

Styrelsen	2023-04-21
Handling nr	6.2
Handläggare	Camilla Holtet
Daterad	2023-04-04
Reviderad	[Reviderad]

**Till**  
**Styrelsen för Västtrafik AB**

## **Årlig uppföljning av regionalt trafikförsörjningsprogram**

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet



# Uppföljning 2022

## Regionalt trafikförsörjningsprogram i Västra Götaland

VGR Analys 2023:8

Koncernkontoret

2023-03-23

---

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

---

<b>Inledning</b> .....	<b>3</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>5</b>
<b>Måluppfyllelse 2022</b> .....	<b>6</b>
Hållbara resor .....	7
God geografisk tillgänglighet .....	10
Enkel, trygg och inkluderande .....	12
Låg miljöpåverkan .....	16
Indikatorer kopplade till målen .....	18
<b>Genomförande – hur målen ska nås</b> .....	<b>30</b>
Lägesrapport beslutade strategier .....	31
Lägesrapport fokusområden .....	35
<b>Källförteckning</b> .....	<b>41</b>

---

# INLEDNING

---

## Trafikförsörjningsprogrammet

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande styrdokumentet för kollektivtrafikens utveckling. Västra Götalandsregionen antog i maj 2021 ett nytt trafikförsörjningsprogram som ska gälla till 2025. Programmet innehåller mål för kollektivtrafikens utveckling samt en beskrivning av hur målen ska nås.

Genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet sker genom tidigare beslutade strategier och arbete kring fyra fokusområden. Samverkan mellan olika aktörer är en förutsättning för att nå trafikförsörjningsprogrammets mål. Trafikförsörjningsprogrammet är en viktig del i genomförandet av regionala utvecklingsstrategin och mer specifik i den långsiktiga prioriteringen knyta samman Västra Götaland.

## Uppföljningens upplägg

Uppföljningen avser de mål och indikatorer som finns i trafikförsörjningsprogrammet och redovisas med måluppfyllelse gentemot angivna måttal. Ett antal indikatorer utan måttal finns med för att bättre kunna analysera och bedöma utvecklingen av målen. Utöver måluppfyllelsen redovisas också hur genomförandet har skett i strategier och fokusområden.

## Översikt mål och genomförande

Det övergripande målet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland – med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. Mål, strategier och fokusområden i trafikförsörjningsprogrammet visas i figuren på nästa sida.

## Covid-19-pandemin

Efterdyningarna av covid-19-pandemin fortsätter påverka måluppfyllelsen i viss mån. Under pandemin var fokus på att fortsätta bedriva kollektivtrafik i den omfattning som behövdes för att minska risken för trängsel. Förstärkningstrafik kördes där det var möjligt. Västtrafik delade ut munskydd, stängde framdörrarna, och informerade om trängsel och alternativa resvägar. Allt i syfte att stödja samhällets arbete med att minska smittspridningen. Efter att restriktionerna lyftes i mars 2022 har resandet med kollektivtrafiken börjat återhämta sig.

## ANDELEN HÅLLBARA RESOR SKA ÖKA I HELA VÄSTRA GÖTALAND



### Beslutade strategier

- Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor
- Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken
- Målbild tåg 2035, inkl. västtågsutredningen
- Målbild Koll2035 Göteborg/Mölndal/Partille
- Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla

### Fokusområden

- Driva på och underlätta för hållbara resval
- Kombinerad mobilitet
- Samhällsplanering och kollektivtrafik
- Driva på och styra forskning och innovation

---

# SAMMANFATTNING

---

## Måluppfyllelse 2022

Det övergripande målet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. Målen är att komma tillbaka till samma nivå som år 2019. För kollektivtrafikens marknadsandel innebär detta minst 33 procent och för andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång innebär det minst 40 procent. Kollektivtrafikens marknadsandel gentemot bilen har ökat under 2022 och blev 30 procent. Andelen hållbara resor med kollektivtrafik, cykel och gång har också ökat och ligger på 38 procent. Återhämtningen efter covid-19-pandemin har gått över förväntan när det gäller de flesta indikatorerna.

### **Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet**

Den geografiska tillgängligheten visar att målet med 79 procent av invånarna som har högst 60 minuters restid med kollektivtrafik och minst 10 resmöjligheter per vardag till närmsta pendlingsnav är uppfyllt. Antalet resor visar på en uppgång under 2022 med 67 miljoner resor och uppgår nu till 301 miljoner, men det är en bit kvar till målet som ligger på 350 miljoner.

### **Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande**

Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik ligger stabilt kring 60 procent. Däremot har andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik ökat sedan 2021 med 5 procentenheter och ligger nu på 63 procent. Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatserna har fortsatt under 2022 och 609 hållplatser uppfyller nu grön standard.









### **Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan**

Utsläppen av koldioxid per personkilometer har minskat med 63 procent sedan 2006 vilket visserligen är långt ifrån målet på 85 procent, men är en stor förbättring jämfört med 2021.




## **Genomförande – strategier och fokusområden**

Genomförandet sker genom programmets beslutade strategier och fokusområden. I pandemins kölvatten fortsätter satsningar på nya kollektiva lösningar och Västtrafiks kraftsamling mobilitet systematiserar dessa. Elektrifiering av fordonsflottan fortsätter, viktiga steg för en mer jämlik kollektivtrafik har tagits liksom satsningar i de olika navet utifrån respektive kollektivtrafikplan.

# MÅLUPPFYLLELSE 2022

Mål	Samlad måluppfyllelse 2022	Måltal 2025	2018	2021	Utveckling mot mål senaste året	2022
<b>Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland - med ambition att alla resor ska vara hållbara</b>		Kollektivtrafikens marknadsandel ska återtas, minst 33 procent.	33%	21%	↑	30%
		Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ska återtas, minst 40 procent.	39%	30%	↑	38%
<b>Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet</b>		Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta regionala pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter per vardag (i båda riktningar) ska vara minst 79 procent (måltalet är justerat p.g.a. ändrad metod).	78,9%	79,2%	→	79,1%
		Antal resor med kollektivtrafik ska återtas, minst 350 miljoner resor (2019 års nivå).	339	234	↑	301
<b>Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande</b>		Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik ska öka till minst 65 procent.	61%	60%	→	60%
		Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik ska öka till minst 70 procent.	66%	58%	↑	63%
		Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka till minst 800 st.	385	597	↑	609
<b>Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan</b>		Utsläppen av CO <sub>2</sub> per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 procent jämfört med år 2006.	64% (2019)	49%	↑	63%



 Målet är uppnått  
  Målet är delvis uppnått  
  Målet är inte uppnått

## Hållbara resor

Övergripande målet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland - med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. Ökar andelen hållbara resor bidrar det till en hållbar samhällsutveckling, minskad miljö- och klimatbelastning samt att ytor i gaturummet frigörs.

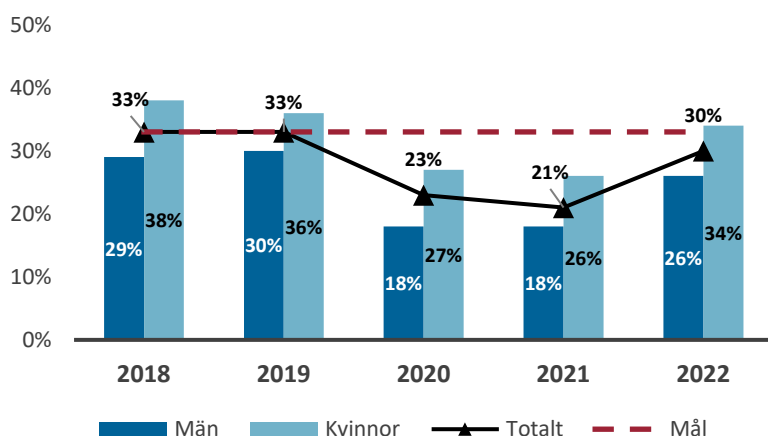
Målet mäts genom att kollektivtrafikens marknadsandel gentemot motorfordon ska återtas samt att andelen resor totalt sett med kollektivtrafik, cykel och gång ska återtas.

### Kollektivtrafikens marknadsandel

Den motoriserade marknadsandelen har ökat kraftigt under 2022 och ligger nu på 30 procent. Det är en förbättring med 9 procentenheter jämfört med 2021 och 3 procentenheter lägre än 2019. Den motoriserade marknadsandelen beräknas genom att dividera antal resor med kollektivtrafik i förhållande till alla resor med motorfordon inklusive kollektivtrafik. Resor med gång och cykel ingår inte.

Förbättringen beror på minskningen av covid-19-pandemin och att restriktionerna har tagits bort. Generellt påverkas marknadsandelen av en kombination av styrmedel som ökar kollektivtrafikens attraktivitet och samtidigt gör biltrafiken mindre konkurrenskraftig.

Kvinnor har en betydligt högre marknadsandel än män, 34 jämfört med 26 procent.



**Figur 1.** Kollektivtrafikens marknadsandel (motoriserade resor), uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

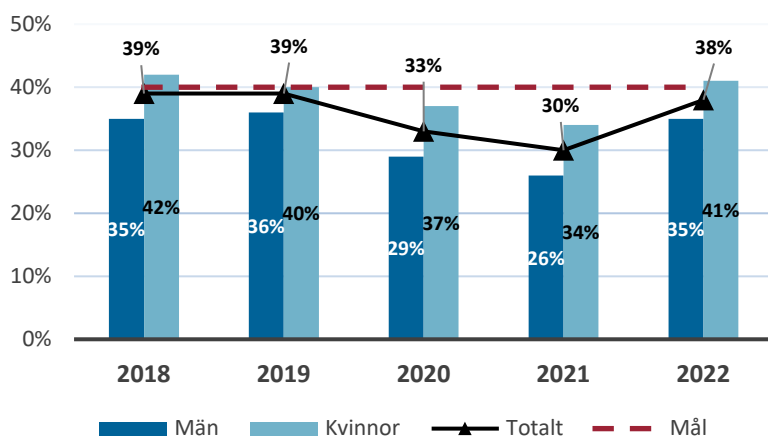


## Andel kollektivtrafik, gång och cykel

Figur 2 visar att andelen kollektivtrafik, gång och cykel tillsammans har ökat med åtta procentenheter under 2022 till 38 procent, en procentenhet lägre än 2019. Det beror främst på att andelen kollektivtrafik har ökat under året, snarare än gång och cykel.

Bland kvinnor är andelen högre än män och 2022 var den 41 procent för kvinnor och 35 procent för män. Andelarna är numera lika stora som 2019. Skillnaderna mellan kvinnor och män beror på ett antal faktorer. En är att män i högre utsträckning äger bilar (65 procent av alla bilar ägs av män) och troligen har tillgång till bil i högre utsträckning än kvinnor. Män uppger också i högre utsträckning att de har behov av bil i arbetet samt att de föredrar bil framför kollektivtrafik.

En annan faktor kan vara att kvinnor i olika undersökningar värderar åtgärder för att motverka klimatförändringar högre. I Kollektivtrafikbarometern svarar 82 procent av kvinnorna och 68 procent av männen på nationell nivå att de instämmer i att det är viktigt att man bidrar till en bättre miljö när man reser med kollektivtrafik. Kvinnor svarar också i högre utsträckning än män att de ser fördelar att resa med kollektivtrafiken jämfört med bil. Naturvårdsverkets attitydundersökning om klimatet visar också att kvinnor i högre utsträckning än män är positiva till att försöka göra något åt klimatförändringarna.

