

Deluppföljning Trafikförsörjnings- program

Deluppföljning Trafikförsörjningsprogram 2023

Inledning	1
Resandeutveckling	3
Resande fördelat på kategorier.	4
Stadstrafik redovisat per pendlingsnav	5
Resande per trafikslag	6
Marknadsandelar	7
Kundperspektiv	8
Kundnöjdhet	8
Invånaruppfattning	8
Försäljning & Intäkter	9

Inledning

Syftet med den här rapporten är att informera kommunerna om hur kollektivtrafiken utvecklas under året när det gäller resandet, kunduppfattningar, marknadsandelen och intäkter. Rapporten skickas ut två gånger per år, i slutet av maj och i slutet av september. Den är ett komplement till den årliga uppföljningen av målen i trafikförsörjningsprogrammet, som är betydligt mer omfattande och som Västra Götalandsregionen skickar ut till kommunerna under våren i den årliga avstämningen. Dessa tre rapporter ger tillsammans statistik till kommunerna per tertial.

Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut den strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling med ett övergripande mål och tre målområden. Målområdena fokuserar på hur kollektivtrafiken ska bidra till det övergripande målet. Som komplement till målen finns även ett flertal indikatorer som inte är målsatta. Indikatorerna syftar till att följa utvecklingen mot ett mer hållbart samhälle inom angränsande områden, och inom områden som kan ha påverkan på måluppfyllelsen

I denna rapport redovisas det som är relevant och möjligt att följa upp oftare. Dessutom redovisas intäkternas utveckling.

Övergripande mål: Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland

Trafikförsörjningsprogrammet har ett övergripande mål om att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland, med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. Fram till år 2025 är målet att återta den samlade andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång så som den såg ut innan Coronapandemin (40 procent), samt att återta kollektivtrafikens marknadsandel kontra bilen, så som den var innan pandemin (33 procent).

Målområde: Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet (årlig uppföljning)

Kollektivtrafik med God geografisk tillgänglighet där invånarna ges möjlighet att ta del av kollektivtrafiken utifrån olika geografiska förutsättningar. Området handlar om att knyta samman Västra Götaland och skapa tillgänglighet för invånarna till arbete, studier och fritid.

- Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter per vardag ska vara minst 82 %.
- Antal resor med kollektivtrafik ska återtas, minst 350 miljoner resor (2019 års nivå).

Målområde: Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande (delvis tertialuppföljning)

Kollektivtrafiken är Enkel, trygg och inkluderande för invånarna och resenärerna, och tillgodoser ett grundläggande behov av tillgänglighet. Området handlar att utforma kollektivtrafiken så att den upplevs attraktiv och är utformad med medvetenhet om den variation av förutsättningar och behov som finns hos invånarna.

- 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.(årlig uppföljning)

Målområde: Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan (årlig uppföljning)

Kollektivtrafiken ger Låg miljöpåverkan och bidrar till en minskad miljö- och klimatpåverkan från transportsektorn. Området handlar om att ställa om kollektivtrafikens fordon så att de drivs av förnybara drivmedel, med så låg klimatpåverkan som möjligt.

- Utsläppen av CO2 per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 % jämfört med år 2006

