecklingen och verka för att samhällsplanering, infrastrukturplanering och kollektivtrafikens utveckling går hand i hand.

Stadstrafikforumens uppgift är att initiera, samråda och gemensamt bereda frågor samt ta fram rekommendationer till parternas beslutande organ. Beslut fattas av respektive parts organisation. Politiska företrädare för parterna möts cirka två gånger per år för ömsesidig dialog och informationsutbyte kring frågor som bedöms relevanta för stadstrafikens utveckling, som en del av stadens utveckling och som en del i kollektivtrafiksystemet som helhet.



Figur 4. Den årliga samverkansprocessen kring strategiska kollektivtrafikfrågor

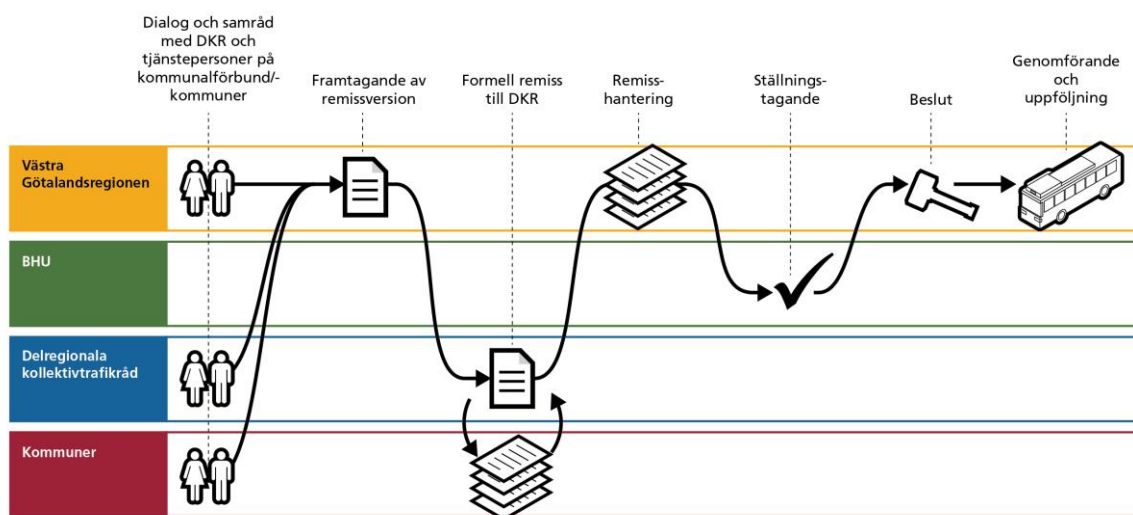
4.6 Övrig samverkan

En kommun kan alltid ta direktkontakt med VGR/Västtrafik. Vid behov kan särskilda beredningsgrupper tillsättas för enskilda frågor (till exempel stråkstudier), där även kommunpolitiker kan ingå. Kommuner har också möjlighet att enskilt eller i grupp initiera utredningar som inspel till antingen DKR, eller direkt till ansvarig nämnd/beredning inom VGR. Att som kommun tidigt involvera Västtrafik i samhällsplaneringsfrågor ökar förutsättningarna för en god samplanering.

Det kan också finnas andra frågor än de som nämnts ovan som kan vara relevanta för VGR/Västtrafik att remittera eller ha samråd med kommunerna kring. Ovanstående begränsar inte den möjligheten.

5. Förankring och beslut

Bilden nedan avser att schematiskt illustrera hur kommunerna, genom de delregionala kollektivtrafikeråden och beredningen för hållbar utveckling, kan påverka den viktiga beslutsgången från trafikförsörjningsprogram och strategier till Västtrafiks genomförande.



Figur 5. Besluts- och förankringsprocess för trafikförsörjningsprogrammet samt systempåverkande strategier och målbilder för kollektivtrafiken.

Nedan presenteras vilket inflytande och ansvar de olika parterna har över de viktigaste beslutsområdena inom kollektivtrafiken.

5.1 Operativa frågor

Västtrafik upphandlar kollektivtrafiken i Västra Götaland med utgångspunkt i de mål och uppdrag som kollektivtrafiknämnden sätter, utifrån givna ekonomiska ramar. Västtrafik beslutar, i samverkan med upphandlade trafikföretag, i frågor som till exempel hur linjer ska dras, var hållplatser ska ligga och hur ofta trafiken ska gå.

5.2 Trafikförsörjningsprogram

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) regelbundet, i ett trafikförsörjningsprogram, fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet utgör det viktigaste måldokumentet för kollektivtrafikens utveckling i regionen. Lagen kräver en uppdatering "vid behov" (§8). För Västra Götaland görs bedömningen att programmet bör tas fram en gång per mandatperiod.

Trafikförsörjningsprogrammet har flera syften. Ett syfte är att ange mål och strategisk inriktning för kollektivtrafikens utveckling inklusive mål och åtgärder för miljö- och funktionshinderanpassning.

Med strategisk inriktning avses till exempel;

- Prioritera mellan målområdena för den kommande programperioden (till exempel miljö, marknadsandel, tillgänglighet)
- Definiera prioriterade stråk och bytespunkter

- Definiera utgångspunkter/kriterier gällande servicenivå för stråk/ relationer med olika resandeunderlag (landsbygd/tätort osv)

Processen att ta fram den strategiska inriktningen för trafikförsörjningsprogrammet bygger på delaktighet från samtliga kommuner genom de olika samverkansforumen. Beslutsgång för trafikförsörjningsprogrammet är förankring i DKR, därefter ställningstagande om den strategiska inriktningen i BHU inför beslut i regionfullmäktige.

5.3 Strategier och målbilder för kollektivtrafiken

Med övriga strategiska kollektivtrafikfrågor avses till exempel regionala strategier med betydande påverkan på kollektivtrafikens utformning såsom miljö- och klimatstrategi, strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor och målbilder för tåg och stadstrafik. Dessa strategier är en del av trafikförsörjningsprogrammet.

