



Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING	4
Tre viktiga effektmål för 2035	4
Resandeförändring	4
Vad påverkar hur vi reser?	5
FÄRDMEDELSFÖRDELNING FÖR RESOR I GÖTEBORG	6
Fördelning av göteborgarnas resor och samtliga resor i göteborg	6
Trafikstrategins tre effektmål till 2035	6
Trafikstrategin i praktiken	7
Göteborgarnas resor	7
🕒 Resvanorna i göteborgsregionen har förändrats	8
🕒 Rörlighet på transportmarknaden	9
TRAFIKSÄKERHETEN I GÖTEBORG	10
Mål och vision	10
Trafiksäkerhet för fotgängare	13
Trafiksäkerhet för cyklister	14
Trafiksäkerhet för passagerare på buss och spårvagn	16
Trafiksäkerhet för passagerare och förare i personbil	16
FOTGÄNGARE	17
Mål och vision	17
Andel resor till fots är oförändrad	17
🕒 Göteborgarna tycker om att gå och vistas i sin stad	18
🕒 Gågata på Tredje Långgatan	19
🕒 Shared space – ett delat utrymme i trafiken	20

CYKELTRAFIK	21
Mål och vision	21
Cykelflödena har förändrats lite de senaste två åren	21
Vi mäter cykelpassager på många platser	23
Ⓞ Göteborg ska bli en bättre cykelstad	25
Styr & ställ	26
Hur ska vi påverka resandet med cykel?	26
Infrastruktur	27
Drift och underhåll	29
Stöd och tjänster	30
Kommunikation	30
KOLLEKTIVTRAFIK	32
Mål och vision	32
Resandet har ökat	32
Vad påverkar resandet med kollektivtrafik?	33
BILTRAFIK	34
Mål och vision	34
Trafiken i göteborg följer utvecklingen på riksnivå	34
Vad påverkar resandet med bil?	37
Ⓞ Nils ericsonsgatan – en knutpunkt	38
Hälften av bilarna har dubbdäck	39
Personbeläggningen har kontinuerligt minskat	39

Sammanfattning

Mellan 2012 och 2013 skedde några historiska förändringar i resandet i Göteborg. Antalet resor med cykel och kollektivtrafik ökade medan antalet resor med bil minskade. Under denna tidsperiod infördes trängsel-skatten samtidigt som kollektivtrafiken utökades och flera andra infrastrukturella åtgärder genomfördes.

Efter 2013 har däremot förändringarna i resandet varit små. Under 2015 minskade cykeltrafiken med 3 procent medan kollektivtrafiken och biltrafiken ökade med 1,5 procent respektive 2,3 procent.

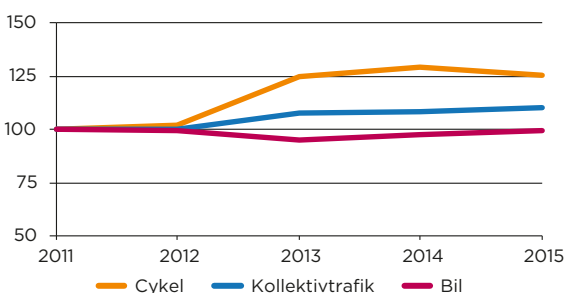
Trafikutvecklingen 2014-2015, procent

Trafikslag	Förändring
Cykel*	-3
Kollektivtrafik	+1,5
Bil (vid 28 fasta mätpunkter)	+2,3

* Jämförelsen är gjord mellan 13 mätstationer med data från hela 2014 och 2015.

Jämfört med 2011 har antalet cykelpassager ökat med 26 procent och kollektivtrafiken med 10 procent medan antalet resor med bil är oförändrat.

Trafikutvecklingen 2011- 2015, index 100



TRE VIKTIGA EFFEKTMÅL FÖR 2035

Det långsiktiga målet för Göteborg är att det hållbara resandet ska öka, det vill säga att antalet resor till fots, med cykel eller med kollektivtrafik ska öka medan antalet resor med bil ska minska.

Mellan 2011 och 2035 beräknas det totala antalet

resor i Göteborg öka med 27 procent, och de nya resor detta genererar behöver göras med andra färdmedel än bil för att staden ska nå de uppsatta målen.

I Göteborgs Stads trafikstrategi finns ett antal effektmål för resandet fram till 2035. Målen baseras på samtliga resor i Göteborg – alltså inte bara de resor som göteborgarna gör.

Effektmål 1: Minst 35 procent av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel år 2035.

År 2015 utfördes totalt 27 procent av alla resor i Göteborg till fots eller med cykel. Förändringarna de senaste åren har varit små och 2015 års värde är detsamma som 2011.

Effektmål 2: Minst 55 procent av de motoriserade resorna sker med kollektivtrafik år 2035.

