

Uppföljning av trafikförsörjnings- programmet 2017



Innehåll

Sammanfattning.....	2
Inledning.....	3
Sammanställning av måluppfyllelsen.....	5
Övergripande mål: 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.....	19
Delmål 3: Alla resenärsgupper beaktas.....	24
Delmål 4: Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken.....	27
Källförteckning.....	28

Sammanfattning

Detta är den första uppföljningen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2017 – 2020 i Västra Götaland. Generellt utvecklas kollektivtrafiken positivt i förhållande till målen, särskilt resandet har ökat det senaste året. Kollektivtrafikens miljöpåverkan har också sjunkit märkbart.

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 från 2014 (basåret för trafikförsörjningsprogrammet) genom att både kollektivtrafikens marknadsandel och resandet med kollektivtrafiken ökar stort. Resandet ökar mest i stadstrafik och de prioriterade stråken, framförallt med tåg, helt i enlighet med trafikförsörjningsprogrammets inriktning.

Delmål 1 är att invånarna ska ha en grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafiken till viktiga samhällsfunktioner. Som lägsta servicenivå för boende utanför tätorter finns det resmöjligheter vardagar med Närtrafik. För boende inom tätorterna finns det tidtabellslagda turer med större utbud ju större tätorten är. Satsningen på utbyggd Närtrafik hela Västra Götaland har lett till att resandet med Närtrafiken har ökat med 75 procent sedan 2013. Målet handlar om utbud både i form av fordonskilometer men också om att restidskvoten gentemot bilen i stråken är så pass låg att kollektivtrafiken är ett attraktivt alternativ på lite längre avstånd. Målet har utvecklats positivt sen 2014.

I **delmål 2** är 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 åt det positiva hållet sedan 2014. Nöjdheten är hög när man frågar personer ombord men betydligt lägre när allmänheten svarar generellt. Punktligheten har förbättrats i tågsystemet men försämrats något för buss i stadstrafik. År 2017 har andelen resenärer som upplever att det är enkelt att köpa biljett ökat.

Delmål 3 är att alla resenärsgupper ska beaktas i kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken har under många år successivt anpassats för personer med funktionsnedsättning och nu vidgas arbetet till att omfatta alla sju diskrimineringsgrunder. Fysiska anpassningar av fordonen är genomförda, med undantag för de äldsta spårvagnarna. Arbetet med att anpassa hållplatser fortgår, och ett mindre antal åtgärdas varje år. Under 2017 har en omfattande inventering gjorts för att effektivt kunna åtgärda de högst prioriterade hållplatserna. Kommunernas roll som väghållare är avgörande för att nå målen.

Delmål 4 är miljömålet och det handlar om att minska koldioxidutsläppen per personkilometer. Kollektivtrafiken drivs idag till 95 procent på förnybara bränslen, till största delen med grön el, biogas och HVO. Delar av fartygstrafiken och Kinnekulletåget drivs med fossil diesel 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.

I Västra Götaland beslutas programmet var fjärde år av regionfullmäktige, senast i november 2016. Programmet gäller från 2017 till 2020 med långsiktig utblick till 2035. Trafikförsörjningsprogrammet är ett övergripande styrdokument med en tydlig strategisk inriktning för den regionala kollektivtrafikens utveckling. Utgångspunkten är att kollektivtrafiken är ett verktyg för regional utveckling, både i stad och på landsbygd, och därmed en viktig del i visionen om det goda livet.

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.



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

I programmet har ett antal stråk prioriterats som knyter ihop och stärker Västra Götaland inom och med angränsande målorter. Samtliga kommunhuvudorter ingår i nätet tillsammans med de fem stora pendlingnaven. I stråken koncentreras kollektivtrafiken för att bli mer konkurrenskraftig gentemot bilen på längre avstånd. Samtidigt finns en landsbygdsutredning som definierar vad en grundläggande geografisk tillgänglighet med kollektivtrafik innebär för invånarna i Västra Götaland.

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 uppföljning av hur den regionala kollektivtrafiken utvecklas i förhållande till målen i trafikförsörjningsprogrammet. Uppföljningen avser de mål och indikatorer som finns i programmet, vilket gör att uppföljningen sker på en övergripande nivå för Västra Götaland. Uppföljningen är förutom en rapportering till kollektivtrafiknämnden, också ett av flera underlag som ligger till grund för nämndens uppdrag till Västtrafik.

Utvecklingen redovisas med måluppfyllelse gentemot angivna måltal. Dessutom finns ett antal indikatorer för att bättre kunna analysera och bedöma utvecklingen av det övergripande målet och delmålen.

I nästa avsnitt finns en sammanställning av de mål och 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 och vilka måltal och indikatorer som följs upp till respektive mål, följt av en genomgång av utvecklingen sedan 2014.

Sammanställning av måluppfyllelsen

Mål	Bedömd måluppfyllelse till 2020	Måltal 2020	2014	Utveckling 2014 - 2017	2017	Utveckling senaste året 2017
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	↑	322 milj	↑
Delmål 1: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland		Andel invånare med <60 min till ett pendlingsnav, med kollektivtrafik, ökar.	84 %	→	uppdatering pågår	
		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 %	↑	59 %	↑
		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 %	↓	64 %	↓
		Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning är 100 %	97 %	→	97 %	→
		Prioriterade hållplatser och terminaler anpassade för personer med funktionsnedsättning är fler än 800	ca 350 st	↑	>700 delvis anpassade	↑
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 2017

Övergripande mål: 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 en regions förutsättningar för tillväxt och utveckling. Målet förutsätter en god infrastrukturplanering tillsammans med bebyggelseplanering samt policys och åtgärder för att stödja utvecklingen av ett hållbart resande. För att nå målet behövs också satsningar inte bara på ny trafik utan också satsningar för att driva innovationsprocesser och testa nya lösningar. Ett prioriterat område är att utveckla kombinerad mobilitet.

Fördubblingsmålet innebär att antalet resor med kollektivtrafiken ska fördubblas från 2006 till 2025. Det är inte bara antalet resor som är viktigt utan också resornas längd, därför följs indikatorn om personkilometer upp. För att nå målet behövs en generell ökning, framförallt i de regionala pendlingsnaven och i de prioriterade stråken. I glesare områden behöver nya lösningar prövas och utvecklas för ett ökat resande. Ett ökat kollektivt resande är basen för att öka andelen hållbara resor totalt sett. Cykling, bilåkning och samåkning följs också upp för att få bättre kunskap om hur det hållbara resandet utvecklas.