Beslutsgång för systempåverkande målbilder och strategier är förankring i DKR, därefter ställningstagande i BHU inför beslut i kollektivtrafiknämnden alternativt regionfullmäktige. BHU:s ställningstagande avser inriktningen medan beslut gällande till exempel målnivåer, som direkt påverkar det ekonomiska åtagandet, beslutas av VGR.

Kollektivtrafikplaner och målbilder för stadstrafiken i Borås, Göteborg/Mölndal/Partille, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla innefattar åtaganden för respektive part och beslutas således av respektive ingående parter.

5.4 Kommunernas samhällsplanering

Kommunerna ansvarar för fysisk planering och bebyggelseutveckling och beslutar om översiktsplaner, planprogram och detaljplaner. Kommunerna lägger via sin samhällsplanering grunderna för kollektivtrafikens förutsättningar. Kommunerna har även befogenhet över bland annat parkeringsavgifter och parkeringstal. Kommunerna ansvarar som väghållare för många delar av kollektivtrafikens infrastruktur, så som hållplatsytor, kommunala gång-och cykelvägar och framkomligheten i det kommunala vägsystemet.

För att underlätta samordning mellan samhällsbyggnad och kollektivtrafikens utveckling kan kommunerna med fördel samverka med Västtrafik i tidiga skeden av samhällsplaneringen. Likaså ska kommuner skicka översiktsplaner och andra strukturpåverkande planer som bedöms ha nära koppling till kollektivtrafikens utveckling på remiss till VGR och Västtrafik. Till Västtrafik bör även detaljplaner remitteras.

5.5 Stadstrafik

GMP (Göteborg, Mölndal, Partille) är navet i Göteborgsregionen där flest delresor sker, samt flertalet regionala resor börjar och slutar. Uddevalla, Trollhättan/Vänersborg utgör naven i Fyrbodalsregionen, Skövde i Skaraborgsregionen och Borås i Boråsregionen. Dessa kommuner har omfattande stadstrafik. Det är också här som kollektivtrafikens utveckling är som mest beroende av att gå hand i hand med annan samhällsutbyggnad, såsom lokalisering av bostäder och verksamheter. Här finns också det största behovet av infrastrukturåtgärder för kollektivtrafiken. Exempelvis busskörfält, signalprioritering, terminaler, omstigningsplatser, lokalisering av depåer med mera. Därför har fem stadstrafikforum instiftats för politisk samverkan och dialog. Stadstrafikforumens arbete regleras genom samverkansavtal mellan parterna och gemensamma kollektivtrafikplaner och målbilder för

stadstrafiken har tagits fram. Beslut om åtgärder inom dessa fattas av respektive parts organisation.

5.6 Tillköp

Kollektivtrafikens utveckling ska i första hand ske genom gemensamma processer. Det innebär att enskilda kommuners önskemål om förändringar i kollektivtrafiksystemet gällande till exempel trafikutbud lyfts i kommunernas årliga dialog med Västtrafik. VGR:s budgetbeslut är avgörande för omfattningen av åtgärder.

En kommun som har önskemål om åtgärder som inte är prioriterade enligt målen i trafikförsörjningsprogrammet kan göra tillköp, så länge ett sådant tillköp är förenligt med målen i trafikförsörjningsprogrammet och/eller inte är systempåverkande. Det kan handla om tillköp för att snabba upp måluppfyllelsen i trafikförsörjningsprogrammet. Ramverket för tillköp anges i huvudavtalets bilaga 2 Tillköpsprinciper.

Tillköpsprinciperna kräver att de hanteras ansvarsfullt av inblandade parter för att inte riskera att administrativa gränser förstärks samt för att gemensamt värna om enkelheten i systemet gentemot resenärerna i Västra Götaland. Vid prövning inför eventuellt tillköp ska därför analys om tillköpets påverkan på mål och inriktning i trafikförsörjningsprogrammet ingå.

För tillköp av färdbevis finns ett fastställt sortiment som bygger på att Västtrafik ska ha en förenklad och enhetlig hantering av tillköpen. Genom att begränsa antalet varianter av tillköp kan samtidigt tydligheten gentemot resenärerna främjas.

Västtrafik ska tillse att godkända tillköp införs vid första lämpliga tillfälle. Ofta innebär det att införande sker vid närmast följande skifte för trafikår (december) och prisjustering (januari). För tillköp som inte behöver kopplas till dessa skiften kan kommunen och Västtrafik komma överens om annan tidpunkt för införande. Kollektivtrafiknämnden har delegerat till Västtrafik att hantera frågor om tillköp inom ramen för överenskomna principer. Västtrafik har beslutsmandatet att avgöra om tillköp är i linje med tillköpsprinciperna och är avtalspart för VGR.

En kommuns kostnad för tillköp baseras enligt tillköpsprinciperna på tillköpets bedömda nettokostnad. Det innebär att priset för tillköpet baseras på antaganden och bedömningar som kan vara svåra att mäta och följa upp, bland annat vad gäller intäktsbortfall. Beroende på tillköpets art är osäkerheten olika stor. Störst är osäkerheten vad avser tillköp av färdbevis. Minst är osäkerheten vad avser tillköp av trafik. Detta bör beaktas av parterna inför ett beslut.

6. Revidering av samverkansformerna

De ursprungliga Samverkansformerna kring kollektivtrafik i Västra Götaland beslutades genom att 49 kommunfullmäktige och regionfullmäktige ställt sig bakom dem 2011. En första revidering och uppdatering av Samverkansformerna gjordes 2017. 2020 har en större utvärdering genomförts och dokumentet har uppdaterats. En ny utvärdering ska genomföras senast 2027. Aktualisering av dokumentet kan behöva göras vid exempelvis större organisationsförändringar.