Totalt 37 procent av alla motoriserade resor skedde med kollektivtrafik 2015, vilket är en minskning med 1 procentenhet sedan 2014. Dock är nivån 2015 högre än 2011, då 34 procent skedde med kollektivtrafik.

Effektmål 3: Restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik.

Vi utreder hur detta ska följas upp. I dagsläget saknas det underlag för att beräkna restiden för bil.

RESANDEFÖRÄNDRING

Vi följer kontinuerligt hur resor till, från och inom Göteborg förändras. Nedan sammanfattas förändringen per trafikslag.

Resandeförändring för cykel

Antalet cykelpassager i Göteborg minskade med 3 procent för helåret 2015 och med 6 procent för sommarhalvåret, jämfört med 2014. Cykelflödena är nu i nivå med 2013 års flöden.

I "Cykelprogrammet för en nära storstad" finns följande delmål för cyklandet:

Antalet resor med cykel ska tredubblas till 2025 jämfört med 2011.

År 2015 var flödet vid våra cykelmätstationer 26 procent högre än 2011.

Resandeförändring för kollektivtrafik

Mellan 2014 och 2015 ökade antalet kollektiva resor med 1,5 procent. Om man enbart ser till bussresorna var ökningen 4 procent. Antalet resor med båt minskade med 1 procent och antalet resor med spårvagn var oförändrat.

Sedan 2011 har det totala antalet resor med kollektivtrafik ökat med 10 procent. Störst var ökningen mellan 2012 och 2013 då antalet resor ökade med 7,6 procent.

Resandeförändring för bil

Biltrafikens utveckling i Göteborg följs i fem olika geografiska snitt. År 2015 ökade antalet passager i samtliga snitt jämfört med 2014. Den generella trafikutvecklingen följs vid ett snitt som heter de 28 Fasta mätpunkterna. För det snittet ökade biltrafiken med 2,3 procent. Trafikutvecklingen i Göteborg följer samma mönster som den nationella utvecklingen. Under 2015 var konjunkturen god och bränslepriserna låga, vilket till stor del kan förklara ökningen under året. Biltrafiken 2015 ligger i nivå med 2011; detta är det enda trafikslag som inte har ökat sedan dess.

VAD PÅVERKAR HUR VI RESER?

Människor reser olika mycket och på olika sätt. Valet mellan färdstätt påverkas bland annat av restid, avståndet till färdstället, olika kostnader och upplevd bekvämlighet. Det är inte enkelt att följa upp dessa val och förstå varför dem görs. Det är svårt att veta om en förändring beror på åtgärder eller omvärldsfaktorer. Om vi ser ett ökat resande med ett specifikt resätt så behöver inte det betyda att någon har valt bort något annat. Den totala mängden resor ökar i takt med befolkningstillväxt.

Det finns faktorer som påverkar resandet och valen av färdmedel som trafikkontoret kan påverka. Till exempel så kan vi se till att tillhandahålla infrastruktur som hjälper till att resa effektivt.

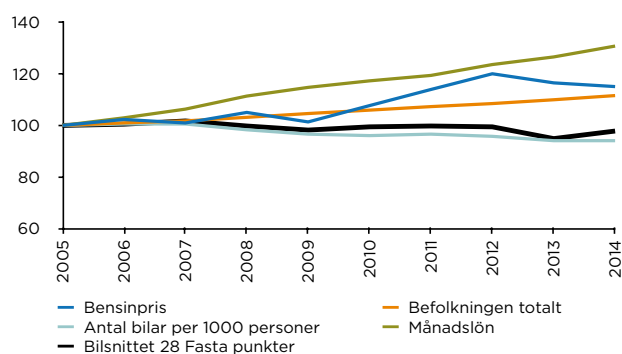
Vi arbetar också aktivt för att underlätta och uppmuntra ett effektivt resande genom projekt som cykelvänlig arbetsplats och utdelning av gratis frukost till cyklister. Effekterna av dessa påverkansprojekt är svåra att mäta och syns främst på lång sikt.

Mycket av det som bestämmer hur göteborgarna reser kan vi dock inte påverka. Till exempel vet vi att efterfrågan på resor följer befolkningsutvecklingen, sysselsättningsgraden och detaljhandelns utveckling.

Utveckling av omvärldsfaktorer som påverkar trafikutvecklingen

I grafen nedan ser vi utvecklingen av några omvärldsfaktorer från 2005 till 2014.

Omvärldsfaktorer, 2005-2014



Under perioden 2005 till 2014 ökade befolkningen i Göteborg med 12 procent och sysselsättningsgraden med 4 procent. Det bodde 540 000 personer i Göteborg slutet av 2014 och av dem var 260 000 personer i sysselsättning. Mellan 2005 och 2014 ökade medellönen med 31 procent och bensinpriset med 15 procent.

