

Styrelsen	2025-04-23
Handling nr	7.2
Handläggare	Camilla Holtet
Daterad	2025-04-03
Reviderad	

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Uppföljning 2024 Regionalt trafikförsörjningsprogram

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet



Uppföljning 2024

Regionalt trafikförsörjningsprogram i Västra Götaland

VGR Analys 2025:11

Koncernkontoret

2025-03-18

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning	3
Sammanfattning.....	5
Måluppfyllelse 2024	6
Hållbara resor	7
God geografisk tillgänglighet	10
Enkel, trygg och inkluderande	12
Låg miljöpåverkan.....	17
Indikatorer kopplade till målen	19
Genomförande – hur målen ska nås	29
Lägesrapport beslutade strategier	30
Lägesrapport fokusområden	33
Källförteckning	37

INLEDNING

Trafikförsörjningsprogrammet

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande styrdokumentet för kollektivtrafikens utveckling. Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram gäller till 2025. Programmet innehåller mål för kollektivtrafikens utveckling samt en beskrivning av hur målen ska nås. Ett nytt program är ute på remiss och förväntas beslutas under hösten 2025.

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.

Om uppföljningen

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

Kollektivtrafikbarometern, som är underlag för flera av indikatorerna, fick ny leverantör 2024 med delvis ny undersökningsmetod. Det gör att resultatet inte är helt jämförbart med tidigare år.

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.

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 2024

Det övergripande målet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland med ambitionen att alla resor ska vara hållbara.

Andelen hållbara resor med kollektivtrafik, cykel och gång ligger på 41 procent. Det är i nivå med målet för 2025. Kollektivtrafikens marknadsandel gentemot bilen minskade däremot från 33 procent 2023 till 28 procent 2024. Det förklaras delvis av att kollektivtrafikbarometern har en ny leverantör som har gjort vissa förändringar i undersökningsmetoden. Det kan till viss del också förklaras av ett ökat bilresande.

Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet

Målet om att 79 procent av invånarna som har högst 60 minuters restid med kollektivtrafik och minst 10 resmöjligheter per vardag till närmsta pendlingsnav är uppfyllt. Målet för antalet resor är 350 miljoner och uppgick under 2024 till 325 miljoner - en ökning med 1 procent jämfört med 2023.

Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande

Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik är 62 procent, på samma nivå som 2023. Målet är att 70 procent av invånarna ska känna trygghet när de reser med Västtrafik. Andelen ligger nu på 65 procent, en procentenhet lägre än 2019. Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatserna har fortsatt under 2024. Många hållplatslägen har anpassats men antalet hållplatser som uppfyller grön tillgänglighetsstandard är fortfarande 637.

Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan

Utsläppen av koldioxid per personkilometer har minskat med 72 procent sedan 2006 vilket är långt ifrån målet på 85 procent.

Genomförande – strategier och fokusområden

Genomförandet sker bland annat genom programmets beslutade strategier och fokusområden. Fortsatta test av lösningar för att på ett tydligare sätt koppla ihop kollektivtrafiken med cykel samt så kallade on-demand-lösningar har skett. Elektrifiering av fordonsflottan fortsätter, viktiga steg för en mer jämlik kollektivtrafik har tagits liksom satsningar i de olika naven utifrån respektive kollektivtrafikplan.

MÅLUPPFYLLELSE 2024

	Mål	Samlad måluppfyllelse 2024	Måltal 2025	2018	2023	Utveckling mot mål senaste året	2024
	Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland - med ambition att alla resor ska vara hållbara		Kollektivtrafikens marknadsandel ska återtas, minst 33 procent.	33%	33%	↓	28%
			Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ska återtas, minst 40 procent.	39%	41%	→	41%
	Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet		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%	79,7%	→	79,7%
			Antal resor med kollektivtrafik ska återtas, minst 350 miljoner resor (2019 års nivå).	339	323	↑	325
	Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande		Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik ska öka till minst 65 procent.	61%	62%	→	62%
			Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik ska öka till minst 70 procent.	66%	65%	→	65%
			Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka till minst 800.	385	637	→	637
	Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan		Utsläppen av CO ₂ per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 procent jämfört med år 2006.	64% (2019)	71%	↑	72%
		 Målet är uppnått  Målet är ej uppnått men bedöms nås till 2025  Målet bedöms inte nås under programperioden					

Hållbara resor

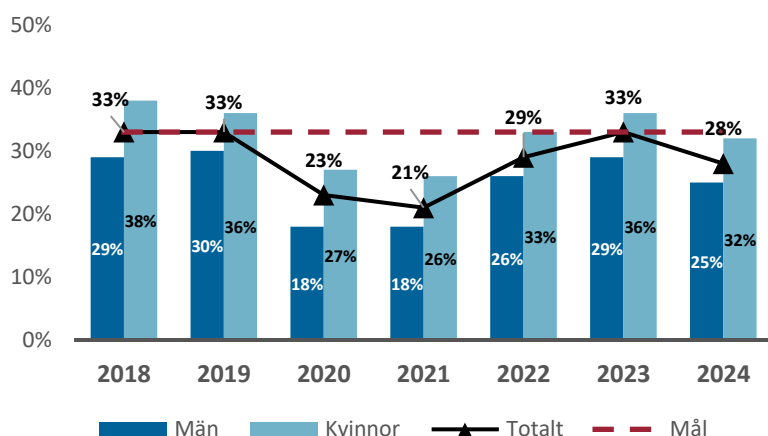
Övergripande målet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland - med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. När andelen hållbara resor ökar bidrar det till en minskad påverkan på miljö- och klimat och frigjorda ytor i gaturummet.

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

Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor minskade betydligt under 2024, från 33 till 28 procent. Till viss del kan detta förklaras av att kollektivtrafikbarometern har en ny leverantör som delvis har förändrat undersökningsmetoden med ambitionen att öka svarsfrekvensen och representativiteten. Siffrorna är därför inte helt jämförbara med tidigare år. En ökning av trafikarbetet på vägarna av biltrafik är också en faktor som påverkar.

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. Marknadsandelen påverkas både genom förändringar av resandet i kollektivtrafiken och i biltrafiken. Kvinnor har jämförelsevis en betydligt högre marknadsandel än män, 32 jämfört med 25 procent.

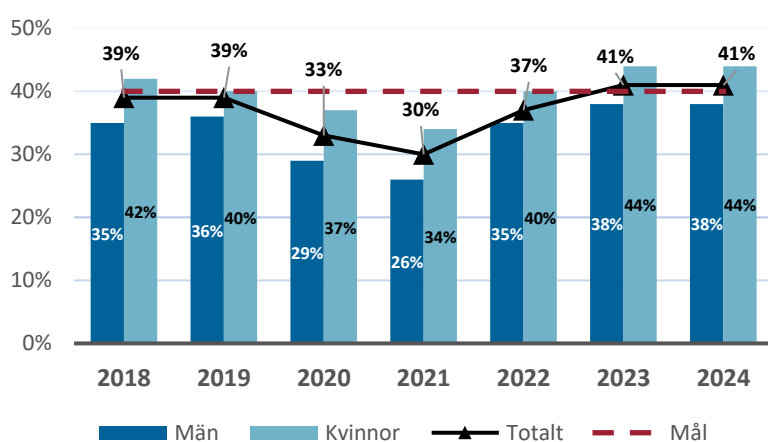


Figur 1. Kollektivtrafikens marknadsandel (motoriserade resor), uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Andel kollektivtrafik, gång och cykel

Andelen kollektivtrafik, gång och cykel tillsammans är 41 procent, två procentenheter högre än 2019. Målnivån är därmed uppnådd. Anden bilresor har ökat under 2024 med en procentenhet.

Kvinnor har en högre andel hållbara resor än män, 44 procent 2024. Andelen kollektivtrafik, gång och cykel bland männen var 38 procent. Skillnaderna mellan kvinnor och män beror på flera faktorer. En är att män i högre utsträckning äger bilar (64 procent av de privatägda bilarna i Västra Götaland 2024) och en annan att män därmed troligen har högre tillgång till bil än kvinnor. Kvinnor svarar också i högre utsträckning än män att de ser fördelar att resa med kollektivtrafiken jämfört med bil.

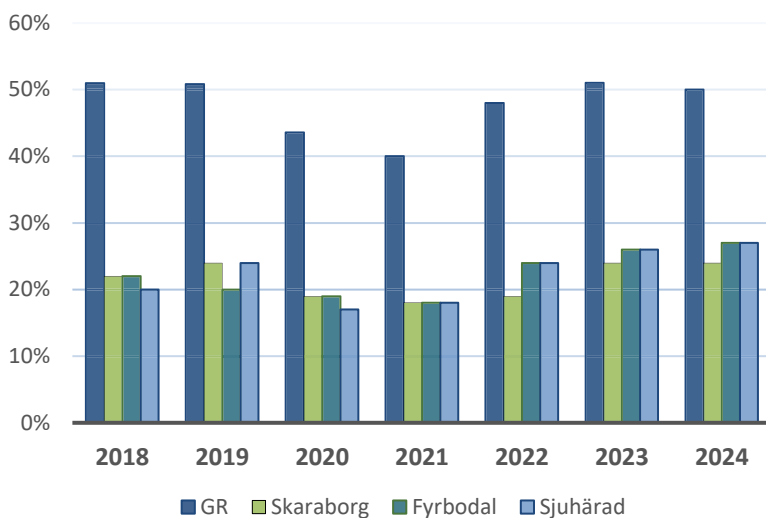


Figur 2. Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång skiljer sig markant åt mellan Göteborgsregionen och de övriga delregionerna. I figur 3 framgår att det i Göteborgsregionen är en andel på 50 procent medan den i Fyrbodal samt i Sjuhärad ligger på 27 procent och i Skaraborg på 24 procent.