Uppföljning av hur samverkansformerna fungerar i praktiken görs i samband med den årliga avstämningen av trafikförsörjningsprogrammet.

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

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. Antalet resor i kollektivtrafiken är minst 320 miljoner resor per år.	28 % 278 mil.	33 % 355 mil.	 	23 % 246 mil.
Delmål 1: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland		Andel invånare med <60 min till ett pendlingsnav, med kollektivtrafik, ökar. Andel invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen är 100 %.	85 % 63 %	86 % 100 %	Ingen uppgift 	 100 %
Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik		Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik är minst 60 %. Andel nöjda resenärer med senaste resan mått ombord uppgår till minst 93 %. Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik är minst 60 %.	53 % 93 % 54 %	63 % 96 % 58 %	 Ingen uppgift 	61 % 58 %
Delmål 3: Alla resenärsgupper beaktas		Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik är minst 72 %. Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning är 100 %. Prioriterade hållplatser och terminaler anpassade för personer med funktionsnedsättning är >800.	67 % 97 % 385 (48%)	66 % 97 % 491 (63%)	  	59 % 97 % 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.

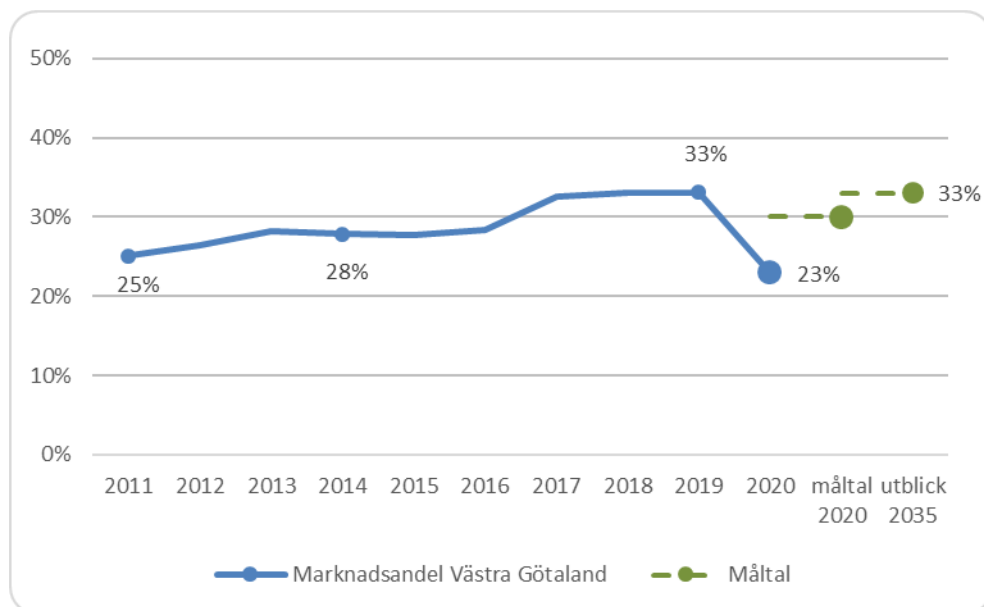
Övergripande målet Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2019	Måluppfyllelse 2020
Kollektivtrafiken står för minst 30 % av de motoriserade resorna i Västra Götaland	Ö1. Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel	↑	↓
Antal resor i kollektivtrafiken är minst 320 miljoner resor per år	Ö2. Antal resor 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.

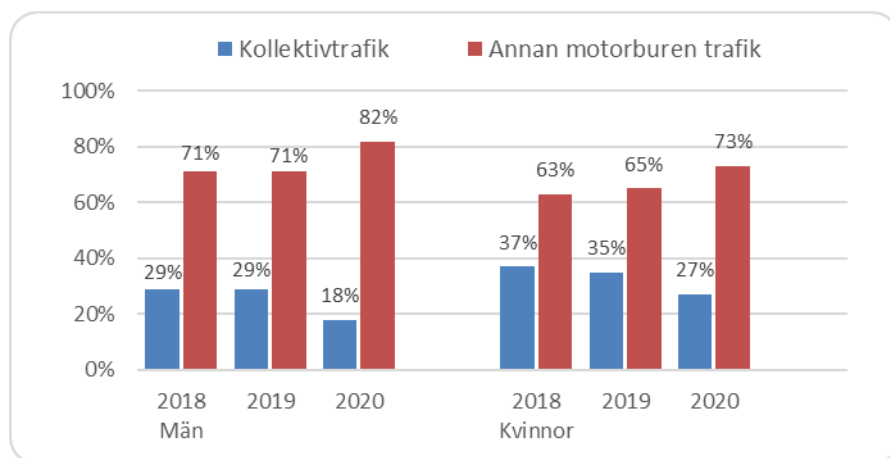


Figur 2 Utveckling av kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel

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.