Övergripande målet Måttal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2017	Utveckling under 2017
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 - 2017	Förändring under 2017
Ö3. Antal resor per kategori *)			
a) Stråk (tåg, expressbuss, cityexpress)		↑	↑
b) Stadstrafik (pendlingsnav)		↑	↑
c) Tätortstrafik		→	→
d) Landsbygd/övrigt		↑	→
Ö4. Antal personkilometer		↑	↑
Ö5. a) Bruttokostnad per resa		↑	→
b) Nettokostnad per resa		→	→
Ö6. Bilinnehav per 100 invånare		↑	↑
Ö7. Körsträcka personbilar		↓	↑
Ö8. Andel cykelresor		↓	↓
Ö9. Andel bilpassagerare		↑	↑

*) Avser utveckling från år 2015

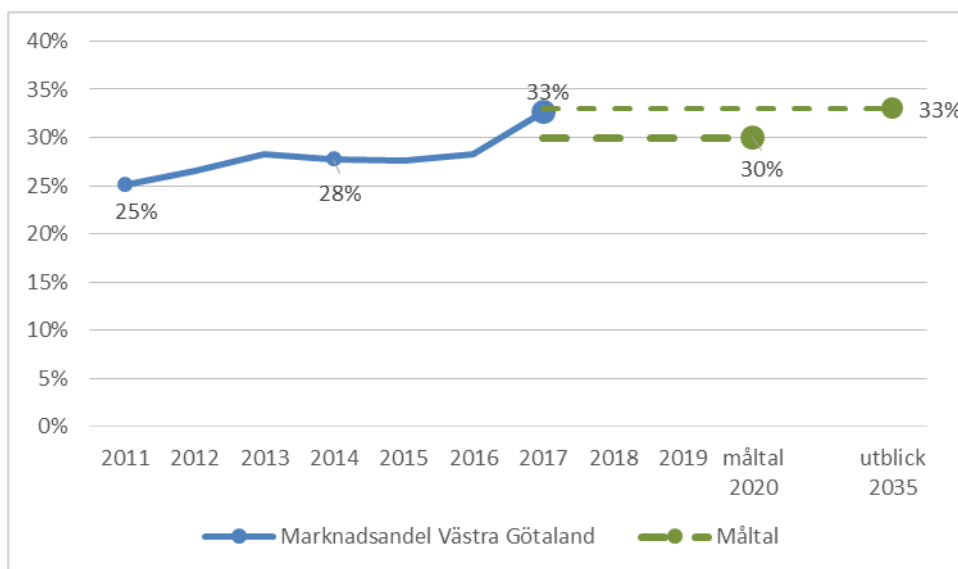
↑ Målet är uppnått, pilen visar förändring under 2017

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. Marknadsandelen mäts genom antal kollektivtrafikresor i förhållande till alla resor med motorfordon. Resor med gång och cykel finns inte med. Marknadsandelens utveckling styrs av hur attraktivt kollektivtrafiken upplevs som alternativ till bilen för den resa som ska genomföras. Antalet resor med kollektivtrafiken ökar men samtidigt ökar också bilinnehavet och körda km.

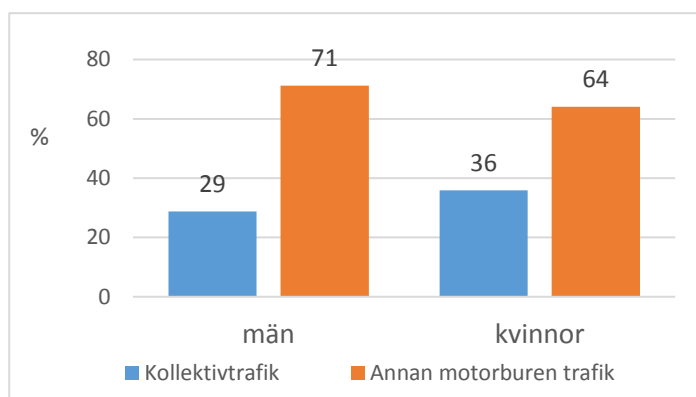
Kollektivtrafikens marknadsandel har ökat de senaste åren. Den stora ökningen 2017 har sannolikt påverkats av förändring i mätmetod och leverantör av kollektivtrafikbarometern, bland annat är enkäten numera webbaserad istället för telefonbaserad.

Högst marknadsandel är i Göteborgs stadstrafikområde. Marknadsandelen i kranskommunerna är väsentligt lägre (drygt 20 procent) än inom Göteborgs stadstrafikområde. För Göteborgsregionen som helhet passerar marknadsandelen för kollektivtrafiken i förhållande till bilen för första gången 40 procent, vilket var målet i K2020. I Sjuhärad är kollektivtrafikens marknadsandel 17 procent, i Fyrbodalen ligger den på 16 procent och i Skaraborg på 11 procent.



Figur 2 Utveckling av kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2017

I Västra Götaland har kvinnor en högre marknadsandel med kollektivtrafik i relation till bilen än män.



Figur 3 Marknadsandelen i procent för kollektivtrafik för män respektive kvinnor år 2017.
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2017

Det övergripande målet handlar om det hållbara resandets marknadsandel där även gång och cykel ingår. För pendlingsnaven går det att räkna fram marknadsandelen för det hållbara resandet (kollektivtrafik, gång och cykel) i förhållande till bilen med statistik från de nationella resvaneundersökningarna sammanslaget för åren 2011 till 2016.

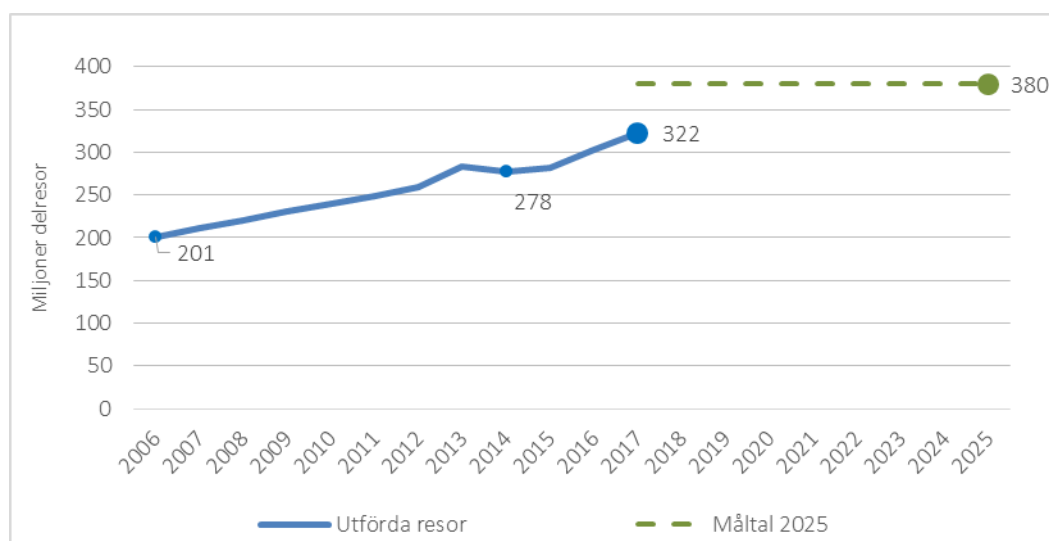
Resultat visar att GMP (Göteborg, Mölndal, Partille) har en marknadsandel på 61 procent. Trollhättan/ Vänersborg har en andel på 41 procent. Marknadsandelen i Skövde är 39 procent, i Borås är den 38 procent, och slutligen Uddevalla ligger andelen på 35 procent. I dagsläget inte finns ytterligare resvaneundersökningar planerade av Trafikanalys.

Ö2: Antal resor i kollektivtrafiken

Resandet med kollektivtrafiken har ökat med 60 procent sedan 2006, och trenden är fortsatt uppåt. Under samma period har befolkningen ökat med 10 procent.