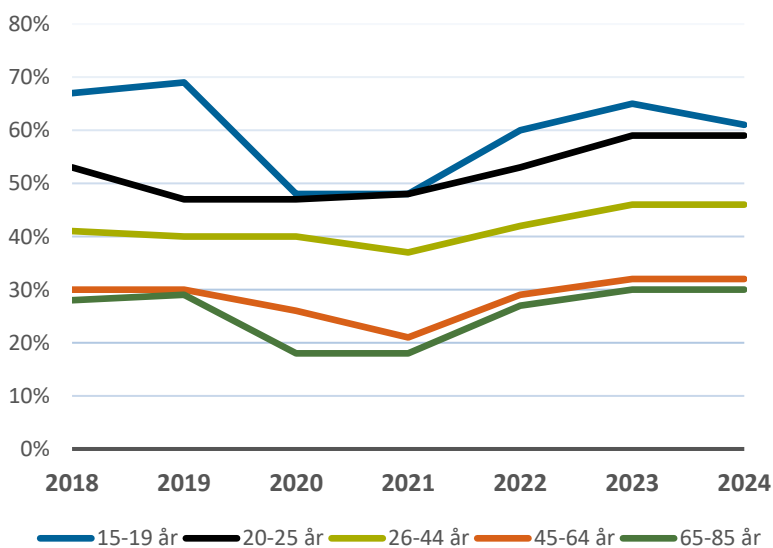
Kollektivtrafikens utbud är den viktigaste förklaringsfaktorn till skillnaden mellan Göteborgsområdet och övriga områden. Befolkningsstrukturen påverkar också till viss del marknadsandelen då äldre har den lägsta andelen kollektivtrafik, gång och cykel och de yngsta har den högsta (se figur 4).

Andelen invånare som är 65 år och äldre är enbart 17 procent i Göteborgsregionen, medan den är 22 i Sjuhärad, 24 i Skaraborg och 25 procent i Fyrbodal. Det gör att andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång blir något lägre i Sjuhärad, Skaraborg och Fyrbodal på grund av andelen äldre. Andelen barn och unga är dock ungefär lika i samtliga delregioner.



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

Andelen kollektivtrafik, gång och cykel fördelat på åldersgrupper presenteras i figur 4. Diagrammet visar att andelen i samtliga åldersgrupper ligger kvar på samma nivå som föregående år, undantaget de yngsta mellan 15–19 år. Trots minskningen har åldersgruppen 15–19 tillsammans med 20–25 år jämförelsevis den högsta andelen (59 procent) resor med kollektivtrafik, cykel och gång. Den lägsta andelen på 30 procent har de äldsta, åldersgruppen 65–85 år.



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. Kollektivtrafiken har också en viktig roll för att människor ska kunna vara delaktiga i samhället.

Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet handlar både om att geografiskt knyta samman länet Västra Götaland och att skapa tillgänglighet till studier och arbetsmarknader, som i sin tur bidrar till välfärd och tillväxt. I stadsmiljöer skapar kollektivtrafik, cykel och gång förutsättningar för mindre trängsel och goda livsmiljöer.

Kollektivtrafiken har olika förutsättningar i olika geografier och i stråken kan den vara konkurrenskraftig gentemot bilen. Det är därför viktigt att invånarna kan ansluta till kollektivtrafikens stråk. Den ökade synligheten i To Go och ökad marknadsföring har lett till ett fortsatt ökat resande i närtrafiken. Mellan 2023 och 2024 har resandet i närtrafiken ökat med 22 procent. Totalt gjordes 83 000 resor med närtrafiken.

Tillgänglighet till pendlingsnav med kollektivtrafik

Andelen invånare som har högst 60 minuters restid till närmsta regionala pendlingsnav från sin bostad med minst 10 resmöjligheter per vardag är 79,7 procent, samma nivå som 2023. Målet är justerat till 79 procent efter en förbättring av mätmetoden.

Utfallet kan påverkas på två sätt. Det ena är genom att antalet invånare inom 60 minuter till pendlingsnaven förändras och det andra genom att utbudet och restider med kollektivtrafiken förändras. Kommunerna har möjlighet att påverka genom att ta hänsyn till kollektivtrafiken vid byggandet av nya bostäder. En stor andel av invånarna som har längre tid än 60 minuter till ett pendlingsnav har maximalt 75 minuter.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Andel invånare	78,9%	iu.	iu.	79,2%	79,1%	79,7%	79,7%

Figur 5. Andel invånare med 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 procent ändras till minst 79 procent.

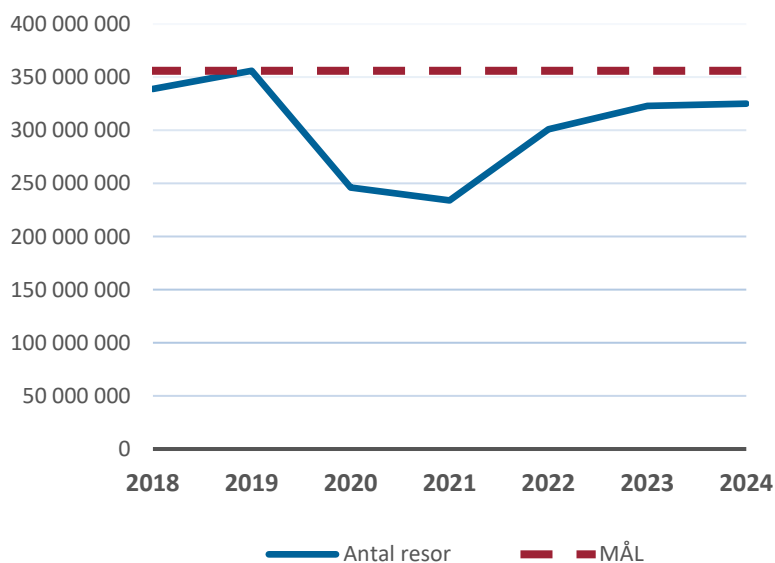
Resor med kollektivtrafik

Antalet resor 2024 uppgick till 325 miljoner, en ökning med 1 procent jämfört med 2023. För att nå målet om att återta antalet resor på 350 miljoner från 2019 behövs en ökning med ytterligare 25 miljoner resor, motsvarande drygt 7,5 procent. Resandet mäts genom delresor, det vill säga en resa med ett byte registreras som två resor.

Resandet i Göteborg har stor påverkan på totala antalet resor. I spårvagnstrafiken har resandet minskat till följd av bland annat förarbrist, avstängningar och utökade biljettkontroller. Även om det har skett ett visst ökat resande med buss i Göteborg, Mölndal och Partille har det totala kollektivtrafikresandet minskat där. I övriga kollektivtrafiknav har resandet däremot ökat.

Västtrafik under året genomfört flera åtgärder i den mer långväga trafiken. Antal turer har utökats på flera förbindelser med tåg och buss, exempelvis på sträckorna Borås-Varberg, Åmål-Göteborg och Uddevalla-Bengtsfors. Satsningar i stråktrafiken Kinna-Göteborg och Ulricehamn-Borås har lett till ett ökat resande på linjerna. Dessutom kan resandet ha ökat genom ett nytt trafikavtal i Kungälv och fortsatta effekter av de nya omloppszonerna som infördes hösten 2023.

I Skaraborg, Uddevalla, Alingsås och norra Bohuslän har det pågått upphandling av nya trafikavtal. I dessa områden har det därför inte skett några större förändringar och resandet har legat relativt konstant.



Figur 6. Antal resor med kollektivtrafik.

Källa: Västtrafik.

Enkel, trygg och inkluderande

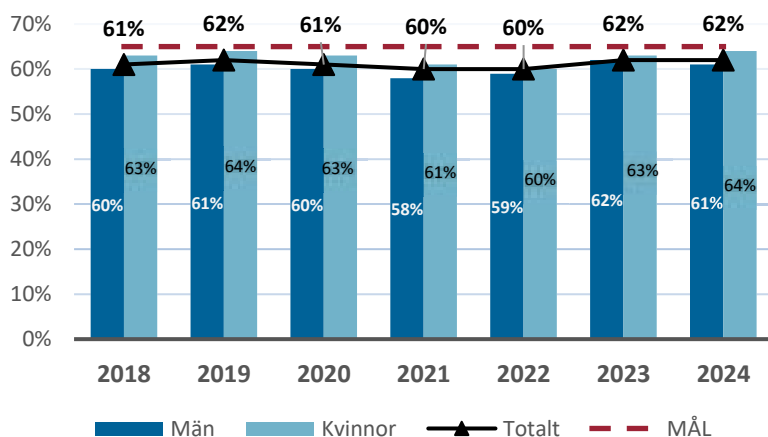
Kollektivtrafiken är en betydelsefull del i omställningen till ett mer hållbart resande och för att tillgodose invånares grundläggande behov av tillgänglighet.

Invånarnas upplevelse av kollektivtrafiken omfattar inte bara själva resan, utan även hur de får information inför resan, köper biljetter och tar sig mellan hållplatser och sina start- och målpunkter. I utvecklingen av kollektivtrafiken är det avgörande att ha ett helhetsperspektiv som tar hänsyn till invånarnas olika behov och förutsättningar.

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Ett systematiskt arbete för att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken har pågått i många år. Många av de åtgärder som förbättrar den fysiska tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning bidrar samtidigt till en bättre och mer användarvänlig kollektivtrafik för samtliga resenärer.