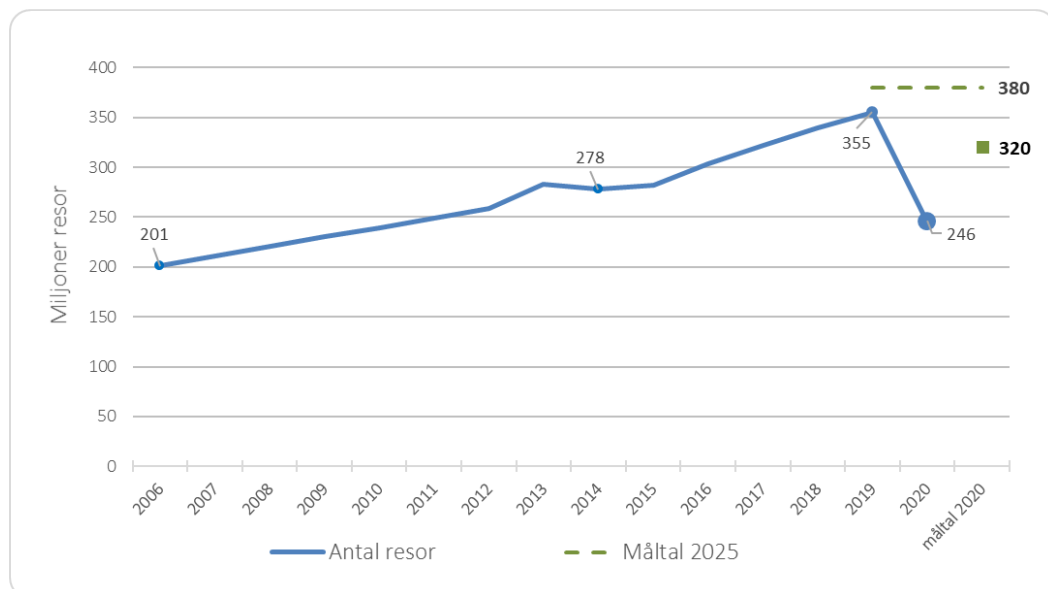
Ö2: Antal resor i kollektivtrafiken

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 befolkningsmängden 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 framtagna 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. Folkhälso-myndighetens 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
Summa	282	303	322	339	355	246

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.

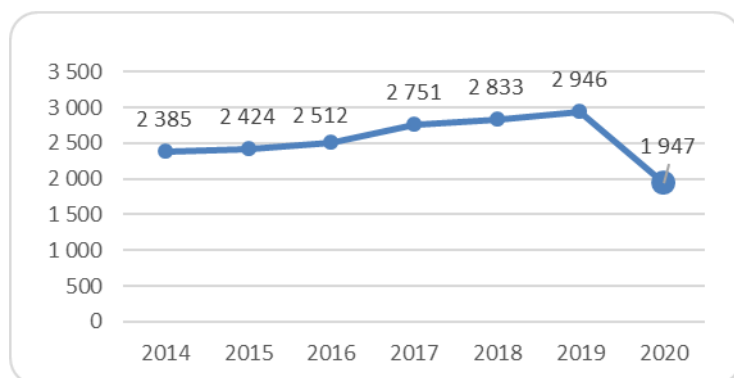
Tabell 3 Brutto- och nettokostnad per resa (kr)

	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 .

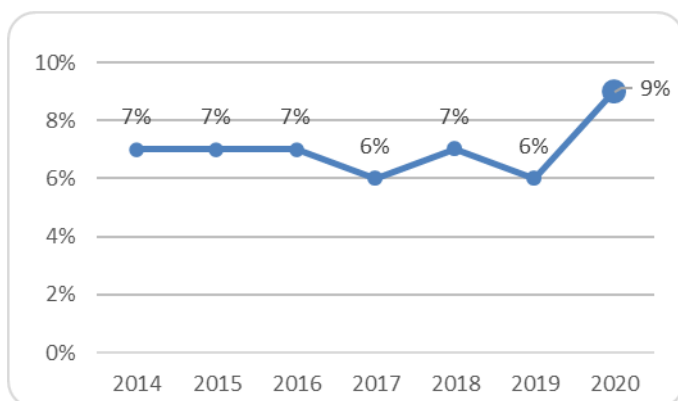
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Körsträcka i kilometer	12 420	12 390	12 390	12 400	12 250	12 190*	11 860

Källa: Trafikanalys 2018. * ändring av besiktningsregler 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

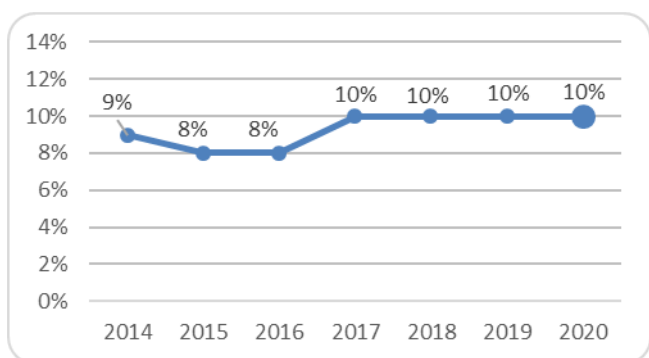
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2020

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. 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