Faktor	Procentuell förändring 2005-2014
Bensinpris	+15
Förvärvsarbetande	+17
Befolkning totalt	+12
Bilar per 1000 personer	-6
Månadslön	+31
28 Fasta	-2,2

Konverteringar mellan olika trafikslag

Hela 8 av 10 göteborgare är inte villiga att förändra sitt huvudsakliga färdmedel: Det framkom i konverteringsstudien som genomfördes under 2015. Det färdmedel som har högst andel användare som inte är förändringsbenägna är bil som sedan följs av kollektivtrafik och sen cykel.

Färdmedelsfördelning för resor i Göteborg

Det långsiktiga målet för Göteborg är att det hållbara resandet ska öka, det vill säga att antalet resor till fots, med cykel eller med kollektivtrafik ska öka medan antalet resor med bil ska minska.

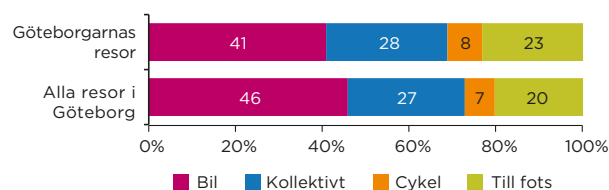
Vi följer de uppsatta målen genom att studera den så kallade färdmedelsfördelningen, det vill säga hur privatpersoners resande fördelas mellan bil, kollektivtrafik, cykel och gång (oberoende av resans längd). Detta undersöks genom en resvaneundersökning där privatpersoner får redogöra för sina resor. Den senaste resvaneundersökningen genomfördes 2014.

FÖRDELNING AV GÖTEBORGARNAS RESOR OCH SAMTLIGA RESOR I GÖTEBORG

Vi studerar färdmedelsfördelningen dels för göteborgarna, dels för samtliga resenärer i Göteborg, det vill säga även pendlare.

Under 2015 fördelade sig resorna för göteborgarna enligt följande: 41 procent bil, 28 procent kollektivtrafik, 8 procent cykel och 23 procent till fots. Studerar vi samtliga resor ökar andelen bilresor medan andelen resor till fots minskar.

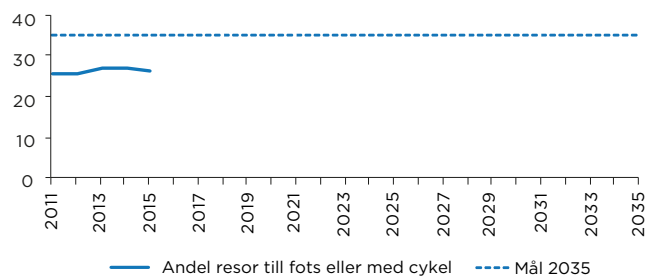
Färdmedelsfördelning för göteborgarnas resor respektive samtliga resor inom Göteborg, procent



TRAFIKSTRATEGIS TRE EFFEKTMÅL TILL 2035

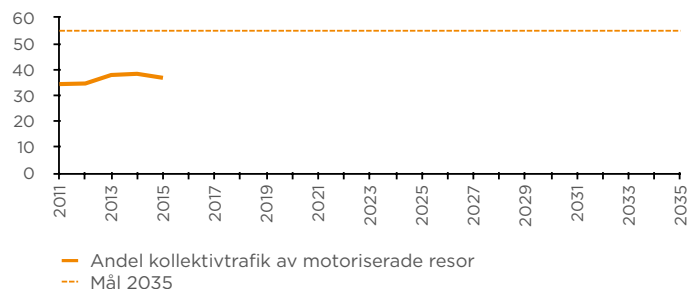
I Göteborgs Stads trafikstrategi från 2011 finns ett antal effektmål för resandet fram till 2035. Målen baseras på samtliga resor i Göteborg – alltså inte bara göteborgarnas resor.

Effektmål 1: Minst 35 procent av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel år 2035.



År 2015 utfördes totalt 27 procent av alla resor i Göteborg till fots eller med cykel. Förändringarna de senaste åren har varit små och 2015 års värde är detsamma som 2011.

Effektmål 2: Minst 55 procent av de motoriserade resorna sker med kollektivtrafik år 2035.





Totalt 37 procent av alla motoriserade resor skedde med kollektivtrafik 2015, vilket är en minskning med 1 procentenhet sedan 2014. Dock är nivån 2015 högre än 2011, då 34 procent skedde med kollektivtrafik.