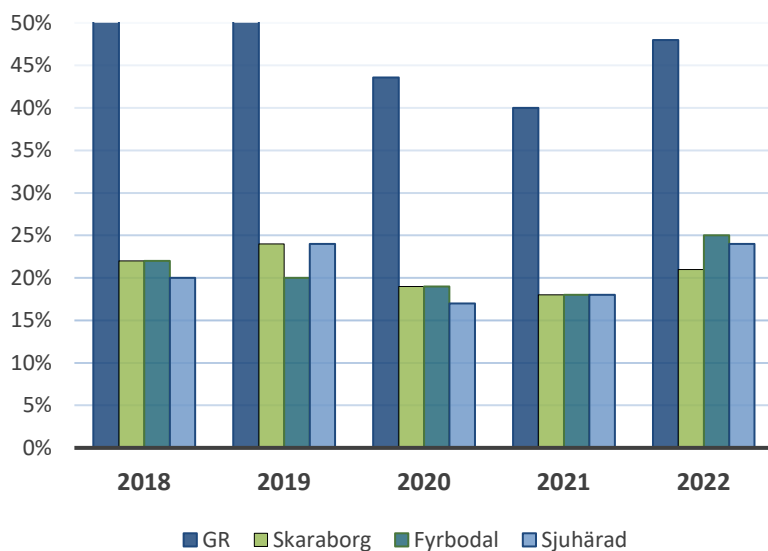


**Figur 2.** Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång skiljer sig markant åt mellan Göteborgsregionen och övriga delregioner. Göteborgsregionen har en andel på 48 procent medan Fyrbodalen ligger på 25 procent, Sjuhärads län på 24 procent och Skaraborg på 21 procent.

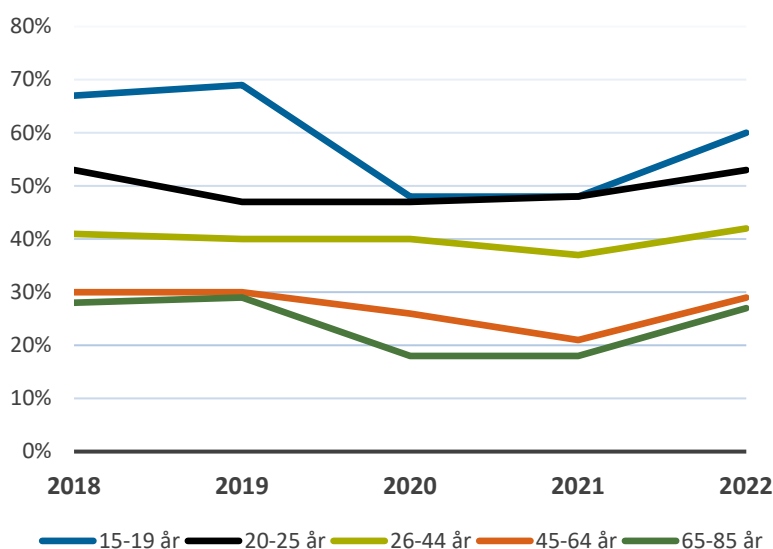
I Göteborgsregionen har andelen ökat med 8 procentenheter från 2021 och har därmed nästan nått 2019 års nivå på 51 procent. I Fyrbodalen har andelen ökat med 7 procentenheter och i

Sjuhärad med 6 procentenheter samt i Skaraborg med 3 procentenheter. I Skaraborg är det andelen cykelresor som har minskat medan kollektivtrafikandelen har ökat. Skolresor utgör generellt en högre andel av samtliga kollektivtrafikresor i Skaraborg, Fyrbodal och Sjuhärad jämfört med Göteborgsregionen.



**Figur 3.** Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång, uppdelat per delregion. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Andelen kollektivtrafik, gång och cykel fördelat på åldrar finns i figur 4 och det är tydligt att andelen i samtliga åldersgrupper ökar. I vissa fall är man redan tillbaka på 2019 års nivåer och generellt sjunker andelen med ökad ålder.



**Figur 4.** Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

## God geografisk tillgänglighet

Definitionen av god geografisk tillgänglighet innebär att invånarna ska ges möjlighet att ta del av kollektivtrafiken utifrån olika geografiska förutsättningar.

Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet handlar både om att geografiskt knyta samman territoriet Västra Götaland och att skapa tillgänglighet till studier och arbetsmarknader som i sin tur bidrar till välfärd och tillväxt. Kollektivtrafiken har också en viktig roll för att människor ska kunna vara delaktiga i samhället.

Kollektivtrafiken har olika förutsättningar i olika geografier. I stråken har kollektivtrafiken förutsättningar att vara konkurrenskraftig gentemot bilen och det är därför viktigt att invånarna kan ansluta till kollektivtrafikens stråk. Västtrafik har under 2022 beslutat om riktlinjer som ska tydliggöra vilket utbud som kan förväntas i olika geografier. Det kan till exempel handla om grundutbud och avstånd till hållplats. I närtrafiken infördes bland annat fler tidsintervall i grundutbudet samt att det finns närtrafikållplatser även i så kallade starka kollektivtrafikstråk. I stadsmiljöer skapar kollektivtrafik, cykel och gång tillsammans förutsättningar för mindre trängsel och goda livsmiljöer.

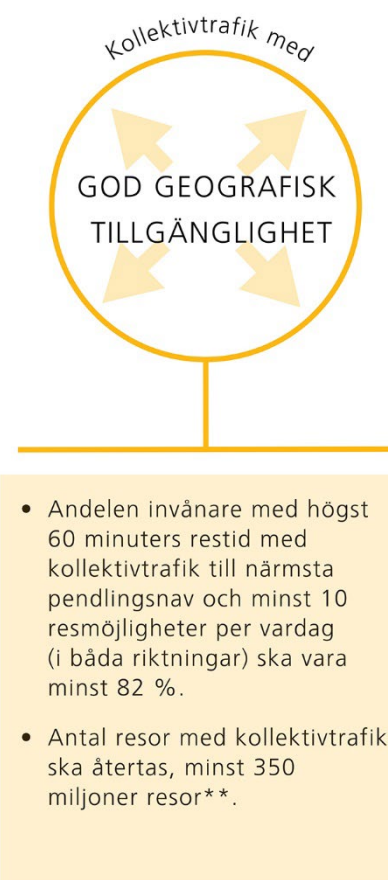
### Tillgänglighet till pendlingsnav med kollektivtrafik

Andelen invånare som har högst 60 minuters restid till närmsta regionalt pendlingsnav från sin bostad med minst 10 resmöjligheter per vardag är 79,1 procent. Det är en minskning med 0,1 procentenheter från 2021 men är så liten så den kan betraktas som oförändrad. Målet är justerat till 79 procent efter en förbättring av mätmetoden.

Utfallet påverkas antingen genom att antalet invånare inom 60 minuter till pendlingsnaven förändras eller genom att utbudet och restider med kollektivtrafiken förändras. En stor andel av invånarna som har längre tid än 60 minuter till ett pendlingsnav finns i tidsspannet 61-75 minuter. Kommunerna har möjlighet att påverka genom att ta hänsyn till kollektivtrafiken vid byggandet av nya bostäder.

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Andel invånare</b>	78,9%	iu.	iu.	79,2%	79,1%

**Figur 5.** Andel invånare m högst 60 min restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter per vardag (kl 7-19). Källa: Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Västdata-basen/SCB.



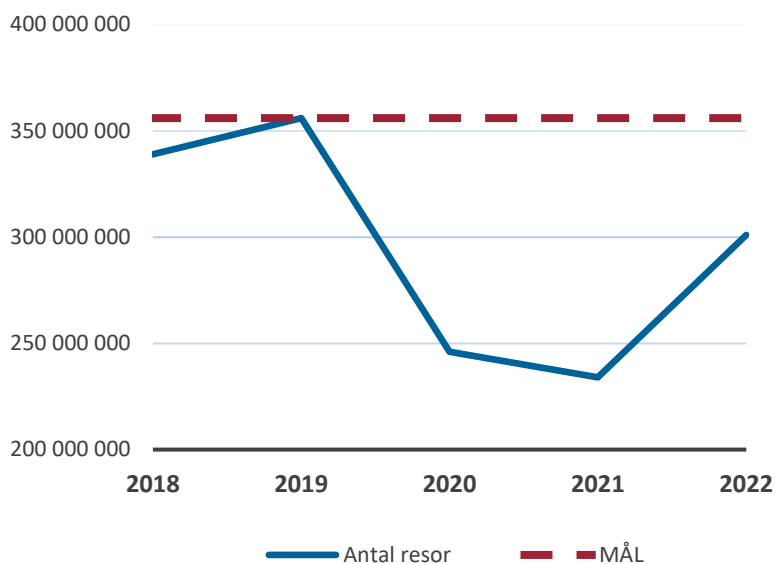
\*\* 2019 års nivå

### Tillgänglighetsberäkning

Västra Götalandsregionen har under 2021 förbättrat metoden att göra tillgänglighetsberäkningar med restider för kollektivtrafiken och för anslutningsresor till fots. Det innebär att målet minst 82 % ändras till minst 79 %.

## Resor med kollektivtrafik

Antalet resor 2022 var 301 miljoner och jämfört med 2021 har resandet ökat med 29 procent. För att nå målet om att återta antalet resor på 350 miljoner från 2019 behöver antalet resor öka med drygt 16 procent.



**Figur 6.** Antal resor med kollektivtrafik.

*Källa: Västtrafik.*

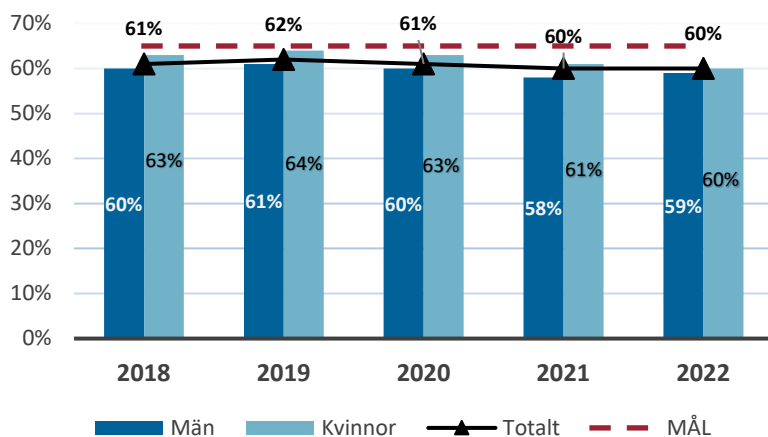
## Enkel, trygg och inkluderande

Kollektivtrafiken är en betydelsefull del i omställningen till ett mer hållbart resande och för att tillgodose invånarens grundläggande behov av tillgänglighet. Upplevelsen av kollektivtrafiken innefattar inte enbart själva kollektivtrafikresan utan även möjligheten att få information inför sin resa, köpa biljett, ta sig till och från hållplatsen eller stationen och efter kollektivtrafikresan ansluta till sitt slutmål. Under 2022 har till exempel alla Västtrafiks biljetter utom kontoladdning blivit möjliga att nyttja i närtrafiken. Det är viktigt att arbeta utifrån ett hela-resan-perspektiv med invånarens olika behov och förutsättningar i centrum.

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Ett systematiskt arbete för att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken har pågått i många år. Många åtgärder som förbättrar den fysiska tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning skapar bättre tillgänglighet för alla resenärer, till exempel barn och äldre.

### Enkelt att resa med Västtrafik

Det är 60 procent av invånarna som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik och nivån har varit relativt konstant över tid. Andelen kvinnor som anser att det är enkelt är något högre än andelen män, 60 procent jämfört med 59 procent.



