

Uppföljning 2018

av målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet



VGR Analys 2019:6
Koncernkontoret

2019-03-04



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
Inledning.....	5
Sammanställning av måluppfyllelsen	7
Övergripande målet	8
Delmål 1: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland	17
Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik	22
Delmål 3: Alla resenärsgupper beaktas	28
Delmål 4: Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken	32
Källförteckning.....	34

Uppföljningen tas fram av koncernavdelning data och analys för avdelning kollektivtrafik och infrastruktur som arbetar med den långsiktiga och strategiska utvecklingen av kollektivtrafiken i Västra Götaland.

Kontaktpersoner: Maria Larsson och Cecilia Olbin Gard

Rapporten återfinns på www.vgregion.se/analysportalen

2019-03-04

Sammanfattning

Målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2017 – 2020 för kollektivtrafiken i Västra Götaland följs upp varje år med ett stort antal indikatorer. Kollektivtrafiken har generellt utvecklats positivt under 2018 i förhållande till målen, särskilt när det gäller resandet.

Det **övergripande målet** i programmet är att andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland och kollektivtrafikresandet fördubblas, för en attraktiv och konkurrenskraftig region. Målet har utvecklats positivt under en längre tid genom att både resandet med kollektivtrafiken ökar och kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till bilen. Måltalen till 2020 är redan uppnådda. Resandet har ökat mest i stadstrafik och i de prioriterade stråken, helt i enlighet med trafikförsörjningsprogrammets inriktning. Kostnaderna per resa sjunker och antalet personkilometer ökar.

Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till andra motordrivna fordon har ökat under en längre tid även om den var oförändrad under 2018. Totalt antal bilar ökar men den sträcka varje bil körs minskar. Per 1 000 invånare sjunker antalet bilar. Andelen cykel ökar något men samåkningen är oförändrad. Sammantaget utvecklas samtliga indikatorer i en positiv riktning för det övergripande målet.

Delmål 1 är att invånarna ska ha en ökad tillgänglighet med kollektivtrafik i hela Västra Götaland. Tillgängligheten i form av max 60 minuter till pendlingsnaven har ökat något sedan 2014. Målet handlar om utbud både i form av fordonskilometer som har ökat men också om att restidskvoten gentemot bilen i stråken är attraktiv för kollektivtrafiken på lite längre avstånd. Vissa tåg har för hög restidskvot, framförallt på Bohusbanan och Kust- till kustbanan mellan Göteborg och Borås. Busslinjer med busskörfält har generellt bättre restidskvot.

För boende utanför tätorter har genomförandet av landsbygdsutredningen gjort att det numera finns minst fem resmöjligheter vardagar med närtrafiken. Resandet med närtrafiken har ökat med 80 procent sedan 2013. I tätorterna finns det tidtabellslagda turer med generellt större utbud ju större tätorten är. Fler invånare tycker också att de har avgångstider som passar deras resbehov.

I **delmål 2** ligger fokus på att invånarna ska uppleva kollektivtrafiken som attraktiv. Målet mäts främst genom hur nöjda resenärerna är men också genom hur enkelt invånarna upplever det är att resa med Västtrafik. Sammantaget har målet utvecklats positivt sedan 2014. Nöjdheten är hög när man frågar personer ombord men betydligt lägre när allmänheten svarar generellt om hur nöjda de är med Västtrafik. Det tyder på att personer som reser ofta och har en erfarenhetsbaserad upplevelse är mer positiva än de som inte reser eller reser sällan med kollektivtrafiken

Nöjdheten ligger kvar på fortsatt stabil nivå trots att punktligheten har försämrats, framförallt för spårvagn men också för tåg och buss. Fartygen däremot har blivit mer punktliga. Under 2018 har andelen invånare som upplever att det är enkelt att resa med Västtrafik ökat från 59 till 61 procent. Det hänger troligen ihop med att biljett-

försäljningen med appen ToGo har ökat kraftigt de senaste åren. På två år har andelen som upplever att det är enkelt att köpa biljett ökat från drygt hälften till 75 procent av resenärerna.

Delmål 3 handlar om att alla resenärsgupper ska beaktas i kollektivtrafiken, utifrån de sju diskrimineringsgrunderna. Kollektivtrafiken har under många år successivt anpassats för personer med funktionsnedsättning. Fysiska anpassningar av fordonen är genomförda, med undantag för de äldsta spårvagnarna. Ett mindre antal hållplatser anpassas varje år, och takten måste öka om målet ska nås. När hållplatser anpassas krävs samverkan med kommunerna och Trafikverket som väghållare. Alla parter måste prioritera en anpassning för att nå målet om 800 anpassade hållplatser.

Tryggheten med att resa med Västtrafik ökar något och andelen kvinnor som är trygga har ökat stort för 2018. Trots det är tryggheten låg jämfört med andra län. Enligt Brottsförebyggandet rådet statistik för hela Sverige väljer en av tre kvinnor andra sätt att röra sig på grund av trygghet. Kollektivtrafiken är ett viktigt alternativ som ska vara tryggt för alla. Generellt är de som reser sällan eller aldrig mer otrygga med kollektivtrafiken och också mer skeptiska till åtgärder som till exempel kamera-bevakning.

Delmål 4 innebär att koldioxidutsläppen per personkilometer ska minska. 2018 års resultat landade på samma som för 2017. För att nå målet behöver utsläppen minska och då handlar det i första hand om vilket biobaserad bränsle som används. Idag drivs redan kollektivtrafiken till 97 procent med förnybara drivmedel. Delar av fartygstrafiken och Kinnekulletåget använder fortfarande fossil diesel, dock blandad med biodiesel.

Inledning

Trafikförsörjningsprogrammet styr utvecklingen

Västra Götalandsregionen är regional kollektivtrafikmyndighet enligt kollektivtrafiklagen från 2012. I lagen står att myndigheten regelbundet ska fastställa mål för kollektivtrafiken i ett regionalt trafikförsörjningsprogram och i Västra Götaland fastställs ett nytt program var fjärde år av regionfullmäktige.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är ett övergripande styrdokument med en tydlig strategisk inriktning för den regionala kollektivtrafikens utveckling. Kollektivtrafiken i både tätare och gleasa områden är ett viktigt verktyg för regional utveckling och visionen om det goda livet.

Nuvarande program gäller från 2017 till 2020 med långsiktig utblick till 2035. Det övergripande målet i programmet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland och att kollektivtrafikresandet fördubblas, för en attraktiv och konkurrenskraftig region. I det hållbara resandet ingår förutom kollektivtrafik, också gång och cykel. I figur 1 redovisas trafikförsörjningsprogrammets mål med beslutade strategier. Sedan programmet antogs har några av strategierna reviderats och några har tillkommit. Funktionshinderstrategin har ersatts av strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor och kopplat till målet om ökad tillgänglighet finns strategier för stadstrafiken i flera av de regionala pendlingsnaven.



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

I programmet är ett antal stråk prioriterade som knyter ihop Västra Götaland inklusive målorterna i angränsande län. Samtliga kommunhuvudorter ingår i nätet tillsammans med de fem stora pendlingsnaven. Kollektivtrafiken koncentreras i stråken för att bli mer konkurrenskraft gentemot bilen på längre avstånd. Samtidigt finns det en grundläggande geografisk tillgänglighet med kollektivtrafik enligt landsbygdsutredningen.

Förutom målen finns ett antal prioriterade utvecklingsområden, där kommunerna spelar en viktig roll. Områdena är samhällsplanering, samordning med skolresor, hållbart resande, pris- och betalsystem, principer för kollektivtrafiken i pendlingsnaven samt ett strukturerat arbete utifrån de sju diskrimineringsgrunderna.

Trafikförsörjningsprogrammet följs upp

Västra Götalandsregionen genomför varje år en övergripande uppföljning av hur den regionala kollektivtrafiken utvecklas i förhållande till målen i trafikförsörjningsprogrammet. Den är ett av flera underlag som ligger till grund för nämndens uppdrag till Västtrafik och ingår i den årliga remissen till kommunerna.

Uppföljningen avser enbart 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.

I nästa avsnitt finns en sammanställning av de mål och indikatorer med måltal som ingår i uppföljningen. Därefter redovisas det övergripande målet och de fyra delmålen i varsitt avsnitt. Varje avsnitt inleds med en kort beskrivning av målet samt vilka måltal och indikatorer som följs upp till respektive mål, följt av en genomgång av utvecklingen sedan 2014. I vissa fall diskuteras möjliga orsaker till utvecklingen och exempel på åtgärder för att nå ökad måluppfyllelse.

Sammanställning av måluppfyllelsen

Mål	Bedömd måluppfyllelse till 2020	Måltal 2020	2014	Utveckling 2014 - 2018	2018	Utveckling senaste året 2018
Övergripande mål: Andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland, och kollektivtrafikresandet fördubblas för en attraktiv och konkurrenskraftig region.		Kollektivtrafiken står för minst 30 % av de motoriserade resorna i Västra Götaland.	28 %	↑	33 %	↑
		Antalet resor i kollektivtrafiken är minst 320 miljoner resor per år.	278 milj	↑	339 milj	↑
Delmål 1: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland		Andel invånare med <60 min till ett pendlingsnav, med kollektivtrafik, ökar.	84,9 %	↑	85,5 %	Ingen uppgift
		Andel invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen är 100 %	63 %	↑	100 %	↻
Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik		Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik är minst 60 %	53 %	↑	61 %	↑
		Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord uppgår till minst 93 %	93 %	↑	94 %	↻
		Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik är minst 60 %	54 %	↑	57 %	→
Delmål 3: Alla resenärsgupper beaktas		Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik är minst 72 %	67 %	↓	66 %	↑
		Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning är 100 %	97 %	→	97 %	→
		Prioriterade hållplatser och terminaler <u>helt</u> anpassade för personer med funktionsnedsättning är >800	ca 350 st	↑	ca 400	↑
Delmål 4: Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken		Minskning CO ₂ -utsläpp per personkilometer jämfört med 2006 är minst 80 %	50 %	↑	72 %	→

målet är uppnått, pilen visar förändring under 2018


Övergripande målet

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

Det övergripande målet handlar om kollektivtrafikens betydelse för regional utveckling och tillväxt. Målet förutsätter en god infrastrukturplanering ihop med bebyggelseplanering men också policys och åtgärder för att stödja utvecklingen av ett hållbart resande. Dessutom behövs innovation och test av nya lösningar, som till exempel kombinerad mobilitet. För att öka andelen hållbara resor behöver kollektivtrafikresorna öka men också gång- och cykelresorna. Ett antal nyckeltal följs för att få en helhetsbild av det hållbara resandets utveckling i förhållande till biltrafiken.

