

Uppföljning av regionalt trafikförsörjningsprogram perioden 2012-2016

Innehåll

| | |
|---|----|
| Sammanfattning..... | 3 |
| Inledning..... | 4 |
| Det övergripande målet | 6 |
| Delmål 1: Resandet fördubblas | 8 |
| Delmål 2: Nöjdhet 85-90 procent..... | 11 |
| Delmål 3: Förbättra för alla resenärsgupper | 14 |
| Delmål 4: Miljöpåverkan minskas | 16 |

Sammanfattning

Det första regionala trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland har styrt kollektivtrafikens utveckling under fyra år. Från 2017 har regionfullmäktige fastställt ett nytt program. Denna uppföljning avser hela perioden 2012-2016. Trafikförsörjningsprogrammet har haft ett övergripande mål om att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka, samt fyra delmål. Om marknadsandelen fortsätter att öka i samma takt som den här fyraårsperioden, så finns det goda möjligheter att nå målet om en marknadsandel på 33 procent.

Resandet har under perioden 2012-2016 ökat med 17 procent till 303 miljoner resor per år vilket innebär att målet för år 2016 på 304 miljoner resor per år är näst intill uppfyllt. En del av ökningen beror på införandet av trängselskatt i Göteborg i januari 2013. Bedömningen är att det finns goda möjligheter att nå resandemålet till år 2025 på 380 miljoner resor per år.

De flesta resenärerna, 81 procent, är nöjda med sin senaste resa. Resenärernas nöjdhet generellt med kollektivtrafiken ligger på 57 procent, vilket är en ökning med sex procentenheter under hela perioden 2012-2016. Samtidigt har andelen missnöjda resenärer minskat med fyra procentenheter. Trots de senaste årens positiva utveckling bedöms det svårt att uppnå målet 85-90 procents nöjdhet med senaste resa.

Kollektivtrafikens tillgänglighet för alla resenärsgupper utvecklas totalt sett åt rätt håll. Åtgärderna sker i huvudsak genom anpassning av fordon och på hållplatser som båda går åt rätt håll. Anpassningen av hållplatser går något för långsamt, och det är en stor variation i hur många som är anpassade i olika kommuner. Långsiktigt fram till år 2025 bedöms det möjligt att nå målet som innebär samtliga fordon och minst 770 hållplatser.

Uppföljningen av perioden 2012-2016 visar generellt sett en mycket positiv utveckling i riktning mot miljömålet. Kollektivtrafikens miljöpåverkan minskar i snabb takt. Redan år 2014 uppnåddes uppsatta mål för år 2016 när det gäller andel förnybara drivmedel och utsläpp. Däremot har målet om minskad energiförbrukningen inte utvecklats i rätt riktning.

Inledning

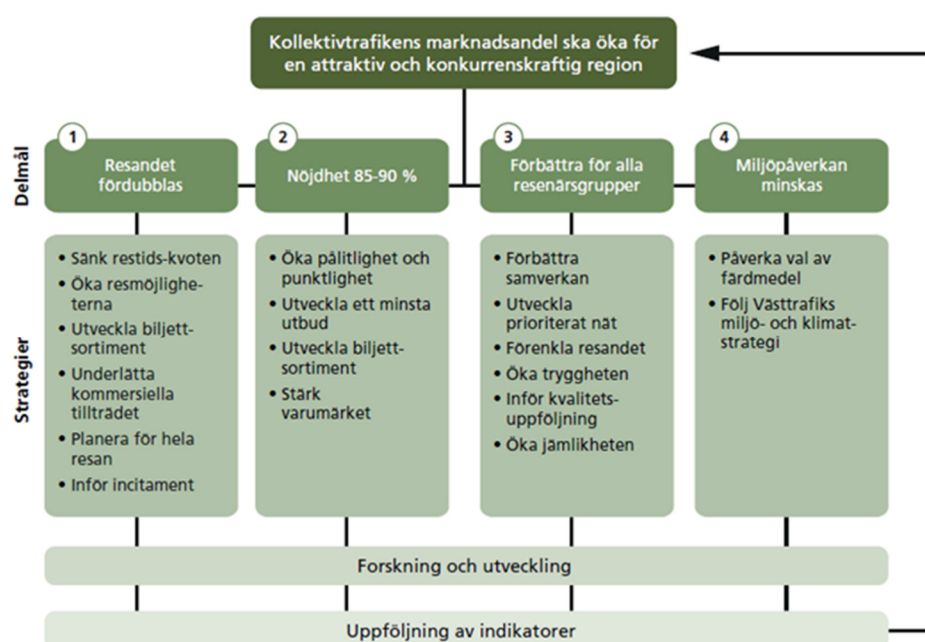
Trafikförsörjningsprogrammet styrande

Västra Götalandsregionen är regional kollektivtrafikmyndighet och ska enligt kollektivtrafiklagen från 2012, ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Det första trafikförsörjningsprogrammet fastställdes av regionfullmäktige hösten 2012 och det andra hösten 2016.

Uppföljning av Trafikförsörjningsprogrammet

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet följs upp varje år. Syftet är att visa hur kollektivtrafiken utvecklas i jämförelse med målen. Uppföljningen är också viktig som underlag för prioriteringar.
















Den sista uppföljningsrapporten för trafikförsörjningsprogrammet 2012-2016 är en förenklad uppföljning utifrån målen. Fokus ligger på att sammanfatta hela programperioden utifrån tidigare uppföljningar. Alla enskilda indikatorer redovisas inte.



Figur 1 Mål och indikatorer 2012-2016 för kollektivtrafiken

Det övergripande målet i trafikförsörjningsprogrammet är att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka för en attraktiv och konkurrenskraftig region. Målet är preciserat med fyra delmål med tillhörande strategier.