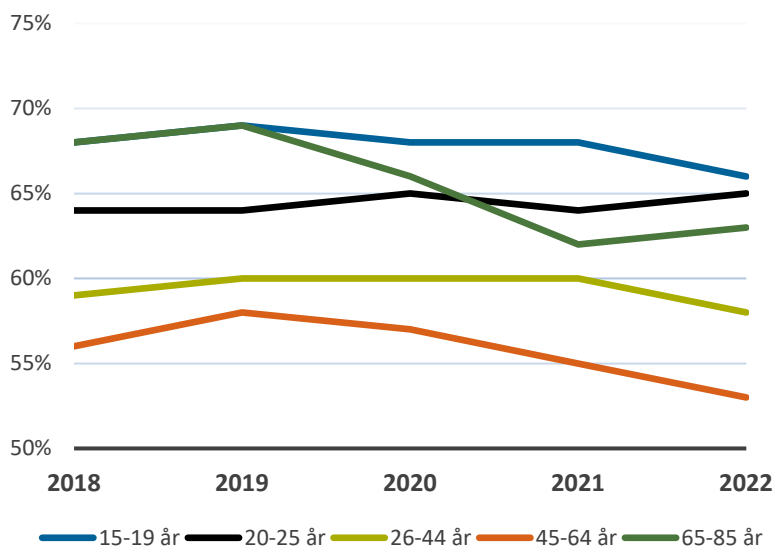
Figur 7. Andelen resenärer som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Det är oklart vad invånarna lägger in i bedömningen av att det är enkelt att resa och förmodligen är det en samlad bild av biljettköp, information, utbud, byten och relationer. I Kollektivtrafikbarometern svarar 84 procent av alla som åtminstone någon gång reser med Västtrafik att det är enkelt att köpa biljett och 81 procent att det är enkelt att få information inför resan. Det tyder på att andra faktorer än dessa påverkar svaren om enkelhet.



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

Figur 8 visar att unga och äldre i högre utsträckning än medelålders anser att det är enkelt att resa med Västtrafik. I åldersgrupperna 20-25 år och 65-85 år har andelen som tycker det är enkelt att resa ökat under 2022.



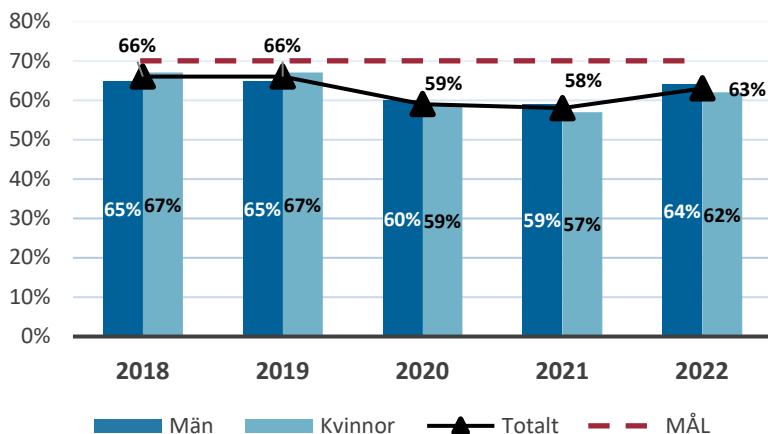
**Figur 8.** Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

### Trygghet att resa med Västtrafik

I begreppet trygghet ryms flera parametrar, till exempel rädsla att utsättas för brott, förseningar, rädsla för smitta, trafiksäkerhet.

Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik uppgår till 63 procent. Under covid-19-pandemin sjönk andelen som kände trygghet men under 2022 ökade den något. Andelen kvinnor som känner trygghet att resa med Västtrafik är något lägre än andelen män. Innan covid-19-pandemin var förhållandet det omvända. Andelen trygga med Västtrafik generellt är betydligt högre än andelen som känner sig trygga ombord samt vid hållplats. Det tyder på att begreppet trygghet är mångfacetterat. I Kollektivtrafikbarometern svarar respondenterna att de viktigaste orsakerna till att man inte känner sig trygg är:

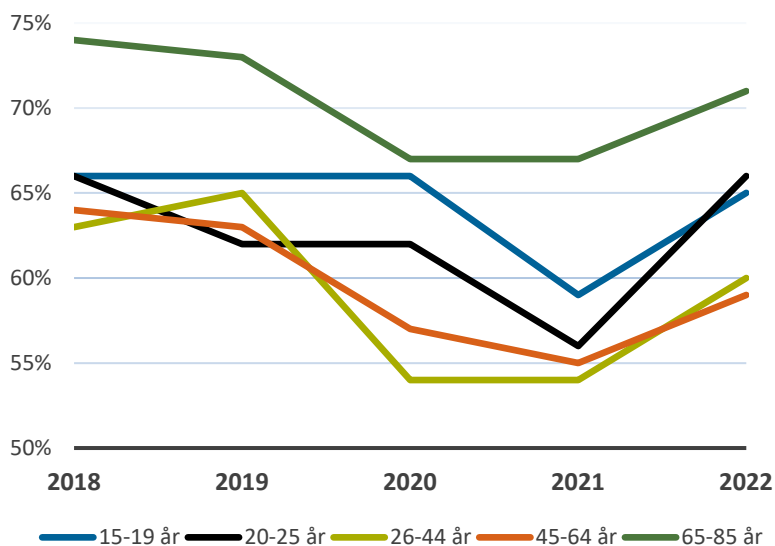
- Risk för förseningar
- Bristande trafiksäkerhet
- Bråkiga och stökiga personer
- Orolig för att utsättas för brott
- Informationen är bristfällig



**Figur 9.** Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Västtrafik har sedan flera år tillbaka ett systematiskt trygghets- och säkerhetsarbete som har fokuserat mycket på brottsförebyggande insatser i nära samverkan med kommunerna. I bland annat Skövde och Uddevalla har kommunerna arbetat med “drogfria platser” vid resecentrumen vilket gett positivt resultat för den upplevda tryggheten på platserna. Kommunerna förväntas få en större roll i det brottsförebyggande arbetet med anledning av ett lagförslag om kommunernas ansvar. Förslaget ligger för beslut under 2023.

Andelen invånare som känner trygghet har ökat i alla åldrar. De äldsta och de yngsta är mest trygga medan åldersgruppen 45-64 år har lägst andel trygga med 59 procent. Åldersgruppen 20-25 år har ökat kraftigt med 10 procentenheter sedan 2021.





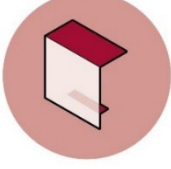
**Figur 10.** Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

## Tillgängliga hållplatser

Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatserna har fortsatt under 2022. De prioriterade hållplatserna finns samlade i en lista, tidigare kallad 800-listan, och omfattar de cirka 960 hållplatser som har minst 100 påstigande per dygn. Listan innehåller även ett fåtal hållplatser med färre påstigande, där kommunerna har prioriterat dem utifrån typ av målpunkt. Listan används för att prioritera vilka hållplatser som ska åtgärdas vad gäller tillgänglighetsanpassning enligt kriterier i Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor.

Det finns 609 hållplatser som uppfyller grön standard, det vill säga samtliga kriterier för tillgänglighetsanpassning med undantag för väderskydd och realtid. Värt att notera är dock att det nu är 795 hållplatser som är anpassade till den lägsta kravnivån (gul + grön standard), som innebär att de har minst leds-tråk, kontrastmarkering och hög kantsten.

I figur 11 redovisas hållplatserna sammanfattningsvis utifrån grön, gul eller röd standard av tillgänglighetsanpassning. En komplett redovisning återfinns på [webbsidan](#).

	2018	2019	2020	2021	2022
	385	491	502	597	609
<b>Grön standard</b>					
	178	120	120	186	186
<b>Gul standard</b>					
	215	166	153	176	164
<b>Röd standard</b>					

**Figur 11.** Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är tillgänglighetsanpassade. *Källa: Västtrafik.*



## Låg miljöpåverkan

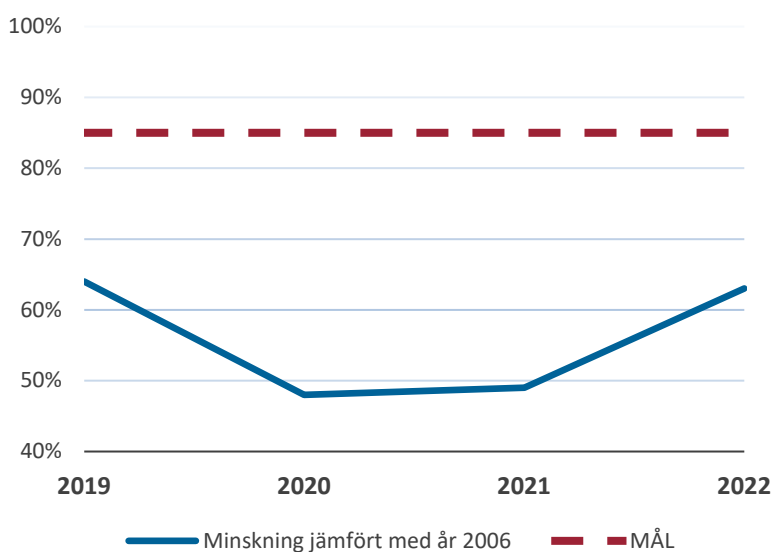
Kollektivtrafiken i Västra Götaland ska ha låg miljö- och klimatpåverkan och vara en del i ett långsiktigt hållbart transportsystem. I detta innefattas effektiv trafik, driven av förnybara drivmedel med låg klimatpåverkan.

Fram till år 2025 är målet en minskning av utsläpp av CO<sub>2</sub> med 85 procent jämfört med år 2006. Målet kan nås genom en satsning på elektrifiering av främst stads- och tätortstrafik samt kortare regionbusslinjer. En satsning på elektrifiering ger många ytterligare positiva effekter på hälsa, miljö och klimat, bland annat minskade bullernivåer.

### Kollektivtrafikens utsläpp av koldioxid

Kollektivtrafikens CO<sub>2</sub>-utsläpp per personkilometer har minskat med 63 procent jämfört med 2006. Under 2022 har osäkerheter i klimatnyttan hos en del förnybart drivmedel uppmärksammas. Osäkerheterna kommer utredas under 2023, vilket innebär att den redovisade siffran för klimatpåverkande utsläpp för 2022 kan komma att justeras i kommande uppföljningar.

Elektrifiering av bussar i framför allt stadstrafik går snabbt och ger stor effekt. Även regiontrafik kan elektrifieras vilket kan bidra till ytterligare minskade koldioxidutsläpp. Nyckeltalet mäts per personkilometer och påverkas av hur resandet utvecklas. Målet om att minska koldioxidutsläppen med 85 procent per personkilometer till år 2025 bedöms vara en utmaning.



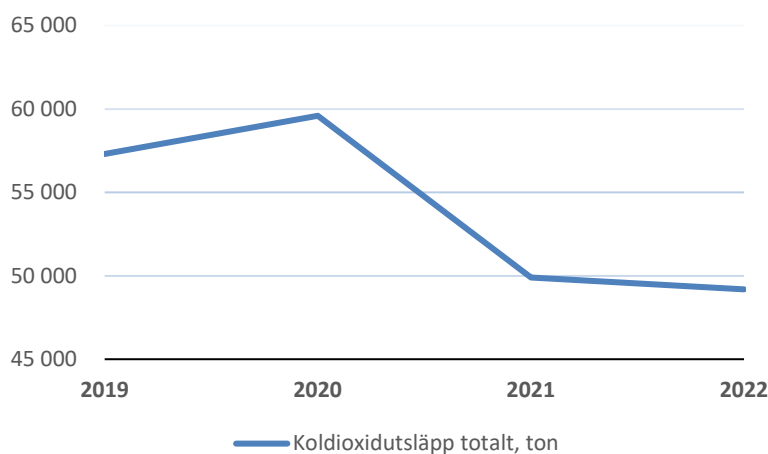
**Figur 12.** Utsläppen av koldioxid per personkilometer i kollektivtrafiken (preliminär siffra för 2022). Källa: Frida, Västtrafik.

Kollektivtrafikens totala utsläpp av CO<sub>2</sub> visar de verkliga



utsläppen utan hänsyn till förändringar i resandet. De totala koldioxidutsläppen för 2022 var drygt 49 000 ton, vilket är ungefär samma som för år 2021. Ökningen mellan 2019 och 2020 berodde dels på en ny beräkningsmetod som tar hänsyn till de olika drivmedlens klimatgenskaper (utsläppsnivåer), dels på drivmedelsmixen. Ett av drivmedlen, HVO (biodrivmedel liknande diesel), fick därtill försämrade klimatgenskaper. Figur 20 visar drivmedelsmixens utveckling i enbart busstrafiken.