Fördubblingsmålet innebär att antalet resor med kollektivtrafiken ska fördubblas från 2006 till 2025. Förutom antalet resor, är också resornas längd betydelsefulla, därför följs indikatorn om personkilometer upp. För att nå fördubblingsmålet behövs en generell resandeökning, framförallt i de regionala pendlingsnaven och i de prioriterade stråken. I glesare områden behöver nya lösningar testas och utvecklas för att öka resandet.

Övergripande målet Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2018	Utveckling under 2018
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 - 2018	Förändring under 2018
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. Bilnehav per 1 000 invånare		↑	↓
Ö7. Körsträcka personbilar		↓	↓
Ö8. Andel cykelresor		→	↑
Ö9. Andel bilpassagerare		↑	→

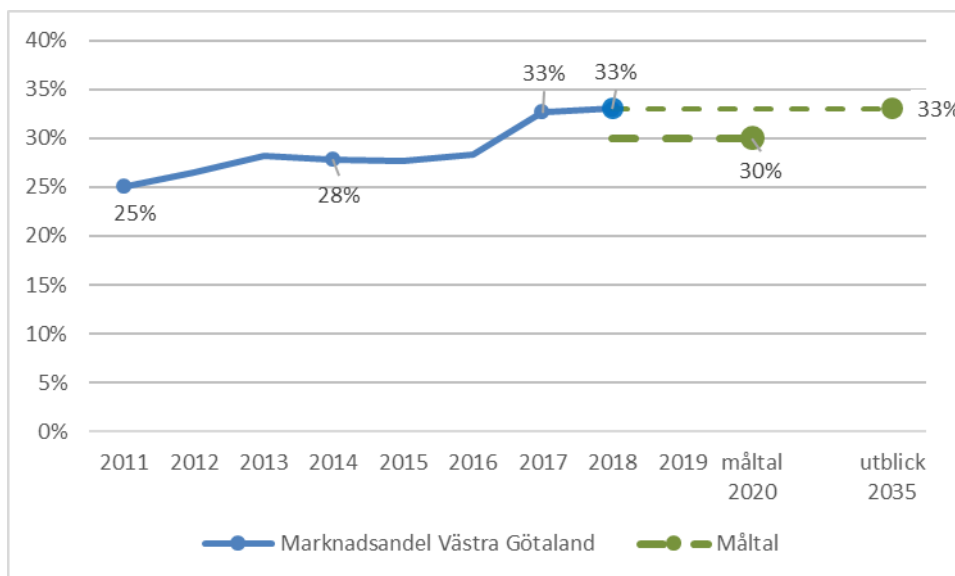
*) Avser utveckling från år 2015.  Målet är uppnått, pilen visar förändring under 2018

Ö1: Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel

Målet är att kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska vara 30 procent år 2020. På sikt ska minst var tredje resa i Västra Götaland ske med kollektivtrafiken. Marknadsandelens utveckling styrs av hur attraktiv kollektivtrafiken upplevs som alternativ till bilen för den resa som ska genomföras. Utvecklingen kan drivas på genom långsiktiga satsningar på kollektivtrafik och dess infrastruktur i kombination med styrmedel som trängselskatt och parkeringspolicys. Antalet resor med kollektivtrafiken ökar varje år men samtidigt ökar också bilinnehavet. Däremot har genomsnittlig körsträcka per bil gått ner något senaste året.

Marknadsandelen mäts genom resvaneundersökningen i kollektivtrafikbarometern där personer får uppge färdssätt för de resor som de har gjort under en dag. Sedan beräknas marknadsandelen genom att dividera antal kollektivtrafikresor i förhållande till alla resor med motorfordon inklusive kollektivtrafik. Resor med gång och cykel ingår inte.

Kollektivtrafikens marknadsandel har en ökande trend över tid, även om andelen var oförändrad under 2018. Den stora ökningen under 2017 beror till stor del på förändrad mätmetod och leverantör av kollektivtrafikbarometern, bland annat är enkäten numera webbaserad istället för telefonbaserad. Det gör att utfallet ligger på en högre nivå än när måltalet sattes.

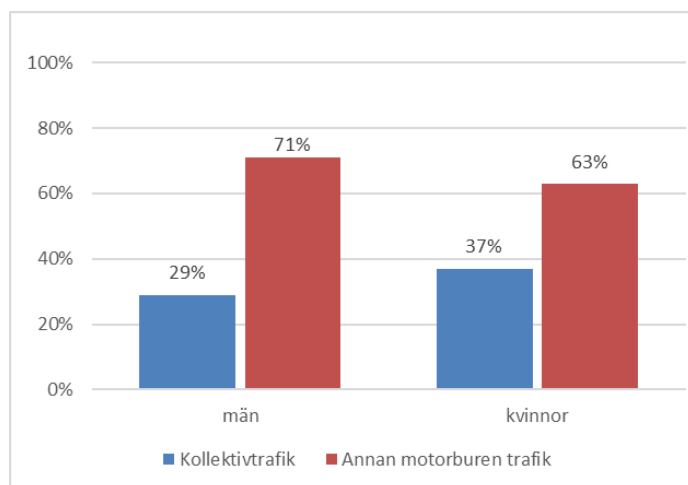


Figur 2 Utveckling av kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

Marknadsandelen i Göteborgs stadstrafikområde ligger på 55 procent, medan marknadsandelen i kranskommunerna till Göteborg är väsentligt lägre, drygt 20 procent. Marknadsandelen totalt för Göteborgsregionen är 45 procent. I Fyrbodalen ligger marknadsandelen på 17 procent, i Sjuhärad ligger den på 16 procent och i Skaraborg på 14 procent.

I Västra Götaland har kvinnor en högre marknadsandel med kollektivtrafik än män. Jämfört med riket har Västra Götaland en något högre marknadsandel för båda könen.



Figur 3 Marknadsandelen i procent för kollektivtrafik för män respektive kvinnor år 2018.

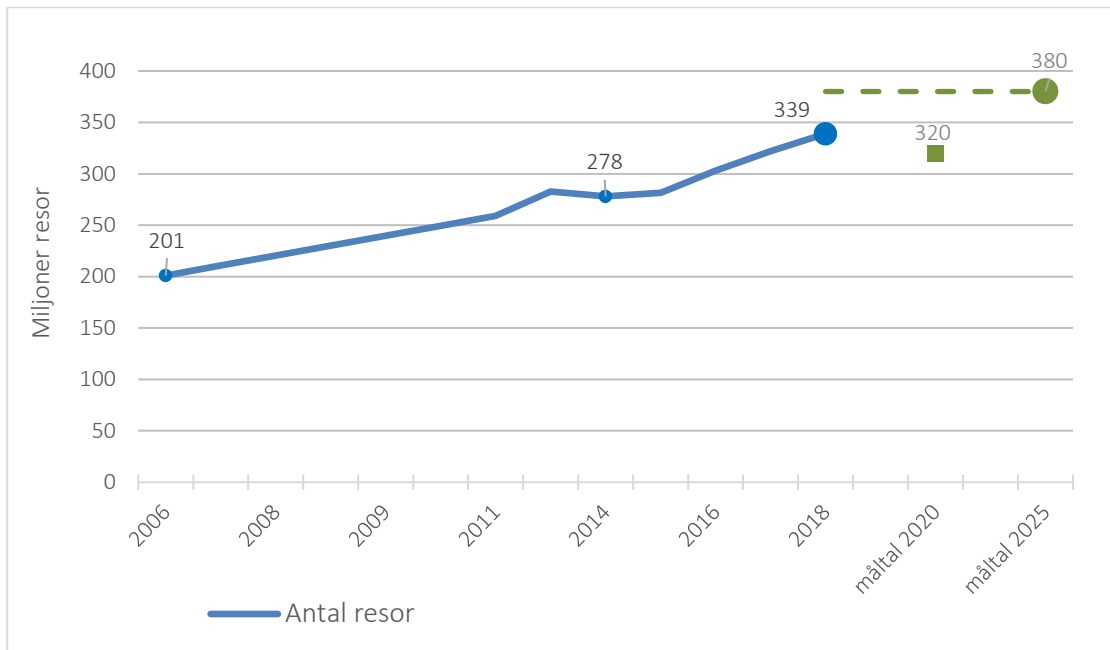
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

Det övergripande målet handlar om det hållbara resandets marknadsandel där även gång och cykel ingår. Det statistiska underlaget är något lågt i kollektivtrafikbarometern för att fånga gång och cykel på ett tillräckligt bra sätt. Nivån ligger på det hållbara resandets marknadsandel är 39 procent för 2018, oförändrad jämfört med 2017.

Utifrån de nationella resvaneundersökningarna från Trafikanalys, med sammanslagen statistik för åren 2011 till 2016, har vi tagit fram marknadsandelen för det hållbara resandet i pendlingsnaven. Resultat visar att GMP (Göteborg, Mölndal, Partille) har den högsta marknadsandelen i Västra Götaland på 61 procent. I Trollhättan och Vänersborg tillsammans är andelen 41 procent. Marknadsandelen i Skövde är 39 procent och i Borås är den 38 procent. Uddevalla är det pendlingsnav som har den lägsta marknadsandelen för det hållbara resandet på 35 procent. I dagsläget planerar inte Trafikanalys fler resvaneundersökningar.

Ö2: Antal resor i kollektivtrafiken

Resandet med kollektivtrafiken har ökat med 61 procent sedan 2006. Under samma period har befolkningen ökat med drygt 10 procent. Under 2018 ökade resandet med 5 procent. Västtrafik bedömer att ungefär en femtedel av årets ökning har skett tidigare, men att det är först nu med det automatiska kundräkningssystemet (KRS) som dessa resenärer har registrerats. Det vill säga en reell ökning på 4 procent. Resandet ökar på alla trafikslag utom tåg. Fördubblingsmålet till 2025 är 380 miljoner resor, och resandeökningen senaste åren ligger i fas med att målet ska vara möjligt att nå.