Indikatorer kopplade till målen

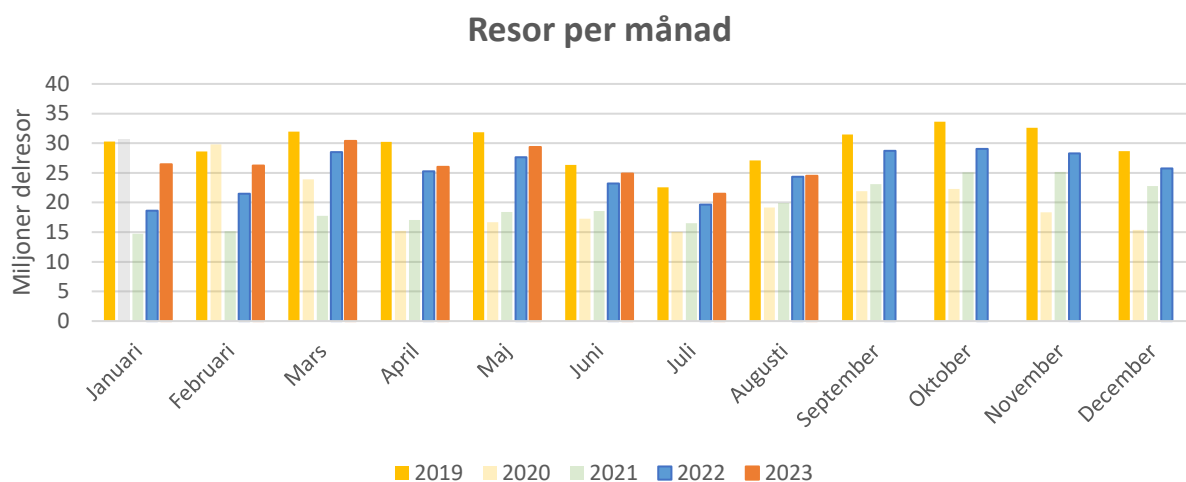
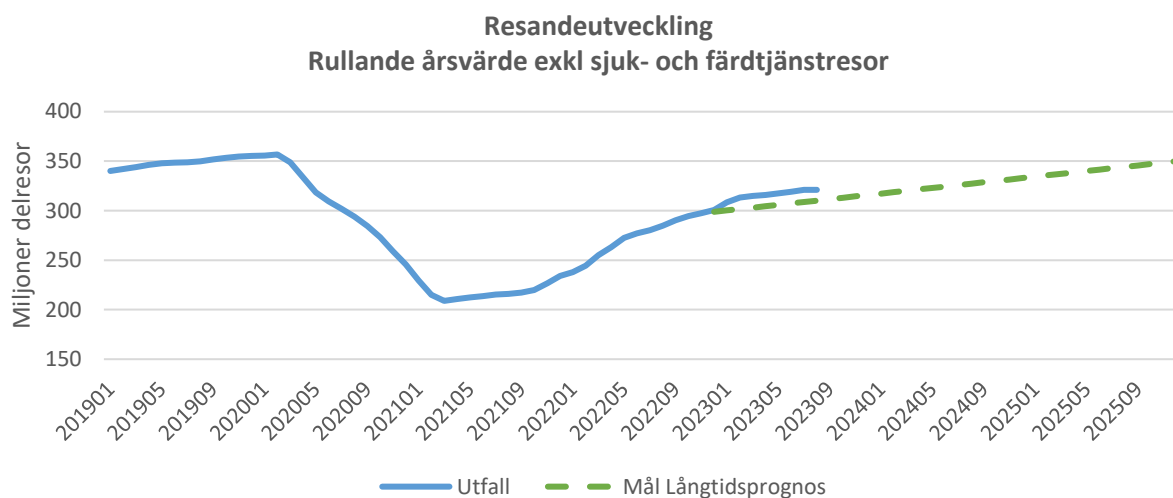
- Antal personkilometer i kollektivtrafiken.
- Antal invånare som bor max 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk eller stadstrafik.
- Riktlinjer för personer med funktionsnedsättning implementeras.
- Antal resor per funktion:
 - Stadstrafik (per pendlingsnav)
 - Stråk
 - Tätortstrafik
 - Övrig trafik (buss på landsbygd och båt i skärgård)
- Antal pendelparkeringar för bil och cykel.
- Andel kilometer per drivmedel (km med elbuss och km med biogasbuss).
- Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov.
- Andel nöjda resenärer med Västtrafik.
- Andel som utför sin resa som bilpassagerare. Restidskvot 0,8 för tåg, 1,2 för storregionala busstråk och 1,3 för buss i prioriterade stråk.
- Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning.

Delresor, försäljning och intäkter redovisas i miljontal.