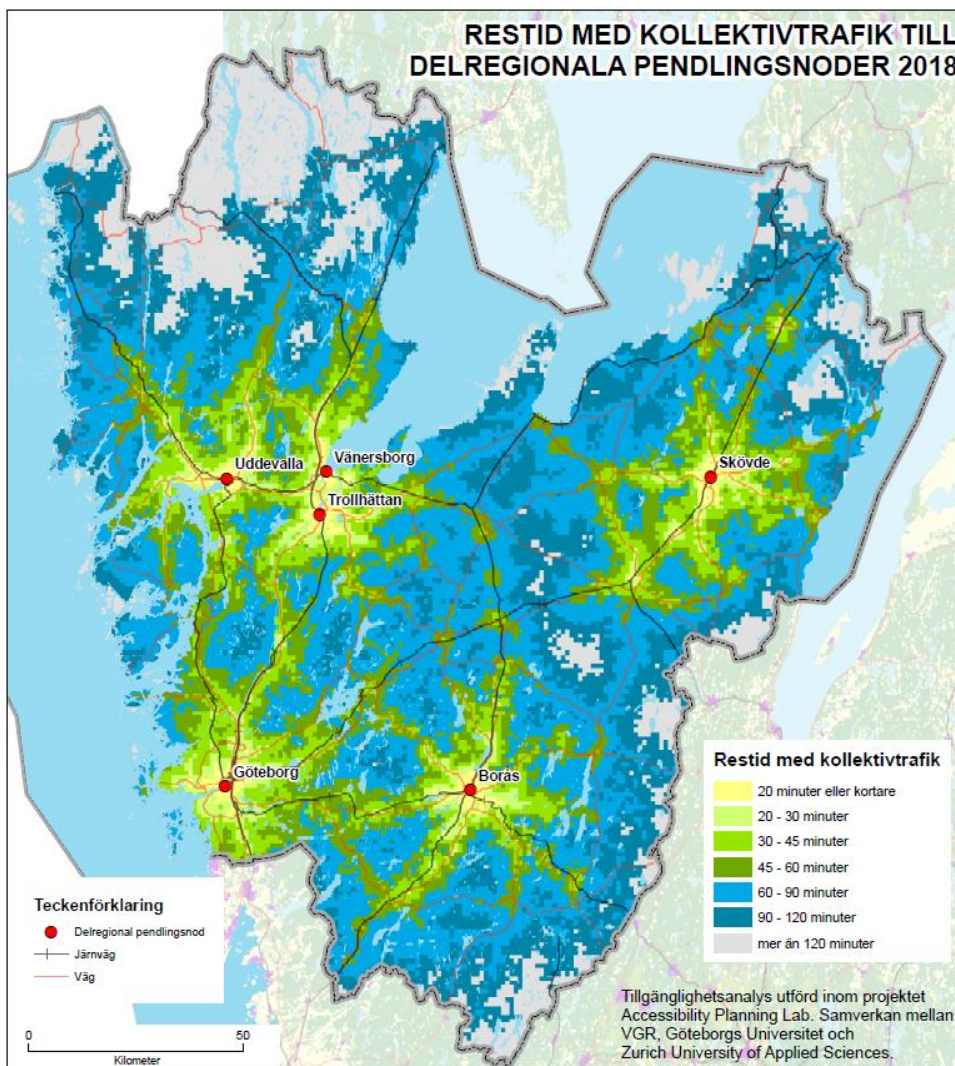
Andelen invånare med mindre än 60 minuter med kollektivtrafik till minst en av de delregionala pendlingsorterna är 86 procent med 2018 års tidtabell och 2019 års befolkning. Det är något högre än 2014 då den var 85 procent.

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.

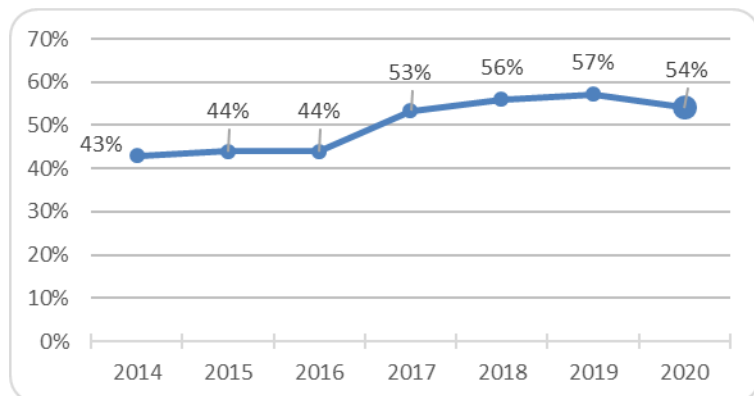
Tabell 8 Antal fordonskilometer med Västtrafik

	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

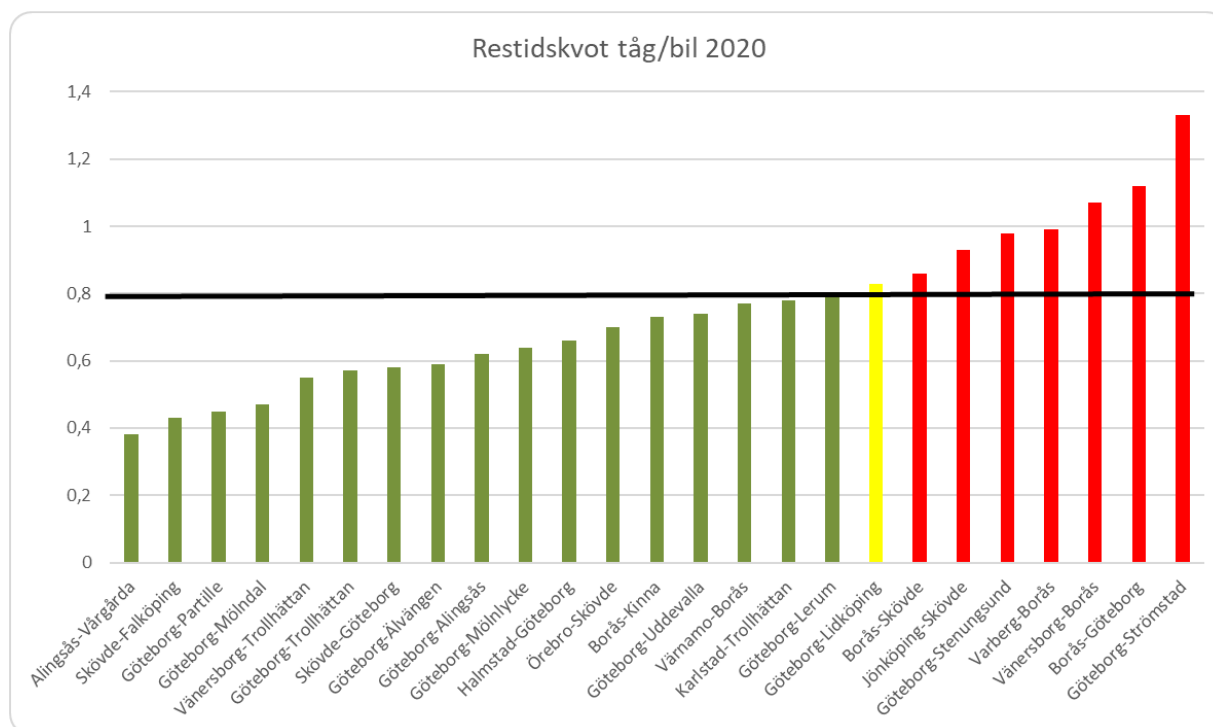
1.5 Restidskvot för tåg respektive buss i prioriterade stråk

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.