Tabell 1 Samlad bedömning av måluppfyllnaden 2012 - 2016

| Mål | Måltal 2025 | Utveckling 2012 till 2016 | Bedömd måluppfyllelse 2016 |
|---|---|--|---|
| Övergripande mål: Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka för en attraktiv och konkurrenskraftig region | Kollektivtrafiken står för 33 % av de motoriserade resorna i Västra Götaland. I Göteborgsregionen står kollektivtrafiken för 40 % av de motoriserade resorna. |   |  |
| Delmål 1: Resandet med kollektivtrafiken 2025 ska fördubblas i förhållande till 2006 | Kollektivtrafiken ska öka till 380 miljoner resor. |  |  |
| Delmål 2: Minst 85-90 % av resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken 2025 | Minst 85 – 90 % av resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken 2025. |  |  |
| Delmål 3: Kollektivtrafiken ska beakta alla resenärers behov. Det ska finnas ett utpekat nät som är tillgänglighetsanpassat för att möjliggöra hela resan | Det utpekade nätet ska bestå av minst 770 hållplatser år 2025. 100 % av kollektivtrafikens fordon skall vara anpassade 2025. |   |  |
| Delmål 4: Kollektivtrafiken ska utvecklas så att den både minskar transportsektorns miljöpåverkan och sin egen miljöpåverkan till 2025 | År 2025 ska personresandets negativa påverkan minskas genom att marknadsandelen för kollektivtrafik är minst 33 %. 95 % av kollektivtrafikens persontransportarbete ska utföras med fossilfri energi. År 2025 ska kollektivtrafiken använda 25 % mindre energi per persontransportarbete jämfört med 2010. År 2025 ska kollektivtrafikens utsläpp av kväveoxider och partiklar per person-km ha minskat med minst 60 % jämfört med 2009. |     |  |



Det övergripande målet

Det övergripande målet har fokus på hållbarhet. Då dagens transporter har en negativ påverkan på miljön är det nödvändigt att kraftigt öka det kollektiva resandet och se kollektivtrafiken som en avgörande plattform i ett framtida hållbart transportsystem.

Målet är att det ska ske en överflyttning från andra motoriserade färdmedel till kollektivtrafiken. Målet handlar också om regionförstoring och vikten av en attraktiv kollektivtrafik i en tillväxtregion. Samtidigt ska det finnas en grundläggande tillgänglighet för alla invånare. Det övergripande delmålet har följts upp genom fem indikatorer. Bedömningen är att vi är på god väg att nå målet, men att det förutsätter fortsatt effektiva åtgärder från många parter. Trängselskatten har varit en viktig orsak till att det övergripande målet sammantaget har utvecklats starkt under perioden 2012 till 2016.

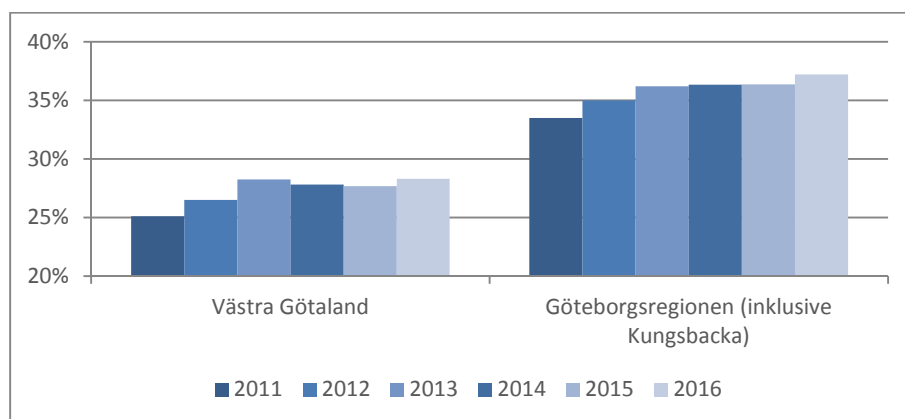
Tabell 2 Övergripande mål för kollektivtrafiken

| Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka för en attraktiv och konkurrenskraftig region. | | | |
|---|----------------------------|---|----------------------|
| Måltal | Måluppfyllelse måltal 2016 | Indikatorer | Utveckling 2012-2016 |
| Kollektivtrafiken står för 33 % av de motoriserade resorna i Västra Götaland. | ● | Ö1. Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel | ▲ |
| I Göteborgsregionen står kollektivtrafiken för 40 % av de motoriserade resorna. | ● | Ö2. Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel - Göteborgsregionen | ▲ |
| | | Ö3. Regionförstoring | ▲ |
| | | Ö4. Regionförtätning * | ▲ |
| | | Ö5. Andel invånare som är nöjda med kollektivtrafiken | ■ |

*Bedömningen av trenden är baserad på statistik från föregående års uppföljning.

Ö1-Ö2: Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel

Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel utgörs av resandet med kollektivtrafik och taxi dividerat med resandet med kollektivtrafik, taxi, bil, moped och motorcykel. Marknadsandelen i Västra Götaland samt Göteborgsregionen (inklusive Kungsbacka) ökade under perioden 2012-2016 enligt Kollektivtrafikbarometern¹, vilket visas i figur 2. För Västra Götaland skedde en viss nedgång under 2014 och 2015, men under år 2016 ökade återigen marknadsandelen.



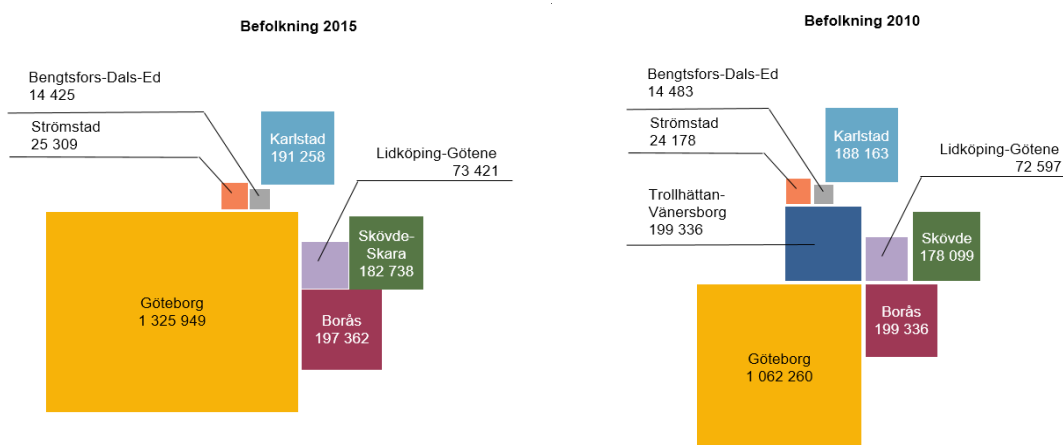
Figur 2 Utveckling av kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel utifrån Kollektivtrafikbarometerns resultat för år 2011-2016