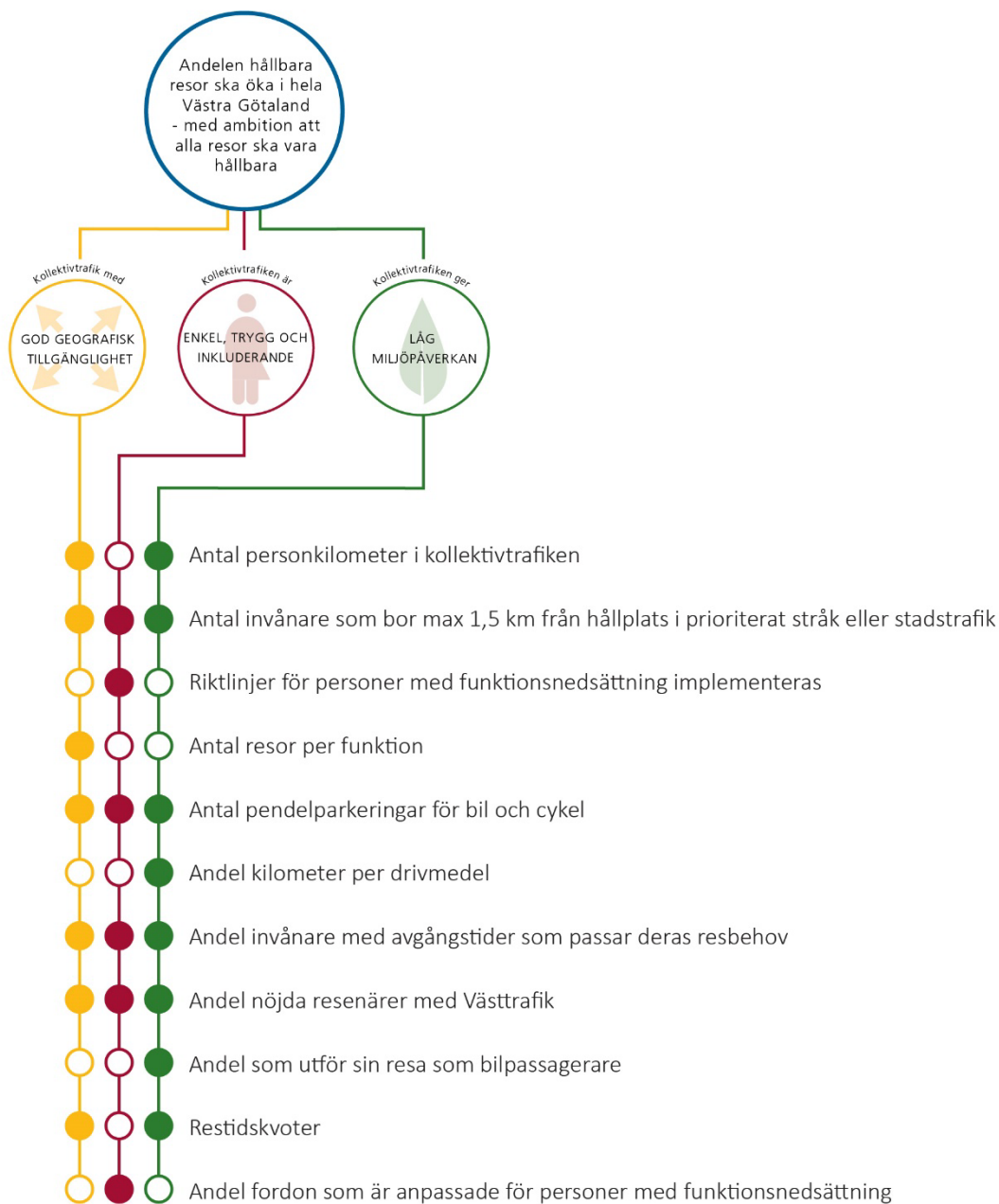
Fartygstrafiken drivs fortfarande i hög grad på fossila drivmedel. Här är dock en förändring på gång i och med att nya trafikavtal tecknas.



**Figur 13.** Utsläppen av koldioxid i kollektivtrafiken (preliminär siffra 2022). Källa: Frida, Västtrafik.

## Indikatorer kopplade till målen

Utöver de indikatorer med måltal som redovisats ovan, finns ett antal indikatorer för att följa utvecklingen. Dessa är inte målsatta. Bilden nedan visar hur dessa indikatorer kopplar till trafikprogrammets mål.



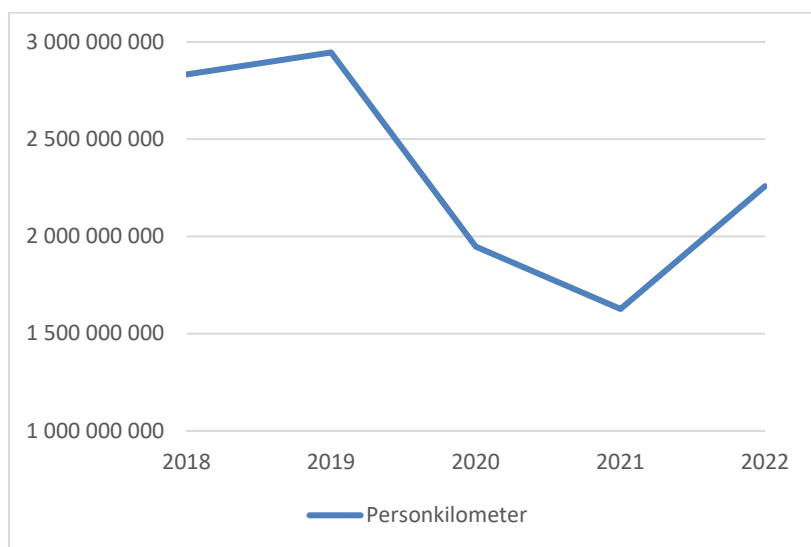
## Antal personkilometer i kollektivtrafiken

Personkilometer redovisas eftersom skillnaden i längd mellan olika resor är stor och därför ger en kompletterande bild till antalet resor. Antal personkilometer påverkar också resultatet i målindikatorn om koldioxid. Personkilometer beräknas genom en uppskattad medelreslängd per trafikavtal multiplicerat med antalet resor.

För 2021 togs en ny förbättrad metod fram för att uppskatta medelreslängder. Metodförändringen har påverkat uppskattningen av medelreslängden för tåg och spårvagn mer än för buss. Ändrade resmönster och förändring i relationen mellan korta och långa resor påverkar antalet personkilometer.

Fram till covid-19-pandemin var det en stabil ökning av antalet personkilometer under många år i kollektivtrafiken. Den stora minskningen i resandet till följd av pandemin hade en stor påverkan på antalet personkilometer. Under 2022 har antalet personkilometer återigen ökat.

Figur 14 visar att antalet personkilometer under 2022 har ökat med 631 miljoner eller 39 procent jämfört med år 2021.

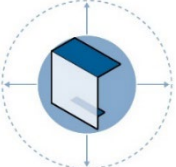


**Figur 14.** Antal personkilometer i kollektivtrafiken.

*Källa: Västtrafik.*

## Antal invånare som bor max 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk eller stadstrafik

Antalet invånare som bor max 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk eller stadstrafik är på samma nivå som tidigare år. Kollektivtrafikens geografiska täckning i stråk och stadstrafik har inte förändrats nämnvärt mellan åren. Lokaliseringen av ny bebyggelse i närhet av prioriterade stråk och stadstrafik är avgörande för att bibehålla eller öka målintikatorn.

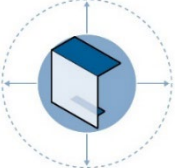
	2019	2021	2022
	1 409 000 82,4 %	1 429 000 82,4 %	1 439 000 82,5 %

**Figur 15.** Antal och andel av befolkningen som bor max 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk eller stadstrafik.

*Källa: Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Västdatabasen/SCB.*

Ett liknande sätt att mäta tillgänglighet till kollektivtrafiken görs av SCB. Indikatorn mäter befolkningens tillgång till hållplatser med minst en avgång i timmen på vardagar mellan 06.00 och 20.00. Här ingår alla hållplatser, inte bara de i stråk eller stadstrafik.

Stockholm sticker ut i ett nationellt perspektiv där 98,1 procent av befolkningen har 1 km eller mindre till närmaste hållplats medan Västra Götaland, Skåne och Sverige totalt ligger kring drygt 90 procent. Mellan kommunerna i Västra Götaland varierar andelen från 50 procent till drygt 99 procent. Generellt är andelen högre i kommuner med större befolkning.

	Västra Götaland	Skåne	Stockholm	Riket
	1 568 900 90,5 %	1 257 600 90,5 %	2 347 400 98,1 %	9 302 500 89,6 %

**Figur 16.** Antal och andel av befolkningen med max 1 km till närmaste hållplats år 2020. *Källa: SCB*

## Riktlinjer för personer med funktionsnedsättning

Enligt strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor ska det finnas riktlinjer som definierar full tillgänglighet för resenärer vad gäller:

- planera sin resa, köpa och använda biljett,
- vistas och orientera sig på hållplats/bytespunkt, ta del av information,
- ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet.

Det kvarstår en del arbete med att ha kompletta riktlinjer utifrån ett hela-resan-perspektiv. En del förbättringar är dock genomförda och ytterligare förbättringar är på gång. Under 2022 startade arbetet med att uppdatera Västtrafiks hållplatshandbok och arbetet med en uppdatering av riktlinjer för hållplatser.

Västtrafik har sedan 2021 en riktlinje för bussar. Riktlinjerna ska bidra till en utformning av fordonen som underlättar för alla resenärsgupper att ta sig ombord, vistas på fordonet och betala för sin resa. De innehåller bland annat mål för utfasning av höggolvsbussar samt införande av hörslinga i nya fordon, dubbla rullstolsplatser och särskilda platser för ledarhundsekipage. För områden som planera sin resa, köpa och använda biljett samt ta del av information saknas samlade riktlinjer.

## Antal resor per funktion

Senaste året har antalet resor inom alla funktioner ökat. Det minskade resandet under covid-19-pandemin har i stort sett återhämtat sig när det gäller stråken, tätortstrafiken och övrig trafik. I november 2020 infördes en ny zonstruktur för färdbiljetter vilket innebar endast tre zoner i hela Västra Götaland, zon A, B, och C.

Den nya zonstrukturen har haft en positiv effekt i de områden där resandet tidigare passerade över en zongräns, men där resandet efter införandet av den nya strukturen sker inom en och samma zon. Områden som fått en större zon har gynnats och det är framför allt samhällen i zon C och till viss del zon B.

De pendlare som gynnats mest på förändringen är de som reser mellan exempelvis Tibro och Skövde, Borås och Härryda, Trollhättan och Uddevalla samt mellan Göteborg, Öckerö, Partille och Mölndal. På de tågsträckor som fått ett lägre pris i och med nya zonstrukturen har också resandet ökat.

Figur 17 visar resandet fördelat på olika funktioner, dvs trafiktyper. I stadstrafiken ökade antalet resor med 44 miljoner till 223 miljoner, en ökning med 25 procent jämfört med 2021. Resandet i stråken ökade med 41 procent jämfört med år 2021 och antalet resor uppgick till 52 miljoner. Resorna i



tätortstrafik ökade under 2022 med 1,5 miljon till 4 miljoner medan antalet resor i övrig trafik också ökade med 5 miljoner eller 38 procent till 18 miljoner.