Figur 4 Resandeutvecklingen med Västtrafik mellan år 2006-2018 samt måltal 2020 och mål 2025 (miljoner resor/år)

Källa: Västtrafik

Hur mäter Västtrafik resandet?

Antalet resor mäts i form av delresor, dvs en resa som har ett byte räknas som två resor i statistiken. Idag finns det två huvudsakliga källor till resandestatistiken.

Bland annat i tåg- och stadstrafiken använder Västtrafik KRS (automatiskt kundräkningssystem). Detta innebär att det sitter mätare i fordonen som räknar hur många som går av och på. Systemet har successivt införts och nu finns det KRS i stora delar av trafiken. 87 procent av resorna har tagits fram med hjälp av KRS.

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

Ö3: Antal resor per kategori

I de regionala pendlingsnaven gjordes 258 miljoner resor 2018 vilket är 76 procent av det totala resandet. Resandet i stadstrafiken ökade med 15 miljoner resor, motsvarande 6 procent. Resandet i tätortstrafiken har ökat med cirka 5 procent under 2018. Stenungsund är den tätort som hade den största faktiska resandeökningen, med 60 000 fler resor. Även i Lerums tätort har resandet ökat.

I stråken gjordes 55 miljoner resor 2018. Dessa är vanligen längre resor än genomsnittet. Generellt i stråken har resandet ökat med 2 procent 2018 jämfört med 8 procent under 2017. Störst resandeökningen var i stråket Borås-Ulricehamn-Jönköping med 10 procent och i stråket mellan Borås och Tranemo som ökade med 8 procent. I pendelstråken till och från Göteborg med expressbussarna ökade resandet som helhet med 4 procent. Resandet med Tjörnexpressen och Stenungsundsexpressen har också ökat något. Expressbussarna i Bohuslän och Dalsland ökade med 4 respektive 3 procent. Gränspendeln till Norge har ett oförändrat resande. Resorna i stråket Skövde-Lidköping-Trollhättan ökade med 5 procent. I övriga stråk både i Skaraborg och Sjuhärad var resandet oförändrat eller marginellt lägre 2018 jämfört med 2017.

För tågtrafiken generellt är antalet resor oförändrade under 2018. Resandet på pendeltågen ökade mellan Göteborg och Ale med 4 procent och mellan Göteborg och Kungsbacka med 3 procent. Däremot har resandet minskat med 1 procent på Alingsås-pendeln. Trafikverket har genomfört stora banarbeten som har påverkat resandet negativt främst på Västra Stambanan men också på Bohusbanan. På dessa banor har resandet minskat med 5 procent på Västra stambanan och med 7 procent på Bohusbanan. Även på Älvsborgsbanan och Viskadalsbanan har resandet minskat med 7 procent under 2018. Resandet på Kinnekullebanan minskade med 9 procent men på övriga banor har resandet varit oförändrat eller marginellt ökat.

I den regionala trafiken utanför stråken gjordes 19 miljoner resor, landsbygd i tabell 1, det vill säga i princip oförändrad jämfört med föregående år. Resandet med närtrafik fortsätter dock att öka.

Tabell 1 Antal miljoner resor per kategori

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

Källa: Västtrafik

Resandet i stadstrafiken, framförallt i Göteborg, har ökat med 17 miljoner resor under 2018, motsvarande fem procent. Resandet med spårvagnstrafiken i Göteborgs stadstrafik har också ökat, med 4 procent, vilket till viss del beror på bättre tillgång på spårvagnar. Resandet i stadstrafiken i Borås, Trollhättan/ Vänern och Uddevalla har ökat med 15, 37 respektive 22 procent. Att resandeökningen i dessa områden är så högt

beror på att vi här införde automatiskt kundräkningssystem under 2018. Även i Skövde ökade resandet relativt kraftigt, med 10 procent. Införandet av gratis sommarlovskort har förmodligen påverkat resandet till viss del.

Jämfört med några andra svenska städer, i motsvarande storlek som pendlingsnaven, har till exempel Borås ett högt resandet i jämförelse med Gävle och Eskilstuna. Uddevalla och Skövde ligger i nivå med Falun och högre än Nyköping. Trollhättan/ Vänersborg har ett något lägre resandet jämfört med Eskilstuna och Gävle.

Tabell 2 Antal miljoner resor i stadstrafik 2018 samt befolkning i tätorterna

Stadstrafik	2016	2017	2018	Befolkning	Jämförelser	2018	Befolkning
Göteborg/ Mölndal/ Partille	210	225	236	590 600	Malmö	43,9	312 000
Borås	8,6	8,7	10	73 100	Gävle	6,9	76 000
Trollhättan/ Vänersborg	4,9	5,0	6,8	73 200	Eskilstuna	6,5	69 000
Uddevalla	2,3	2,3	2,9	35 800	Nyköping	1,2	32 800
Skövde	2,4	2,4	2,7	37 600	Falun	2,4	38 000

Källa: Västtrafik, Svensk kollektivtrafik och SCB

Ö4: Bruttokostnad och nettokostnad per resa

Bruttokostnad per resa avser Västtrafiks totala kostnader fördelat på antalet resor som genomförs i kollektivtrafiken i Västra Götaland. Nettokostnad per resa avser Västtrafiks totala kostnad minskat med biljettintäkter, statsbidrag och övriga intäkter fördelat på antalet resor.

Västtrafiks kostnad per resa har varierat måttligt i löpande prisnivå under åren 2014 - 2018. Samtidigt har kostnaden totalt sett för kollektivtrafiken har ökat. Utvecklingen av kostnad per resa påverkas i hög grad av hur mycket resandet ökar i förhållande till kostnadsutvecklingen, men också till viss del av fördelningen mellan långa och korta resor respektive med vilket trafikslag som resan genomförs.

Tabell 3 Brutto- och nettokostnad per resa (kr)

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

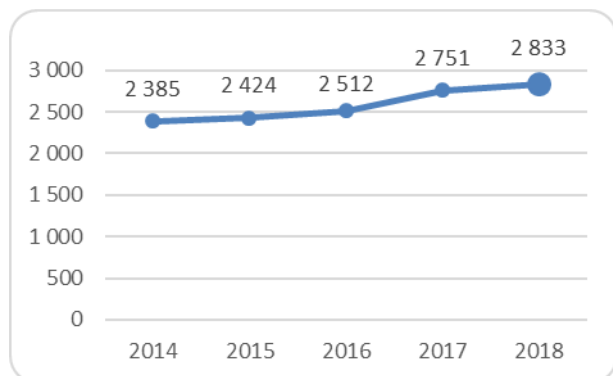
Källa: Västtrafik

Ö5: Antal personkilometer med kollektivtrafiken

I analysen av hur resandet utvecklas handlar det inte bara om antalet resor utan också om hur långa resorna är. Personkilometer är ett viktigt komplement till att mäta antalet resor eftersom det är stor skillnad mellan en kort stadstrafikresa och en längre pendlingsresa med kollektivtrafiken. Antal personkilometer beräknas genom att multiplicera antalet resor med uppskattad medelreslängd per restyp.

Antal personkilometer i kollektivtrafiken har under 2018 ökat med 3 procent. Att ökningen är större än för resandet beror på att snittreslängden har ökat, det vill säga att det görs ett större antal längre resor än tidigare. Resandet i stråk till exempel som består

av i genomsnitt längre resor har under 2018 ökat med knappt 2 procent. Stadstrafiken med kortare resor än genomsnittet har ökat med 6 procent. Även inom respektive kategori har den genomsnittliga reslängden ökat. Resultatet har påverkat till en del av övergången till KRS som har påvisat resor som tidigare har skett utan att ha registrerats.



Figur 5 Antal miljoner personkilometer med kollektivtrafiken.

Källa: Västtrafik

Ö6: Bilinnehav

Bilinnehav är en viktig faktor för om människor väljer att resa med kollektivtrafiken och därmed utvecklingen av kollektivtrafikens marknadsandel. Bilinnehav är dock inte samma sak som tillgång till bil. I slutet av 2018 var antalet personbilar 787 700 i Västra Götaland, vilket är 3 500 fler än 2017. Eftersom befolkningen har ökat i högre takt 2018 så har bilinnehavet per 1 000 invånare sjunkit för första gången sedan 2013. I Västra Götaland finns det 461 bilar per 1 000 invånare och snittet för riket är 477. Privatpersoner står som ägare till 82 procent av bilarna. Fördelat på kön äger kvinnor 36 procent av bilarna och män 64 procent.

Tabell 4 Bilinnehav i Västra Götaland

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

Källa: Trafikanalys

Bilinnehavet per 1 000 invånare är lägst i Göteborg och Partille på 332 respektive 416 bilar medan Essunga och Orust har högst med 631 respektive 628 bilar per 1000 invånare. Generellt är bilinnehavet högre i glesare områden och lägre i tätare, vilket inte är så förvånande. Gleshet och täthet styr också till stor del vilket utbud av kollektivtrafik som erbjuds. Bilinnehavet påverkas också av möjligheten till parkering vilket oftare är mindre tillgängligt och dyrare i tätare områden. Exempelvis är antalet bilar per 1 000 invånare lägst i Göteborg, med kranskommuner samt i Trollhättan och Borås. Kommuner med högt antal bilar per invånare är Essunga, Munkedal, Orust, Dals-Ed, Tanum, Götene och Vara. I Stockholms stad är bilinnehavet högre än i Göteborg och ligger på 370 bilar men för hela länet har Stockholm 398 bilar per 1 000 invånare, vilket är lägsta nivån av länen. Gotland ligger högst på 610 bilar. I Skåne är bilinnehavet 474 och i Malmö 352. Av våra grannlän ligger Örebro lägst med 498 och Värmland högst med 554 bilar per 1 000 invånare.

Ö7: Körsträcka med personbil

Körsträckan med bil är ett nyckeltal som hänger ihop med det hållbara resandets marknadsandel. Under 2017 kördes i genomsnitt en personbil som ägs av en invånare i Västra Götaland 12 250 kilometer. Senaste siffran visar på en nedgång i antal kilometer både i Västra Götaland och i hela riket. Även om bilinnehavet har ökat med 1,5 procent så gör den lägre körsträcka att totalt antal körda kilometer inte ökade med mer än 0,3 procent från 2016 till 2017.