¹ Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik

Ö3: Regionförstoring; antal lokala arbetsmarknader och befolkningsstorlek

Regionförstoring avser vidgade lokala arbetsmarknader (LA), vilket gynnar både sysselsättningen och den ekonomiska utvecklingen. Regionerna definieras utifrån pendlingsstatistik från SCB. Kollektivtrafiken har en viktig funktion för att möjliggöra en hållbar regionförstoring. Idag finns det sju arbetsmarknader i Västra Götaland (inklusive Åmål som enligt den statistiska beräkningsmodellen tillhör Karlstad, se figur 3 nedan), jämfört med 13 LA år 1990.

Den senaste förändringen är att Trollhättan-Vänersborgs LA har gått upp i Göteborg. En bidragande orsak till det är utbyggnaden av dubbelspår på järnvägen. Arbetspendlingen söderut från Trollhättan/Vänersborg har under perioden ökat med cirka 10 procent till 11 400. I motsatt riktning är pendlingen cirka 3 600 personer.



Figur 3 Lokala arbetsmarknader (LA) i Västra Götaland år 2015 respektive 2010 samt befolkning i respektive arbetsmarknad

Ö5: Andelen invånare som är nöjda med kollektivtrafiken

Under perioden 2012-2016 har nöjdheten med kollektivtrafiken hos invånarna ökat, och är 47 procent år 2016. Andelen missnöjda har samtidigt minskat ett par procentenheter.² Det bör betonas att nöjdheten hos resenärerna är betydligt högre än hos allmänheten (se indikator 2.1).

² Siffran avser länet Västra Götaland, inte Västtrafiks område där även Kungsbacka ingår.
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2015, Svensk Kollektivtrafik.

Delmål 1: Resandet fördubblas

För år 2025 gäller att resandet ska öka till cirka 380 miljoner resor, med ett delmål år 2016 på 304 miljoner resor (figur 4). Utgångspunkten är att den huvudsakliga resandeökningen ska utgöras av personer som väljer att ställa bilen och istället reser med kollektivtrafiken.

Delmålet har följts upp genom **sju indikatorer**. Baserat på tidigare års utveckling, planerade investeringar och införandet av trängselskatten är bedömningen att målet till år 2025 kommer att nås.

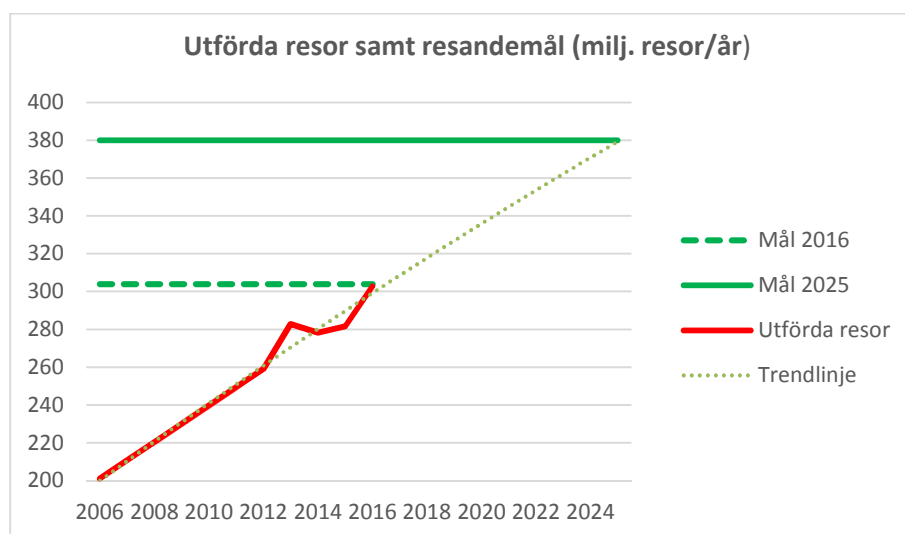
Tabell 3 Delmål resande

| Resandet med kollektivtrafiken 2025 ska fördubblas i förhållande till 2006. | | | |
|---|----------------------------|---|----------------------|
| Måltal | Måluppfyllelse måltal 2016 | Indikatorer | Utveckling 2012-2016 |
| Kollektivtrafiken ska öka till 380 miljoner resor | ● | 1.1. Antal resor gjorda med kollektivtrafiken | ▲ |
| | | 1.2 Kollektivtrafikens restidskvot i prioriterat kollektivtrafiknät | ■ |
| | | 1.3 Förändring i trafikutbudet * | ▲ |
| | | 1.4 Andelen invånare med mindre än 45 minuter till sin delregionala huvudort * | ■ |
| | | 1.5 Utbud av kommersiell trafik | ■ |
| | | 1.6 Kostnad per utbudskilometer | ■ |
| | | 1.7 Andel ersättning till operatörer som sker via resandeincitament i trafikavtal * | ▲ |

*Bedömningen av trenden är baserad på statistik från förra årets uppföljning

1.1 Antal resor gjorda med kollektivtrafiken

Den 1 januari 2013 infördes trängselskatt i Göteborg. Syftet är att minska trängseln, förbättra miljö samt delfinansiera Västsvenska paketet. Kollektivtrafiken flöt på bra i inledningsskedet och det var ett kraftigt ökat resande under 2013.