Resor (miljoner)	2018	2019	2020	2021	2022
Stadstrafik	258	271	189	179	223
Stråk	55	58	39	37	52
Tätortstrafik	3,6	3,7	2,3	2,5	4,0
Övrig trafik	19	19	13	13	18
Specialtrafik	3	3	2	2	3

**Figur 17.** Antal miljoner resor i Västra Götaland per funktion.

*Källa: Västtrafik*

Resandet i samtliga pendlingsnav (figur 18) ökade under 2022. Resandet i Borås har ökat i lägre utsträckning än i övriga pendlingsnav. I antal är resandeökningen störst i Göteborg-Mölndal-Partille med 42 miljoner.

Resor (miljoner)	2018	2019	2020	2021	2022	Befolkning 2021
Göteborg-Mölndal-Partille	236	248	171	162	204	596 100
Borås	10,0	11,2	9,0	7,8	8,8	74 100
Trollhättan-Vänersborg	6,8	6,7	5,3	4,6	5,7	74 800
Uddevalla	2,9	2,9	2,3	2,0	2,5	35 900
Skövde	2,7	2,7	2,1	2,0	2,5	39 600

**Figur 18.** Antal miljoner resor med stadstrafik per pendlingsnav och befolkningssiffror i tätort. *Källa: Västtrafik, SCB.*

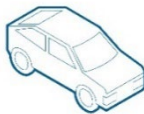

## Antal pendelparkeringar för bil och cykel

Pendelparkeringar fyller en viktig funktion för kombinerade resor där bilen eller cykeln är nödvändig för att nå kollektivtrafiken eller för att få en rimlig restid från dörr till dörr.

Inventering av parkeringarna är ett omfattande arbete som rymmer ett visst mått av osäkerhet vad gäller bedömningen av antalet bilar som ryms på respektive yta. Antalet cyklar som ryms på en cykelparkering är svårbedömt. Cykelparkeringar redovisas därför enbart med antal pendelparkeringar och dessutom enbart sådana där det finns både cykel- och bilplatser.

En genomgång av samtliga kända pendelparkeringar i Västra Götaland har genomförts under 2022. Västtrafik genomför en beläggningsinventering vartannat år och dokumenterar löpande förändringar i antalet pendelparkeringar. Västtrafik har också arbetat fram ett nytt koncept för cykelparkeringsgarage. Det är tänkt att tydliggöra i dialoger med kommuner om att samfinansiera cykelparkeringsgarage som byggs i anslutning till bytespunkter.

Siffrorna för 2022 i nedanstående tabell avser hela Västra Götaland och kan inte jämföras med tidigare år. Det finns cykelparkeringar vid ett stort antal hållplatser, men en fullständig bild av detta saknas.

2022	
	372 18 663 platser
	175

Figur 19. Antal pendelparkeringar för bil och cykel. Källa: Västtrafik

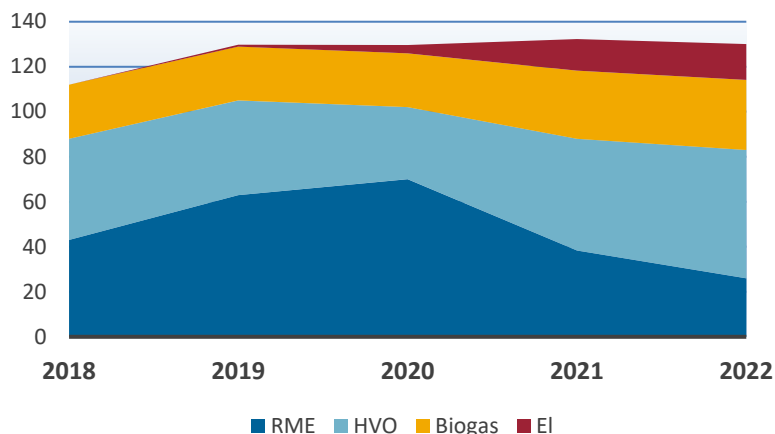
## Antal kilometer per förnybart drivmedel med buss

Mellan 2021 och 2022 ökade antalet km med el som drivmedel från 11 procent till 12 procent. Det beror på ett ökat antal elbussar i samband med nya stadstrafikavtal.

Användningen av fossilt drivmedel utgjorde 0,5 procent av totala antalet busskilometer år 2021. Osäkerheter i klimatprestandan för det förnybara drivmedlet HVO har uppmärksamats under 2022, vilket gör att det finns oklarheter kring hur stor andel som ska klassas som fossilt. Detta kommer utredas under 2023. Det handlar om 18 miljoner kilometer.

” Elektrifieringen av busstrafiken är viktig både för klimat, hälsa och närmiljö.



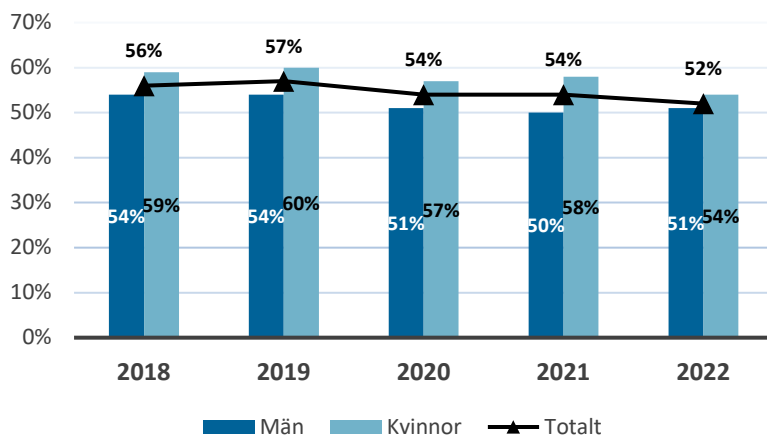


**Figur 20.** Antal miljoner km med buss, per förnybart drivmedel. Källa: Frida, Västtrafik

### Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov

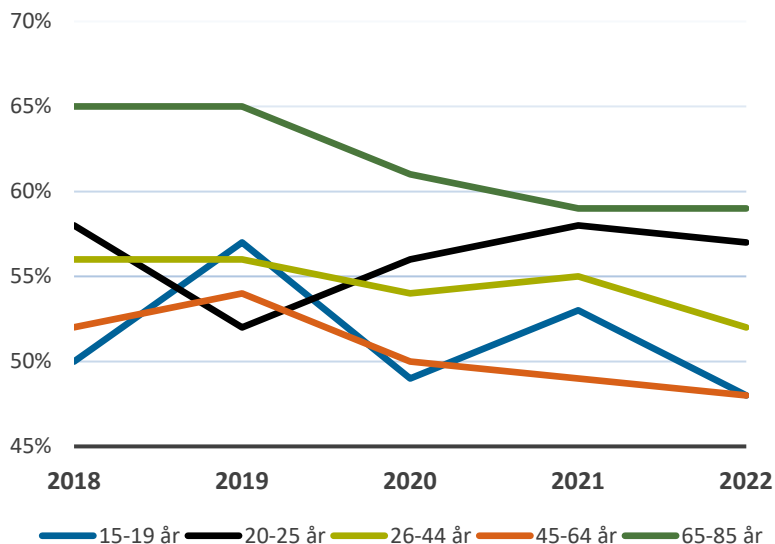
Andelen invånare som anser att de har avgångstider som passar deras resbehov är 52 procent. Det är en något lägre nivå jämfört med åren innan.

Kvinnor anger i högre utsträckning än män att avgångstiderna passar med deras resbehov. Skillnaden mellan könen har bestått över tid och för 2022 är andelen kvinnor 54 procent och andelen män 51 procent som anser att avgångstiderna passar deras resbehov.



**Figur 21.** Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern

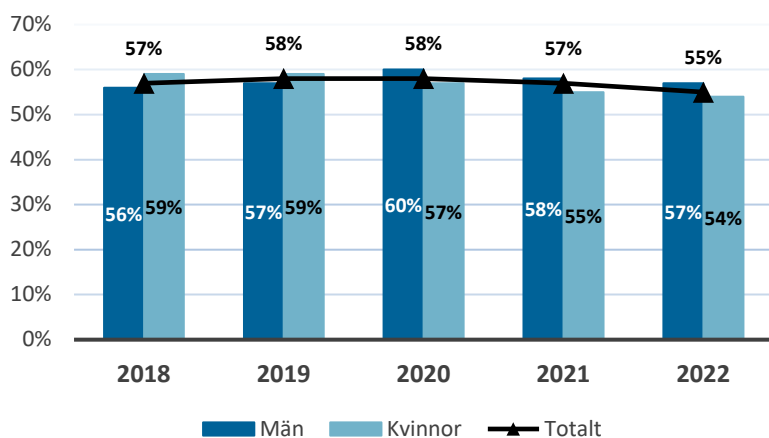
Fördelat på åldersgrupper är det gruppen 65-85 år där högst andel anser att de har avgångstider som passar deras resbehov. Andelen har dock sjunkit sedan 2019. I åldern 15-19 år och 45-64 år är andelen lägst, färre än hälften har avgångstider som passar deras resbehov.



**Figur 22.** Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern

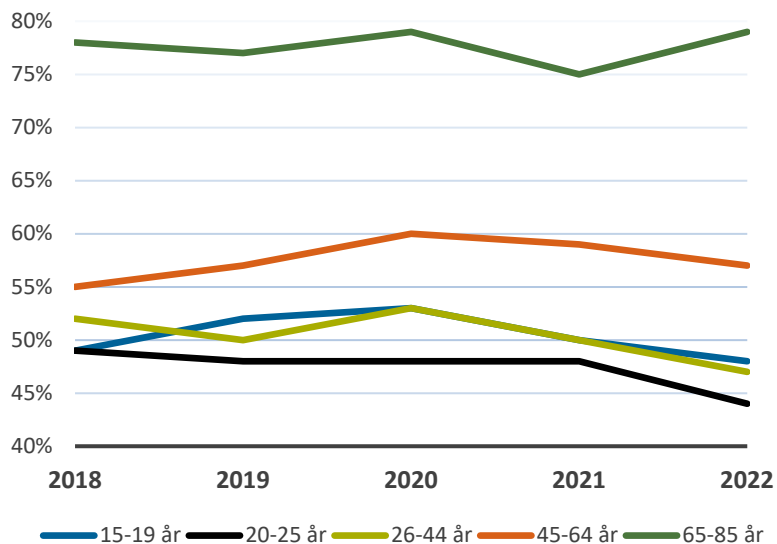
### Andel nöjda resenärer med Västtrafik

Andelen nöjda resenärer med Västtrafik var 55 procent under 2022. Över tid har det skett små förändringar i nöjdheten men senaste åren har det varit en nedgång. Andelen män som är nöjda är något högre än andelen kvinnor både 2021 och 2022.



**Figur 23.** Andel nöjda resenärer med Västtrafik, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern

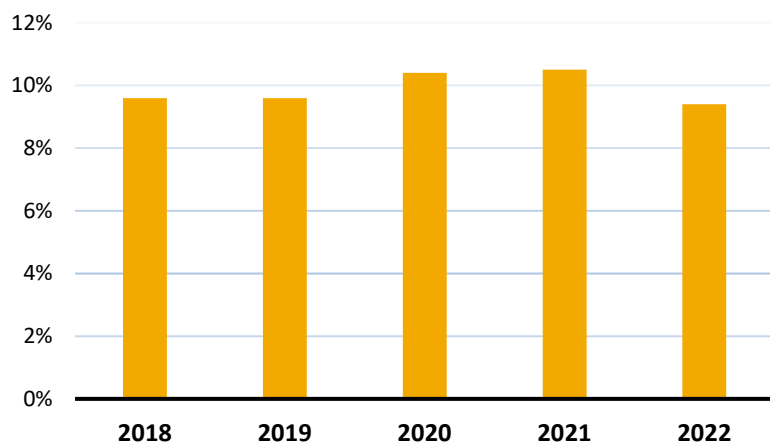
Figur 24 visar nöjdheten fördelat på åldrar och det är tydligt att det är en betydligt högre andel i de äldre åldersgrupperna som är nöjda jämfört med de yngre åldrarna. Nöjdheten har minskat under de senaste åren bland resenärer yngre än 45 år.