I Stockholms län körs bilarna längst, 12 650 km i genomsnitt per år. Kortast körs bilarna på Gotland, i genomsnitt 10 005 km, följt av norrlandslänen. Efter Stockholm är det i Uppsala och Jönköping som bilarna har längst körsträcka med 12 440 km. Därefter kommer Kronoberg med 12 260 och Västra Götaland med 12 250 kilometer. Riket i genomsnitt ligger 12 110 kilometer.

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

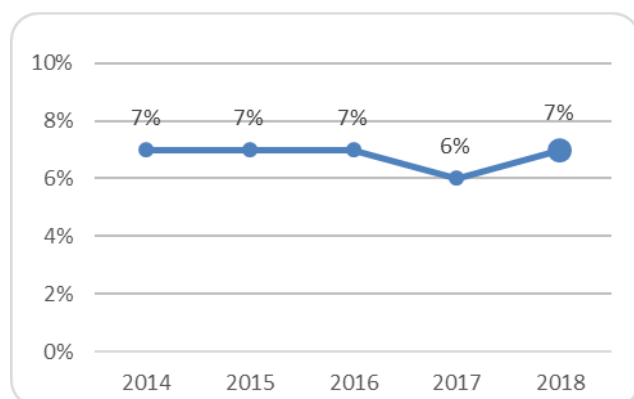
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Körsträcka i kilometer	12 420	12 390	12 390	12 400	12 250			

Källa: Trafikanalys 2018

Ö8: Andel cykelresor

Andelen cykelresor är en viktig del i det hållbara resandet, och i takt med att elcykeln blivit vanligare ökar möjligheten till cykelresor på längre avstånd. Många resor med bil är kortare än fem kilometer, och för dessa resor finns en potential att flytta över en del till cykel och gång. Andel cykelresor mäts enklast med en resvaneundersökning.

För att kunna följa utvecklingen varje år är kollektivtrafikbarometern en bra källa. Tyvärr är urvalet lågt när det gäller cykelresor, det är därför viktigt att tolka andelen som en trend snarare än en exakt siffra. Andelen minskade 2017 men ökade under 2018 till 7 procent.



Figur 6 Andel cykelresor av totalt antal genomförda resor

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

Trafikanalys har genomfört ett antal resvaneundersökningar de senaste åren men har inga ytterligare planerade. Senaste nationella resvaneundersökningen ger en andel för cykel och gång tillsammans på 27 procent i Västra Götaland. För riket som helhet ligger nivån på 28 procent. Senaste femårsperioden har andelen sjunkit för gång och cykel med

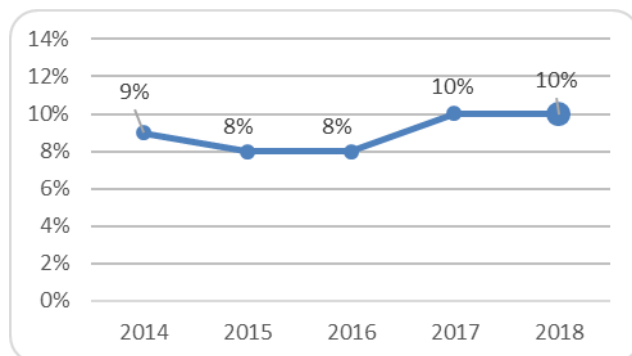
ett par procentenheter för riket. Andelen som reser kollektivt har ökat något medan andelen som reser med bil är på ungefär samma nivå som för fem år sedan.

Hållbart resande väst genomförde under 2018 en studie för att undersöka potentialen för ökad cykel, elcykel och gång för invånarna i Västra Götaland att nå sin arbetsplats eller skola till fots eller med cykel/ elcykel inom givna tidsintervall. Resultatet visar att det finns stor potential för mer hållbara resor. I genomsnitt kan 37 procent av alla invånare i Västra Götaland nå sin arbetsplats inom 30 minuters cykling. I flera kommuner är potentialen ännu större. Resultatet finns presenterat kommunvis i en interaktiv rapport, samt i en webbkarta. I webbkartan visas potentiella belastningsstråk på vägnätet om alla som kan cykla till arbetsplats eller skola på 30 minuter gör det.

Mer info på www.vgregion.se/potentialstudie.

Ö9: Andel bilpassagerare

Samåkning är ett mer hållbart sätt att resa än att åka ensam i en bil. Andelen som reser som bilpassagerare är de senaste två åren på en högre nivå jämfört med tidigare. Metodförändringen i kollektivtrafikbarometern som beskrivs under Ö1 kan ha påverkat ökningen. Jämfört med 2017 har andelen minskat marginellt för 2018.



Figur 7 Andel bilpassagerare av totalt antal genomförda resor

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

Delmål 1: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland

Tillgänglighet för invånarna handlar om hur kollektivtrafiken bidrar till att orter och landsbygder knyts samman, och om hur invånare kan nå målpunkter. Kollektivtrafikens utbud anpassas generellt utifrån plats-specifika förutsättningar, samhällsnytta och resurseffektivitet. Målbild tåg 2035, landsbygdsutredningen och målbilder för regionens pendlingsnav är strategier som ligger till grund för utvecklingen av trafiken.

Målet mäts med två indikatorer och fyra nyckeltal som sammantaget ska ge en bild av tillgängligheten utifrån restid och utbud med kollektivtrafiken. Kostnaden finns också med eftersom den är avgörande för hur det totala utbudet ser ut.

Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2018	Utveckling under 2018
Andel invånare med <60 min till ett pendlingsnav med kollektivtrafik, ökar (från 84,9 % år 2014)	1.1 Andel invånare med mindre än 60 min till ett pendlingsnav med kollektivtrafik	➔	Ingen uppgift
Andel invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen är 100 %	1.2. Andel invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen	⬆	➡
	Nyckeltal	Förändring 2014 - 2018	Förändring under 2018
	1.3 Antal fordonskilometer med Västtrafik	⬆	⬆
	1.4 Andel invånare som har avgångstider som passar deras resbehov	⬆	⬆
	1.5 Restidskvot för tåg respektive buss i prioriterade stråk	*	➡
	1.6 Bruttokostnad och nettokostnad per fordonskilometer	⬆	⬆

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

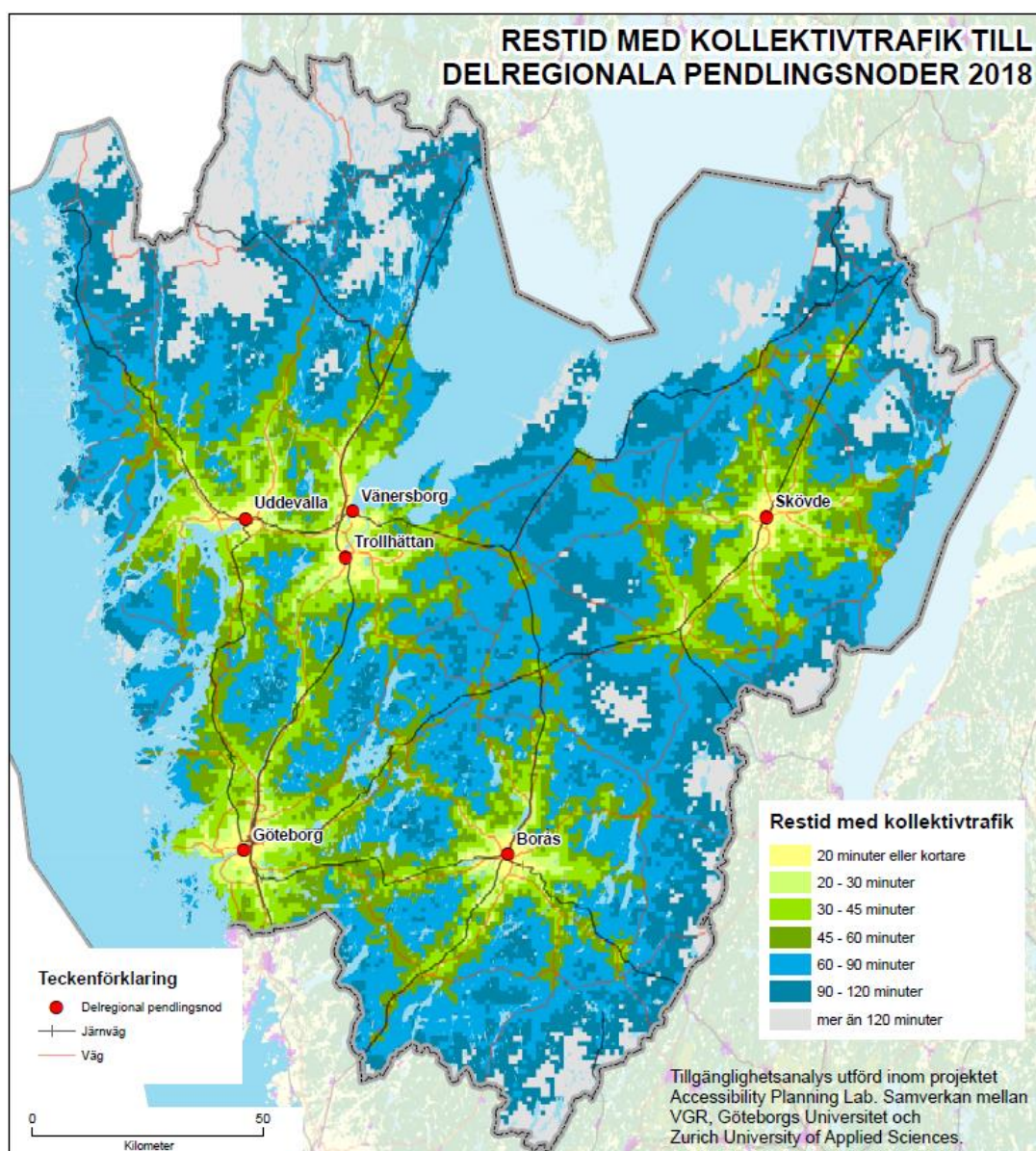
➡ Målet är uppnått, pilen visar förändring under 2018

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

Inom ramen för projektet Accessibility planning lab pågår ett utvecklingsarbete av tillgänglighetsanalys och nya metoder för att visa geografisk tillgänglighet främst med kollektivtrafik men också med bil. Kartan på nästa sida är framtagen utifrån 2018 års tidtabell¹ och visar restider från alla kvadratkilometer rutor i Västra Götaland till närmaste pendlingsnav, vilka är Göteborg, Borås, Skövde, Trollhättan, Vänersborg eller Uddevalla.