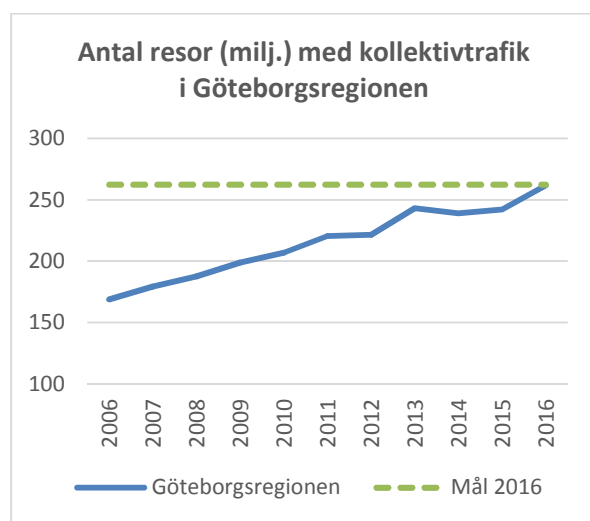


Utfallet från biljettstatistiken korrigeras löpande med hänsyn till stämpingsbenägenhet, främst i Göteborgsområdet. Under de senaste åren har ett automatiskt kundräkningssystem införts i stora delar av trafiken. Västtrafik har fått säkerställt att antalet resenärer är högre än vad undersökningarna tidigare har visat. Den stora resandeökning som statistiken visar för 2016 har delvis skett tidigare år.

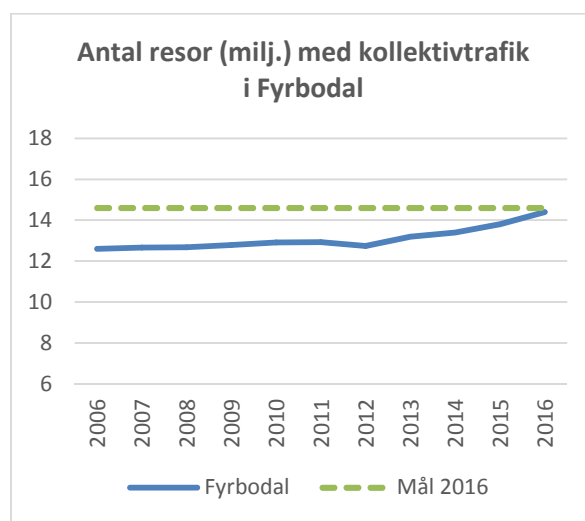
Figur 4 Resandeutvecklingen mellan år 2006 och 2016, samt mål 2016 och 2025

För Västtrafik som helhet har resandet år 2016 ökat med sju procent till 303 miljoner³. Jämfört med år 2006 har resandet med kollektivtrafiken ökat med 51 procent eller drygt fyra procent per år. Resandemålet för år 2016 (304 miljoner resor/år) är därmed nästan uppfyllt. Till år 2025 behövs resandeökningar med knappt tre procent per år vilket bedöms som möjligt under förutsättning att fortsatta satsningar och samverkan med kommuner kring samordnad samhällsplanering sker.

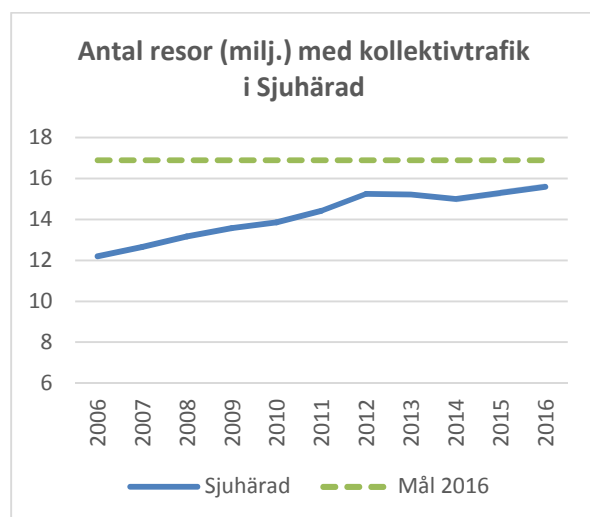
För varje delregion finns mål för resande uppsatta för 2016 och 2025. Utfallet 2006-2016 och mål för 2016 framgår av diagrammen nedan. Under perioden 2012-2016 har resande ökat mest i Göteborgsregionen och Fyrbodalen. I Sjuhärad avtog resandeökningen åren 2013 och 2014, men resandet är nu åter stigande. Skaraborg har haft en svagt nedåtgående utveckling 2013 – 2015, främst beroende på minskat antal skolresor, men under år 2016 har resandet börjat öka igen.



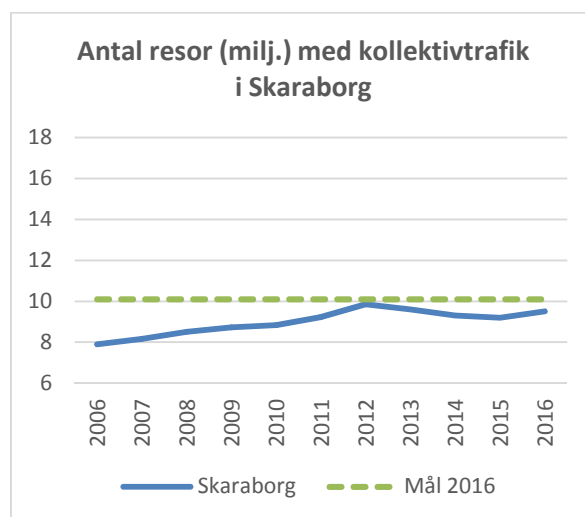
Figur 5 Antal resor med kollektivtrafik i Göteborgsregionen år 2006-2016.



Figur 7 Antal resor med kollektivtrafik i Fyrbodalen år 2006-2016.



Figur 6 Antal resor med kollektivtrafik i Sjuhärad år 2006-2016.



Figur 8 Antal resor med kollektivtrafik i Skaraborg år 2006-2016.