Nästa rapport publiceras den 30 maj 2024.

Resandeutveckling

Diagrammet visar det rullande årsvärdet för antal delresor för Västtrafik totalt, exklusive sjuk- och färdtjänstresor. Målet i Trafikförsörjningsprogrammet är satt till 350 miljoner resor år 2025.



Resande fördelat på kategorier.

Övergången till ny zonstruktur påverkar resandet inom stråk och landsbygd positivt eftersom resenärer inom en zon betalar lika mycket för hela zonen som man tidigare gjorde för resor inom en enskild kommun. I praktiken har de längre resorna blivit billigare jämfört med tidigare. Höga drivmedelspriser antas vara ytterligare en bidragande orsak till att fler resenärer än tidigare väljer kollektivtrafik framför resa med egen bil, liksom omfattande ingrepp i infrastrukturen i GMP-området. Det sistnämnda påverkar framför allt resandeutvecklingen inom kategorin stråk.

Närtrafik, som ingår i kategorin landsbygd, har sedan årsskiftet utökats med bättre villkor och utökad helgtrafik och utökad marknadsföring, vilket bidrar ytterligare till ökat resande.

En ökning syns även för resor som sker till närliggande län/regioner. I augusti 2023 infördes tre nya omlottzoner i Ale, Kungälv och Härryda som på sikt förväntas medföra ytterligare resandeutveckling inom kategorin stråk.

Kategori	Jan-aug	Jan-aug fg år	Procentuell förändring	Rullande årsvärde	Rullande årsvärde fg år	Procentuell förändring
Stadstrafik	155	141	10%	238	213	12%
Tätortstrafik	3	2	6%	4	4	11%
Stråk	37	32	14%	57	48	18%
Landsbygd	13	11	14%	20	17	18%
Specialtrafik	2	2	-3%	3	3	-2%
Summa	209	189	11%	321	285	13%

Definition för kategorierna

Stadstrafik	Pendlingsnavens stadstrafik; GMP, Borås, Trollhättan-Vänersborg, Uddevalla och Skövde. Frekventa linjer som trafikerar större delen av dygnet och som binder samman olika delar i våra städer. Stommen i trafiken.
Tätortstrafik	Linjer som binder samman olika delar i våra tätorter. Tätorter som idag har tätortslinjer: Alingsås, Falköping, Kinna, Kungälv, Lerum, Lidköping, Mariestad, Skara, Stenungsund, Kungsbacka, Ulricehamn
Stråk	Tunga pendlingsrelationer och politiskt utpekade stråk för att knyta samman Västra Götaland inom och med angränsande regioner. Endast linjer som gör ett "stråkkuppdrag" är med, dvs binder samman större orter. Om flera linjer går parallellt gör vanligtvis den snabbaste linjen ett stråkkuppdrag, medan den långsammare inte gör det. Exempel: Stenungsund - Kungälv där Stenungsundsexpressen gör ett stråkkuppdrag medan linje 319 gör ett mer lokalt uppdrag och därför inte räknas som en stråklinje. Tågtrafiken är ryggraden. I stråken ska restiderna vara konkurrenskraftiga gentemot bil.
Landsbygd, sekundära stråk och matarlinjer	Övrig trafik/Landsbygd/närtrafik
Specialtrafik	Exempel på linjer är Flexlinjer, skoltrafik, Ronden, sjukresor, färdtjänst

Stadstrafik redovisat per pendlingsnav

Resandeökningen i Borås har gått ner, men marknadsandelen för hållbart resande i staden har gått upp, vilket tyder på en överflyttning från kollektivtrafik (och bil) till gång och cykel.

Infrastrukturella förändringar i Borås innebär minskat antal bytesresor.

I GMP-området ökar resandet inom flera områden, och bidragande orsaker bedöms vara att det byggs en hel del nya bostäder på många håll. Detta är en utveckling som bedöms pågå under flera år framöver.