Enkelt att resa med Västtrafik

Det är 62 procent av invånarna som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik. Nivån har varit relativt konstant över tid, även om det skett en ökning sedan 2022. Andelen kvinnor som anser att det är enkelt är högre än andelen män, 64 procent jämfört med 61 procent - en skillnad som ökat under 2024.



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

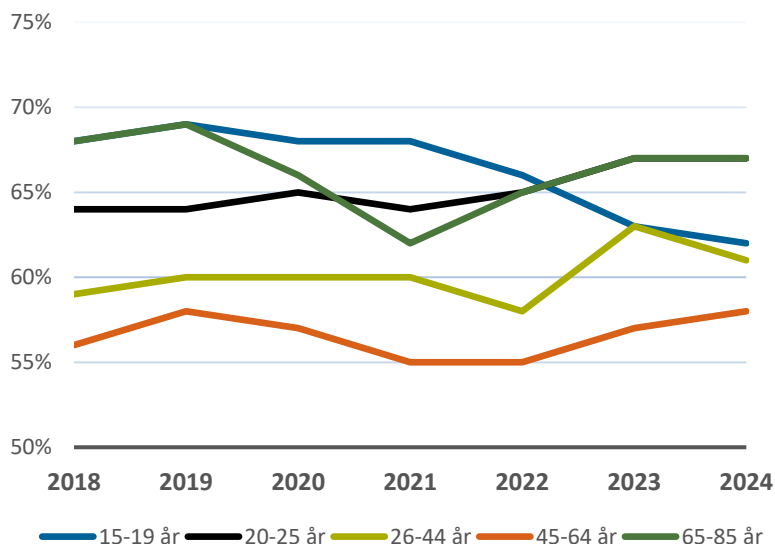
Invånarnas bedömning av om det är enkelt att resa är sammanväg bild av biljettköp, information, utbud, byten och relationer.

I Kollektivtrafikbarometern svarar 83 procent av alla som åtminstone reser med Västtrafik en gång per månad att det är enkelt att köpa biljett. Det är 80 procent som anger att det är enkelt att få information inför resan. Det tyder på att andra



faktorer än dessa påverkar svaren om enkelhet.

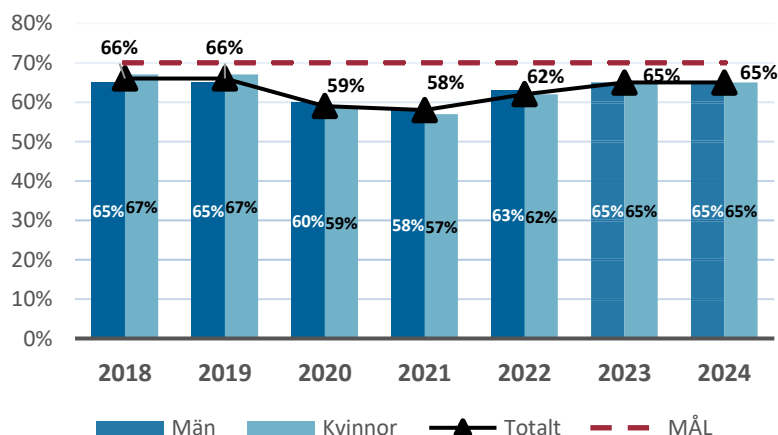
Figur 8 visar att andelen som tycker att det är enkelt att resa med Västtrafik är högst bland de äldsta, 65–85 år och bland de mellan 20 och 25 år.



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

Trygghet att resa med Västtrafik

Andelen invånare som känner sig trygga när de reser med Västtrafik ligger under 2024 kvar på 65 procent, och precis som för 2023 noterades ingen skillnad mellan kvinnor och män. Andelen som uppger att det känns otryggt att resa med Västtrafik är 16 procent och de vanligaste orsakerna är oro för förseningar eller bristande trafiksäkerhet.



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

I arbetet för ökad trygghet är det brottsförebyggande arbetet en

viktig del. I de flesta kommuner sker samverkan med Västtrafik, polis och andra viktiga samhällsaktörer för att få till ett bättre brottsförebyggande och trygghetsfrämjande arbete. Mycket handlar om att samla relevant information om brister, incidenter och erfarenheter för att arbeta kunskapsbaserat tillsammans.

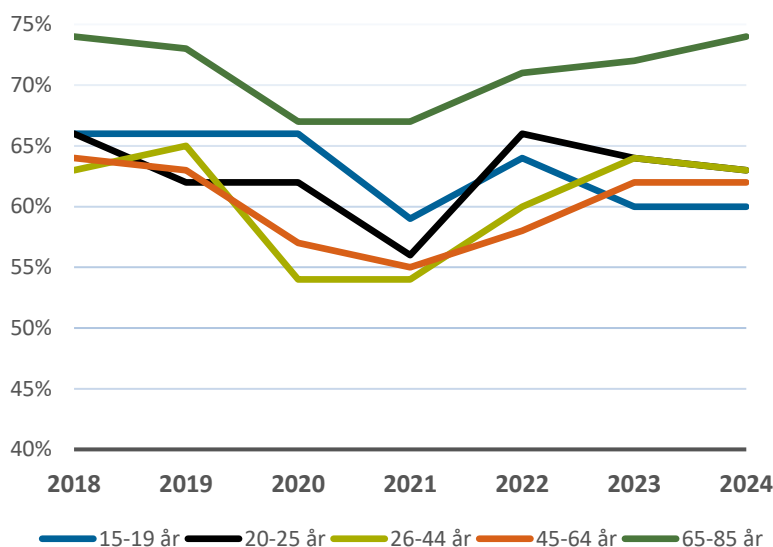
Västtrafiks trygghetskoordinatorer sammanställer lägesbilder som syftar till att de olika aktörerna ska kunna göra riktade åtgärder. Det kan till exempel handla om att utifrån inrapporterad otrygghet på resecentrum tillsammans pröva åtgärder för att öka tryggheten för resenärer och besökare. Ett annat exempel är ett samordnat arbete för att komma åt återkommande problem under skollov med föremål som kastas på bussar under färd. En åtgärd var att informera på föräldramöten för att höja medvetenheten samt använda väktarbil som körde framför bussen.

Under 2024 har Västtrafik etablerat två lokaler för platssamverkan, i Göteborg och i Uddevalla. Lokalerna är ett sätt att vara närvarande i den offentliga miljön som kollektivtrafiken verkar i och på så vis arbeta tillsammans för ökad trygghet i och omkring kollektivtrafiken.

Otrygghet kopplat till förseningar påverkas av stora problem med kollektivtrafikens framkomlighet men också till bristen på förare, framför allt i stadstrafiken i Göteborg. Här pågår ett samarbete med Göteborgs spårvägar och Göteborgs Stad.

Det finns också svårigheter att ge bra information till resenärerna när trafiken inte fungerar som den ska, till exempel att snabbt nå ut med information vid lite större händelser. Västtrafik har fortsatt sitt arbete med Framtidens trafikinformationsprogram, bland annat genom att få ut störningsinformation snabbare. Västtrafik har också säkerställt att fler turer (specifikt ersättningstrafik) når resenärerna samt höjt ljudvolymen på utropen vid hållplats så att informationen når resenärer med behov av det.

Under 2024 har andelen trygga fortsatt att öka i åldersgruppen 65–85 år och uppgår nu till 74 procent - samma som 2018.



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 2024. De finns samlade i en lista som omfattar cirka 950 hållplatser, oftast med flera hållplatslägen och med 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, det vill säga att de ska ha taktilt ledstråk, högt kantstöd, kontrastmarkering utmed kanten, utrymme att fälla ut ramp, belysning, information, väderskydd och bänk med resningshandtag. En hållplats räknas som anpassad när samtliga hållplatslägen uppfyller grön standard, det vill säga samtliga kriterier för tillgänglighetsanpassning med undantag för väderskydd och realtid.

Även om det har skett anpassningar på flera av hållplatslägena, så är det fortsatt 637 hållplatser som uppfyller grön standard, alltså samma antal som 2023. I figur 11 redovisas hållplatserna utifrån grön, gul eller röd standard av tillgänglighetsanpassning. En komplett redovisning återfinns på [webbsidan](#).

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	385	491	502	597	609	637	637
Grön standard							
	178	120	120	186	186	180	174
Gul standard							
	215	166	153	176	164	141	138
Röd standard							

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

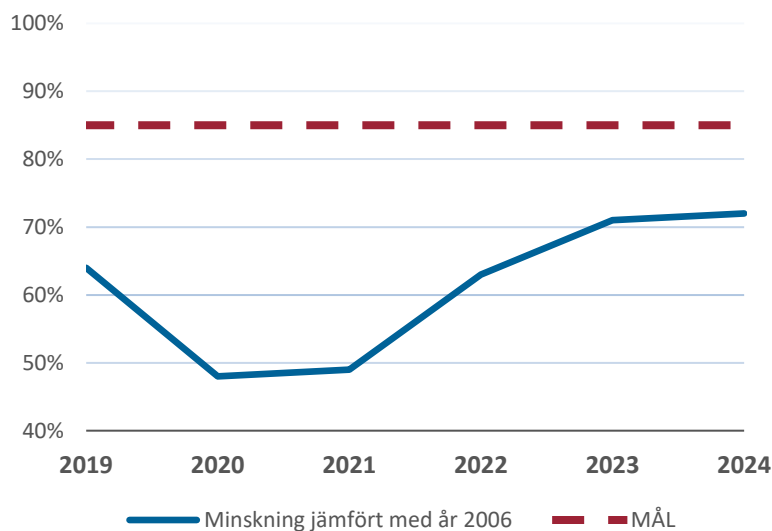
Låg miljöpåverkan

Kollektivtrafiken i Västra Götaland ska ha låg miljö- och klimatpåverkan och bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Detta innebär att trafiken ska vara effektiv och drivas av förnybara drivmedel med låg klimatpåverkan. Målet 2025 är att det ska ske en minskning av utsläpp av CO₂ med 85 procent jämfört med år 2006. Målet kan nås genom att främst stads- och tätortstrafik samt regionbusslinjer elektrifieras. En satsning på elektrifiering ger många ytterligare positiva effekter på hälsa, miljö och klimat, bland annat minskade bullernivåer.