³ Se faktaruta

I Göteborgsregionen redovisas en ökning av resandet år 2016 med åtta procent. Resandet ökar såväl i stadstrafiken som med expressbussar. I tågtrafiken är det regiontågen som ökar medan pendeltågen minskar. I den övriga trafiken varierar utvecklingen men för båttrafiken finns ett ökat resande (främst Älvtrafiken i Göteborg). Sett över hela programperioden har resandet ökat snabbast i den regionala expressbusstrafiken. Jämfört med trafikförsörjningsprogrammets mål för 2012-2016 ligger utfallet näst intill i nivå med målet.

I Fyrbodalsområdet har resandet ökat drygt fyra procent år 2016. Tågresandet hämmades dock av brand i en teknikbyggnad i mars. I stadstrafiken har resandet ökat främst i Trollhättan/Vänersborg men även i Uddevalla. I den övriga trafiken har skolresandet fortsatt minskat, men kompenseras av ett ökat resande av arbetspendlare och andra resenärsgupper. Under år 2016 har skolresorna åter sakta börjat öka och från juni har resorna med expressbussarna i Bohuslän ökat. Jämfört med trafikförsörjningsprogrammets mål för 2012-2016 når Fyrbodal 99 procents måluppfyllelse.

I Sjuhärad ökade resandet med drygt två procent år 2016. I den övriga trafiken är det främst expressbusstrafiken i stråket Ulricehamn-Borås-Göteborg som fortsätter öka, medan det däremot minskar något mellan Mark och Göteborg. I tågtrafiken har resorna minskat och sett över programperioden konstateras att tågresandet inte har utvecklats enligt uppsatta mål. Jämfört med trafikförsörjningsprogrammets mål för 2012-2016 är måluppfyllelsen 92 procent, men exkluderar man tågtrafiken är måluppfyllelsen 96 procent.

I Skaraborg har resorna ökat med drygt tre procent år 2016, och visar därmed åter på en positiv trend. I stadstrafiken och den övriga trafiken ökar resandet med knappt sex procent medan tågtrafiken minskar på grund av banarbeten på Västra stambanan under år 2016. Jämfört med trafikförsörjningsprogrammets mål för år 2016 är måluppfyllelsen sex procent lägre. Avvikelsen beror främst på att de årskullar som använder Västtrafik för sina skolresor fram till år 2015 minskat för att under år 2016 åter börja öka. Sambandet kan avläsas i försäljning av skolkort. Orsaken till att skolresandet påverkar totalresandet mer i Skaraborg än i andra delar av regionen är att andelen skolresor är högre här än snittet för hela Västtrafik.

1.2 Kollektivtrafikens restidskvot i prioriterat kollektivtrafikenät

Restidskvoten är kollektivtrafikens restid i förhållande bilen. Målet är att restidskvoten ska vara högst 1,2 för buss och 0,8 för tåg. Restidskvoten har redovisats för relationer i det prioriterade kollektivtrafikenätet och i starka pendlingsrelationer. I relationer där det finns tåg är det den kvoten som redovisas medan kvoten för buss redovisas för övriga relationer.







Restidskvoten mellan tåg och bil har varit stabil under perioden 2012 till 2016. Delvis olika metod för att räkna ut kvoten ger lite olika resultat men den inbördes ordningen är i stort densamma. De relationer med tåg som har bäst kvot är främst på Västra Stambanan mellan Göteborg och Skövde med delsträckor. Den nya järnvägen mellan Göteborg och Trollhättan ger också bra restidskvoter. I båda fallen är pendeltågen sämre än regionaltågen på grund av att dessa stannar betydligt oftare. Relationen Göteborg – Borås med tåg sticker ut med en restidskvot omkring 1,4, vilket innebär att det tar 40 procent längre tid att resa med tåg än bil. Andra relationer med hög kvot med tåg är Göteborg – Uddevalla/Strömstad, Borås – Varberg och Göteborg – Lidköping. I relationer med buss (där tåg inte är ett alternativ) har relationerna Öckerö – Göteborg, Mölnlycke – Mölnådal samt Skövde – Tibro bäst restidskvot. Högst kvot med buss har relationen Borås och Jönköping. Även Trollhättan – Skövde har en hög kvot. Inte heller här har det skett några tydliga förändringar sedan år 2012.

Delmål 2: Nöjdhet 85-90 procent

För att nå målet om en ökad kollektivtrafikandel är det viktigt att invånare och resenärer är nöjda med kollektivtrafiken. Viktiga faktorer för nöjdhet är pålitlighet (punktlighet), tillförlitlighet (utbud, närhet till hållplats) samt att det ska vara enkelt och smidigt (biljett- och informationssystem). Där ingår även att man kan ta sig till sin kommunala huvudort för att kollektivtrafiken ska kunna vara ett attraktivt alternativ till bilen. Delmålet har följts upp genom fem indikatorer. Baserat på tidigare års utveckling och kommande planerade åtgärder är bedömningen att det återstår en del arbete för att målet ska kunna uppnås.

Den gemensamma nyckeln till ökad kundnöjdhet är att på djupet förstå kunden och dess upplevelse av Västtrafik före, under och efter resan. Det pågår en mängd olika aktiviteter för att nå målet om ökad kundnöjdhet. Ett exempel är "Det goda kundmötet" som startades år 2015. Det syftar till att åstadkomma en kulturförflyttning där kunden ska vara i fokus i allt Västtrafik gör.