De många infrastrukturella ingreppen inom framför allt Göteborg bedöms också påverka resande med egen bil negativt till förmån för kollektivtrafiken.

<i>Pendlingsnav</i>	Jan-aug	Jan-aug fg år	Procentuell förändring	Rullande årsvärde	Rullande årsvärde fg år	Procentuell förändring
Borås	5	6	-3%	9	9	-2%
GMP	142	129	11%	217	194	12%
Skövde	2	2	12%	3	2	12%
Trollhättan/Vänersborg	4	3	24%	7	5	22%
Uddevalla	2	2	4%	3	2	7%
Summa	155	141	10%	238	213	12%

Resande per trafikslag

Resande med trafikslag Båt dras ner av ett minskat resande över Göta Älv (främst på den avgiftsbelagda linjen). Orsaken till minskningen tros vara ökat distansarbete bland företagsanställda vid Älvstranden. Att Hisingsbron tillkommit bedöms även bidra till att fler väljer att cykla över Älven snarare än att åka kollektivt. Övrig båttrafik ligger på resandenivåer jämförbara med perioden innan pandemin.

Resandeutvecklingen på trafikslag Tåg gynnas fortfarande av den nya zonstrukturen och ökningen uppgår till 19% hittills i år.

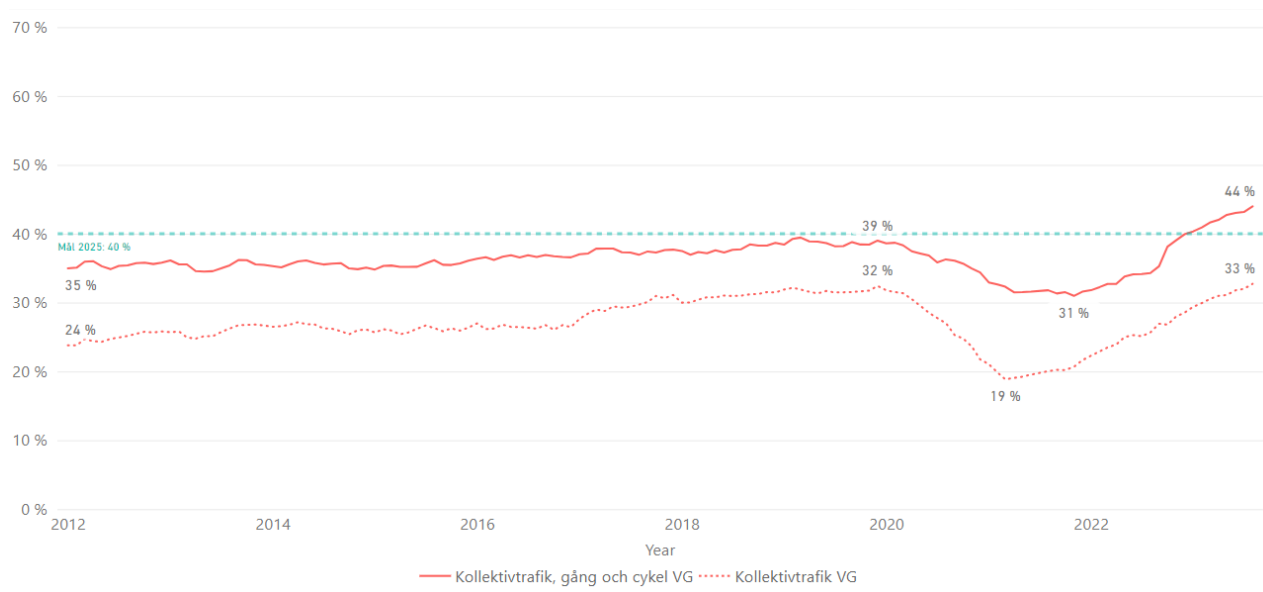
Anropsstyrd trafik är tillbaka på samma resandenivåer som rådde innan pandemin.