Under 2017 ökade resandet med sex procent. En större andel egentligen en ökning som har skett redan tidigare år men inte fångats i statistiken. Västrafik bedömer att ungefär 40 procent av årets ökning har skett tidigare, men att det är först nu med automatiska kundräkningssystemet (KRS) som dessa resenärer har registrerats.

Antal resor (delresor) med kollektivtrafiken mättes under 2017 med biljettsystemet, stämplingsbenägenhetsundersökningar och (KRS). Stämplingsbenägenhetsundersökningarna upphör under 2018, men det ingår manuella mätningar i kvalitetssäkringen av KRS framöver.



Figur 4 Resandeutvecklingen med Västtrafik mellan år 2006-2017 samt mål 2025 (miljoner resor/år)
Källa: Västtrafik

Ö3: Antal resor per kategori

Resorna inom stadstrafiken i de regionala pendlingsnaven står för 75 procent av det totala resandet. I stråken, där tågtrafiken ingår, görs 17 procent av resorna.

Tabell 1 Antal miljoner resor per kategori

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

Källa: Västtrafik

Resandet i stadstrafiken, framförallt i Göteborg, har ökat med 15 miljoner resor under 2017, motsvarande sex procent. Resandet med spårvagnstrafiken i Göteborgs stadstrafik har också ökat kraftigt, vilket till viss del beror på bättre tillgång på spårvagnar. Resandet i stadstrafiken i Borås och i Trollhättan/ Vänersborg har ökat med en respektive två procent. Resandet i Uddevalla är oförändrat under 2017. Även i Skövde är resandet oförändrat, efter några år av relativt kraftig ökning.

Resandet i tätortstrafiken har ökat något under 2017. Lidköping är den tätort som hade den största resandeökningen, 18 procent. Till stor del beror ökningen på införandet av pensionärsrabatt.

I stråken har resandet ökat med åtta procent. Ökningen har skett både i pendelstråken och övriga stråk. Flera linjer i pendelstråken in mot Göteborg fick en kraftig resandeökning registererad på grund av effekten av den nya metoden för resanderäkning med kundräkningssystemet. Den stora resandeökningen i tågtrafiken på 19 procent kan delvis

förklaras av att 2016 var ett problematiskt år med relativt stora störningar i järnvägsnätet. Även i tågtrafiken har den nya metoden för resanderäkning som implementerades i januari 2017 lett till betydligt fler registrerade resor.

Resandet med Närtrafik ökar, delvis på grund av ett utökat utbud under 2017. Övriga områden med en resandeökning är Partille, Mölndal och Härryda, även där beror en stor del på den nya metoden för resanderäkning. Den regionala trafiken utanför stråken är i princip oförändrad jämfört med tidigare år.

Jämfört med andra svenska städer i motsvarande storlek som pendlingsnaven är antalet resor förhållandevis högt i stadstrafiken i Västra Götaland.

Tabell 2 Antal miljoner resor i stadstrafik

Stadstrafik	2016	2017	Befolkning	Jämförelser	2016	Befolkning
Göteborg/ Mölndal/ Partille	210	225	572 800	Malmö	42	301 700
Borås	8,6	8,7	71 700	Eskilstuna	5,4	67 400
Trollhättan/ Vänersborg	4,9	5,0	71 700	Gävle	6,5	74 900
Uddevalla	2,3	2,3	34 800	Nyköping	1,1	32 200
Skövde	2,4	2,4	36 800	Falun	1,5	37 000

Källa: Västtrafik och Svensk kollektivtrafik

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 ökat måttligt i löpande prisnivå under åren 2014 - 2017. Detta samtidigt som 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			
Nettokostnad per resa	13	14	14	14			

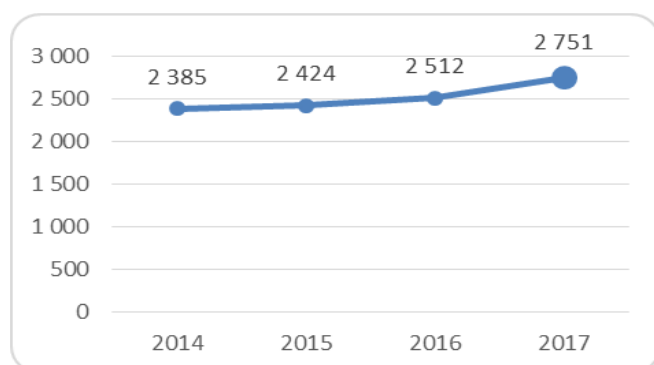
Källa: Västtrafik

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. Kopplat till hur väl kollektivtrafiken utvecklas gentemot det övergripnade målet är det stor skillnad mellan en kort stadstrafikresa och en längre pendlingsresa med tåg eller buss.

Antal personkilometer beräknas genom att multiplicera antalet resor med uppskattad medelreslängd per restyp och är därför ett viktigt komplement till att mäta antal resor.

Antal personkilometer i kollektivtrafiken har under 2017 ökat med ca 10 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 än genomsnittet har under 2017 ökat med 10 procent. Stadstrafiken med kortare resor än genomsnittet har endast 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 registererats.



Figur 5 Antal miljoner personkilometer med kollektivtrafiken.
Källa: Västrafik

Ö6: Bilinnehav

Bilinnehav är en viktig faktor för om människor väljer att resa med kollektivtrafiken och därmed utvecklingen av kollektivtrafikens marknadsandel. Bilinnehav visar också på behov av kollektivtrafik vid avsaknad av bil.

Antalet personbilar i Västra Götaland år 2017 var 784 240, varav 81 procent är ägda av privatpersoner. Bilarna ägare var 36 procent kvinnor och 64 procent män. Senaste åren har bilinnehavet ökat något och ligger nu på 465 bilar per 1000 invånare.

Bilinnehavet är lägst i Göteborg på 338 bilar per 1 000 invånare medan Essunga och Munkedal har högst med 625 bilar per 1 000 invånare. Generellt är bilinnehavet högre i glesare områden och lägre i tätare, vilket också till stor del styr nivån på kollektivtrafikutbudet. I tätare områden är också parkering mindre tillgängligt och kostare mer, vilket också påverkar bilinnehavet. 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.

Tabell 4 Bilinnehav i Västra Götaland

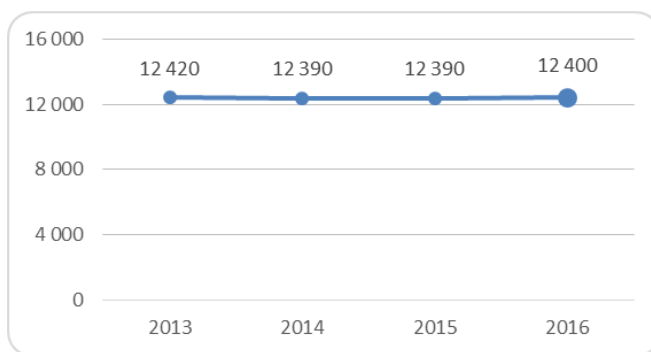
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bilinnehav per 1000 invånare	452	456	459	463	465			

Källa: Trafikanalys

Ö7: Körsträcka med personbil

Körsträckan med bil är en kontrollindikator för marknadsandelen. Om den ökar kraftigt kan det vara en varningssignal på att marknadsandelen för kollektivtrafiken kommer sjunka även om inte antalet resor med kollektivtrafiken minskar. Statistiken släpar efter men visar att körsträckan är relativt oförändrad sedan 2013.