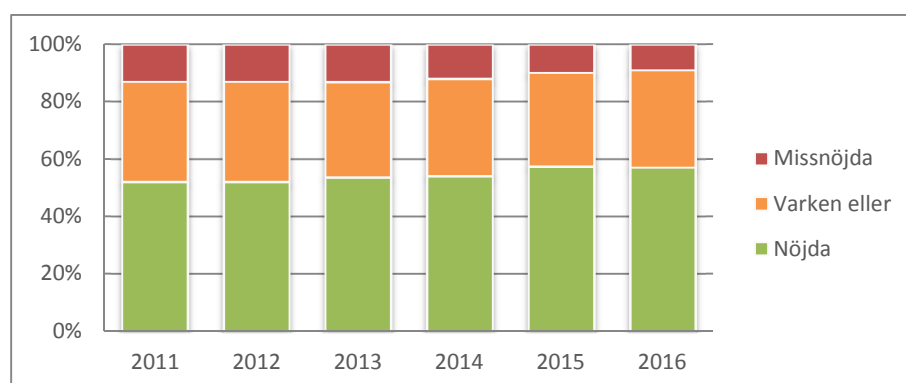
Tabell 4 Delmål nöjdhet

| Minst 85-90 procent av resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken 2025. | | | |
|---|---|---|---|
| Måltal | Måluppfyllelse måltal 2016 | Indikatorer | Utveckling 2012-2016 |
| Minst 85 – 90 % av resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken 2025 |  | 2.1. Andelen resenärer som är nöjda med kollektivtrafiken |  |
| | | 2.2 Andelen utförda turer med kollektivtrafiken * |  |
| | | 2.3 Andelen turer som är punktliga * |  |
| | | 2.4 Andelen invånare med mindre än 30 minuter till sin kommunala huvudort * |  |
| | | 2.5 Allmänhetens upplevelse av förseningar i kollektivtrafiken** |  |

*Bedömningen av trenden är baserad på statistik från förra årets uppföljning. ** För 2.5 har uppgifter från 2014 jämförts med 2013.

2.1 Andelen resenärer som är nöjda med kollektivtrafiken

Kollektivtrafikbarometerns undersökning bland resenärer baseras på ett urval av hela befolkningen som uppger att de reser med Västtrafik minst en gång i månaden. Under perioden 2012-2016 har andelen nöjda resenärer ökat med 5 procentenheter till 57 procent, med en liten nedgång under föregående år, se figur 9. Värt att notera är att även andelen missnöjda resenärer har minskat under perioden vilket är en positiv utveckling.



Figur 9 Resenärernas nöjdhet med Västtrafik

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2016

Andelen resenärer som är nöjda med sin senaste resa har under perioden 2012-2016 ökat med två procentenheter till 81 procent.

I den ombordundersökning som genomförs kopplat till trafikavtalen uppger 94 procent att de är nöjda med sin senaste resa.

2.3 Andelen turer som är punktliga

Definitionen av punktlighet skiljer sig mellan trafikslagen på grund av deras olika förutsättningar. Västtrafiks mål är att punktligheten ska vara 80 procent för buss, 83 procent för spårvagn samt 95 procent för tåg. Tabell 5 visar andelen punktliga turer. Inget av dessa trafikslag når upp till målet. Sett över hela perioden 2012-2016 har samtliga trafikslag ökat sin punktlighet. För buss i stadstrafik har punktligheten minskat något det senaste året medan övriga trafikslag fortfarande uppvisar en viss ökning.

Tabell 5 Punktlighet per trafikslag år 2011 – 2016

| Andel turer som är punktliga (%) | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|------|
| Trafikslag | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Buss stadstrafik* | 77 | 78 | 78 | 79 | 80 | 79 |
| Fartyg** | 84 | 82 | 84 | 85 | 87 | 89 |
| Spårvagn | 81 | 80 | 78 | 79 | 80 | 81 |
| Pendeltåg | 90 | 92 | 93 | 95 | 91 | 92 |
| Regiontåg | 90 | 91 | 90 | 92 | 90 | 90 |
| * Gäller stadstrafik i Göteborg, Mölndal och Partille ** Fartygstrafiken gäller endast Styröbolaget | | | | | | |

Källa: Västtrafik

Att spårvagn, expressbuss och stombuss avgår i rätt tid betyder att de avgår mindre än en halv minut för tidigt eller mindre än 3 minuter för sent.

För pendeltåg menas att tåget är i tid om det kommer fram till slutstationen inom 4 minuter jämfört med tidtabell och för regiontåg om det kommer fram till slutstation inom 6 minuter jämfört med tidtabell.

2.4 Andelen invånare med mindre än 30 min med kollektivtrafik till sin kommunala huvudort

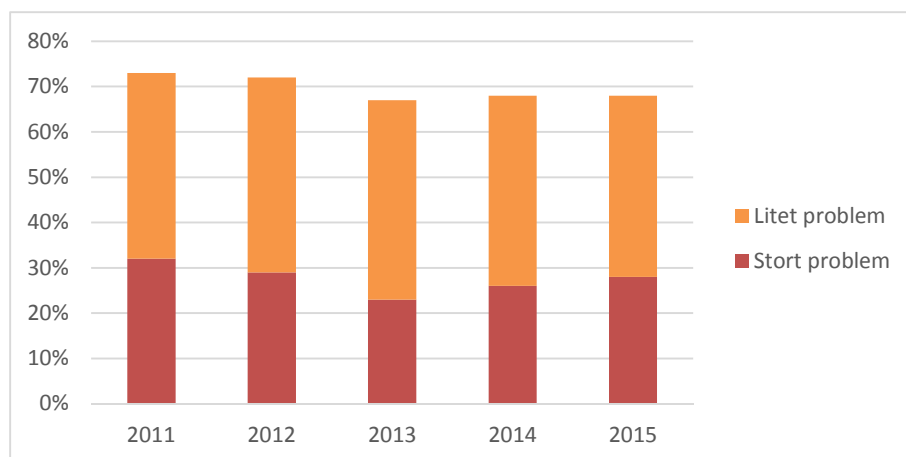
Andelen invånare i Västra Götaland som hade mindre än 30 minuter med kollektivtrafik till sin kommunala huvudort uppgår till 83 procent för år 2014, som är den senast framtagna siffran. Detta är en liten minskning sedan år 2010 då motsvarande värde var 85 procent. Det är främst de ytmässigt stora kommunerna med relativt gles befolkning som har områden där restiden till huvudorten överstiger 45 minuter med kollektivtrafik. Det gäller främst områden i Dalslandskommunerna, nordöstra och södra Skaraborg samt vid länsgränsen i Sjuhärad.