Trafikslag	Jan-aug	Jan-aug fg år	Procentuell förändring	Rullande årsvärde	Rullande årsvärde fg år	Procentuell förändring
Buss	107	96	11%	164	145	13%
Båt	4	4	4%	6	6	4%
Tåg	14	12	13%	22	18	19%
Spårvagn	83	75	10%	127	114	12%
Anropsstyrd Trafik	1	1	9%	2	2	8%
Summa	209	189	11%	321	285	13%

Marknadsandelar

Mål i trafikförsörjningsprogrammet är att marknadsandelen för hållbart resande (kollektivtrafik, gång och cykel) ska uppnå 40% till år 2025.

Marknadsandel för kollektivtrafik och hållbart resande, rullande medelvärde i Västtrafiks trafikområde (Västra Götaland inkl Kungsbacka)



Källa: Kollektivtrafikbarometern

Kundperspektiv

Kundnöjdhet

I nedanstående tabell visas resenärernas svar på frågan "Hur nöjd är du sammanfattningsvis med Västtrafik?". Svaren anges i andel nöjda/varken eller/missnöjda resenärer, rullande årsvärde per maj till april, samt september till augusti. Under 2023 ligger andelen nöjda resenärer med Västtrafik som helhet på 57%.

<i>Hur nöjd är du sammanfattningsvis med Västtrafik? (rullande årsvärden)</i>	2022 Augusti	2023 April	2023 Augusti	Indikator utan måltal
Nöjd (4-5)	55%	57%	57%	---
Varken nöjd eller missnöjd (3)	31%	30%	31%	---
Missnöjd (1-2)	14%	13%	12%	---

Källa: Kollektivtrafikbarometern

Invånaruppfattning

Andelen invånare som instämmer i att det är enkelt och tryggt att resa med Västtrafik, samt att kollektivtrafikens avgångstider passar deras behov har i samtliga fall ökat sedan 2022. I augusti 2023 var andelen som tycker att det är enkelt att resa med Västtrafik 63 % och ligger två procentenheter under målnivån för 2025. Andelen som instämmer i att det känns tryggt att resa med Västtrafik ligger på 66 procent, fyra procentenheter under målnivån för 2025.

<i>Det är enkelt att resa med Västtrafik (rullande årsvärden)</i>	2022 augusti	2023 april	2023 augusti	Måltal 2025
Instämmer (4-5)	58%	62%	63%	65%
Varken eller (3)	16%	16%	16%	---
Tar avstånd (1-2)	26%	22%	21%	---

<i>Det känns tryggt att resa med Västtrafik (rullande årsvärden)</i>	2022 augusti	2023 april	2023 augusti	Måltal 2025
Instämmer (4-5)	60%	65%	66%	70%
Varken eller (3)	22%	21%	21%	---
Tar avstånd (1-2)	18%	14%	13%	---

<i>Avgångstiderna passar mina behov (rullande årsvärden)</i>	2022 Augusti	2023 april	2023 augusti	Indikator utan måltal
Instämmer (4-5)	51%	54%	56%	---
Varken eller (3)	15%	14%	14%	---
Tar avstånd (1-2)	34%	32%	30%	---

Källa: Kollektivtrafikbarometern

Försäljning & Intäkter

Sedan årets början har intäkterna ökat med ca 13% jämfört med samma period föregående år. Efter augusti månad ligger biljettintäkterna från enkelbiljetter och kontoladdning ca +67 Mnkr jämfört med föregående år, medan periodbiljetterna ligger ca +152 Mnkr. Under det senaste tertialet har periodbiljetter haft en starkare utveckling än enkelbiljetter.

Intäkter	Från årets början		Förändring	
	Innev år	Fg år	Mnkr	%
Biljettyp				
Enkel & Kontoladdning	924	857	67	8%
Periodbiljetter	919	768	152	20%
Skolbiljetter	341	331	10	3%
Tillköpta biljetter	164	157	7	5%
Totalt	2 349	2 072	277	13%