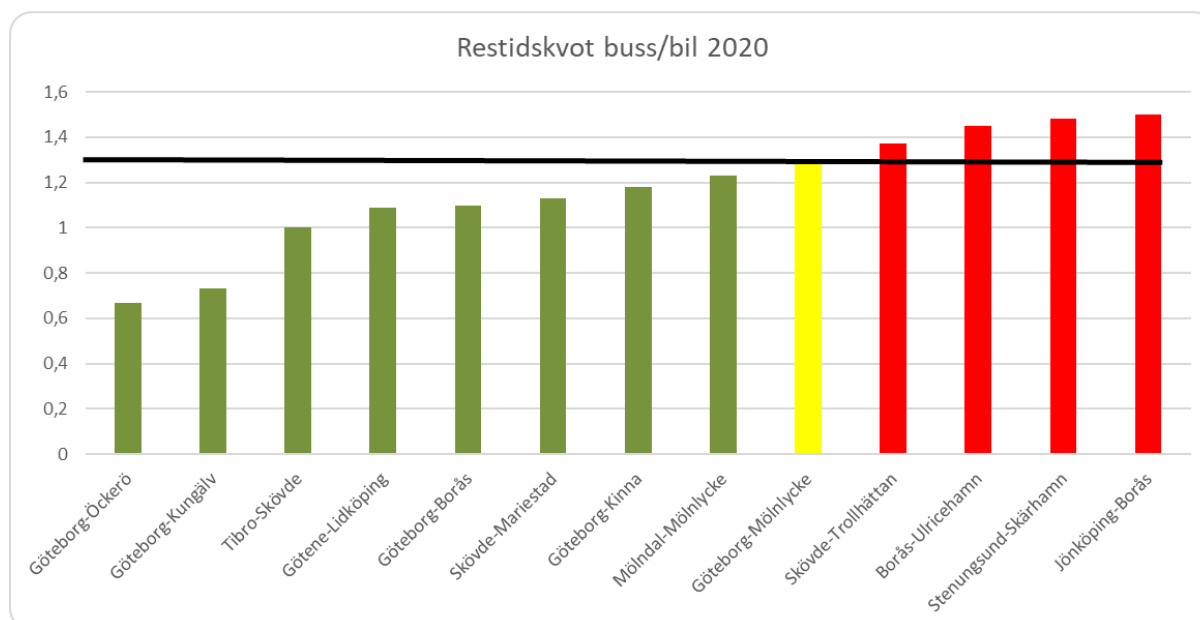
Restiderna för både bil och kollektivtrafik är hämtade från Google maps. Restiderna räknas mellan resecentrum alternativt tågstation i respektive ort. Den lägsta restidskvoten finns generellt mellan orter längs Västra stambanan, och nära Göteborg. Tågen på Norge-Vänerbanan har också låga restidskvoter, 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 kompenserades 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

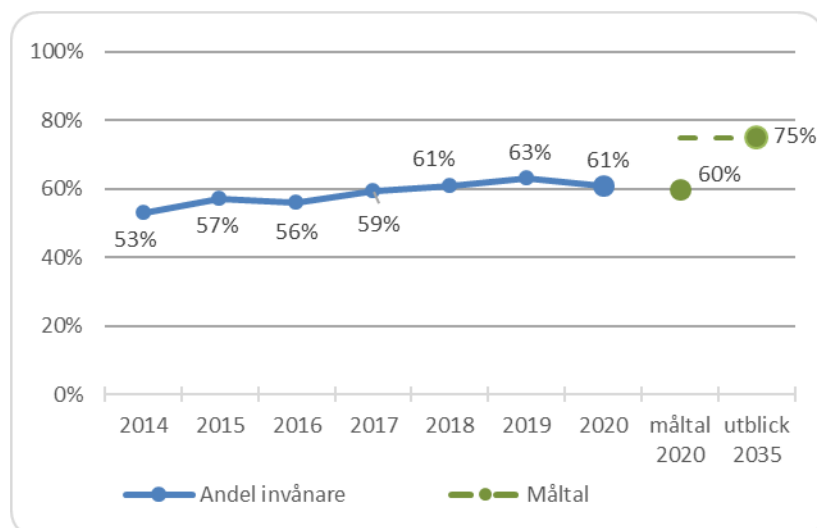
Kollektivtrafikens attraktivitet handlar om punktlighet, trygghet, enkelhet, bekvämlighet, kvalitet och bemötande. Attraktiviteten mäts genom hur enkelt invånarna anser att det är att resa med Västtrafik, resenärernas nöjdhet och punktlighet.

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

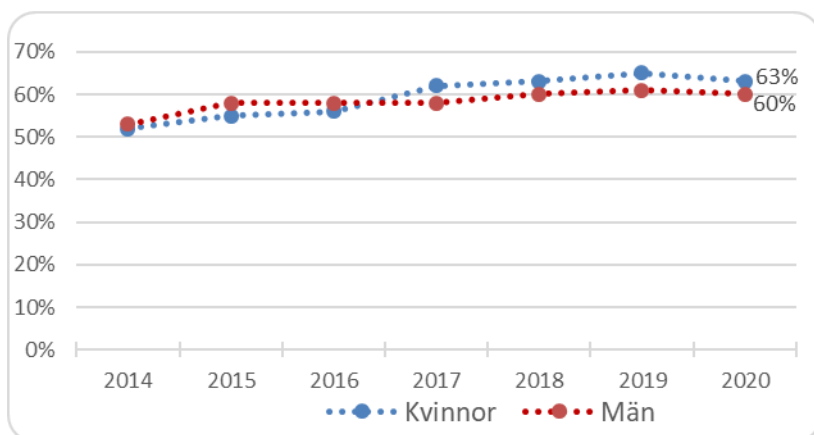
2.1 Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik

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.