Närtrafik har genomförts i hela Västra Götaland under programperioden. Syftet med Närtrafik är att erbjuda ett grundläggande utbud av kollektivtrafik i alla geografiska delar. Det minsta utbudet är fem resmöjligheter per dag vilket i praktiken innebär en tur och returresa. Under 2017 ska en utvärdering genomföras.

2.5 Allmänhetens upplevelse av förseningar i kollektivtrafiken

SOM-institutet genomför varje år en undersökning om allmänhetens vanor och attityder på temat Samhälle, Opinion och Medier. Inom denna undersöks bland annat hur allmänheten uppfattar förseningar inom kollektivtrafiken.

Andelen som upplever förseningar som ett stort problem har under perioden 2011-2015 minskat från 32 procent till 28 procent. Göteborgsregionen har den högsta andelen resenärer som upplever förseningar som ett stort problem. Under år 2015 upplevde 29 procent av de boende där att det är ett stort problem, jämfört med cirka 15 procent för övriga delregioner. Undersökningen för år 2015 är senast tillgängliga statistik.



Figur 10 Allmänhetens upplevelse av förseningar

Källa: SOM 2015

Delmål 3: Förbättra för alla resenärsgupper

Västra Götalandsregionen har under många år bedrivit ett systematiskt arbete för att anpassa kollektivtrafiken så att så många som möjligt ska kunna resa på jämlika villkor. Under programperioden 2012-2016 har fokus legat på att anpassa samtliga fordon och hållplatser där de stora resandeströmmarna finns. Delmålet har följts upp genom **tre indikatorer samt en kvalitativ uppföljning**. Baserat på de senaste årens utveckling och kommande planerade åtgärder är bedömningen att delmålet kommer att nås till år 2025, även om hållplatserna inte anpassats i den takt som funktionshinderstrategin anger.

Tabell 6 Delmål tillgänglighet för alla resenärsgupper

| Kollektivtrafiken ska beakta alla resenärsgruppers behov. Det ska finnas ett utpekade nät som är tillgänglighetsanpassat för att möjliggöra hela resan. | | | |
|---|---------------------|--|----------------------|
| Måttal | Måluppfyllelse 2016 | Indikatorer | Utveckling 2012-2016 |
| Det utpekade nätet ska bestå av minst 770 hållplatser år 2025. | | 3.1 Andel anpassade fordon | |
| 100 % av kollektivtrafikens fordon skall vara anpassade 2025. | | 3.2 Andel anpassade prioriterade knutpunkter och hållplatser | |
| | | 3.3 Andel knutpunkter med ledsagning * | |
| | | Kvalitativ uppföljning av aktiviteter i syfte att beakta alla resenärsgupper | |

*Bedömningen av trenden är baserad på statistik från förra årets uppföljning

3.1 Andel anpassade fordon

Vid slutet av förra året var 100 procent av bussar, tåg och fartyg tillgänglighetsanpassade, vilket är en stor ökning från år 2012 (tabell 7). De fysiska åtgärder som Västtrafik har fokuserat på är att tillgänglighetsanpassa reseplaneraren, bussarna och hållplatserna.

De äldre modellerna av spårvagnar är inte fullt ut tillgänglighetsanpassade. Spårvagnstrafiken planeras därför så att trafiken i första hand utförs med tillgänglighetsanpassade fordon, men i dagsläget räcker inte antalet till för den planerade trafiken.

Tabell 7 Andel tillgänglighetsanpassade fordon avseende aspekterna ramp/lift, rullstol samt utrop och visning av destination och nästa hållplats, år 2011-2016.

| Andel (%) anpassade fordon | | | | | | |
|----------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Trafikslag* | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Buss | 59 | 77 | 92 | 92 | 100 | 100 |
| Spårvagn* | 50 | 53 | 53 | 53 | 70 | 70 |
| Tåg | 75 | 81 | 83 | 96 | 96 | 100 |
| Fartyg** | 39 | 41 | 52 | 47 | 87 | 100 |

* Andelen anpassade spårvagnar 2015 har inte ökat utan beror på nytt sätt att redovisa antalet fordon som inte tillämpats tidigare år.
** För 2015 och 2016 är manuella utrop på fartyg inkluderade i statistiken

Källa: Databasen FRIDA genom Västtrafik

3.2 Andel anpassade prioriterade knutpunkter och hållplatser

Det utpekade nät av hållplatser och resecentra som har varit prioriterat för anpassning baseras på antal påstigande, så att det täcker de största resandeströmmarna. I strategin för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken specificeras kriterierna för vad som anses vara en anpassad hållplats; det ska finnas väderskydd, belysning, bänk med arm- och ryggstöd, realtidsinformation, kontrastmarkering, taktilt ledstråk, kantsten som är 17 cm hög samt att det ska finnas utrymme för

att fälla ut ramp på hållplatsytan. Under programperioden har många förbättringar skett och det är ytterst få av de prioriterade hållplatserna som saknar något av de åtta kriterierna för anpassning. De största bristerna finns i avsaknad av realtidsinformation och kontrastmarkering. Omkring 450 hållplatser i det utpekade nätet är anpassade år 2016.

Anpassningen av hållplatserna är ett delat ansvar mellan Västtrafik och väghållaren, det vill säga Trafikverket eller kommunen. Under programperioden har det utvecklats en större samsyn kring anpassning av hållplatser.

Kvalitativ uppföljning av aktiviteter i syfte att främja jämlikhet, jämställdhet, integration och barnperspektiv

Under trafikförsörjningsprogrammets period 2012 till 2016 har Västra Götalandsregionen tagit fram en strategi för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken. Arbetet med de andra rättighetsperspektiven har inriktats på kunskapsuppbyggnad och på att skapa ett kontaktnät. Fram till år 2018 kommer strategin att utvecklas och även omfatta de sju diskrimineringsgrunderna. Frågan är ett prioriterat utvecklingsområde i det nya trafikförsörjningsprogrammet. Inledningsvis har trygghetsåtgärder lyfts fram som ett prioriterat område.