¹ Tidtabellutdrag är från Samtrafiken och avser tredje måndagen i september 2018 med ankomst mellan kl 7.00 och 8.30. Statistiken på invånarna är från 171231. Analysen är gjord i Open Trip Planner

Resultat visar att 2018 hade 85,5 procent av invånarna i Västra Götaland mindre än 60 minuter med kollektivtrafik till minst en av dessa sex orter. Det är något fler än 2014 då det var 84,9 procent. God tillgänglighet med restider under 60 minuter breder ut sig som en spretig hand längs vägar och järnvägar runt om pendlingsnaven. Generellt är det längs de prioriterade stråken i trafikförsörjningsprogrammet som restiderna ligger under 60 minuter. Det är främst i områden nära länsgränserna, längs Vänern och kusten samt gränsen till Norge som restiderna överstiger två timmar, med undantag för gränsen med Halland. En stor del av Dalsland har längre restid än en timme med kollektivtrafik. Mellan Skövde och övriga noder finns ett bälte mellan Ulricehamn/ Falköping upp till Lidköping/ Grästorp med längre restider. Några av dessa områden har närmare till större orter utanför Västra Götaland men i den här kartan är det tillgängligheten till pendlingsnaven inom Västra Götaland som följs upp.



Figur 8 Restid till regionala huvudorter i Västra Götaland enligt 2018 års tidtabell.

Källa: Tillgänglighetsanalys Handelshögskolan vid Göteborgs universitet i samverkan med Zurich University of Applied sciences.

1.2 Andel invånare med minst grundutbud

Kollektivtrafiknämnden antog 2014 riktlinjer för vilken servicenivå som invånarna kan förvänta sig med kollektivtrafiken på landsbygden (Landsbygdsutredning – kollektivtrafik i Västra Götaland). För boende utanför tätorter ska det finnas fem resmöjligheter per vardag med närtrafik och för boende inom tätorterna finns det tidtabellslagda turer med större utbud ju större tätorten är.

I december 2016 fanns grundutbudet i hela Västra Götaland. Kollektivtrafiken har utökats i de kommuner och orter där utbudet tidigare inte nådde upp till lägstanivån. Eftersom orter växer och Västra Götaland utvecklas är detta en process som Västtrafik arbetar med kontinuerligt.

Resultat av satsningen på närtrafiken är en resandeökning på närmare 80 procent sedan 2013. Utöver att arbeta med lägstanivån inom kollektivtrafiken på landsbygden finns det tydliga ambitioner om att integrera den anropsstyrda trafiken allt mer med övrig kollektivtrafik. Exempelvis genom högre grad av samordning av biljettsystem och att trafiken syns i reseplaneraren.

Tabell 6 Andelen invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen

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

Källa: Västtrafik, i.u. ingen uppgift

1.3 Antal fordonskilometer med Västtrafik

Antal fordonskilometer visar hur långt varje kollektivtrafikfordon kör i trafiken. Till exempel innebär två sammankopplade tågfordon två fordonskilometer per kilometer. Mellan 2014 och 2018 har antalet fordonskilometer ökat med 8 miljoner. Fordonskilometer är ett sätt att visa det samlade utbudet av kollektivtrafik. De senaste åren sker satsningar som i första hand innebär omfördelningar, det vill säga att mindre effektiv trafik ersätts med mer effektiv trafik. Det innebär ett mer attraktivt utbud även om antalet fordonskilometer i sig inte ökar.

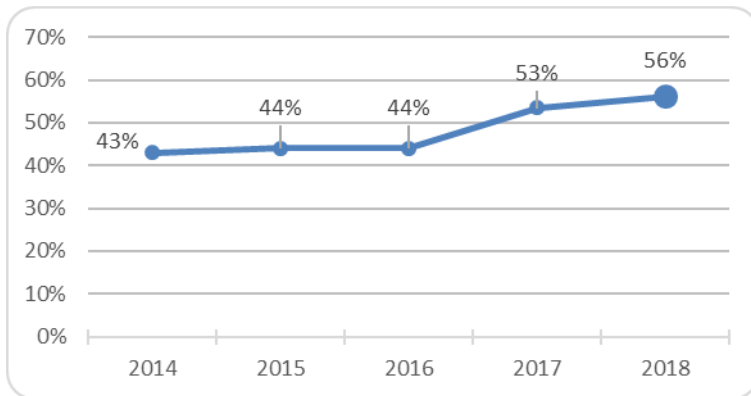
Tabell 7 Antal fordonskilometer med Västtrafik

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

Källa: Västtrafik

1.4 Andel invånare som har avgångstider som passar deras resbehov

En förutsättning för att kollektivtrafiken ska vara användbar är att avgångstiderna passar invånarnas resbehov. I kollektivtrafikbarometern 2018 svarade 56 procent att det är så. Ökningen från 2017 visar troligen på en ren förbättring, medan nivåskillnaden mellan 2016 och 2017 sannolikt till stor del är ett resultat av metodförändringen.

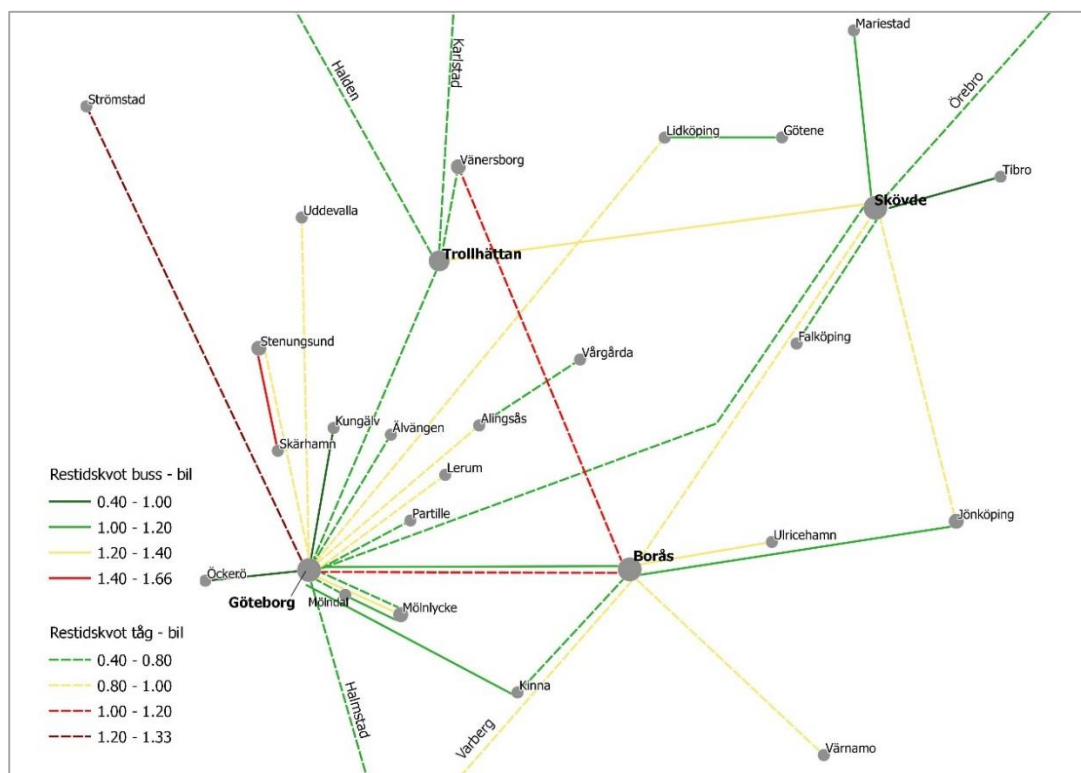


Figur 9 Andel invånare som har avgångstider som passar deras resbehov.
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

1.5 Restidskvot för tåg respektive buss i prioriterade stråk

En utmaning för kollektivtrafiken är att uppnå restider som konkurrerar med bilen. Med tåg är målet en restidskvot på 0,8, det vill säga 20 procent kortare restid än med bil. För buss däremot 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. Uppgifterna för både bil och kollektivtrafik är hämtade från Google maps, och trängsel är medräknad. Restiderna räknas mellan resecentrum eller tågstation i respektive ort. Restidskvoten styrs till stor del av infrastrukturen för alla trafikslag men för kollektivtrafik påverkas dessutom restiden av antalet stopp vid hållplatser. På individnivå varierar restidskvoten stort beroende på hur lång tid man har till och från kollektivtrafiken respektive bilen.

Den lägsta restidskvoten finns generellt mellan orter längs Västra stambanan, och nära Göteborg. Tågen på Norge/vänernbanan har också attraktiva restidskvoter, både på kortare och längre distanser. Högst restidskvot när det gäller tåg har Göteborg-Strömstad, men även Vänersborg-Borås och Borås-Göteborg har höga kvoter. Sträckan Borås-Göteborg har dock bra restidskvot för bussen. För buss generellt finns de lägsta restidskvoterna framförallt i stråk med busskörväg. Flera bussrelationer i Skaraborg har också bra restidskvoter. Jämfört med 2017 har restidskvoten förbättrats bland annat för tåg mellan Göteborg och Uddevalla samt mellan Borås och Kinna med tåg och hela vägen till Varberg. Samtidigt har några andra relationer fått en sämre restidskvot, exempelvis Stenungsund-Skärhamn med buss.



Figur 10 Restidskvoter för buss respektive tåg i förhållande till bil

Källa: Google maps oktober 2018

1.6 Bruttokostnad och nettokostnad per fordonskilometer

I hög grad påverkas den totala kostnadsutvecklingen per fordonskilometer av den allmänna kostnadsutvecklingen inom kollektivtrafiken. Men också av kostnader för ett utökat trafikutbud. Generellt har utvecklingen av index kopplat till bränsle och personal i trafikavtal haft en stor påverkan. Dessutom påverkar ökade krav på till exempel miljö och kvalitet i nya trafikupphandlingar. Resandeutvecklingen och därmed incitamentens storlek till trafikföretagen påverkar också kostnaderna samt den allmänna kostnadsutvecklingen för Västtrafik i övrigt.