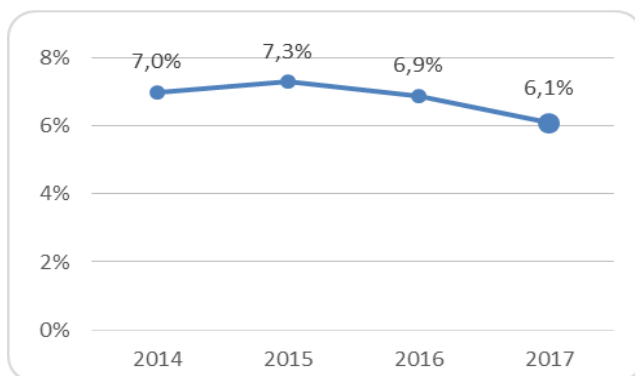
I Stockholms län körs bilarna längst, 12 840 km i genomsnitt per år. Kortast körs bilarna på Gotland, i genomsnitt 10 260 km, följt av norrlands länen. Efter Stockholm är det Uppsala som har längst körsträcka med 12 570 km, och Jönköping på 12 570. Därefter kommer Västra Götaland och Kronoberg med 12 400 körda kilometer ligger på samma nivå som Kronoberg.



Figur 6 Genomsnittlig körsträcka i kilometer för personbil i Västra Götaland.
Källa: Trafikanalys (senaste gjorda mätningarna)

Ö8: Andel cykelresor

Andelen cykelresor är en viktig del i det hållbara resandet. Många resor med bil är kortare än fem km, där finns en potential att flytta över en del resor till cykel och även gång. Andel cykelresor mäts enklast med en resvaneundersökning. 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 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 har minskat från 2014 till 2017.

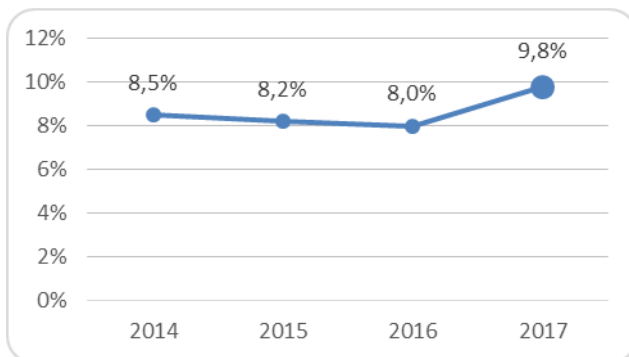


Figur 7 Andel cykelresor av totalt antal genomförda resor
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2017

År 2016 gjorde Västra Götalandsregionen en enkät till alla kommuner om cykel. På frågan om kommunen har mätt resor med cykel så svarade 16 kommuner ja. Ofta handlar det om mätstationer på ett fåtal fasta punkter men också om manuella mätningar. Eventuellt kan dessa mätningar komma att utgöra ett kompletterande underlag i framtida uppföljningar.

Ö9: Andel bilpassagerare

Andelen som reser som bilpassagerare har minskat de senaste åren men ser ut att ha ökat under 2017. Detta kan dock också bero på metodförändringen i kollektivtrafikbarometern som beskrivs under Ö1. En ökad andel tyder på att samåkning ökar vilket är ett mer hållbart sätt att resa än att åka ensam i en bil.



Figur 8 Andel bilpassagerare av totalt antal genomförda resor
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2017

Delmål 1: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland

Tillgänglighet för invånarna handlar om hur kollektivtrafiken bidrar till att orter knyts samman med varandra och övrig landsbygd, och om hur invånare kan nå målpunkter. Kollektivtrafikens utbud anpassas utifrån platsspecifika förutsättningar, samhällsnytta och resurseffektivitet. Målbild tåg 2035, landsbygdsutredningen och målbilder för regionens pendlingsnav är strategier som ligger till grund för utvecklingen av trafiken. Indikatorerna visar andelen invånare som har ett visst utbud samt kan nå viktiga målpunkter på en viss tid. Restider och utbud är båda nära sammankopplade till begreppet tillgänglighet. Kostnaden är avgörande för hur det totala utbudet ser ut.

Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2017	Utveckling under 2017
Andel invånare med <60 min till ett pendlingsnav med kollektivtrafik, ökar (från 84 % år 2014)	1.1 Andel invånare med mindre än 60 min till ett pendlingsnav med kollektivtrafik	➔	uppdatering pågår
Andel invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen är 100 %	1.2. Andel invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen	↑	👉

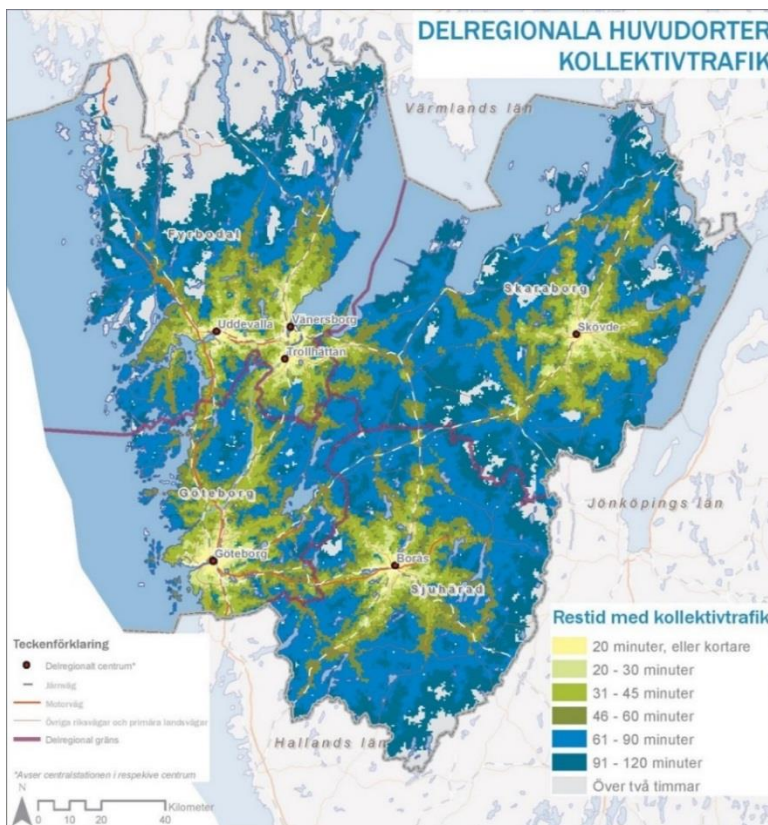
	Nyckeltal	Förändring 2014 - 2017	Förändring under 2017
	1.3 Antal fordonskilometer med Västtrafik	↑	↑
	1.4 Andel invånare som har avgångstider som passar deras resbehov	↑	↑
	1.5 Restidskvot för tåg respektive buss i prioriterade stråk	*	*
	1.6 Bruttokostnad och nettokostnad per fordonskilometer	↑	➔

*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 2017

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

År 2014 hade 84 procent av invånarna mindre än 60 minuter med kollektivtrafiken till ett av pendlingsnaven i Västra Götaland. Det är främst i ytterkanterna som restiderna blir långa. Dessa områden har i flera fall närmare till större orter utanför regionen som inte visas i den här kartan, då den inte varit möjlig att uppdatera. Det pågår ett gemensamt projekt med Göteborgs universitet för att utveckla tillgänglighetsanalysen och undersöka nya metoder.