**Figur 24.** Andel nöjda resenärer med Västtrafik, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern

### Andel som utför sin resa som bilpassagerare

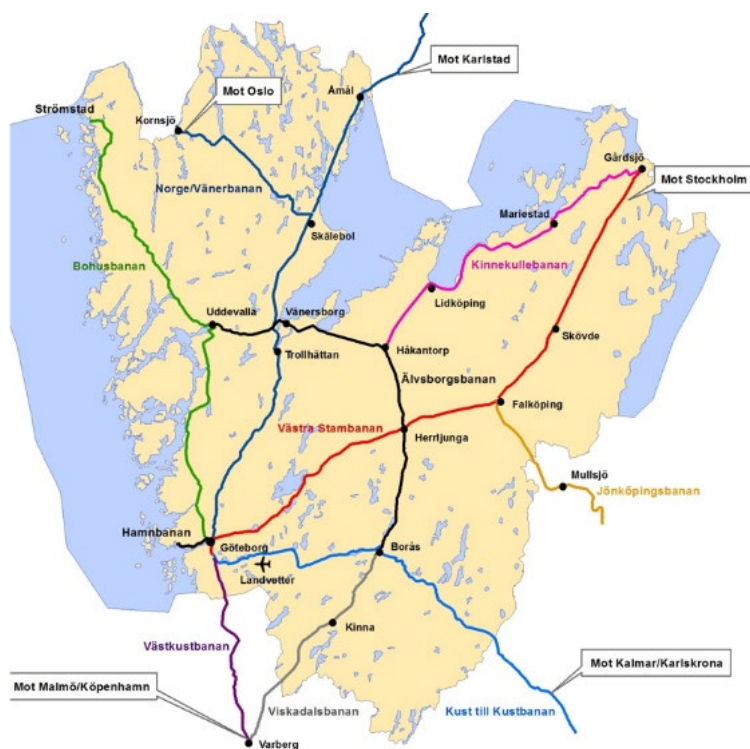
Andelen bilpassagerare ligger kring 10 procent 2022, en stabil nivå över tid. Den är en indikation på samåkning även om en stor del antagligen är gemensamma resor i ett hushåll.



**Figur 25.** Andel som utför sin resa som bilpassagerare. Källa: Kollektivtrafikbarometern

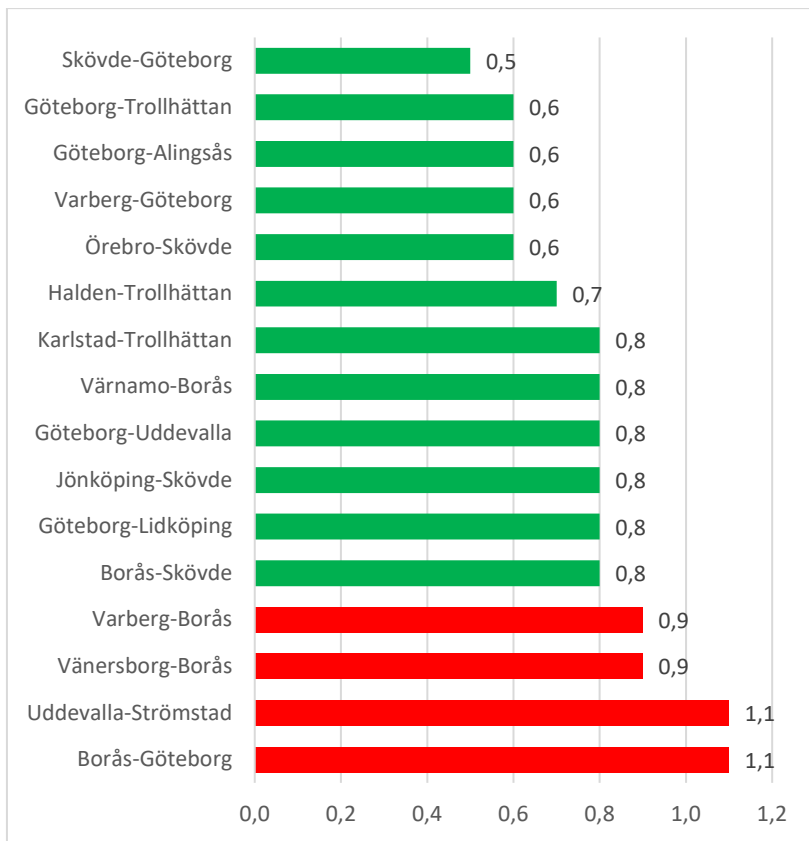
## Restidskvoter

Restidskvoter är ett sätt att mäta kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen. Målet för tåg är en restidskvot på 0,8 jämfört med bil. Det finns två målkvoter för buss och i storregionala busstråk är den 1,2 och i prioriterat stråk är den 1,3. Restidskvoterna följs upp för ett antal relationer i stråken, i första hand för tåg och bil samt ett antal tunga pendlingsrelationer.



Figur 26. Järnvägar i Västra Götaland. Källa: Västra Götalandsregionen

Restidskvoten är låg i ett antal tågrelationer på Västra Stambanan, Norge-Vänerbanan och Västgötastråket. Jämfört med 2021 har restidskvoten förbättrats för Borås-Skövde som nu når målet på 0,8. I Borås-Göteborg, Vänersborg-Borås, Varberg-Borås och Uddevalla-Strömstad är restidskvoten högre än målet. Restiden med tåg mellan Göteborg och Uddevalla är en relation som går via Trollhättan.

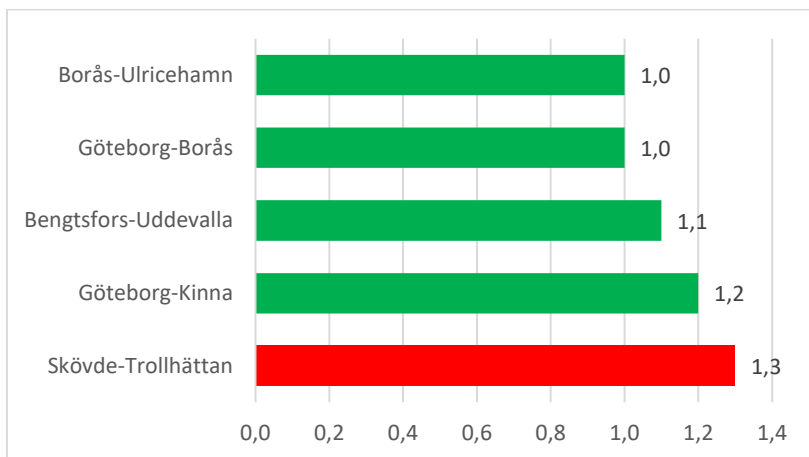


#### Faktaruta

Restidskvoten är beräknad utifrån restider i Google maps mellan kl 6 och 8 en vardag under hösten. Restiden för bil är ett medelvärde och för kollektivtrafik är det den snabbaste avgången.

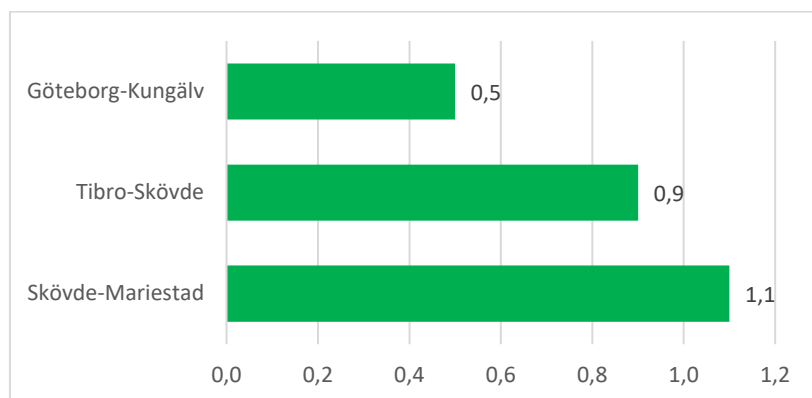
**Figur 27.** Restidskvot för tåg i prioriterade stråk. Källa: Google maps.

Relationen Skövde – Trollhättan har förbättrats sedan 2021 men når inte målnivån på 1,2 för buss i storregionala stråk.



**Figur 28.** Restidskvot för buss i storregionala stråk med mål 1,2. Källa: Google maps.

Restidskvoten för buss är lägst i relationen Göteborg – Kungälv där det också finns bussfiler som gör att bussen går fortare än bilen i rusningstid.



**Figur 29.** Restidskvot för buss i prioriterade stråk med mål 1,2.  
Källa: Google maps.

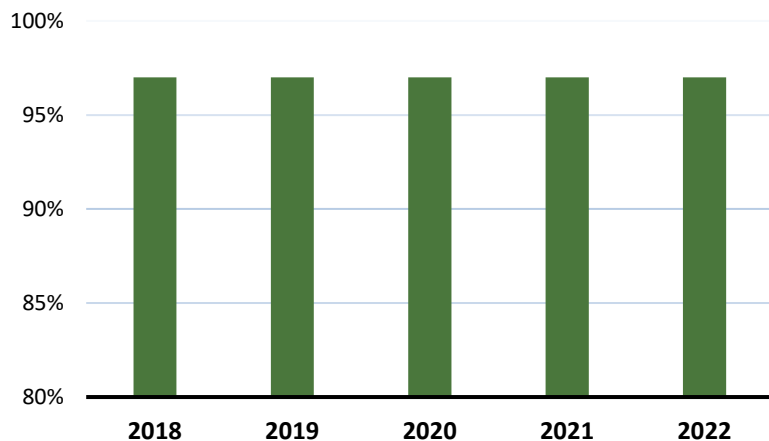
### Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning

Totalt sett var 97 procent av alla fordon anpassade vid årsskiftet 2022/23, vilket har varit konstant sedan 2014. De nya spårvagnar som har satts i drift under 2022, har i någon mån ersatt gamla spårvagnar, men har ännu inte haft påverkan på totalen. Samtliga fordon som upphandlas är tillgänglighetsanpassade. Kriterierna för tillgänglighet uppdateras inför varje upphandling.



#### Faktaruta

De äldre spårvagnar som inte är tillgänglighetsanpassade fasas ut successivt i takt med att moderna, anpassade vagnar levereras och sätts i drift.



**Figur 30.** Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning. Källa: Västtrafik

# GENOMFÖRANDE – HUR MÅLEN SKA NÅS

## Beslutade strategier och fokusområden



### Beslutade strategier

- Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor
- Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken
- Målbild tåg 2035, inkl. väststågsutredningen
- Målbild Koll2035 Göteborg/Mölndal/Partille
- Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla

### Fokusområden

- Driva på och underlätta för hållbara resval
- Kombinerad mobilitet
- Samhällsplanering och kollektivtrafik
- Driva på och styra forskning och innovation

I programmet beskrivs hur målen ska nås genom de beslutade strategierna och inom fyra fokusområden. På följande sidor ges en lägesrapport om utvecklingen inom respektive strategi och fokusområde.