Kollektivtrafikens utsläpp av koldioxid

Kollektivtrafikens CO₂-utsläpp per personkilometer har minskat med 72 procent jämfört med 2006. Nyckeltalet mäts per personkilometer och påverkas av hur resandet utvecklas. Målet om att minska koldioxidutsläppen med 85 procent per personkilometer till år 2025 bedöms inte kunna nås. Däremot bedöms målet till 2035 kunna nås.

Mellan 2023 och 2024 har minskningen av utsläpp av koldioxid per personkilometer varit begränsad på grund av att inga stora upphandlingar har skett inom stadstrafikområdena.



Figur 12. Utsläppen av koldioxid per personkilometer i kollektivtrafiken.
Källa: Frida, Västtrafik.

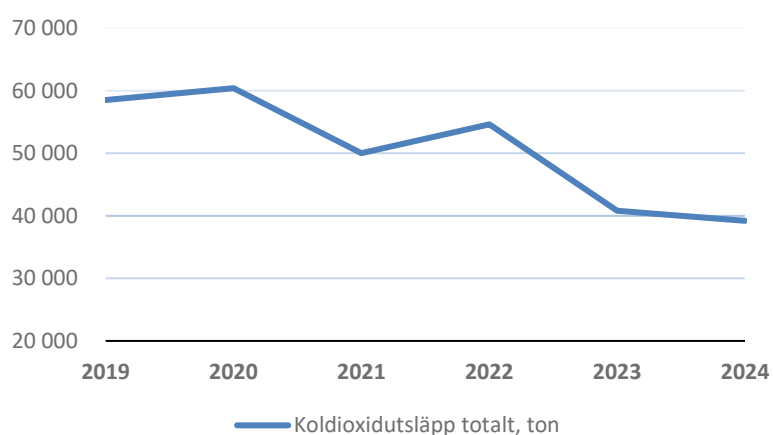
Elektrifiering av bussar i framför allt stadstrafik ger stor effekt. Under året infördes ytterligare elva elbussar i stadstrafiken och numera finns det totalt 481.

Fartygstrafiken drivs fortfarande i hög grad på fossila drivmedel. En förändring är på gång i och med att nya trafikavtal tecknas, där elektrifieringen av fartyg är en del. Konvertering



till eldrift för två av Västtrafiks egna fartyg är upphandlad under året. Under året startade trafik med två elfartyg. Av de totala driftstimmarna i fartygstrafiken under 2024 utfördes 16 procent på el.

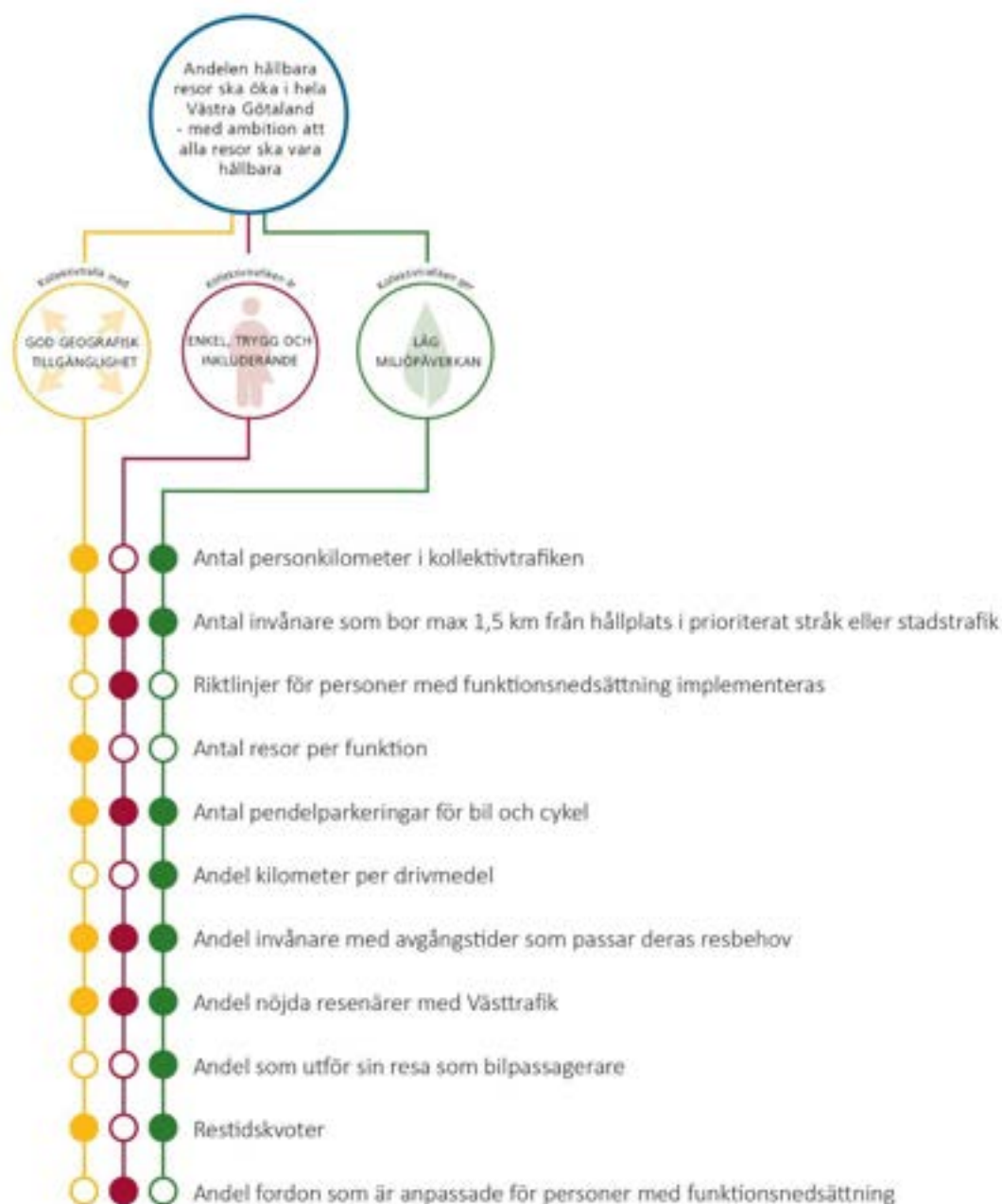
Kollektivtrafikens totala utsläpp av CO₂ för 2024 var knappt 40 000 ton och visar de verkliga utsläppen utan hänsyn till förändringar i resandet. De totala koldioxidutsläppen, har minskat med drygt 81 000 ton sen 2006. Övergång från fossilt till förnybart och den vidare omställningen från förnybart mot eldrift har bidragit till minskningen av koldioxidutsläppen.



Figur 13. Utsläpp av koldioxid i kollektivtrafiken (Källa: Frida, Västtrafik.)

Indikatorer kopplade till målen

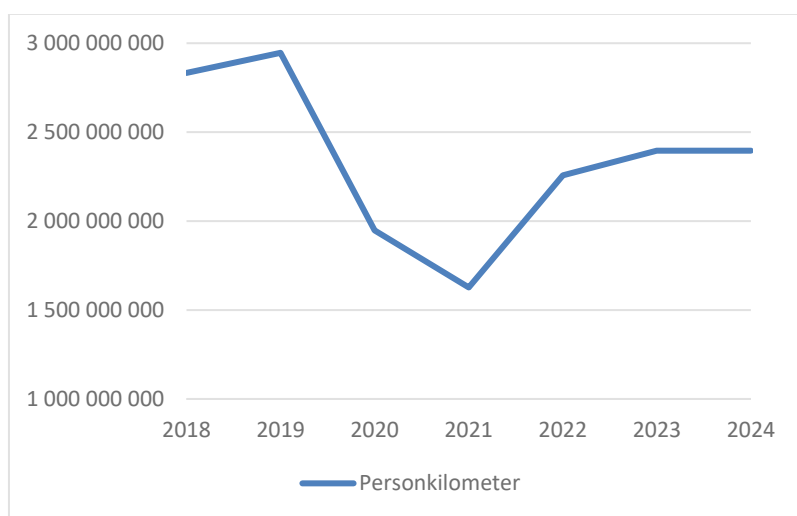
Utöver de indikatorer med måltal som redovisats ovan, finns ett antal indikatorer för att följa utvecklingen. Dessa är inte målsatta. Bilden nedan visar hur dessa indikatorer kopplar till trafikprogrammets mål.



Antal personkilometer i kollektivtrafiken

Personkilometer ger en kompletterande bild till antalet resor eftersom skillnaden i längd mellan olika resor är stor. Antal personkilometer påverkar också resultatet i målindikatorn om koldioxid. Beräkningen görs med en uppskattad medelreslängd per trafikavtal multiplicerat med antalet resor. Ändrade resmönster och förändring i relationen mellan korta och långa resor påverkar därför antalet personkilometer. 2021 togs en ny förbättrad metod fram för att uppskatta medelreslängder.