För perioden påverkades kostnadsutvecklingen också av kostnader för spårvagns- och tågtrafiken, ökad förseningsersättning till resenärer samt ökade underhållskostnader för resecentra. Kostnaderna styrs också av trafikslagens andel av all kollektivtrafik, exempelvis leder en ökad andel tåg till en ökad kostnad per kilometer, men också till fler sittplatser per tur.

Tabell 8 Kostnad per fordonskilometer, brutto respektive netto (kr)


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

Källa: Västtrafik

Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik

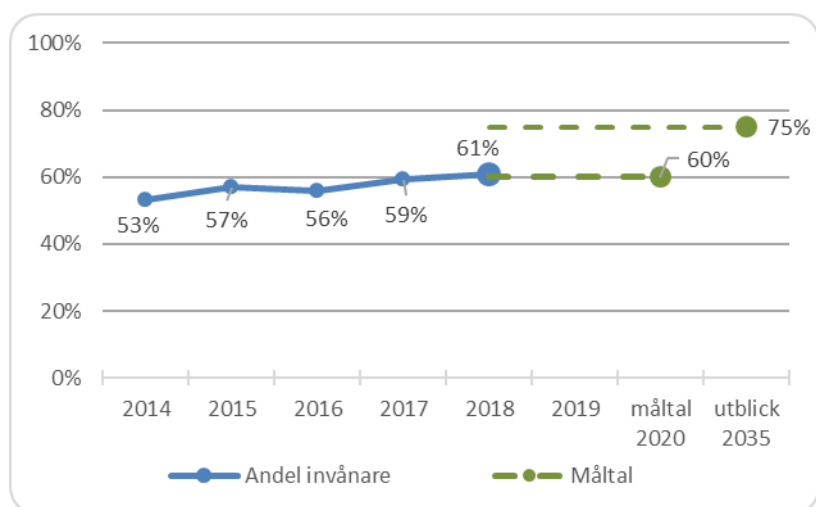
Ambitionen är att människor ska välja kollektivtrafiken för att de vill, inte för att de måste. Då är det viktigt att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv. Attraktiviteten är en samlad upplevelse som handlar om resenärernas preferenser och behov före, under och efter resan. Målet nås genom att förbättra punktlighet, trygghet, enkelhet, bekvämlighet, kvalitet och bemötande men också genom att utveckla tjänster kopplat till resan. Attraktiviteten mäts genom hur enkelt invånarna anser att det är att resa med Västtrafik, resenärernas nöjdhet, men också i hur punktlig kollektivtrafiken är.

Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2018	Utveckling under 2018
Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik är minst 60 %	2.1 Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik	↑	↑
Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord är minst 93 %	2.2 Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord	↑	↻
Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik är minst 60 %	2.3 Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik	↑	→
	Nyckeltal	Förändring 2014 - 2018	Förändring under 2018
	2.4 Andel turer som är punktliga per trafikslag	↓	↓
	2.5 Allmänhetens upplevelse av förseningar i kollektivtrafiken som ett stort problem	↓	↑

 Målet är uppnått, pilen visar förändring under 2018

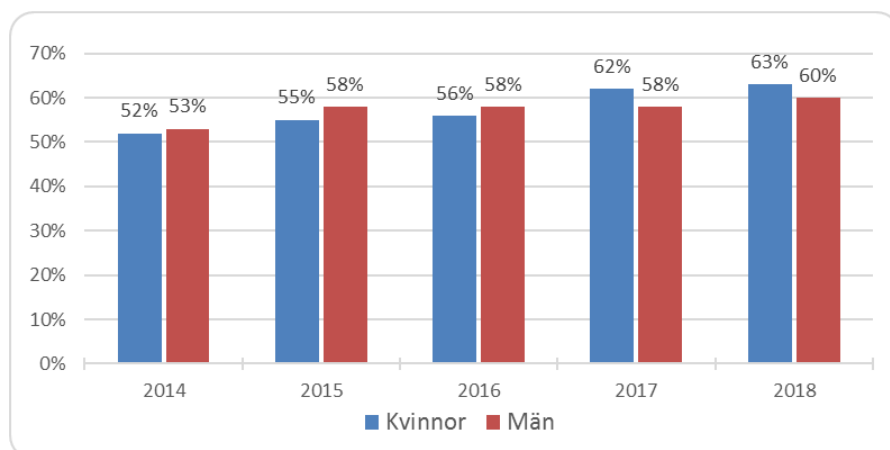
2.1 Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik

Upplevelsen av enkelhet är en viktig parameter för att välja att resa med kollektivtrafiken. Delmålet till 2020 är att 60 procent ska anse att det är enkelt att åka med Västtrafik och årets värde på 61 procent ligger något över målet. Troligen har den ökade användningen av appen ToGo bidragit till förbättringen. Idag köper privatkunderna i genomsnitt varannan biljett i ToGo.



Figur 11 Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

En något högre andel kvinnor än män anser att det är enkelt att åka med Västtrafik. Delmålet till 2020 är uppnått för både kvinnor och män under 2018.

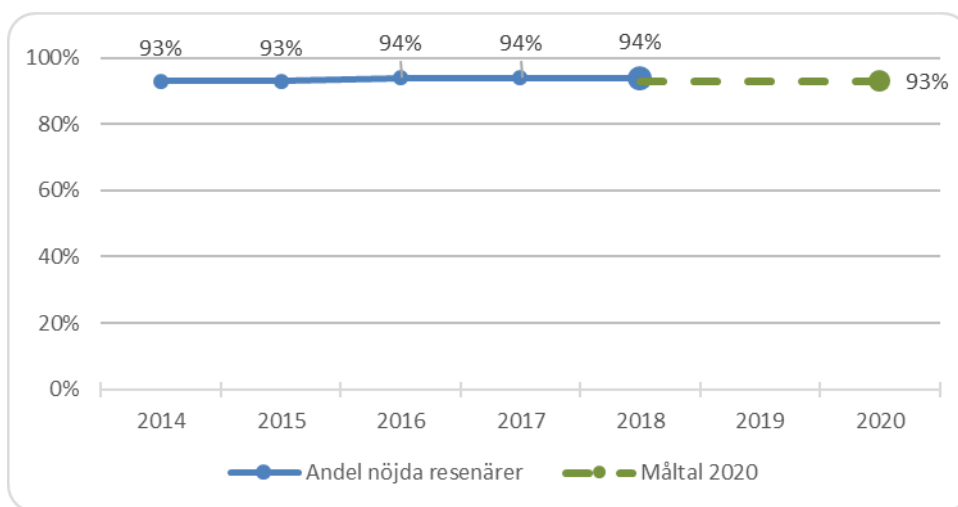


Figur 12 Andel män respektive kvinnor som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

I kollektivtrafikbarometern ställs också frågan om resenären upplever det som enkelt att köpa biljett. Resultatet för 2018 visar att andelen resenärer som upplever att det är enkelt att köpa biljett har ökat från 53 procent 2016 till 75 procent 2018. Den höga ökningen är sannolikt en följd av den ökade försäljningen av biljetter via appen ToGo.

2.2 Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord

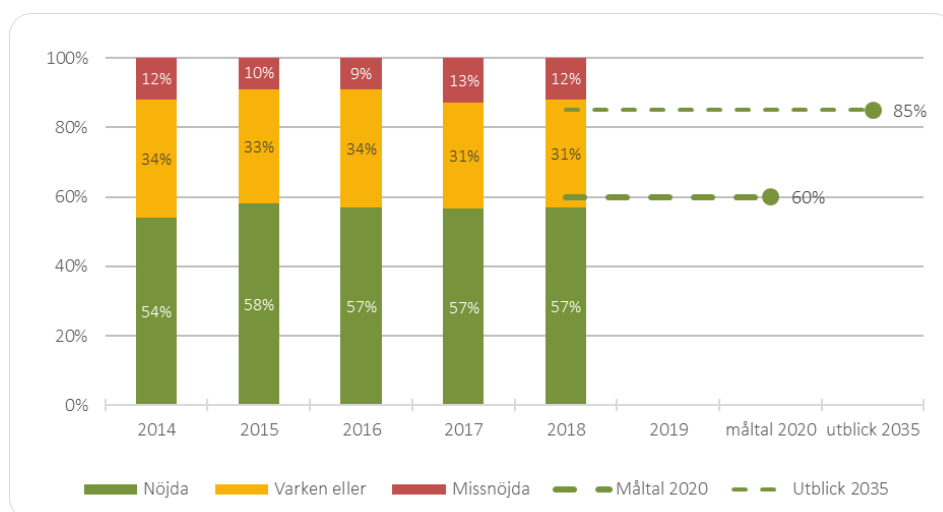
Många trafikavtal har nöjdhetsincitament och därför mäts nöjdheten ombord. Undersökningarna visar på en mycket hög nöjdhet med den senaste resan under flera år. 2018 angav 94 procent att de var nöjda med den senaste resan. Samma fråga i kollektivtrafikbarometern ger ett resultat på 79 procent, alltså differens på 15 procentenheter. I ombordundersökningar blir andelen resenärer som reser ofta och regelbundet över-representerade. Det kan vara en förklaring till att nöjdheten är så pass hög. En annan förklaring är att respondenter tenderar att vara mer positiva när en undersökning genomförs i ett personligt möte under resan jämfört med en undersökning via telefon eller webben vid en senare tidpunkt. En stor del av skillnaden är troligen ett resultat av de olika metoderna.