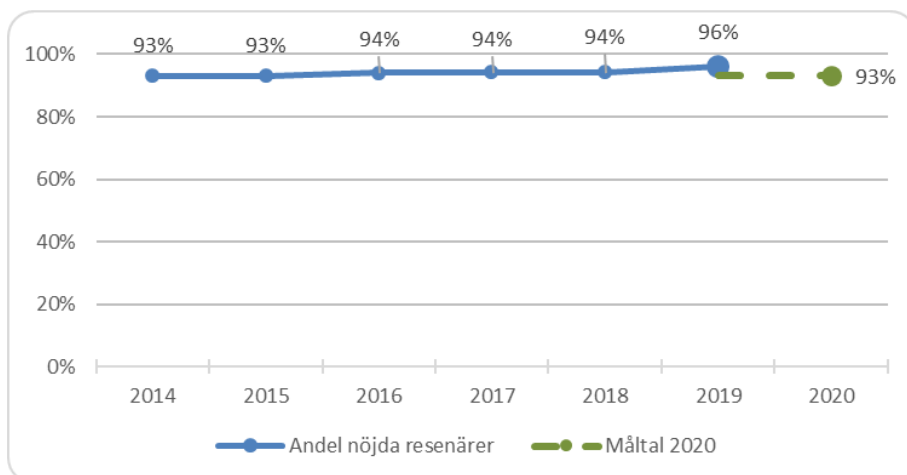


Figur 13 Andel män respektive kvinnor som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik

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.

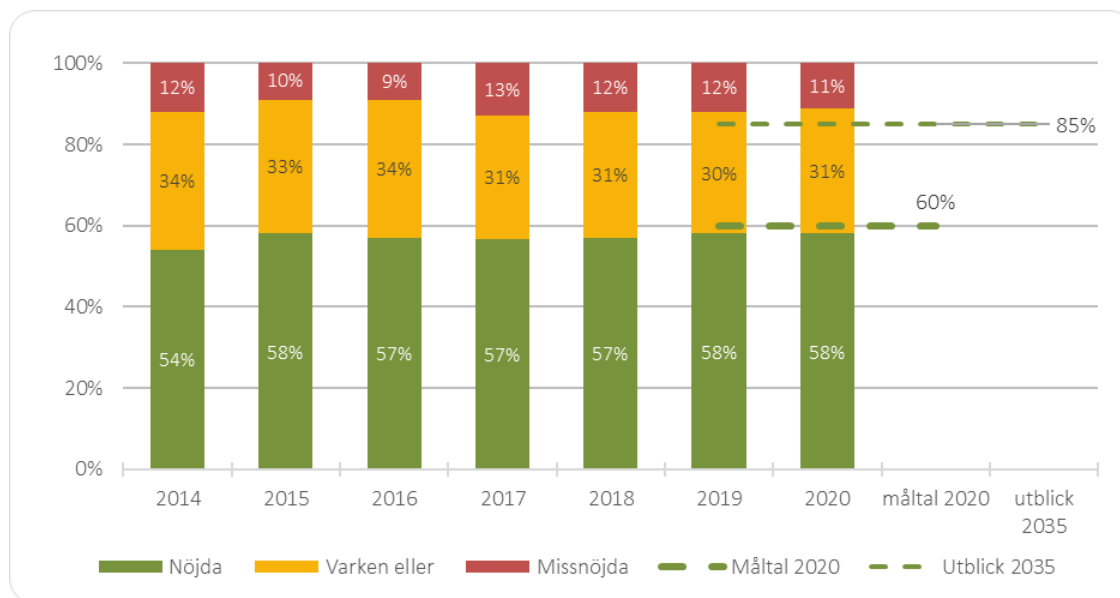


Figur 14 Andelen nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord fram till 2019

Källa: Västtrafik

2.3 Andel resenärer nöjda med Västtrafik

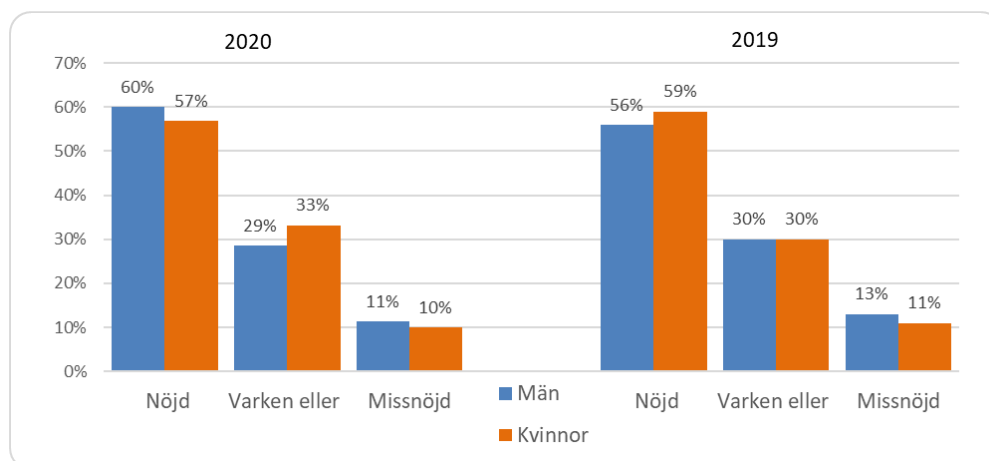
Bland resenärerna är 58 procent nöjda med Västtrafik, och det är en nivå som i stort sett varit oförändrat senaste fem åren. Andelen missnöjda har minskat något över tid och var 11 procent 2020. Nöjdhet generellt påverkas av flera faktorer som varumärket, rapportering i media och sociala medier och egna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