Antal personkilometer 2024 (2 396 miljoner) ligger kvar på ungefär samma nivå som 2023 och har inte kommit upp i 2019 års nivå (2 946 miljoner).



Figur 14. Antal personkilometer i kollektivtrafiken. Källa: Västtrafik.

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

Antalet och andelen invånare som bor max 1,5 km från en hållplats som ligger i ett prioriterat stråk eller i stadstrafiken har successivt ökat under programperioden. 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 målindikatorn.

	2019	2021	2022	2023	2024
	1 409 000 82,4 %	1 429 000 82,4 %	1 439 000 82,5 %	1 451 000 82,5 %	1 460 000 82,7 %

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.

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.

En del arbete kvarstår med att ha kompletta riktlinjer utifrån ett hela-resan-perspektiv. Det saknas riktlinjer när det gäller planera sin resa, köpa och använda biljett samt ta del av information.

Nya riktlinjer för hållplatser med fokus på personer med funktionsnedsättning beslutades under 2024. Riktlinjer för utformning av Västtrafiks resecentrum finns sen tidigare. Riktlinjer för att ta sig ombord, färdas och ta sig av kollektivtrafikfordonet beslutades också under 2024. Dessa har fokus på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning och tydliggör resenärers rättigheter när det gäller bemötande, funktion på fordon med mera.

Sedan 2021 finns också riktlinjer för bussar. De ska bidra till en utformning av fordonen som underlättar för alla resenärsgupper att ta sig ombord, vistas på fordonet och betala för sin resa.

Antal resor per funktion

Figur 16 visar resandet fördelat på olika typer av trafik. Under 2024 har antalet resor i stadstrafik inte ökat nämnvärt, jämfört med 2023. Resandet i stråken ökade från 57 till 59 miljoner, en ökning med 3 procent. Det beror bland annat på fler avgångar på ett antal tåglinjer samt ett utökad utbud mellan Kinna och Göteborg samt Ulricehamn och Borås. Antalet resor med tätortstrafiken samt övrig trafik är oförändrat under 2024.

Resor (miljoner)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Stadstrafik	258	271	189	179	223	238	239
Stråk	55	58	39	37	52	57	59
Tätortstrafik	3,6	3,7	2,3	2,5	4,0	4,0	4,0
Övrig trafik	19	19	13	13	18	21	21
Specialtrafik	3	3	2	2	3	3	3

Figur 16. Antal miljoner resor i Västra Götaland per funktion.
Källa: Västtrafik

I merparten av pendlingsnaven (figur 17) har resandet ökat under 2024. Undantaget är Göteborg-Mölndal-Partille, där det efter de senaste årens ökning nu istället har skett en nedgång.

Antal resor (miljoner)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Befolkning 2023
Göteborg-Mölndal-Partille	236	248	171	162	204	219	217	612 393
Borås	10,0	11,2	9,0	7,8	8,8	8,6	9,1	75 565
Trollhättan-Vänersborg	6,8	6,7	5,3	4,6	5,7	5,9*	6,9	74 800
Uddevalla	2,9	2,9	2,3	2,0	2,5	2,6	2,7	35 639
Skövde	2,7	2,7	2,1	2,0	2,5	2,7	2,8	40 422

Figur 17. Antal miljoner resor med stadstrafik per pendlingsnav och befolkningssiffror i tätort. Källa: Västtrafik, SCB. *siffran är korrigerad i efterhand

Antal pendelparkeringar för bil och cykel

Pendelparkeringar är viktiga för att möjliggöra kombinerade resor, där bil eller cykel behövs för att ansluta till kollektivtrafiken. De kan säkerställa en rimlig restid från dörr till dörr.

En inventering av samtliga kända pendelparkeringar i Västra Götaland har genomförts under 2024. Västtrafik genomför en beläggningssinventering vartannat år och dokumenterar löpande förändringar i antalet pendelparkeringar.

Antalet pendelparkeringar för såväl bil som cykel har 2024 ökat något jämfört med 2023. Under året har pendelparkering för bil eller cykel tillkommit vid Olofstorp, i Ale, Mölnlycke, Stenkullen och Sjövik.

	2022	2023	2024
	372 18 663 platser	376 18 845 platser	388 19 448 platser
	175	178	183

Figur 18. Antal pendelparkeringar för bil och cykel. Källa: Västtrafik

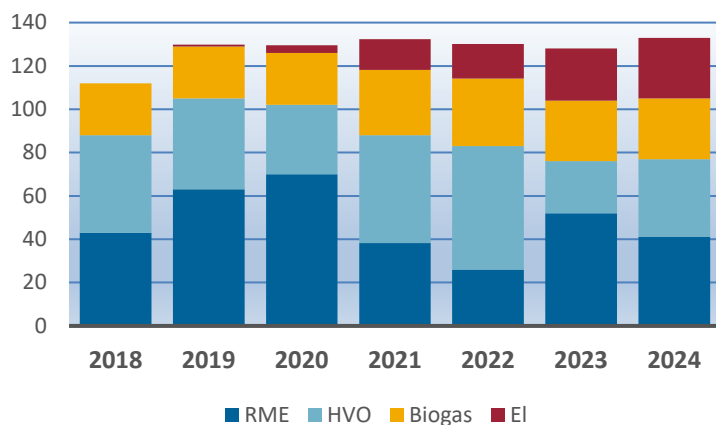
Antal kilometer per förnybart drivmedel med buss

Mellan 2023 och 2024 ökade antalet km med el som drivmedel från 24,2 miljoner km till 28,5 miljoner kilometer.

Användningen av fossilt drivmedel utgjorde 2,9 procent av totala antalet busskilometer 2024, vilket är en minskning från 3,8 procent 2023.



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

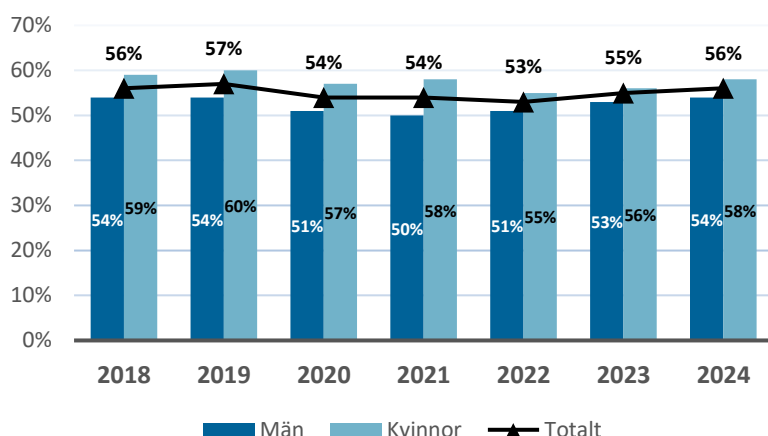


Figur 19. Antal miljoner km med buss, per förnybart drivmedel. Källa: Frida, Västtrafik

Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov

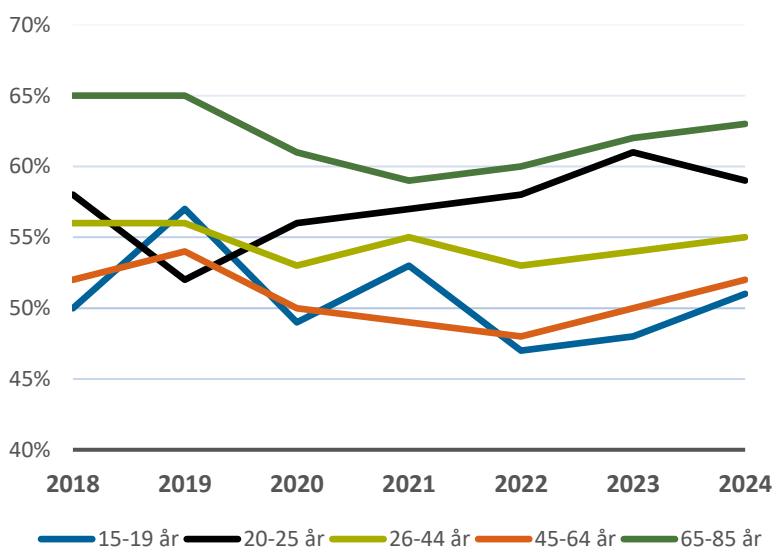
Andelen invånare som anser att de har avgångstider som passar deras resbehov är 56 procent. Frågan ställs till alla som reser minst någon dag per kvartal med kollektivtrafiken, vilket motsvarar trefjärdedelar av respondenterna.

Kvinnor anger i högre utsträckning än män att avgångstiderna passar med deras resbehov och skillnaden mellan könen har bestått över tid. Under 2024 var andelen kvinnor 58 procent och andelen män 54 procent.