Figur 13 Andelen nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord
Källa: Västtrafik

2.3 Andel resenärer nöjda med Västtrafik

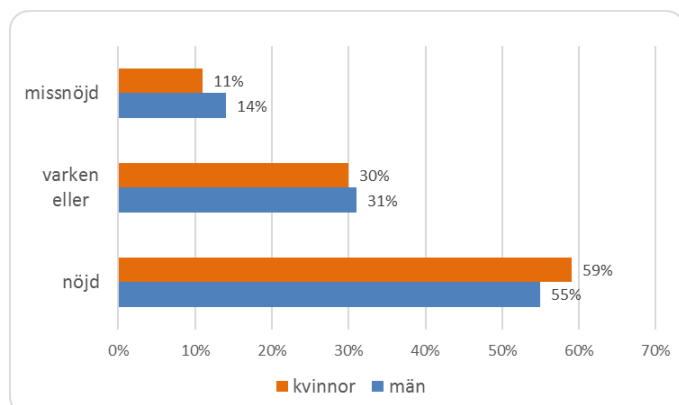
Andelen resenärer som är nöjda med Västtrafik generellt ligger på 57 procent, enligt kollektivtrafikbarometern. Andelen missnöjda är 12 procent för 2018, en procentenhet lägre än 2017. I begreppet nöjdhet ligger en blandning av varumärke, media och sociala medier, egna upplevelser tillbaka i tiden och hur man tycker det fungerar idag. Den generella nöjdheten är mer komplex och svårare att förbättra med enskilda åtgärder än nöjdheten med den senaste resan, som handlar mer om kvaliteten på tjänsten.



Figur 14 Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

Nöjdheten skiljer sig något mellan könen. Kvinnorna är mer nöjda med Västtrafik än männen och männen är mer missnöjda med Västtrafik än kvinnorna. Andelen som svarar varken eller är nästan lika. Jämfört med 2017 har kvinnorna blivit något mer nöjda medan männen tvärtom har blivit något mer missnöjda.



Figur 15 Andel kvinnor och män som är nöjda med Västtrafik 2018

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

2.4 Andel turer som är punktliga per trafikslag

Punktlighet är en viktig parameter för hur nöjda resenärerna är med sin kollektivtrafikresa och med Västtrafik generellt. Arbetet med punktlighet är ständigt pågående och det kräver ett samarbete mellan ansvariga för infrastrukturen, operatörerna och Västtrafik.

Punktligheten har under 2018 generellt försämrats något, framförallt i spårvagnstrafiken. Den har särskilt påverkats av ombyggnationer som görs i Göteborgsområdet samtidigt som det har skett en ökning av resandet i spårvagnstrafiken. Framkomligheten med Göteborgstrafiken under ombyggnationer är ett prioriterat arbete inom Västtrafik.

För att öka prioritering av bussarnas framkomlighet i stadstrafiken krävs samverkan med kommunerna. Generellt är punktligheten högre både för spårvagn och tåg än för buss i stadstrafik.

Tabell 9 Punktlighet per trafikslag år 2014 - 2018

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

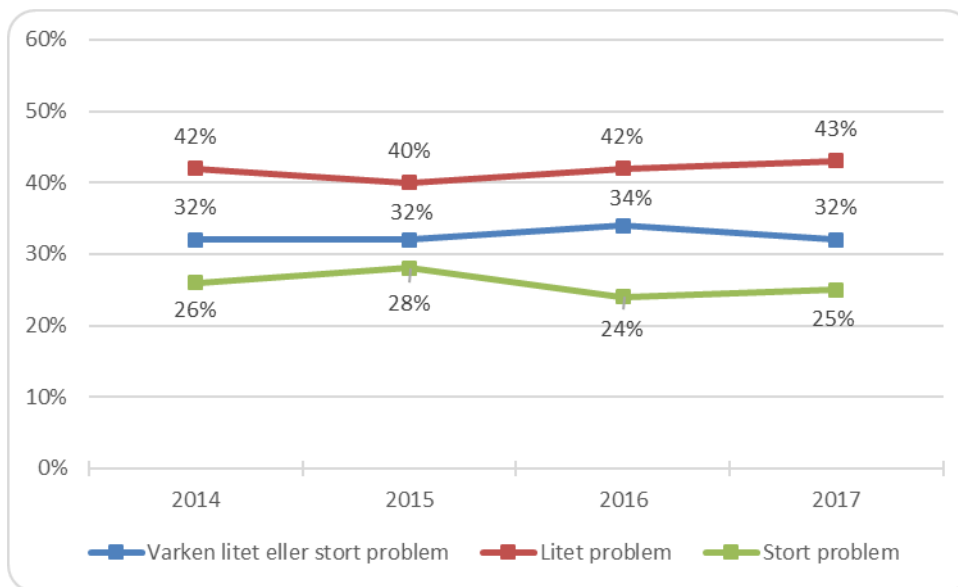
* Gäller stadstrafik i Göteborg, Mölndal och Partille
** Fartygstrafiken gäller endast Styröbolaget

Källa: Västtrafik

2.5 Allmänhetens upplevelse av förseningar i kollektivtrafiken

SOM-institutet vid Göteborgs universitet gör varje år en studie för Västra Götaland där man bland annat frågar om invånarnas upplevelse av kollektivtrafiken. En av frågorna som ställs är i vilken utsträckning man uppfattar förseningar i kollektivtrafiken som ett problem i den kommun man bor.

I undersökningen för 2017 (senast publicerade) var förseningar i kollektivtrafiken inget stort problem för 75 procent av respondenterna. Andelen respondenter som ansåg att förseningar i kollektivtrafiken är ett stort problem låg på 25 procent, en marginell ökning jämfört med 2016 då andelen låg på 24 procent.



Figur 16 Allmänhetens upplevelse av förseningar år 2014-2017

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2017 (senast tillgängliga undersökningen)

SOM-institutet ställde också en fråga om man bedömer att man kommer i tid när man använder kollektivtrafiken i Västra Götaland och där ansåg 52 procent av alla respondenter att det är helt eller delvis riktigt, i det närmaste samma andel som föregående år då 51 procent ansåg detta.

Om man endast tittar på hur kollektivtrafikresenärerna svarade så ansåg 70 procent att det är helt eller delvis riktigt, en minskning med 3 procentenheter jämfört med föregående år. Här finns alltså förbättringspotential, men liksom kollektivtrafikbarometern visar undersökningen att de som nyttjar kollektivtrafiken och har en erfarenhetsbaserad upplevelse är mer positiva än de som inte reser med kollektivtrafiken.

Delmål 3: Alla resenärsgupper beaktas

Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för jämlikhet och delaktighet i samhället, och bidrar till social hållbarhet. Målet är att kollektivtrafiken utformas så att den inte upplevs diskriminerande, utan stöder en inkluderande samhällsutveckling.

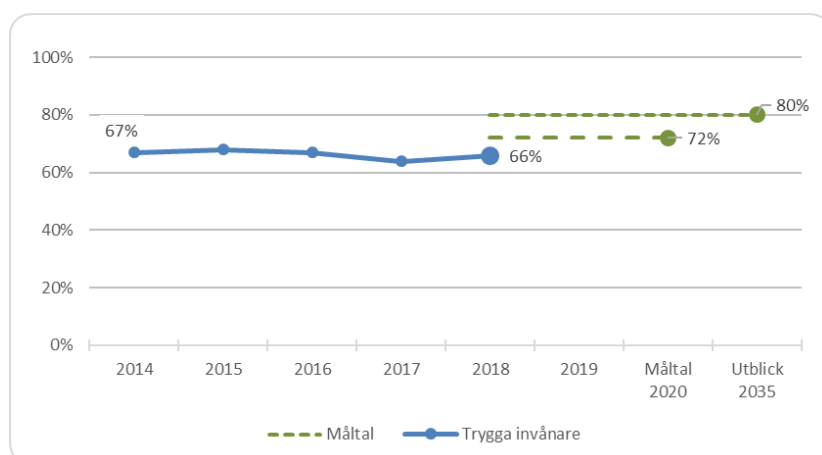
Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2018	Utveckling under 2018
Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik är minst 72 %.	3.1 Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik.	↓	↑
Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning är 100 %.	3.2 Andel fordon anpassade 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 - 2018	Förändring under 2018
	3.4 Kvalitativ analys utifrån de sju diskrimineringsgrunderna.	↑	↑

3.1 Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik

Kollektivtrafiken ska upplevas som trygg och säker för invånarna. Vi behöver ökad kunskap om olika åtgärder som ger trygghet och troligen krävs flera i kombination med varandra. Det kan handla om allt ifrån att resans alla moment fungerar som planerat till att resenärerna får tydlig information vid förseningar och inställda turer. Andra aspekter handlar om att resenärerna känner sig trygga med att gå till och från hållplatser. Ljussättning är betydelsefullt för att öka tryggheten. Ombord på fordonen kan medpassagerares beteende skapa oro hos resenärer och då kan kamerabevakning hjälpa till att öka tryggheten.

I kollektivtrafikbarometern ställdes en extra fråga i september 2018 om kamerabevakning kopplat till upplevd trygghet. Då svarade 79 procent av allmänheten i Sverige att kamerabevakning ombord ökar tryggheten och säkerheten för resenärerna. Andelen ökar med åldern och för 65 år och äldre är andelen 86 procent medan andelen 15-19 åringar var 69 procent. Något fler kvinnor än män ansåg att kamerabevakning ökar tryggheten och säkerheten. Resultat visar också att de invånare som känner sig otrygga med kollektivtrafiken är något mer skeptiska till att kamerabevakning skulle öka tryggheten än de som redan känner sig trygga under resan.

Figur 17 på nästa sida visar att 2018 har invånarnas trygghet med att resa med Västtrafik ökat något och ligger nu på 66 procent.



Figur 17 Andel invånare som känner sig trygga med att åka med Västtrafik

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

I Västtrafiks undersökning om varumärket anger 77 procent 2018 att de alltid känner sig trygga hos Västtrafik. Det är en tydlig ökning från 2017 då resultatet var 74 procent. Undersökning baserades på cirka 4 000 svar.

Enligt kollektivtrafikbarometern är vaneresenärer mer trygga med Västtrafik än invånarna i allmänhet. Männen har känt sig mer trygga än kvinnorna historiskt, men för 2018 är andelen kvinnor högre. Ökningen av upplevd trygghet bland kvinnor från 63 till 67 procent, är så pass hög att det bör ha skett en reell förändring. Ökningen går inte att kopplat direkt till någon specifik åtgärd.