Figur 9 Restid till regionala huvudorter i Västra Götaland enligt 2014 års tidtabell.
Källa: Västra Götalands tillgänglighetsatlas via Handelshögskolan vid Göteborgs universitet

1.2 Andel invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen

Kollektivtrafiknämnden antog 2014 ”Landsbygdsutredning – kollektivtrafik i Västra Götaland”, med riktlinjer för vilken servicenivå som invånarna kan förvänta sig med kollektivtrafiken på landsbygden. 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 säkerställdes detta grundutbud i hela Västra Götaland. I samtliga kommuner och orter där utbudet tidigare inte nådde upp till lägstanivån har kollektivtrafiken utökats. Eftersom orter växer och Västra Götaland utvecklas är detta en levande process och Västtrafik arbetar kontinuerligt med detta.

Satsningen på en utbyggnad har lett till att resandet med Närtrafiken har ökat med 75 procent sedan 2013. Utöver att arbeta med lägstanivån inom kollektivtrafiken på landsbygden finns det tydliga ambitioner om att ta steg mot att integrera den anropsstyrda trafiken allt mer med övrig kollektivtrafik. Exempel på denna utveckling kan vara högre grad av samordning av biljettsystem och att trafiken syns i reseplaneraren.

Tabell 5 Andelen invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen

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

Källa: Västtrafik
i.u. ingen uppgift

1.3 Antal fordonskilometer med Västtrafik

Antal fordonskilometer visar på varje kollektivtrafikfordons färdsträcka i trafiken. Till exempel innebär två sammankopplade tågfordon två fordonskilometer per kilometer. Mellan 2014 och 2017 har antalet fordonskilometer ökat något. Fordonskilometer är en sätt att visa det samlade utbudet.

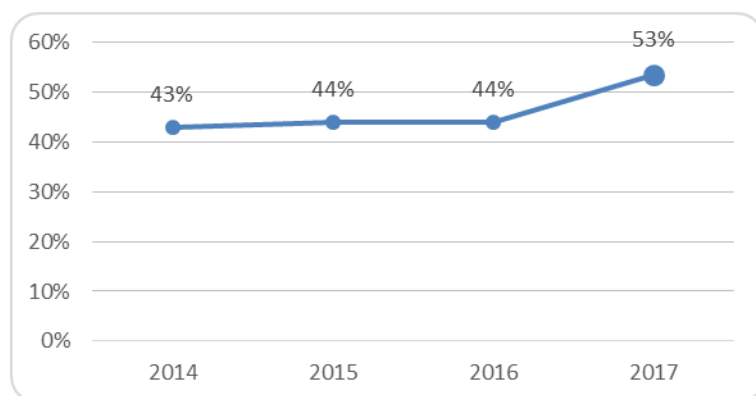
Tabell 6 Antal fordonskilometer med Västtrafik (miljoner)

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

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 svarade 53 procent att det är så år 2017. Det är en stor ökning från tidigare år men kan delvis bero på byte av undersökningsmetod.



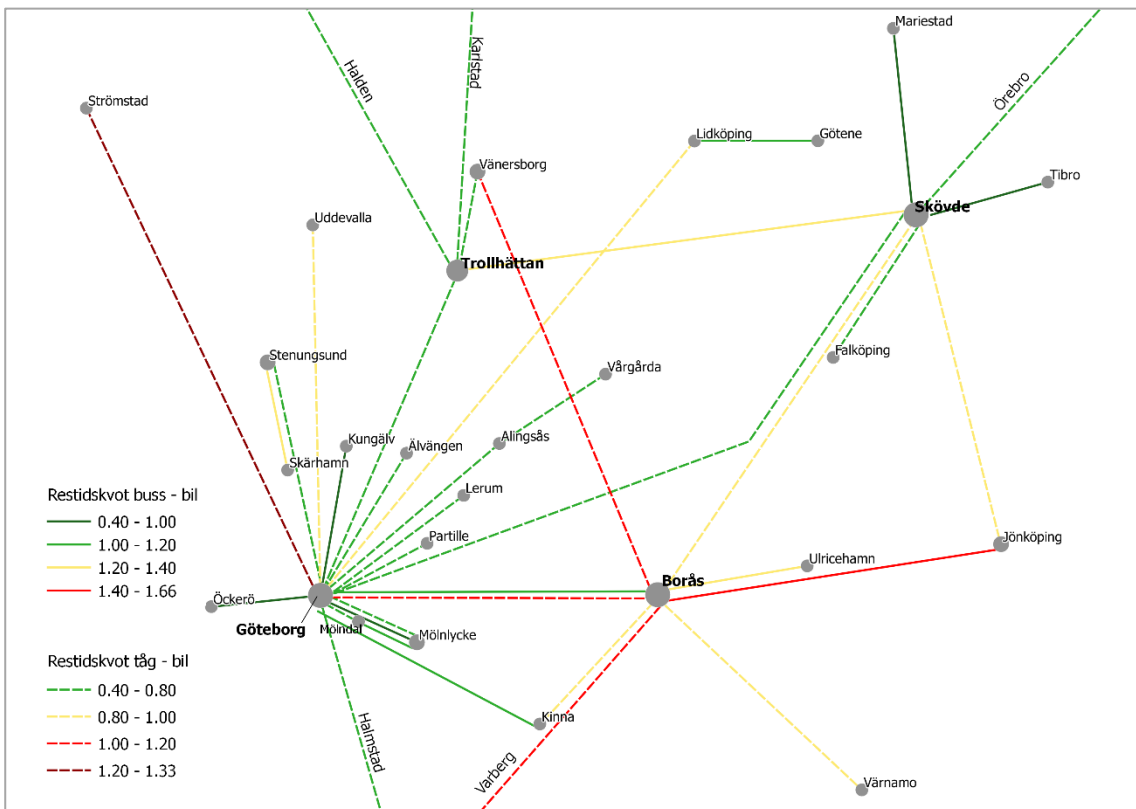
Figur 10 Andel invånare som har avgångstider som passar deras resbehov.
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2017

1.5 Restidskvot för tåg respektive buss i prioriterade stråk

En utmaning för kollektivtrafiken är att uppnå restider som konkurrerar med bilen. Tåg ger ofta kortare restider än med bil och målet är en restidskvot på 0,8. Med buss är målet att ha högst 30 procent längre restid, alltså en restidskvot på 1,3.

Restidskvoterna följs upp i de prioriterade kollektivtrafikstråken och i stora pendlingsrelationer. Uppföljningen sker i första hand mellan tåg och bil, och där det inte finns tågtrafik mellan buss och bil. Restidskvoten styrs till stor del av infrastrukturen men också av hur ofta kollektivtrafiken gör planerade stopp. Arbetet med att förbättra restidskvoterna är därför av mer långsiktig karaktär.

Den lägsta restidskvoten finns på Västra Stambanan och i relationerna nära Göteborg. Tågen på Norge/Vänernbanan har också bra restidskvoter, både på kortare och längre distanser. För buss är de lägsta restidskvoterna framförallt i stråk med busskörfält. Flera bussrelationer i Skaraborg har också bra restidskvot.