# Lägesrapport beslutade strategier

## Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor

Strategin genomförs i huvudsak i enlighet med Västtrafiks handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor. Några exempel på insatser som har genomförts under 2022 är:

- Under våren genomfördes ett utvecklingsarbete för att stärka Västtrafiks samverkan med funktionshinderorganisationer. Arbetet resulterade i samverkansorganet *Aktiv involvering*. Samverkan inom *Aktiv involvering* har resulterat i att kompetensnivån hos de tjänstepersoner på Västtrafik som deltog i arbetet har höjts och ett antal samarbeten har startats bland annat när det gäller produkt- och tjänsteutveckling.
- Ett särskilt nummer, så kallat tillgänglighetsnummer, har testats och införts permanent under året. Det kan personer med funktionsnedsättning vända sig för att få hjälp och stöd i sin resa.
- Ett omfattande förbättringsarbete har genomförts för att säkerställa att de externa utropen på spårvagnarna håller tillräcklig kvalitet för att möjliggöra för personer med synnedsättning att höra informationen vid hållplatserna.
- Västtrafiks verktyg för att systematisera arbetet med att inkludera sociala konsekvensanalyser i olika planer och i upphandlingsprocessen har använts i flera förstudier under året. Det har bland annat lett till att barns behov lyfts på ett tydligare sätt. Ett exempel är att det för flera linjer på landsbygden i Alingsås har lyfts behov av tillkommande hållplatser på platser där så kallade vinkhållplatser förekommit. Ett annat exempel är att det i förstudien för Göteborgs södra skärgård har tagits stor hänsyn till skolornas tider (både för elever och personal) och till önskemål om att förbättra möjligheterna att resa internt inom skärgården.

### De fem åtgärdsområdena i strategin:

- 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

## Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken

Strategin innehåller mål om minskade utsläpp av koldioxid samt mål för luftkvalitet, energieffektivisering och bullerminskningar. Aktualiseringen av strategin, som fastställdes av kollektivtrafiknämnden i december 2022, ger ett tydligt fokus på elektrifiering fram till 2035 för att nå måluppfyllelse. Under 2022 körde 300 av knappt 2000 bussar på el.

## Målbild tåg 2035, inklusive Västtågsutredningen

Utvecklingen av tågtrafiken i Västra Götaland utgår från



Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen. På medellång sikt konkretiseras utvecklingen i Målbild tåg - delmål 2028 inklusive storregional busstrafik. Under 2022 har Västtrafik tagit fram en handlingsplan för att stegvis gå i riktning mot delmålen för 2028. Här beskrivs resandeutveckling, trafikupplägg och fordonsbehov etcetera. Tillkommande utredningsarbete kommer att ske under 2023 för ett par järnvägssträckor där förutsättningarna behöver studeras ytterligare.

Västtrafik har i enlighet med målet om en utbyggd tågtrafik investerat i 45 nya tåg. De första tågen beräknas tas i bruk under 2024.

Målbild Tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen, öppnar upp för att på sikt etablera och trafikera ett antal nya stationer i mindre samhällen i Västra Götaland. Under 2022 startade projektet ”Samhällsplanering och stationsutveckling” där Västra Götalandsregionen tillsammans med aktuella kommuner, Trafikverket och Västtrafik i ett tidigt skede vill förbereda och stödja en samhällsplanering där nya stationers potential kan nyttjas. Mål i projektet är att samla berörda aktörer, skapa en gemensam bild kring förutsättningar och ta fram en övergripande plan med roller, ansvar och tidplan för att etablera nya stationer.

### **Målbild Koll2035 Göteborg/Mölndal/Partille**

Målbild Koll2035 beskriver hur kollektivtrafikens stomnät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille (GMP).

Ett antal fördjupade utredningar kring trafikkonceptet Metrobuss har genomförts under året i enlighet med den avsiktsförklaring som tecknades av Stadstrafikforum GMP under våren 2021. Utredningarna syftade till att konkretisera kostnader och genomförbarhet för Metrobussystemet. De redovisades för Stadstrafikforum GMP i oktober 2022 och fick positiv respons. Därutöver har parterna arbetat vidare med ett flertal gemensamma utredningar i enlighet med Handlingsplan 2020-2024 för att nå Målbild Koll2035.

Regionfullmäktige beslutade i maj 2022 om att köpa in ytterligare 20 långa spårvagnar för leverans 2026–2027. Förlängning av hållplatser längst de mest belastade spårvagnslinjerna 5 och 11 har pågått under hela 2022 som en förberedelse inför kommande trafikering med längre spårvagnar.

### **Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla**

För de fem noderna i Västra Götaland finns kollektivtrafikplaner framtagna som beskriver hur respektive kommuner, VGR

och Västtrafik vill att stadstrafiken ska utvecklas de närmaste cirka 15 åren. Planerna har tagits fram i olika takt och med något olika innehåll men de utgår från trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål om ökad andel hållbart resande. De antas av respektive kommun och VGR och för respektive plan tas en handlingsplan fram. I denna beskrivs olika åtgärder, utredningar och förbättringsförslag i syfte att uppnå målen i kollektivtrafikplanen.

**Borås:** *Utvecklingsplan 2025 för kollektivtrafiken i Borås* antogs 2016. Stadstrafikforum initierade 2022 en uppdatering av utvecklingsplanen. Arbetet har påbörjats i samverkan mellan Borås Stad, Västtrafik och Västra Götalandsregionen och utgår från den tidigare utvecklingsplanen och den utveckling som skett både i kollektivtrafiken och staden sedan den antogs. Stadstrafiken i Borås har ökat kraftigt från 7 miljoner resor 2010 till 11,6 miljoner resor 2019. En resvaneundersökning har beställts för stadstrafikområdet som ett underlag i arbetet med den nya kollektivtrafikplanen, från vilken resultatet kommer i början av 2023. Ett antal åtgärder från den handlingsplan som är kopplad till utvecklingsplanen har genomförts under 2022, bland annat den centrala knutpunkten Södra Torget. Områdets nya utformning blir en säkrare och grönare plats för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik.

**Skövde:** *Kollektivtrafikplan för Skövde år 2025 – med utblick 2035* antogs 2018. Under 2022 har flera infrastrukturinvesteringar genomförts i syfte att öka framkomligheten för kollektivtrafiken i staden, som till exempel kapacitetshöjning av cirkulationsplatser och utbyte av farthinder från traditionella gupp till så kallade busskuddar. Det har även skett ombyggnad av hållplatser, bland annat vid det växande aktivitetsområdet vid Billingshov. Kommunen har utökat med fler centrala bostadsområden där gatuparkering blivit avgiftsbelagd och boendeparkering införts.

Inför upphandling av Trafik 2024 så har Västtrafik och kommunen gemensamt tagit fram förslag på förändringar av stadstrafikens linjenät. Syftet är att få ökad framkomlighet för kollektivtrafiken och kortare restider till målpunkter. Arbetet med att säkerställa den nya infrastruktur som det nya linjenätet kräver, till exempel nya bussgator och fler hållplatser, har påbörjats. En ny bussdepå har börjat byggas.

**Trollhättan och Vänersborg:** *Kollektivtrafikplan för Trollhättan och Vänersborg* antogs 2019. I den tillhörande handlingsplanen finns flera aktiviteter kopplade till de förändringar och möjligheter som finns i samband med att ett nytt trafikavtal startar i området 2023. Bland annat planeras för elektrifiering av stadsbusstrafiken samt ledbussar som möjliggör ökad kapacitet. Handlingsplanen lyfter kontinuerliga behov av att

---

anpassa och utveckla kollektivtrafiken i takt med stadsutvecklingen och att nya bostadsområden tillkommer. På längre sikt kan utredningar om expresslinjer bli aktuellt.

I de båda städerna har det under året gjorts tillgänglighetsanpassningar och förlängningar av flera hållplatser i syfte att förbereda både för ökat antal resande och nya längre fordon. Därtill pågår succesiv utbyggnad av nya vägar, hållplatser och gång- och cykelbanor i samband med stadsutvecklingsprojekt.

**Uddevalla:** 2021 antog Uddevalla kommun och kollektivtrafiknämnden *Kollektivtrafikplan för stadstrafiken i Uddevalla*. Kollektivtrafikplanen beskriver mål för resenären och för människan i staden. För resenärerna handlar målen om att utveckla kollektivtrafiktrafiken med ledorden ”ofta, enkelt, snabbt och pålitligt”. För människan i staden lyfts kollektivtrafikens roll och utrymme i stadsutvecklingen och samhällsplaneringen.

Under 2022 har en handlingsplan tagits fram. Här konkretiseras strategier och åtgärdsförslag i syfte att nå målen. På kort sikt lyfter handlingsplanen elektrifiering av kollektivtrafiken, behov av att förenkla och etablera ett nytt linjenät samt framkomlighetsåtgärder. Inom de närmsta åren påbörjas flera av åtgärderna, kopplat till nytt trafikavtal.

Flertalet hållplatser har genomgått standardhöjning och tillgänglighetsanpassats under året. Även gång- och cykelvägar har byggts ut under året.

# Lägesrapport Fokusområden

## Driva på och underlätta för hållbara resval

I pandemins kölvatten pågår en diskussion om vad framtidens kollektivtrafik är. Sedan ett drygt år tillbaka pågår ett systematiskt arbete inom Västtrafik med att utforska detta genom en kraftsamling kring mobilitet. Det handlar om att hitta lösningar inom de områden där dagens kollektivtrafik inte räcker till. I glappet mellan Västtrafiks nuvarande erbjudande och människors resbehov. Ett satsningsområde är cykel och annan mikromobilitet. Här ingår till exempel förstudie för cykelintegrerad kollektivtrafik som gjorts med hjälp av finansiering från Vinnova. En fortsättning är på gång genom ett större pilotprojekt för att testa hur ett koncept för cykel och kollektivtrafik i Västra Götaland kan formas. I piloten hanteras flera aspekter av hur cykel och kollektivtrafik kan kombineras, till exempel cykel ombord, privat cykel till och från hållplats, låncykelsystem, information, kampanjer, med mera.

En annan studie har påbörjats tillsammans med KTH och Voi för att förstå var kollektivtrafik och elsparkcyklar konkurrerar och var de båda kompletterar varandra, vilken förväntas redovisas under våren 2023. Flertalet remisser har även besvarats kring förändrade regler för delade elsparkcyklar för att förtydliga vikten av att inte reglera bort dessa mindre små fordon innan de hittat sitt rätta användningsområde.

Samtidigt som förstudien för cykelintegrerad kollektivtrafik pågick, deltog Västtrafik i ytterligare en förstudie finansierad av Vinnova. Den handlade om Hållbara resor till naturområden, och leddes av Länsstyrelsen. Förstudien ledde till ett flertal förslag på åtgärder för att öka det hållbara resandet till naturområden.

En viktig del i arbetet med att förenkla för det hållbara resandet är att försöka påverka lagar och regler som motverkar hållbart resande. Västtrafik har under 2022 skrivit ett flertal debattinlägg och svar på remisser inom ramen för detta, både enskilt och i samarbete med andra aktörer. Ett stort fokus låg under året på förändringen av reseavdraget som föregående regering beslutade om, men som sedan togs tillbaka av nuvarande regering under vintern 2022.

Nätverket för hållbart resande, där kommunala tjänstepersoner ingår, har haft fyra digitala träffar med inspiration och kunskapshöjande föreläsningar samt erfarenhetsutbyte på olika teman. Som tidigare år har projekt som *Vintercyklist* och *På Egna ben* genomförts. *Cykelvänlig arbetsplats* har även det erbjudits kommunerna i Västra Götaland, om än i nationell form, då Cykelfrämjandet tagit över projektet. Vikcyklar och

” *Det handlar om att hitta lösningar inom de områden där dagens kollektivtrafik inte räcker till. I glappet mellan Västtrafiks nuvarande erbjudande och människors resbehov.*

elcyklar i Västtrafiks regi har lånats ut till flera företag, bland annat inom ramen för *En ren vana*, Västtrafiks och VGR:s satsning på hållbart resande för företag. Utlåning samt möjlighet att prova på kollektivtrafiken har även skett för att hjälpa till med nya resvanor för resenärer påverkade av stängningen av Tingstadstunneln. Under året kom även *Nyinflytt* igång igen, där alla nyinflyttade får chansen att gratis testa på kollektivtrafiken under två veckor. Större riktade prova-på-kampanjer i Västtrafiks regi kommer återinföras under 2023.