Figur 20. Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern

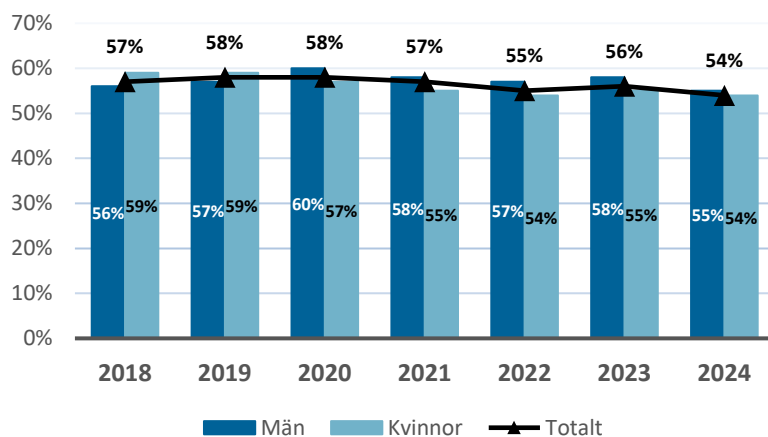
Åldersgruppen 65–85 år har högst andel som anser att avgångstiderna passar deras resbehov. Samtliga åldersgrupper förutom 20–25 år ökar sin andel 2024. Lägst andel som tycker avgångstiderna passar deras resbehov är i åldrarna 15–19 år och 45–64 år.



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

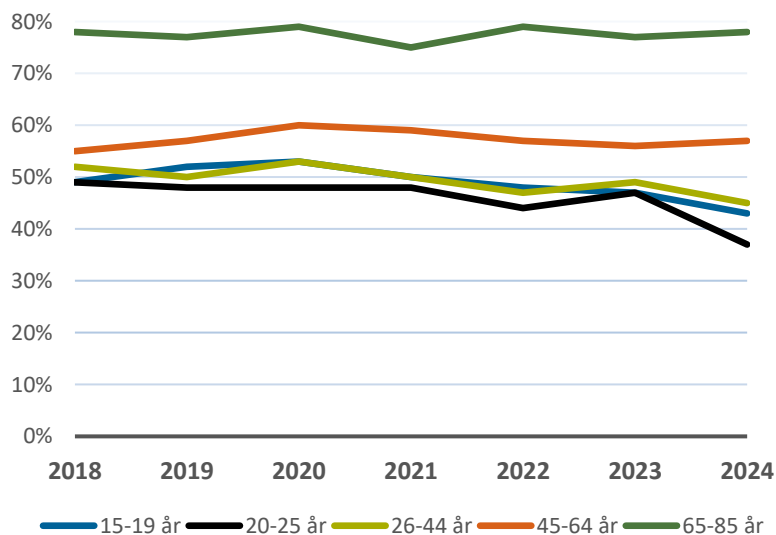
Andel nöjda resenärer med Västtrafik

Andelen resenärer som är nöjda med Västtrafik minskade från 56 till 54 procent under 2024. Över tid har det skett relativt små förändringar avseende nöjdheten. De senaste fem åren har andelen män som är nöjda varit högre än andelen kvinnor.



Figur 22. Andel nöjda resenärer med Västtrafik, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern

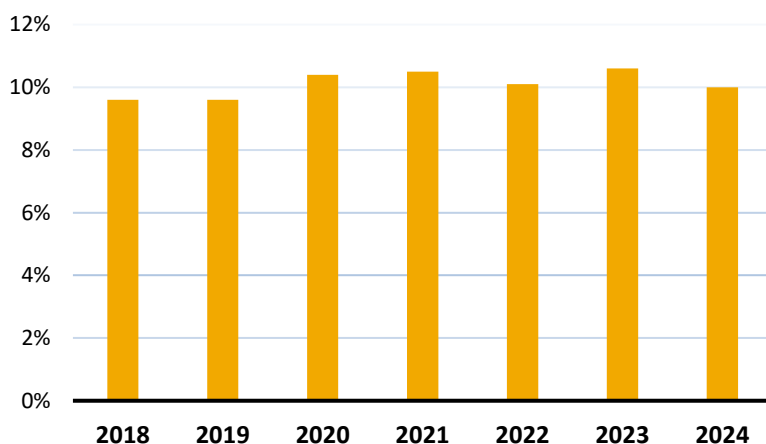
Figur 22 visar hur nöjda resenärerna är i olika åldersgrupper. En betydligt högre andel i de äldre åldersgrupperna är nöjda jämfört med de yngre åldrarna. Nöjdheten har under 2024 minskat bland resenärer i åldrarna 15–44 år, i synnerhet inom åldersgruppen 20–25 år.



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

Andel som utför sin resa som bilpassagerare

Andelen bilpassagerare har varit stabil runt 10 procent sen 2018. En majoritet av resorna som bilpassagerare är förmodligen gemensamma resor i ett hushåll, men det kan också vara samåkning med andra.



Figur 24. Andel som utför sin resa som bilpassagerare. Källa: Kollektivtrafikbarometern

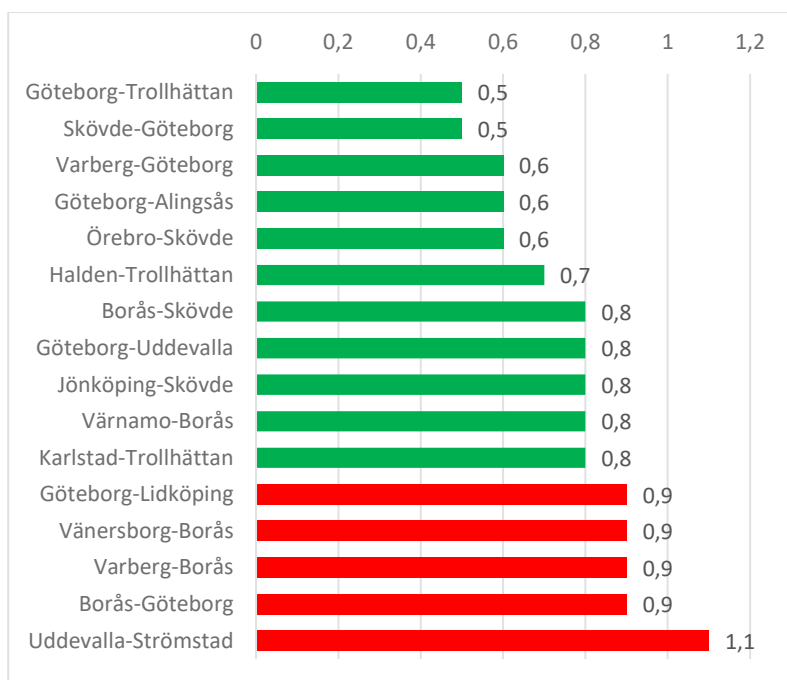
Restidskvoter

Restidskvoter är ett sätt att mäta kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen. Målet för tåg är en restidskvot på 0,8 jämfört med bil. I det storregionala busstråket är målet 1,2 och i prioriterat stråk med buss är det 1,3. Restidskvoterna redovisas i ett antal relationer i stråken och i starka pendlingsrelationer.



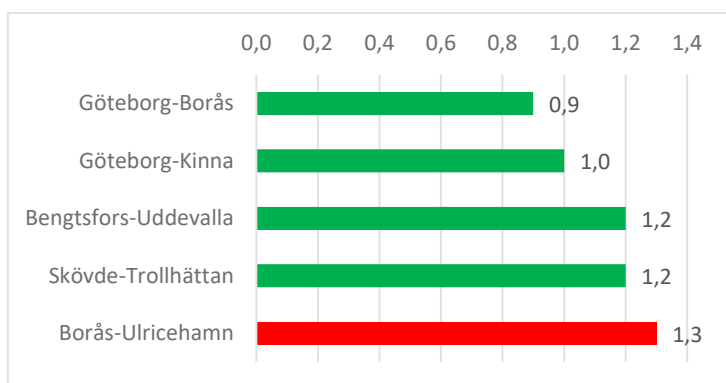
Figur 25. Järnvägar i Västra Götaland. Källa: Västra Götalandsregionen

Restidskvoten är låg framförallt på Västra Stambanan, Norge-Vänerbanan och Väst kustbanan. För de flesta av sträckorna är restidskvoten oförändrad jämfört med 2023.



Figur 26. Restidskvot för tåg i prioriterade stråk och starka pendlingsrelationer. Källa: Google maps.

Enbart relationen Borås-Ulricehamn ligger sämre än målnivån på 1,2 för buss i storregionala stråk.



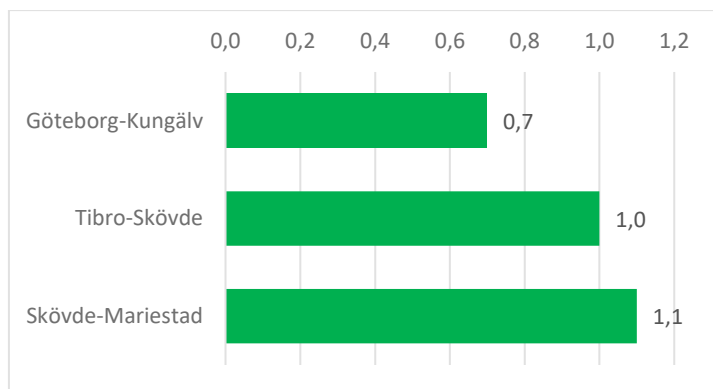
Figur 27. Restidskvot för buss i storregionala stråk 2024 med mål 1,2. Källa: Google maps.

Restidskvoten för buss i samtliga relationer i prioriterat stråk är bättre än målet. Lägst är den i relationen Göteborg-Kungälv, där det finns separata bussfiler.