Figur 11 Restidskvoter för buss respektive tåg i förhållande till bil
Källa: Google maps oktober 2017

1.6 Bruttokostnad och nettokostnad per fordonskilometer

I hög grad påverkas den totala kostnadsutvecklingen per fordonskilometer av den allmänna kostnadsutvecklingen inom kollektivtrafiken. Men den påverkas också av kostnader för ett utökat trafikutbud.

Generellt har indexutvecklingen 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 2014 - 2017 påverkades kostnadsutvecklingen också av kostnader för spårvagns- och tågtrafiken, förbättrad ersättningstrafik för spårvagn och tåg samt uppstart av en busspool för förstärkningar i Göteborgsregionen. Vidare finns ökade utvecklingskostnader för ett nytt biljettsortiment och nya försäljningskanaler, bland annat ToGo.

Kostnaderna styrs 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.

Tabell 7 Kostnad per fordonskilometer, brutto respektive netto (kr)

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

Källa: Västtrafik

Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik

Ambitionen är att personer ska välja kollektivtrafiken för att de vill resa med den, inte för att de måste. För att nå dit är det viktigt att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv. Attraktiviteten är kopplad till resenärernas behov före, under och efter en resa, som tillsammans ger en samlad upplevelse.

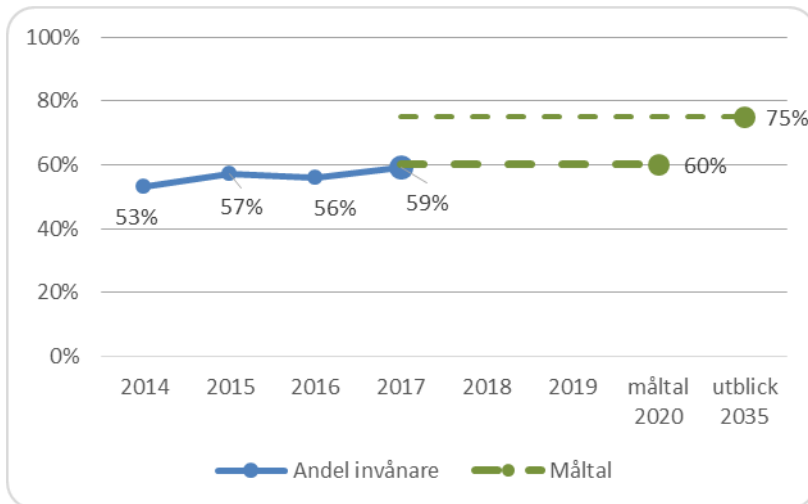
Målet nås genom att utveckla tjänster kopplat till resan och att punktlighet, trygghet, enkelhet, bekvämlighet, kvalitet och bemötande förbättras. Attraktiviteten mäts i första hand genom nöjdhet, men också i hur punktlig kollektivtrafiken är.

Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2017	Utveckling under 2017
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 - 2017	Förändring under 2017
	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 2017

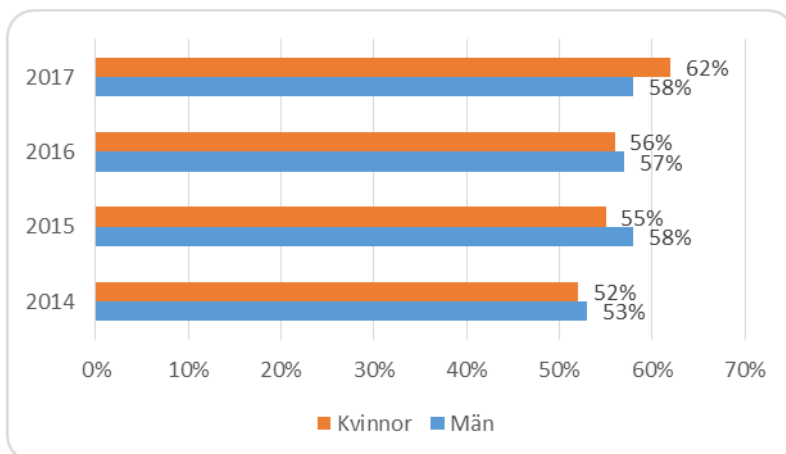
2.1 Andel invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik

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 59 procent ligger nära målet.



Figur 12 Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2017

Om man ser till män och kvinnor är delmålet till 2020 redan nått för kvinnorna för år 2017, då 62 procent av dem svarade att de tyckte det var enkelt att åka med Västtrafik.

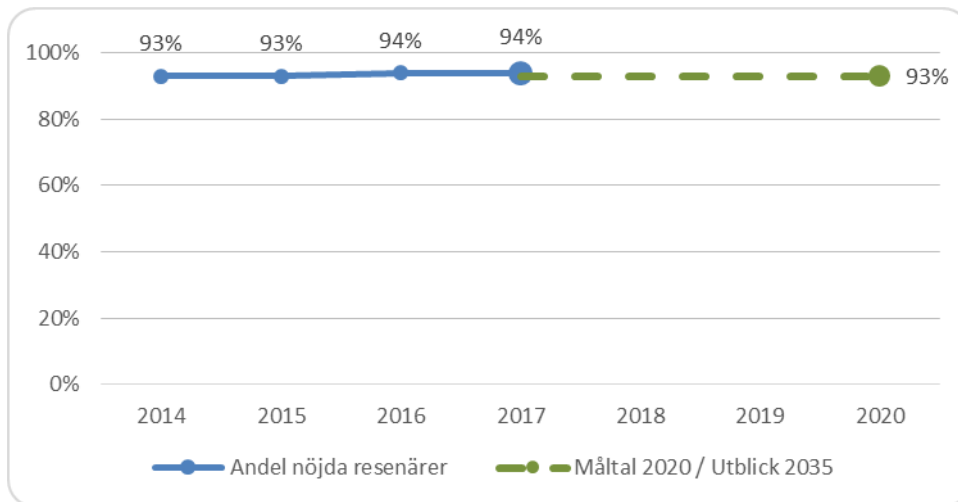


Figur 13 Andel män respektive kvinnor som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2017

I Kollektivtrafikbarometern ställs också frågan om hur resenären upplever det som enkelt att köpa biljett. År 2017 har andelen resenärer som upplever att det är enkelt att köpa biljett ökat från 53 procent till 68 procent. Detta bedöms framförallt vara en följd av den ökade försäljningen av biljetter via appen ToGo.

2.2 Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord

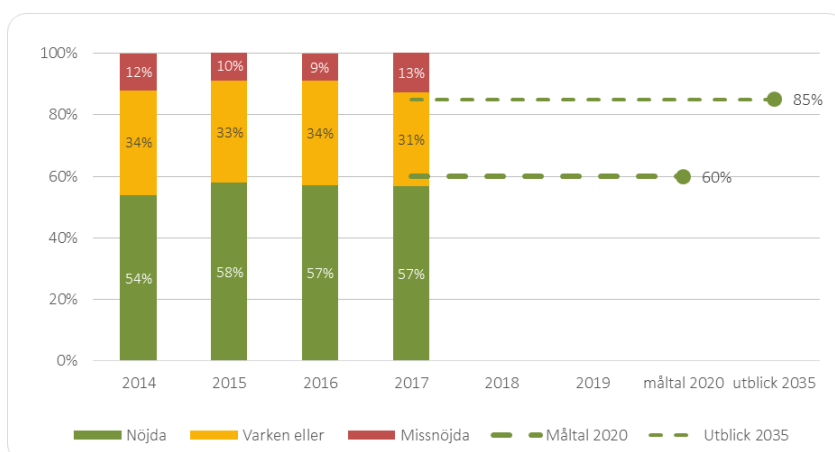
Många trafikavtal har nöjdhetsincitament och därför mäts nöjdheten ombord. De undersökningarna visar på en mycket hög nöjdhet med den senaste resan. Årssiffran för 2017 är att 94 procent är nöjda med den resa som görs.