Äldre över 65 år känner sig betydligt mer trygga att resa med Västtrafik än andra åldersgrupper, med en andel på 74 procent. Tryggast känner sig invånarna i Skaraborg och i kranskommunerna till Göteborg, där är det 69 procent som upplever sig trygga med Västtrafik. Lägst trygghet har Sjuhärad med 62 procent, en procentenhet lägre än 2017. I Göteborgs stadstrafikområde är nivån 66 procent, en klar ökning från 2017. I Fyrbodalen ligger tryggheten på 66 procent.

Tabell 10 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%		
Män	68%	71%	69%	65%	65%		
Kvinnor	66%	66%	65%	63%	67%		
Resenärer	72%	73%	73%	69%	71%		

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018

Jämfört med riket så känner sig västragötalänningarna mer otrygga i kollektivtrafiken. Västra Götaland har tillsammans med Dalarna och Skåne de lägsta siffrorna runt 66 till 67 procent. Tryggast är invånarna i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Värmland med siffror mellan 76 och 82 procent.

I den nationella trygghetsundersökningen från Brottsförebyggande rådet säger 31 procent av kvinnorna och 15 procent av männen att de väljer annan väg eller färdssätt på grund av otrygghet. Fördelat på ålder så är otryggheten högst bland unga och

medelålders. I samma undersökning svarar 16 procent av kvinnorna och 9 procent av männen att de har avstått från aktiviteter på grund av otrygghet. De som upplever sig mest otrygga är kvinnor i åldrarna 20 till 54 år.

3.2 Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning

Totalt sett var 97 procent av alla fordon anpassade vid årsskiftet 2018/19. Den nivån har varit konstant sedan 2014. Alla tåg, fartyg och bussar är anpassade för personer med funktionsnedsättning. När det gäller de äldsta av Västtrafiks tåg så har dessa avmarkerats som anpassade i Västtrafiks reseplanerare eftersom standarden för plattformshöjden har sänkts med 20 cm. Rampen på dessa tåg får en för brant lutning vid vissa stationer. Tågen i sig uppfyller dock fortfarande kriterierna för funktionshinderanpassning.

Spårvagnarna är till 70 procent fullt anpassade, eftersom de äldre modellerna av spårvagnar inte är fullt ut tillgänglighetsanpassade. De nya spårvagnarna som har upphandlats kommer successivt att ersätta de gamla vagnarna. De första beräknas finnas på plats från våren 2019.

3.3 Antal prioriterade hållplatser och terminaler anpassade för personer med funktionsnedsättning

Ansvaret för hållplatser är delat mellan Västtrafik och väghållarna (kommunerna på kommunala vägar och Trafikverket på statliga vägar). För att nå målet behöver framförallt väghållarna genomföra åtgärder i en högre takt än i dag. De cirka 800 hållplatserna med flest antal påstigande är prioriterade för anpassning för personer med funktionsnedsättning. För att en hållplats ska räknas som fullt ut anpassad finns 8 kriterier som ska vara uppfyllda. Dessa finns beskrivna i bilaga 2 i strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor.

Under 2017 gjordes en inventering för att effektivt kunna åtgärda de högst prioriterade hållplatserna. Under 2018 genomförde Västtrafik en rad åtgärder utifrån deras ansvar för hållplatserna.

Av de 800 prioriterade hållplatserna är 49 procent helt anpassade utifrån de 8 kriterierna, att jämföra med 43 procent 2017. Enbart elva av dessa hållplatser saknar helt någon form av anpassning. Flera kriterier är uppfyllda på de flesta av de 800 hållplatserna, till exempel har 99 procent belysning, 96 procent har bänk/ sittplats och 95 procent har väderskydd.

3.4 Kvalitativ analys utifrån de sju diskrimineringsgrunderna

Under 2018 har förslaget till strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor som togs fram 2017 varit ute på remiss. Strategin beslutades i kollektivtrafiknämnden i oktober 2018. Strategin omfattar fem åtgärdsområden, där Västtrafik ansvarar för genomförandet av de fyra första. Det femte, som omfattar mål om att sociala konsekvenser i strategisk planering, ansvarar kollektivtrafiknämnden för.



Arbetet med att ta fram en modell för sociala konsekvensbedömningar (SKB) i strategisk planering har påbörjats. Under hösten testades modellen i bland annat arbetet med åtgärdsvalsstudie för metrobuss. Det arbetet kommer fortsätta under 2019 och en modell för SKB ska finnas färdig till slutet av 2019.

Västtrafik har påbörjat arbetet med en handlingsplan utifrån strategin. Bland annat har två barnrättsombud utsetts, som ska leda till ett ökat fokus på barns förutsättningar i kollektivtrafiken. Västtrafik har också fortsatt sitt arbete med anpassningar för personer med funktionsnedsättning. Ett exempel är att yttre utrop vid hållplatserna har utvidgats från att omfatta enbart stadstrafiken i Göteborg till att omfatta hela Västra Götaland. Detta är en stor förbättring för framför allt personer med synnedsättning, som nu får utropat vilket fordon som stannar vid hållplatsen och vart fordonet ska. Detta har varit väldigt uppskattat från bland annat Synskadades riksförbund.

Sedan länge har det funnits ett beslut om att införa så kallade ledsagarkort, där personer med färdtjänstillstånd får möjlighet att ta med sig en ledsagare kostnadsfritt på resan. Under hösten har Västtrafik tagit fram en lösning, som kallas reshjälpkort med samma funktion. Än så länge är det ett fåtal som har sökt, men det beror troligtvis på att det införs successivt och att det ännu inte marknadsförs i någon större utsträckning.

Delmål 4: Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken är en drivande aktör i övergången till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Det sker genom successivt ökade krav i trafikupphandlingar med utfasning av fossila drivmedel, men också med fokus på minskad energianvändningen och låga nivåer av buller. De sistnämnda finns målsatta i miljö- och klimatstrategin för kollektivtrafiken men inte i trafikförsörjningsprogrammet.

Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2018	Utveckling under 2018
Minskning CO ₂ -utsläpp per personkilometer jämfört med år 2006 är minst 80 %	4.1 Minskning koldioxidutsläpp per personkilometer jämfört med 2006		

4.1 Minskning koldioxidutsläpp per personkilometer jämfört med 2006

Utvecklingen de senaste åren har gått fort mot en ökad andel förnybara drivmedel i fordonen. Andelen personkilometer med förnybara drivmedel (exklusive fartygstrafik) ökade en procentenhet under 2018 och ligger nu på 97 procent. Utöver övergången till förnybara drivmedel finns också en viss potential i att öka beläggningsgraden på fordonen, framförallt i lågtrafik. Pensionärskortet är ett exempel på hur man har styrt till en ökad beläggningsgrad i lågtrafik.

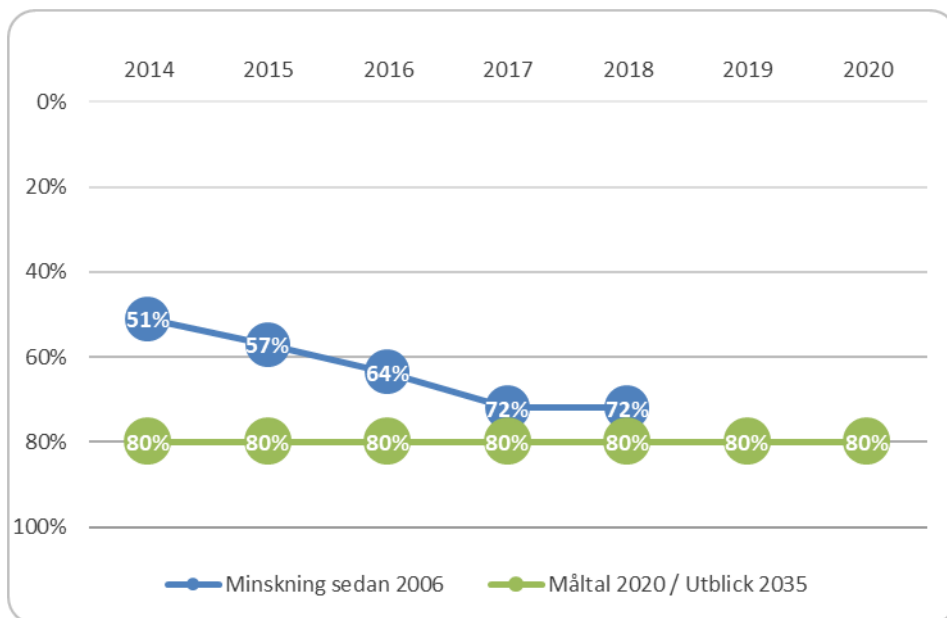
Västrafik använder förnybar el till tågtrafiken och spårvagnarna. I busstrafiken används biodiesel och biogas. Elbussar är särskilt lämpliga i stadstrafik och planeras både i befintliga avtal och i nya upphandlingar i Göteborg, Borås, Lidköping och Uddevalla. Idag är 8 procent av bussarna el-hybrider eller helt eldrivna.

Fossil diesel med inblandning av biodiesel används idag i fartygstrafiken, i Kinnekulletåget och marginellt i busstrafiken. Men även för dieseltåg och fartyg är eldrift möjligt. Idag är älvskyttlarna i Göteborg dieselektriska, det vill säga har dieselmotorer som driver generatorer som i sin tur driver elmotorer. De är förberedda för att kunna drivas med batteri i framtiden.

Målet i trafikförsörjningsprogrammet är att minska koldioxidutsläppen per personkilometer med minst 80 procent från 2006 till 2020. Figur 18 på nästa sida visar att koldioxidutsläppen för 2018 är på samma nivå som 2017, det vill säga har minskat med 72 procent sedan 2006.

Efter flera år med minskade koldioxidutsläpp fortsätter alltså inte utsläppen att minska under 2018. Troligen beror det på att trafikföretagen på grund av prisutvecklingen i högre utsträckning valt RME istället för HVO. Båda drivmedlen räknas som förnybara men koldioxidminskningen skiljer sig åt mellan dem. RME har något sämre

klimategenskaper än HVO. I äldre trafikavtal är kravet att trafiken ska utföras med förnybart drivmedel medan nyare avtal har ett krav på att minska koldioxidutsläppen. Möjligheterna att nå målet om 80 procents minskning till 2020 har blivit något mer osäkra under 2018.



Figur 18 Procentuell minskning av koldioxidutsläpp per personkilometer, jämfört med år 2006

Källa: Västrafik, Frida miljödatabas

Källförteckning

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