Faktaruta

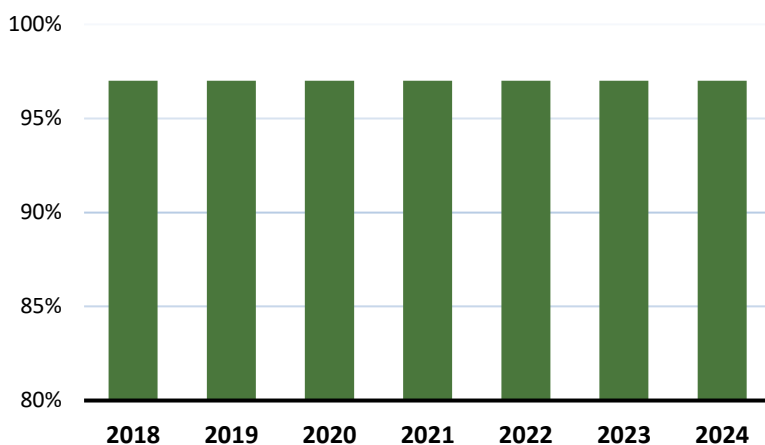
Restidskvoten är beräknad utifrån restider i Google maps mellan kl 6 och 8 en vardag under hösten. Restiden för bil är ett medelvärde och för kollektivtrafik är det den snabbaste avgången.



Figur 28. Restidskvot för buss i prioriterade stråk 2024 med mål 1,3.
Källa: Google maps.

Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning

Totalt sett var 97 procent av alla fordon anpassade vid årsskiftet 2024/25, en nivå som bestått i många år. Samtliga fordon som upphandlas är tillgänglighetsanpassade. Kriterierna för tillgänglighet uppdateras inför varje upphandling.



Figur 29. Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning. Källa: Västtrafik



Faktaruta

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

GENOMFÖRANDE

– HUR MÅLEN SKA NÅS

Beslutade strategier och fokusområden



I programmet beskrivs hur målen ska nås genom övergripande planeringsstrategier, beslutade strategier och målbilder samt inom fyra fokusområden. De övergripande planeringsstrategierna handlar om att utveckla och driva kollektivtrafik med konkurrenskraftiga restider i stråk och noder samt att i glesare geografier erbjuda en grundläggande nivå av kollektivtrafik. Här sker ett ständigt förbättringsarbete bland annat i och med att nya trafikavtal träder i kraft. 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 2024 är:

- Samverkansforumet Aktiv involvering, där Västtrafik samverkar med funktionshinderorganisationer, fortskri-der. Syftet är att skapa fördjupad förståelse för tillgäng-lighetsfrågor och en mer hållbar produkt- och tjänsteut-veckling på sikt. Under 2024 genomfördes exempelvis en insiktsutbildning med fokus på biljettkontroll, där det uppstod nya insikter om hur kommunikationen kan utvecklas.
- Västtrafiks verktyg för sociala analyser tillämpades i alla förstudier inför upphandling som genomfördes un-der 2024. Verktöget har även börjat användas i andra processer som i översyn av hållplatser med anledning av de nya längre spårvagnarna och även behovet av att korta restider. I december påbörjades även en social analys med anledning av den kommande utökade trafi-keringen med spårvagnar på Lindholmen vilket också medför omdragning av busslinjer och fler hållplatslä-ge-n.
- Utifrån den utvärdering av arbetet med sociala analyser som slutredovisades under våren 2024 identifierades flera förbättringsområden. Bland annat behöver barn-perspektivet, jämställdhets- och jämlikhetsperspektivet stärkas och verktyget göras mer användarvänligt. Vik-ten av ökad delaktighet i dialoger med allmänheten be-tonas liksom vikten av att sociala aspekter integreras ti-digt i förstudieprocessen.
- Dialoger med barn och unga har genomförts bland an-nat kopplat till förstudien inför trafikupphandling i Le-rum och Mellersta Bohuslän.

De fem åtgärdsområdena i strategin:

- Ett fullt tillgängligt prioriterat nät
- Ett gott bemötande till alla re-senärer
- 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 buller-minskningar. Åtgärder för att minska koldioxidutsläppen ge-nomförs som planerat enligt Västtrafiks miljö- och klimatplan. Drygt 481 elbussar är nu i trafik, vilket är 11 fler än 2023. Om-ställningen mot elektrifierad fartygstrafik pågår. På Öckerö trafikerar sedan våren 2024 ett eldrivet fartyg. Därtill pågår en del förberedande arbete med laddinfrastruktur som ska möjlig-göra eldrift i Tjörns kommun, Lysekil och i Göteborg.

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 året har förberedelser och testkörningar av Västtrafiks nya tåg X80 pågått. De första nya tågen ska börja köra under 2025. Planering av ökad depåkapacitet för tågen pågår sedan flera år tillbaka, exempelvis en ny depå, Sandbäck, i Mölndal.

Målbild Koll2035 Göteborg/Mölndal/Partille

Målbild Koll2035 beskriver hur kollektivtrafikens stomnät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille (GMP). I december 2023 enades parterna om att dels ställa sig bakom ett stegvis införande av Metrobuss (stadsnära kapacitetsstark BRT-buss), dels inspel till revideringen av nationell infrastrukturplan av storstadsåtgärder med Metrobuss på Västerleden och ny spårväg i Alléstråket.

En partssammansatt grupp har tillsatts för att driva och samordna frågor kring stegvis införande av Metrobuss. Handlingsplan 2025–2028 för att nå Målbild Koll2035 har under hösten lyfts för beslutsgång till parternas respektive fullmäktige.

Spårväg i Alléstråket har spelats in till nationell plan för möjlig statlig medfinansiering. De två första, av totalt 60, 45 meter långa spårvagnar har levererats under hösten och kommer att sättas i trafik i början av 2025.

Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla

I de övriga fyra noderna i Västra Götaland finns kollektivtrafikplaner som beskriver hur respektive kommuner, VGR och Västtrafik vill att stadstrafiken ska utvecklas de närmaste cirka 15 åren. Planerna utgår från trafikförsörjningsprogrammets mål. De antas av 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: *Kollektivtrafikplan för staden Borås 2035* beslutades av kommunstyrelsen i Borås Stad och infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden under våren 2024. Arbete pågår med att ta fram en handlingsplan för att konkretisera genomförandet. Den beräknas vara klar 2025.

I enlighet med den gällande handlingsplanen har flera satsningar på kollektivtrafiken genomförts; flera hållplatser har tillgänglighetsanpassats under året, en ny linje till norra Viared infördes för att möta behov av resor för arbetspendling till



nyetablering av företag i norra Viared samt för att stötta befintlig linje genom Viared när många åker. Linjerna 6 och 8 fick också fler turer med anledning av högt resande och stadsutveckling. Den nya hållplatsen Symfonigatan färdigställdes och justeringar i linjedragningar gjordes för att möjliggöra byten mellan linjer i västra Borås.

Skövde: Under 2024 har Västtrafik invigt en ny bussdepå i Skövde. Bussdepån rymmer upp till 80 bussar och är anpassad för de elbussar som kommer att börja trafikera området då det nya trafikavtalet börjar gälla i juni 2025. Depåns tak är försett med solceller för att bidra till att den el som används är producerad på ett hållbart sätt.

Infrastrukturinvesteringar i linje med inriktningen av kollektivtrafikplanen som har genomförts under 2024 är bland annat att Södra Metallvägen är färdigbyggd vilket kommer att möjliggöra framtida busstrafikering. Samtliga trafiksignaler med bussprioritering är också nu försedda med den nya tekniken SmartPrio som ger en mer effektiv prioritering. Dessutom har Trafikverket inlett arbetet med att bygga busskörfält in mot Skövde på väg 49 österifrån. Under 2024 beslutades i Stadstrafikforum Skövde att en revidering av kollektivtrafikplanen för Skövde stadstrafik ska ske med start andra halvan av 2026. Då har det nya trafikavtalet varit aktivt i ett år, så att effekterna av de förändringar det nya trafikupplägget medför kan fångas i den nya planen.

Trollhättan och Vänersborg: Stadstrafiken i både Trollhättan och Vänersborg är nu elektrifierad. Ett större elavbrott i Trollhättan med stora konsekvenser för kollektivtrafiken gav anledning till att ytterligare se över beredskapen inför liknande incidenter. I trepartssamverkan arbetar Västtrafik, kommunerna och trafikoperatören med kollektivtrafiklösningar för planerad stadsutveckling. För det nya bostadsområdet Lärketorget 2 förbereder Västtrafik och Trollhättans kommun en avsiktsförklaring för att säkra kollektivtrafik så snart de första boende flyttar in. En utmaning är annars att Västtrafiks riktlinjer kräver 100 boende i ett område innan trafikering startar.

Uddevalla: Förberedelser pågår inför trafikstart i juni 2025 kopplat till ett nytt trafikavtal. Hållplatser tillgänglighetsanpassas och förlängs successivt för att möta ett ökat antal resande med nya fordon/ledbussar. I samband med att Uddevalla kommun vid höstens skolstart tog över utförandet av skolskjuts har Västtrafik sett över och gjort justeringar av linjer på landsbygden för att möta upp gymnasieungdomars behov. Det omhändertogs tidigare till viss del med de öppna skoltrafiklinjerna.

Lägesrapport Fokusområden

Driva på och underlätta för hållbara resval

Västtrafiks arbete med att driva på och underlätta för hållbara resval är uppdelat i två olika områden, push och pull. Push handlar om att knuffa samhället mot hållbart resande genom att påverka samhällsutformning och skapa opinion. Pull handlar om att dra till sig resenärer genom att göra det attraktivt och enkelt att resa med kollektivtrafiken.

I fokus för området push ligger Västtrafiks påverkansagenda, där både lokala och nationella frågor pekas ut i behov av förändring för att det hållbara resandet ska öka. Mest arbete läggs på det lokala planet, där framkomlighet i Göteborg är en stor fråga. Västtrafiks kraftsamling mobilitet är paraply för ett flertal utvecklingsområden och projekt vilka faller delvis under pull, delvis under push.