### Kombinerad mobilitet

För att främja möjligheten för andra aktörer att sälja kollektivtrafikbiljetter och skapa nya möjligheter att kombinera olika reseerbjudanden, öppnade Västtrafik för tredjepartsförsäljning i mars 2022. Västtrafik är den första trafikmyndigheten i Sverige att öppna för tredjepartsförsäljning i skarp drift. Det görs genom två nivåer av återförsäljning:

- Digitala återförsäljare, alltså de som vill addera kollektivtrafik till sin verksamhet för att stärka sitt erbjudande. Exempelvis hotell, evenemang, parkeringsbolag med flera.
- Mobilitetspartner, det vill säga aktörer som erbjuder olika trafikslag som kan kombineras i syfte att samla hela resbehovet på ett ställe.

Västtrafik har under de senaste åren skaffat sig en förståelse och kunskap vad gäller kombinerad mobilitet genom de piloter som genomförts. Därtill har Västtrafik sedan två år tillbaka ett avtal med Parkering Göteborg om försäljning av biljetter.

I maj tecknades det första kontraktet med en mobilitetspartner, Travis. Västtrafik har sedan öppnandet sökt efter fler aktörer som vill addera kollektivtrafikbiljetter till sina tjänster. Läget efter pandemin har emellertid gjort att vissa aktörer på marknaden har slagits ut och andra ändrat sina fokusområden. Men det ser ut som att marknaden sakteligen börjar röra på sig igen.

Alltjämt pågår många olika projekt, både i Sverige och runt om i världen. En av de stora frågorna är hur affärsmodellerna ska se ut för att få verksamheterna att bära sig ekonomiskt. Det som dock kännetecknar alla olika initiativ är att det är projekt som är subventionerade med externa medel i någon form, ett fåtal är i skarp drift.

Fastighetsmarknaden i Sverige är ett av de områden som visat stort intresse för nya kombinerade lösningar. Genom att aktivt minska antalet parkeringar, skapas ett större tryck och önskan



---

att kunna erbjuda alternativa möjligheter till den egna bilen. Västtrafik har mot slutet av 2022 tecknat ytterligare ett kontrakt, med företaget Ec2b som ingår i Trivector AB. De kommer främst att skapa mobilitetslösningar som är riktade till fastighets- och bostadssektorn.

Västtrafik kommer även fortsatt delta i testet av Komiland 3.0 för att förstå hur kombinerade mobilitetstjänster bör utformas för glesare geografier.

### **Samhällsplanering och kollektivtrafik**

Tidig dialog mellan Västtrafik och kommunerna kopplat till kommunernas planarbeten är en viktig del i att få samhällsplanering och kollektivtrafik att gå hand i hand. Västtrafik arbetar löpande med att utveckla samverkan med kommunerna för att kunna föra in exempelvis utbyggnadsplaner i interna trafikutvecklingsprocesser. Exempel på sådant som startat under 2022 är fördjupad samverkan med kommunerna inför kommande batterifabriksetableringar i Göteborg, Mariestad och Svenljunga samt ett nytt forum tillsammans med Göteborgs Stad där Västtrafik redan innan detaljplanarbetet startar upp får möjlighet att göra inspel till förutsättningarna för planen.

Det har också genomförts workshops med de fyra delregionala tjänstepersonsnätverken för att ytterligare utveckla samverkan mellan parterna. Västtrafik har tillsammans med flera kommuner genomfört utbildningen om kollektivtrafiken i samhällsplaneringen som togs fram 2019. Utbildningen riktar sig till kommunala tjänstepersoner inom samhällsbyggnadssektorn. Starten försenades på grund av pandemin och tolv kommuner har hittills genomfört utbildningen. Förhoppningsvis kommer ett ökat intresse göra att fler kommuner genomför utbildningen.

## Driva på och styra forskning och innovation

Forskning och innovation ska bidra till bättre beslutsunderlag för den ordinarie verksamheten, testa nya idéer i praktiken och driva utvecklingen i riktning mot målen i trafikförsörjningsprogrammet. Detta görs i huvudsak genom satsningar inom fem prioriterade forskningsområden.

Arbetet sker i allt närmare samverkan mellan VGR och Västtrafik genom gemensamma forum. Som ett led i att vara hela samhällets mobilitetsaktör har Västtrafik gått i riktning mot att i högre grad ta egna initiativ till forskning och innovation. Västtrafiks engagemang i strategiska innovationsprogrammet DriveSweden har ökat under året genom representation i deras programkontor.

De initiativ VGR har tagit har varit kopplade till K2, nationellt centrum för kollektivtrafikforskning. Västra Götalandsregionen har representanter med i K2:s Rådslaget, som samordnar arbetet med hållbar omstart med fokus på att tillvarata möjligheter i pandemins kölvatten. Arbetet har resulterat i en rapport, som både stärker och ger bränsle till Västtrafiks arbete avseende kraftsamling mobilitet och att agera som hela samhällets mobilitetsaktör för att möta större del av människors resbehov. Engagemanget i K2:s runda bordssamtal fortsätter, där storstadsregionerna tar del av aktuell forskning och utbyter erfarenheter.

### Finansieringsformer

Inom ramen för K2:s rådslag har flera kunskapssammanställningar tagits fram. En av dessa rör kollektivtrafikens organisering och finansiering. Rådslaget har också tagit fram principiella förslag för nya finansieringsmodeller.

I projektet KomILand 3.0 som VGR finansierar och som utforskar mobilitet på landsbygderna, är finansieringsmodeller för mobilitetstjänster samt roller och ansvar några av fokusområdena för projektet. Det vill säga hur framtida mobilitetstjänster skulle kunna finansieras och hur ansvaret skulle kunna fördelas mellan olika aktörer.

### Digitalisering och automatisering

Det pågår en rad olika satsningar och projekt inom detta område, där VGR delfinansierar och Västtrafik deltar på lite olika sätt. Ett exempel är projektet BaaS (Bus-as-a-Service) där Västtrafik tillsammans med olika aktörer utvecklar framtidens IT-infrastruktur ombord på buss. Västtrafik har även gått med i det Vinnovafinansierade samverkansprojektet AI Enhanced Mobility. Syftet är att utforska och lära mer om AI som möjliggörare.

### VGR:s fem prioriterade forskningsområden för kollektivtrafiken

- **Finansieringsformer** som säkerställer långsiktig utveckling och drift av kollektivtrafiken
- **Digitalisering och automatisering** som ökar transportsystemets tillgänglighet och inkludering samt sänker dess miljöpåverkan
- **Elektrifiering och drivmedelsmix** som möjliggör fossilfrihet, ökar energieffektivitet och minskar buller
- **Samhällsbyggnad och stadsutveckling** som skapar gynnsamma förutsättningar för kollektivtrafik, delad mobilitet, cykling och gång
- **Styrmedel och styrning** som driver beteendeförändringar mot hållbart resande och bidrar till att fler upplever kollektivtrafiken som enkel, trygg och inkluderande att använda

Samarbetsavtalet för *ElectriCity* är förlängt till 2025 där arbete med elektrifiering ur ett systemperspektiv fortgår men även projekt som berör digitalisering och automatisering. Exempelvis används en särskild innovationsbuss, där tester av utvecklade produkter och tjänster sker. Bland annat har den interna utformningen i kommande trafikkonceptet *Citybuss* testats med dubbla dörrpar fram för bättre resenärsflöde samt med fler ståplatser. Vidare har en studie om elektrifierade och automatiserade persontrafikfärjor initierats.

Projektet *Eldsjäl* har simulerat hur eldrivna självkörande fordon påverkar trafiken i Göteborg. Projektet *A Human Approach* är ett *Drive Sweden*-projekt som avslutades under 2022 med prototyper över framtida mobilitetstjänster i vissa stadsdelar i Göteborg. Det gav insikt i hur man metodiskt kan arbeta utifrån boendes berättelser, få insikt i människors behov och värde i resandet.

### Elektrifiering/ drivmedel

Det pågår flera satsningar inom *ElectriCity* för elektrifiering av bussar med fokus på fordon samt laddstolpar. Ett exempel är *Dreemer*, som står för *Delade Regionala Energi- och Mobilitetsförsörjningssystem för Effektivt Resursutnyttjande*. Projektet utforskar hur olika transportslag skulle kunna dela på laddinfrastruktur och energianvändning på ett effektivt sätt som inte överbelastar elnätet och som kan underlätta omställningen till ett elektrifierat transportsystem.

Därtill pågår ett arbete med att främja elektrifiering av transporter på olika plan. Med stöd av regionala medel finansierades 194 publika laddplatser (*semisnabba*) för lätta fordon. Även två laddplatser för tunga fordon, två laddare för *Västtrafiks* fartyg, 424 laddboxar för cykel, sex strategiska planer och tre forsknings- och innovationsprojekt finansierades. Inom ramen för regional infrastrukturplanering stöttar regionen strategiska industrietableringar särskilt inom elektrifiering.

### Samhällsbyggnad och stadsutveckling

Projekt med fokus på mobilitet i glesare områden, som tidigare nämnda *KomILand 3.0* och *RorILand* har fortsatt. De handlar båda om att utforska olika mobilitetslösningar för att förbättra levnadsvillkoren i landsbygder. För samordning och utökat lärande etablerades en samverkansarena där dessa ingår tillsammans med pågående projekt som bland annat *Fossilfri gränsregion Fyrbodal*.

Att aktivera civilsamhället i mobilitetsfrågan har också varit i fokus under året. VGR har haft särskilda utlysningar riktade till civilsamhället för att främja samåkning i hela länet. Detta som en av flera pusselbitar för att minska trafiken och

### ElectriCity

Ett samverkansprojekt för elektrifiering och utveckling av innovationer för kollektivtrafiken och andra tunga transporter. VGR är en av finansörerna. Läs mer på <https://www.electricitygoteborg.se/sv>



möjliggöra hållbara vägval i vardagen.

### **Styrmedel och styrning som bidrar till att fler vill och kan resa hållbart**

Under året har ett tvärfunktionellt utvecklingsprojekt inom Västtrafik jobbat med uppdraget att utforska en ny typ av kollektivresa som är dynamisk och behovsstyrd. Inom projektet har det gjorts kunskapsinventering och kunskapsdelning genom omvärldsbevakning, resultat från tidigare studier och kring Västtrafiks anropsstyrda trafikkoncept. Det har resulterat i förslag på testupplägg främst utifrån två aspekter eller frågeställningar; hur optimera trafiksystemets produktionskapacitet och kostnad? Samt hur utforma en dynamisk trafiktjänst så att folk väljer den före bilen? Arbetet med dynamisk trafik är ett lärande projekt med syfte att Västtrafik ska få kunskapsunderlag för att kunna utveckla framtidens kollektivtrafik

Området socialt hållbar transportplanering är ett område som behöver mer forskning och utvecklas mera. Inom K2:s forskningsområde Kollektivtrafik för alla har två publikationer släppts; *Digitalt resestöd i kollektivtrafiken för resenärer med varierande behov*, *Traveling insecurely: The association of security and accessibility in public transport*. Inom Nätverket för socialt hållbar transportplanering, som leds av GR med delfinansiering från VGR, lyfts frågor om social hållbarhet inom samhällsplaneringen både på regional och nationell nivå. Nätverket samlar praktiker och forskare, bidrar till ny kunskap, nya förhållningssätt och arbetssätt. Nätverket arbetar också för att formulera och utveckla forsknings- och innovationsprojekt som är aktuella. Under 2022 har tre välbesökta nätverksträffar och en projektutvecklingsträff genomförts. En utbildning i socialt hållbar transportplanering har planerats under året och kommer att genomföras under 2023.

## Källförteckning

**Kollektivtrafikbarometern** är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. I Sverige genomförs cirka 70 000 intervjuer löpande per år. Siffrorna är viktade värden.

**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.

**Västtrafik**, egen statistik och bearbetningar.

### **SCB**

[Befolkning i kollektivtrafikhärläge. År 2014 - 2020. PxWeb \(scb.se\)](#)

[Allmänheten och klimatet 2021 \(naturvardsverket.se\)](#)