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

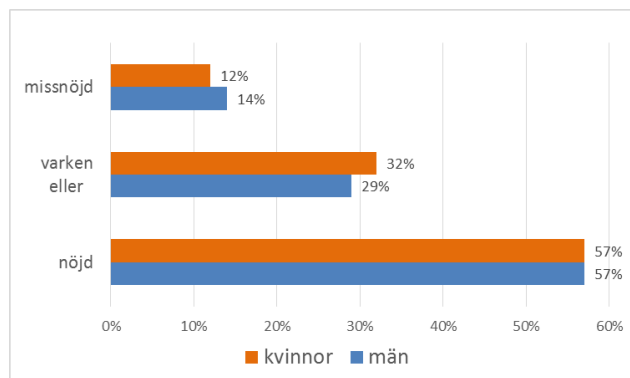
2.3 Andel resenärer nöjda med Västtrafik

Andelen resenärer som är nöjda med Västtrafik generellt ligger strax under 60 procent, enligt kollektivtrafikbarometern. Andelen missnöjda har ökat något jämfört med tidigare år och ligger på 13 procent. I begreppet nöjdhet ligger en blandning av varumärke, mediarapportering, egna upplevelser tillbaka i tiden och hur personer upplever att det fungerar idag. Den generella nöjdheten är därför svårare att förbättra än nöjdheten med den senaste resan som handlar mer om kvaliteten på tjänsten.



Figur 15 Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2017

Det är ingen skillnad mellan andelen kvinnor och män som är nöjda med Västtrafik. Däremot är andelen missnöjda män något högre än andelen missnöjda kvinnor.



Figur 16 Andel kvinnor och män som är nöjda med Västtrafik
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2017

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 2017 förbättrats framförallt för tåg men har försämrats för buss i stadstrafik. Buss i stadstrafik är beroende av prioritering av framkomlighet för att inte fastna i biltrafiken och har dessutom påverkats av de ombyggnationer som görs i Göteborgsområdet. 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 8 Punktighet per trafikslag år 2014 - 2017

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

* Gäller stadstrafik i Göteborg, Mölndal och Partille

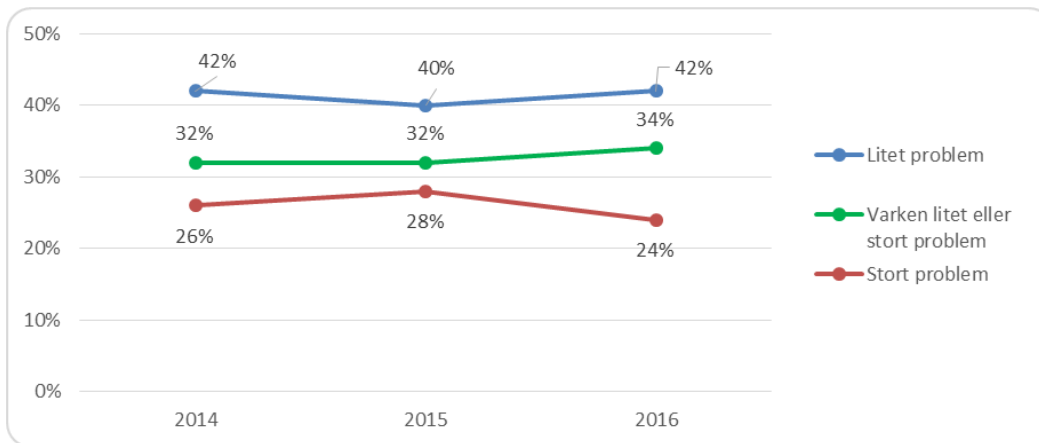
** Fartygstrafiken gäller endast Styröbolaget

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 2016 var förseningar i kollektivtrafiken inget stort problem för 76 procent av respondenterna. Andelen respondenter som ansåg att förseningar i kollektivtrafiken är ett stort problem låg på 24 procent, en minskning med fyra procentenheter från 2015.



Figur 17 Allmänhetens upplevelse av förseningar år 2014-2016

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2016 (senast tillgänglig eftersom undersökningen rapporteras efterkommande år)

SOM-institutet ställde också en fråga om man bedömer att man kommer i tid när man använder kollektivtrafiken i Västra Götaland och där ansåg 51 procent av alla respondenter att det är helt eller delvis riktigt. Om man endast tittar på hur kollektivtrafikresenärerna svarade så ansåg 73 procent att det är helt eller delvis riktigt. 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.

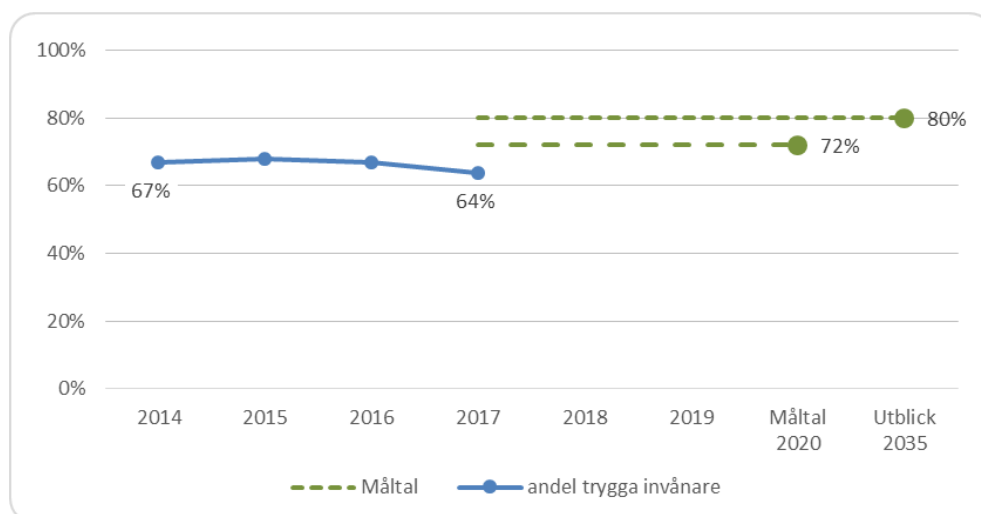
Delmål 3: Alla resenärsgupper beaktas

Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för jämlikhet och delaktighet i samhället, som 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 - 2017	Utveckling under 2017
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 - 2017	Förändring under 2017
	3.4 Kvalitativ analys utifrån de sju diskrimineringsgrunderna.	↑	↑

3.1 Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik

Grundläggande för att resenärer ska välja kollektivtrafiken är att den upplevs som trygg och säker. En mångfald av åtgärder behövs för att skapa trygghet. Trygghet är att resans alla moment fungerar och att resenären får tydlig information när det inte fungerar. Andra aspekter av trygghet är upplevelsen av säkerhet ombord och på hållplats. Det kan handla om allt från ljussättning och medpassagerares beteende till övervakningskameror. Värdet för år 2017 visar en något lägre trygghet.