Under 2024 har projekt CykelKoll, med syfte att testa arbetssätt och åtgärder för att förenkla kombinationen cykel och kollektivtrafik fortsatt. Två piloter har genomförts, ett test med säker cykelparkering i Bohus, och ett test med lånecyklar i Bengtsfors. Resultatet från tidigare test, med cykel ombord på tåg har resulterat i att samtliga tåg av modell X61, som trafikerar Göteborg-Alingsås, Göteborg-Kungsbacka och Göteborg-Vänersborg, kommer få en ny cykellösning.

Inom området delad mikromobilitet har ett utforskande arbete gjorts för att bättre förstå vilka mervärden som finns när kollektivtrafik och delade mikromobilitetslösningar kombineras. En digital karta med Västtrafiks hållplatser och all delad mikromobilitet togs fram för att tydliggöra hur resenärer kan kombinera färdslagen. Kartan fanns tillgänglig under april till september 2024 via Västtrafiks hemsida samt genom ToGo och den nya kanalen "Västtrafik testar". Resenärerna uttryckte gillande både för själva kartan och att trafikslagen samlades på ett och samma ställe. Kartan i sig var dock inte tillräcklig för att den kombinerade resan skulle genomföras. Ett fortsatt arbete planeras därför för 2025, där kartan utvecklas med en resesöksfunktion och där en första ansats till biljettsamarbete med en eller flera aktörer formas.

Under sommaren och hösten har Västtrafik även deltagit i ett Drive Sweden-finansierat projekt med användare av kollektivtrafik och delad mikromobilitet i fokus för att vidare förstå hinder och drivkrafter för att göra en kombinerad resa. Som hinder för att göra en kombinerad resa nämndes bland annat att behöva betala för två färdslag/resor, och svårigheter att planera en kombinerad resa. Det visade sig också finnas stora skillnader mellan kvinnor och män, där kvinnor upplever



större hinder, bland annat kopplat till möjligheten att ta med packning.

För att utveckla existerande trafik har sedan tidigare en behovsstyrd tjänst testats i Ulricehamn och Kinna. Under 2024 har resenärernas upplevelse varit i fokus, och förberedelser pågår för att fortsätta testa i Kinna samt att börja ett liknande test i Mölnlycke. Fokus för kommande arbete är att ersätta linjelagd trafik.

Utöver utvecklingsprojekten har redan etablerade projekt som Elcyklist, Vintercyklist och På Egna Ben genomförts med goda resultat. Även våra större prova-på-kampanjer i kollektivtrafiken har fortsatt under året.

Samhällsplanering och kollektivtrafik

Under året har projektet samhällsplanering och stationsutveckling; där kommuner, Trafikverket, Västtrafik och VGR samverkar, fokuserat arbetet på några orter i Boråsregionen. Genom att i ett tidigt skede koppla ihop kommunernas samhällsplanering med möjlig utveckling av nya stationer finns möjligheter att både underlätta planeringsprocessen och en hållbar samhällsplanering.

VGR, Vänersborgs kommun och Trafikverket beslutade tillsammans om att formellt gå vidare med planeringen av en ny station i Brålanda.

Ett löpande arbete har under året skett kopplat till planerade utbyggnadsområden runt om i regionen där Västtrafik tillsammans med kommuner och övriga aktörer samverkar i ett tidigt skede. Ett exempel finns i Trollhättan där Västtrafik och kommunen förbereder en avsiktsförklaring kopplat till utbyggnad av bostadsområdet Lärketorpet. Avsiktsförklaringen syftar till att tydliggöra parternas åtaganden i form av trafikutbud och åtgärder för att främja hållbart resande, till exempel prioritering av kollektivtrafiken i gaturummet.

Västtrafik initierade i slutet av året en dialog om framtida behov och resmöjligheter tillsammans med de större arbetsgivarna på Hisingen i Göteborg. Här planerar befintliga företag för expansion, nyetableringar är på gång samt förberedelse sker för flytt av färjeterminal från Masthugget till Hisingen.

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. Många av de projekt som genomförts har redovisats under övriga fokusområden. Här beskrivs de insatser som

inte är kopplade till övriga fokusområden.

VGR beslutade i oktober om verksamhetsstöd till Centrum för hållbar stadsutveckling, Urban Futures och K2 - nationellt kunskapscentrum för kollektiv mobilitet. Inom ramen för Urban Futures, startades under året forskarskolan Just transition, där VGR under fyra år har en doktorand knuten till sig. Syftet är att bygga kunskap och kompetens kring hur en rättvis klimatomställning kan förverkligas i ett lokalt sammanhang.

I slutet av mars kom beslutet att impact innovation-programmet ShiftSweden beviljades medel 2024-2030. ShiftSweden är en strategisk och långsiktig kraftsamling där VGR och Västtrafik tillsammans med övriga parter verkar för att lösa globala samhällsutmaningar och ökar takten på omställningen till ett hållbart samhälle. En första utlysning har genomförts där fem av 26 beviljade projekt om Framtidens platser har tillhörighet i Västra Götaland.

Finansieringsformer

I projektet *Nya pengar till kollektivtrafiken – en studie om statliga interventioner i finansieringen av kollektivtrafik i Europa* har forskare inom ramen för K2 utforskat hur man kan finansiera driften av framtidens kollektivtrafik. Syftet har varit att kartlägga och analysera nya statliga interventioner för att finansiera drift av kollektivtrafik i olika europeiska länder samt utforska dess relevans för svensk kollektivtrafik.

Digitalisering och automatisering

Flera initiativ kopplat till digitalisering och autonoma fordon har initierats och genomförts. Inom samarbetet ElectriCity har en genomförbarhetsstudie om testbädd för autonom elektrifierad älvtrafik slutförts. Inom ramen för samarbetet blir det troligen ingen fortsättning men frågan lever vidare internt på Västtrafik och VGR. Västtrafik medverkar i ett nationellt nätverk avseende utveckling av autonom kollektivtrafik och mobilitet (S-CCAM) genom DriveSweden.

Västtrafik har tagit fram en handlingsplan för autonom mobilitet/kollektivtrafik som bland annat beskriver att utvecklingen av buss on demand och autonom mobilitet behöver ske i takt med varandra. Utifrån handlingsplanen har Västtrafik initierat ett projekt för att utforska hur en fullstor autonom buss i stadstrafik fungerar i Gårda i Göteborg. Parallellt påbörjas också ett arbete tillsammans med RISE för att se över förutsättningarna för att skala upp autonoma fordon och on demand.

Elektrifiering/ drivmedel

Arbetet med att påskynda elektrifiering av färjetransporterna har fortsatt. På Öckerö trafikerar sedan maj 2024 ett eldrivet

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

fartyg. Förutom upphandlingar av eldriven färjetrafik har förberedande arbete med laddinfrastruktur pågått i Strömstad, Lysekil, Göteborg och på Tjörn.

Samhällsbyggnad och stadsutveckling

KomILand 3.0 och RorILand är projekt som har drivits med fokus på tillgänglighet och mobilitet i glesare områden och som har utvärderats under 2024. KomILand syftade till att undersöka vilket värde, i form av upplevd tillgänglighet, en kombination av nya delade mobilitetstjänster och kollektivtrafik kan skapa för invånare på landsbygder samt vilka roller olika aktörer kan spela i utveckling och drift av sådana lösningar. En slutsats av projektet är att kombinerade mobilitetstjänster kan fungera som koncept och komplement till den konventionella kollektivtrafiken, men det krävs ytterligare insatser bland annat finansiering, anpassade tjänster och lokal kompetens för utveckling av tjänster. Det gäller etablering och utspridning av mobilitetslösningar som ska komplettera kollektivtrafiken. Utmaningarna verkar vara större i de glesare geografier som ingick i detta projekt

RorILand har syftat till att öka kunskapen om hur mobilitetstjänster och grannskapskontor kan förbättra tillgängligheten på mindre orter, under vilka förutsättningar och med vilken effekt på exempelvis beteende och klimatpåverkan. De viktigaste slutsatserna är att grannskapskontor behöver ha en ”X-faktor” – ett mervärde som lockar användare – samt ha nära till samhällsservice, affär, kunder och kollektivtrafik. Projektets analys av miljöpotentialen av minskade resor på grund av grannskapskontor, visar på nära nog försumbara effekter. Projektet föreslår en modell där kommuner och regioner samordnar det regionala serviceprogrammet med platsutveckling, kollektivtrafik samt infrastrukturåtgärder och sedan kan söka stöd från staten för drift av kollektivtrafik och hållbart resande kopplat till kollektivtrafiken.

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

VGR har fortsatt delfinansiera Nätverket för socialt hållbar transportplanering, som leds av GR. Nätverket samlar praktiker och forskare, bidrar till ny kunskap, nya förhållningssätt och arbetssätt. Under 2024 har arbetet med att sprida kunskap kopplat till socialt hållbar transportplanering via nätverksträffar.

I projektet ”Avtalslösningar för hållbart resande i stad och på landsbygd” utforskas arbetssätt och former för nya avtalslösningar som kan bidra till en snabbare omställning till ett ökat hållbart resande. Projektet ska möjliggöra en paketering av olika regionala insatser inom kollektivtrafik och infrastruktur

med kommunala insatser för ökat hållbart resande och hållbar tillgänglighet i linje med Klimat2030.

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. Från 1 januari 2024 har kollektivtrafikbarometern Enkätfabriken som ny leverantör.

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.

Google maps

Västdatabasen/SCB

Naturvårdsverket