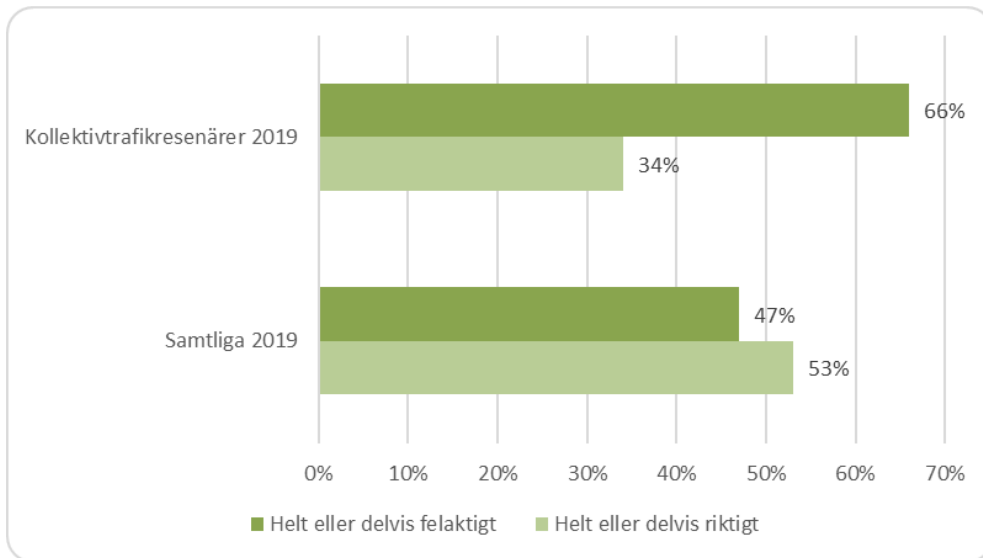
2.5 Allmänhetens upplevelse av punktlighet i kollektivtrafiken

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 trygghetsvårdar 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 värdskaarsroll än trygghetsroll.

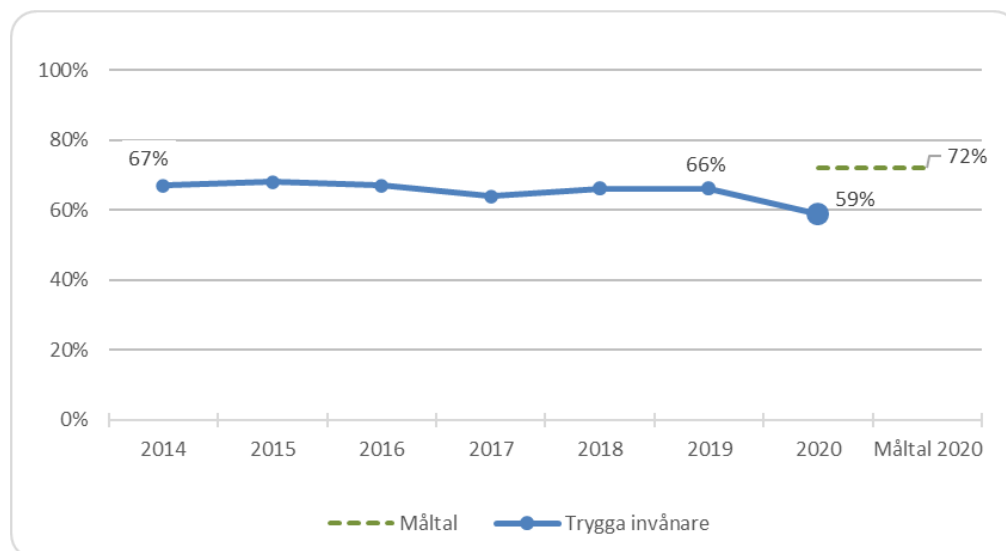
Västtrafik har dessutom ordningsvakter som arbetar förebyggande med ordningsstörningar. Till skillnad från trygghetsvårdarna, som endast arbetar förebyggande, har de lagstöd i att omhänderta och/eller avvisa en person. Vakterna finns i framförallt Göteborg med omnejd inom så kallade Paragraf-3-områden, 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 trygghetsvårdar. 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

Västtrafik 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 Västtrafik höga krav på miljöprestanda och hållbara drivmedel.

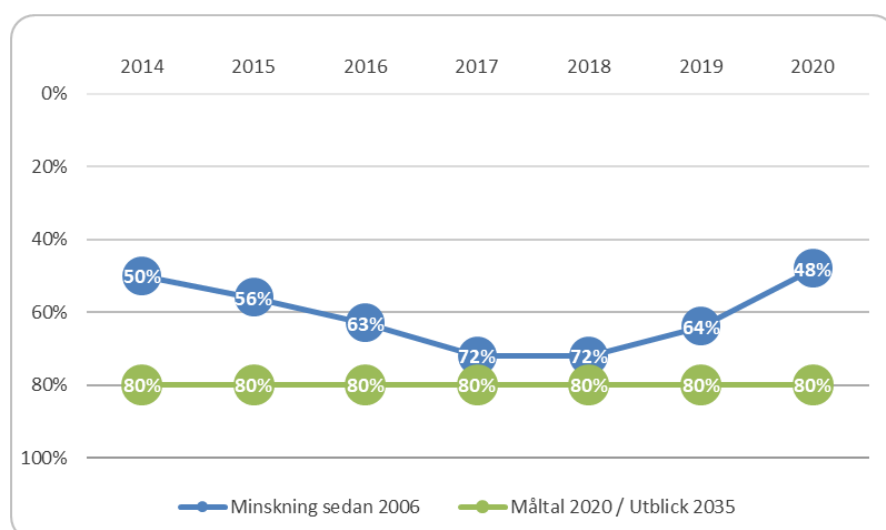
Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2019	Måluppfyllelse 2020
Minskning CO ₂ -utsläpp per personkilometer jämfört med år 2006 är minst 80 %	4.1 Minskning koldioxidutsläpp per personkilometer jämfört med 2006	↑	↓

○ 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 Västtrafik 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: Västtrafik, Frida miljödatas

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.