En kartläggning och analys av hur strategin för funktionshinderanpassning även påverkar andra resenärsgupper har genomförts under år 2014. Västra Götalandsregionen har också deltagit i ett Vinnovaprojekt, där VTI är koordinator, som handlar om hur kollektivtrafiken kan utveckla konsekvensbedömningar ur ett jämställdhetsperspektiv kopplat till bland annat de regionala trafikförsörjningsprogrammen. I arbetet med revideringen av trafikförsörjningsprogrammet har en workshop hållits med temat social hållbarhet. Uppgiften i workshopen var bland annat att identifiera aspekter där kollektivtrafiken kan bidra till en ökad social hållbarhet.

Delmål 4: Miljöpåverkan minskas

Kraven på kollektivtrafikens olika fordon när det gäller utsläppsnivåer är höga och ställs i samband med att trafiken upphandlas. Delmålen har följts upp genom **tre indikatorer samt en kvalitativ uppföljning**. Baserat på tidigare års utveckling och planerade åtgärder är bedömningen att målet kommer att nås till år 2025, förutom vad gäller energianvändningen för buss. Statistiken som används för uppföljning av detta delmål kommer från databasen FRIDA och utgår från en branschgemensam överenskommelse om beräkningsförutsättningar.

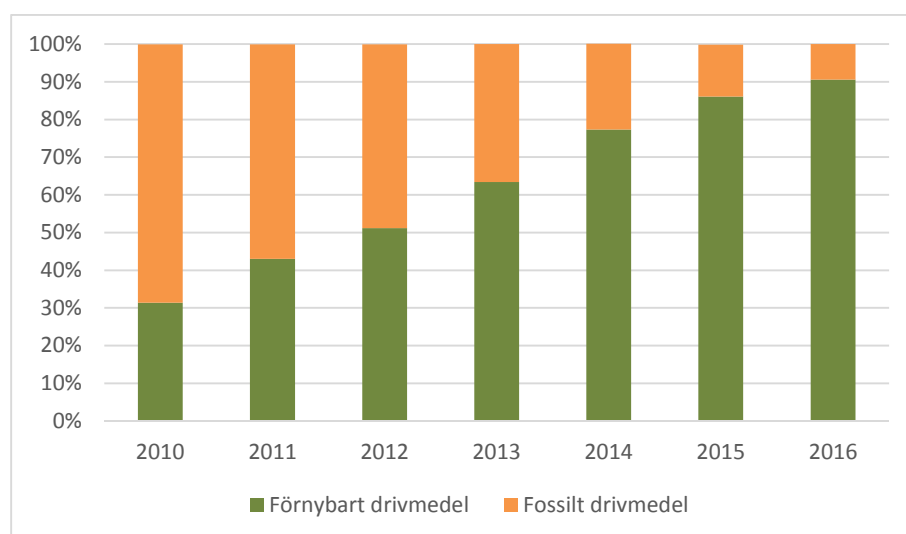
Tabell 8 Delmål om kollektivtrafikens miljöpåverkan

| Kollektivtrafiken ska utvecklas så att den både minskar transportsektorns miljöpåverkan och sin egen miljöpåverkan till 2025. | | | |
|---|----------------------------|---|----------------------|
| Måltal | Måluppfyllelse måltal 2016 | Indikatorer | Utveckling 2012-2016 |
| År 2025 ska personresandets negativa påverkan minskas genom att marknadsandelen för kollektivtrafik är minst 33 %. | ● | 4.1 Andel fordons-km med biodrivmedel och el | ▲ |
| | | 4.2 Utsläpp av kväveoxider och partiklar per fordons-km | ▲ |
| 95 % av kollektivtrafikens persontransportarbete ska utföras med fossilfri energi. | ● | 4.3 Energianvändning för buss (kWh/person-km) | ▼ |
| År 2025 ska kollektivtrafiken använda 25 % mindre energi per persontransportarbete jämfört med 2010. | ● | Kvalitativ uppföljning av hållbart resande | ▲ |
| År 2025 ska kollektivtrafikens utsläpp av kväveoxider och partiklar per person-km ha minskat med minst 60 % jämfört med 2009. | ● | | |

*Bedömningen av trenden är baserad på statistik från förra årets uppföljning

4.1 Andel fordonskilometer med biodrivmedel och el

De biodrivmedel som främst används för kollektivtrafiken i Västra Götaland är biodiesel och biogas. Utöver biodrivmedel används förnybar el till spårvagnar och tåg. Andelen fordonskilometer med förnybara drivmedel var 32 procent år 2010 och har ökat till 91 procent år 2016 (figur 11). Den främsta anledningen är ökningen av biodiesel i bussarna.



Figur 11 Andel fordonskilometer med förnybara drivmedel år 2010-2016.

Källa: Databasen FRIDA

4.2 Utsläpp av kväveoxider och partiklar per fordonskilometer och personkilometer

Utsläppen av kväveoxider och partiklar per personkilometer har minskat kontinuerligt under perioden 2012-2016. Nya bussar som är miljöklassade enligt Euro VI har betydligt lägre utsläppsnivåer jämfört med tidigare modeller avseende såväl kväveoxider som partiklar. I takt med att bussparken förnyas förväntas därför utsläppsnivåerna att minska såväl per fordonskilometer som per personkilometer. Målet för år 2025 om en minskning med minst 60 procent av utsläppen per personkilometer bedöms kunna nås.

4.3 Energianvändning per personkilometer för buss

Energianvändningen för busstrafiken har ökat under perioden såväl per fordonskilometer som personkilometer. Anledningen är dels större fordon, dels lägre energieffektivitet för bussar som drivs med biogas.

Kvalitativ uppföljning av hållbart resande

Under 2015 etablerades en projekt- och kompetensplattform; Hållbart resande väst. Inledningsvis skedde ett stort antal kommunbesök och ett nätverk har etablerats. Drygt 30 kommuner deltar från Västra Götaland och Halland. Ett antal projekt har genomförts och pågår, till exempel vintercyklisten, cykelvänlig arbetsplats, skolreseplaner och gröna resplaner.