Figur 18 Andel invånare som känner sig trygga med att åka med Västtrafik
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2017

I Västtrafiks Varumärkestracking anger 74 procent att de alltid känner sig trygga hos Västtrafik. Det är en mindre undersökning än Barometern men baseras ändå på cirka 1000 svar. Oavsett mätmetod ligger resultaten relativt stabilt över åren.

Vaneresenärer upplever en högre trygghet att åka med Västtrafik än invånarna i allmänhet. Efter byte av mätmetod, se Ö1, är skillnaden i upplevd trygghet mellan könen mindre. Däremot finns en större skillnad mellan åldrar, där äldre känner sig mer trygga än yngre.

Tryggast känner sig resenärerna i kranskommunerna till Göteborg, 66 procent, medan i Göteborgs stadstrafikområde och Sjuhärad är tryggheten lägst på 63 procent. I Skaraborg och Fyrbodall ligger tryggheten på 65 procent.

Tabell 9 Andel som instämmer i att de känner sig trygga med att resa med Västtrafik, olika kategorier

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

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2017

Jämfört med riket så känner sig västragötalänningarna något mer otrygga i kollektivtrafiken än genomsnittsinvånaren. I jämförelse med andra län har Västra Götaland samma trygghetsnivå (64 procent) som Jönköping och Kalmar. I Västerbotten och Norrbotten är andelen invånare som är trygga i kollektivtrafiken högst (75 resp 78 procent) och lägst andel trygga finns i Dalarna och Skåne. Där ligger tryggheten på cirka 60 procent.

3.2 Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning

Alla tåg, fartyg och bussar var vid utgången av 2017 anpassade för personer med funktionsnedsättning. Spårvagnarna är till 70 procent fullt anpassade, eftersom de äldre modellerna av spårvagnar är inte fullt ut tillgänglighetsanpassade. Totalt sett betyder det att 97 procent av alla fordon var anpassade vid årsskiftet 2017/2018. Den nivån har varit konstant sedan 2014.

De nya spårvagnar 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). Under 2017 har Västtrafik inventerat 800 prioriterade hållplatser för att få en bättre bild av vilka anpassningar som återstår att genomföra. Inventeringen har gjorts per hållplatsläge utifrån de åtta parametrar för en anpassad hållplats som finns definierade i funktionshinderstrategin.

Resultatet visar att 50 procent av hållplatslägena är helt anpassade, det vill säga har alla åtta parametrar uppfyllda. Enbart åtta hållplatslägen av de cirka 2 800 är inte utformade med någon av de åtta parametrarna.

Graden av anpassning för enskilda parametrar är däremot betydligt högre. Exempelvis har 98 procent av hållplatserna belysning, 83 procent har väderskydd och 76 procent har realtidsinformation. Så gott som alla hållplatser har minst ett kriterium för anpassning uppfyllda. Målet om minst 800 anpassade prioriterade hållplatser bedöms inom räckhåll om detta prioriteras.

3.4 Kvalitativ analys utifrån de sju diskrimineringsgrunderna

Under 2017 har ett utvecklingsarbete pågått för att ta fram en strategi som beaktar de sju diskrimineringsgrunderna och ersätter dagens funktionshinderstrategi. Strategin omfattar fem åtgärdsområden och för respektive område finns mål definierade. Åtgärdsområdena är:

- Ett fullt tillgängligt prioriterat nät
- Ett gott bemötande till alla resenärer
- Resenärerna ska känna sig trygga i kollektivtrafiken
- Inkluderande kommunikation
- Strategisk planering för jämlik kollektivtrafik

Västrafik har uppdaterat den tidigare listan med prioriterade hållplatser och bytespunkter. Den nya listan innehåller de cirka 800 hållplatser med flest påstigande per dygn samt minst en hållplats i varje kommun i Västra Götaland.

Västrafik har fortlöpande under 2017 genomfört utbildningar i bemötande hos trafikpersonal via partnerföretagen.

Så kallade pratorer, tryckknappar med uppläst information, har satts upp på ett antal platser i Göteborg. Målet på sikt är att ha minst en prator på varje resecentrum/terminal i Västra Götaland. Ledsagarservice nyttjas i ökande grad vid de stationer/terminaler där tjänsten tillhandahålls.

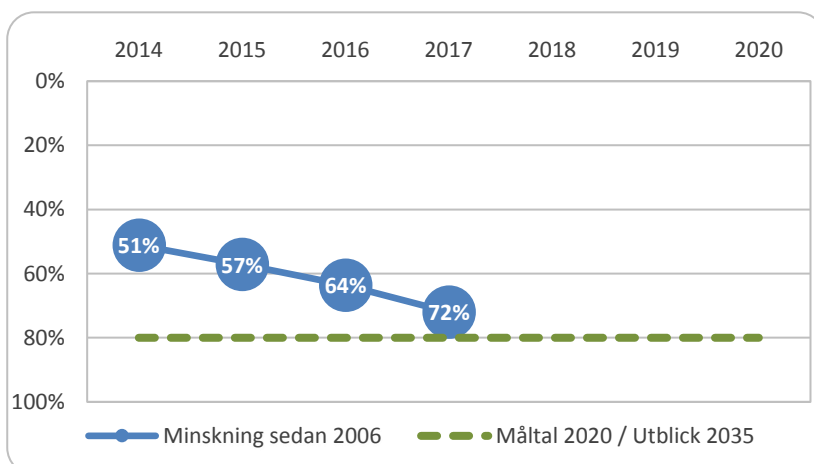
Delmål 4: Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken

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.

Måttal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2017	Utveckling under 2017
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. Elbussar i stadstrafik planeras både i befintliga avtal och vid nya upphandlingar. Biodiesel och biogas används i bussarna och 100 procent förnybar el i tåg och spårvagnar. Fossil diesel med inblandning av biodiesel används enbart i fartygstrafiken och för Kinnekulletåget. Men även för tåg och fartyg är eldrift möjligt. Idag är älvskytterna i Göteborg dieselelektriska, det vill säga har dieselmotorer som driver generatorer som driver elmotorer. De är väl förberedda för att kunna drivas med batteri och en färja är nu beställd med batteri. Utöver övergången till förnybara drivmedel finns en viss potential i att öka beläggingsgraden på fordonen, framförallt i lågtrafik. Andelen förnybara personkilometer exklusive fartygstrafik var 2017 på nivå 96 procent. Målet är att minska koldioxidutsläppen per personkilometer och de har för 2017 minskat med 72 procent jämfört med 2006. Det finns goda möjligheter att nå målet om 80 procents minskning till 2020.



Figur 19 Procentuell minskning av koldioxidutsläpp per personkilometer, jämfört med år 2006
Källa: Västrafik, Frida miljödatabas

Källförteckning

- Frida, miljödatabas
- Kollektivtrafikbarometern, Svensk kollektivtrafik
- SOM-institutet, Västsvenska SOM-undersökningen
- Trafikanalys
- Västtrafik