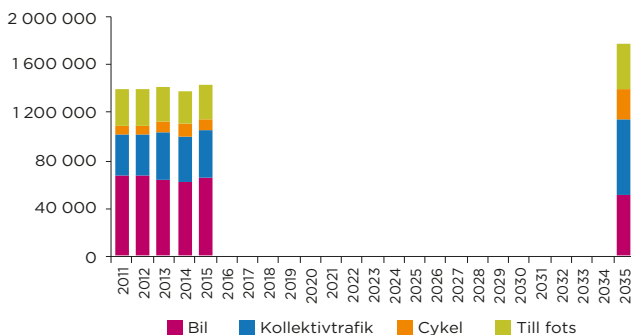
Effektmål 3: Restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik.

Vi utreder hur detta ska följas upp. I dagsläget saknas det underlag för att beräkna restiden för bil.

TRAFIKSTRATEGIN I PRAKTIKEN

Fram till 2035 beräknas det totala antalet resor att öka med 27 procent, allt eftersom Göteborg och regionen växer. Denna ökning innebär, utifrån trafikstrategins effektmål, att färdmedelsfördelningen 2035 ska vara 29 procent med bil, 36 procent kollektivtrafik och 35 procent till fots eller med cykel.

Färdmedelsfördelning för samtliga resor inom Göteborg jämfört med målet 2035, procent



Ska målet från trafikstrategin uppnås måste resmönstret förändras radikalt – biltrafiken måste minska med cirka en fjärdedel, resorna med kollektivtrafiken måste näst intill fördubblas och resorna till fots eller med cykel måste nästan dubblas.

Förändring i antal resor 2035 jämfört med 2011 med hänsyn till effektmålen och behovet av ökat antal resor, procent

Trafikslag	Förändring antal resor
Bil	-23
Kollektivt	+80
Till fots eller på cykel	+66

GÖTEBORGARNAS RESOR

Vi studerar alla resor i Göteborg, eftersom även inpendlingen påverkar trafiken. Men när förutsättningarna att ta sig fram i stadsmiljön förändras påverkar det till största delen göteborgarnas egna resor. Därför studerar vi göteborgarnas färdmedelsfördelning separat. En historisk förändring skedde mellan 2012 och 2013 i samband med att trängselskatten infördes och kollektivtrafiken byggdes ut tillsammans med en rad andra åtgärder. De senaste två åren har däremot förändringarna i färdmedelsfördelningen för göteborgarnas resor varit små.

Färdmedelsfördelning för göteborgarnas resor 2011-2014, procent

	2015	2014	2013	2012	2011
Bil	41	41	41	44	44
Kollektivt	28	28	28	26	26
Cykel	8	8*	7	6	6
Till fots	23	23*	24	25	25

*korrigerat efter RVU 2014



RESVANORNA I GÖTEBORGS-REGIONEN HAR FÖRÄNDRATS

Ett ökat hållbart resande är ett mål för hela Göteborgsregionen. Men för att uppnå det behöver fler resa kollektivt, cykla eller gå mer än i dag. Åren 2011 och 2014 gjordes två större resvaneundersökningar inom ramen för Västsvenska paketet. Här presenteras ett axplock av resultaten.

- Göteborgsregionen växer. Mellan 2011 och 2014 har befolkningen ökat med 3,2 procent och befolkningen i Göteborgs kommun ökar mer än övriga kommuner i regionen.
- Allt fler kvinnor kör bil och allt fler män åker kollektivt. Att resandet blir mer jämlikt är en trend över åren men fortfarande är det fler män som kör bil och fler kvinnor som åker kollektivt.
- Andelen hushåll med tillgång till bil har slutat öka och är nu 82 procent.
- Allt fler personer har tillgång till ett färdbevis inom kollektivtrafiken.
- Göteborgarna reser lika mycket i dag som tidigare – medelvärdet är 3,5 resor per vardag och 2,8 resor på helgerna. Var man bor och om man har jobb är viktiga faktorer för att förklara skillnaderna i resmönster mellan olika grupper.
- De allra flesta resorna sker till platser i den egna kommunen. I Göteborg och i Borås börjar och slutar över 90 procent av resorna inom respektive kommun.
- I Bollebygd och i Partille sker lägst andel av resorna inom kommunen (65 procent).
- Fler än hälften av de förvärvsarbetande som bor i Göteborg, Partille, Mölndal och Öckerö har sina arbetsplatser i Göteborg.
- Män respektive kvinnor gör 59 respektive 49 procent av sina resor med bil.

**Övriga är bland annat MC, moped, båt, fjärrtåg och -buss.*

Källa: RVU 2014 och RVU 20111

- Kvinnor gör 20 procent av sina resor med kollektivtrafik. För männen är motsvarande andel 16 procent.
- Fördelningen av färdmedel skiljer sig åt mellan kommunerna, inte minst på grund av resornas längd och tillgången till kollektivtrafik.
- Färre resor görs med bil och fler med kollektivtrafik i Göteborg jämfört med i omgivande kommuner.

Mer finns att läsa i rapporten "Resvaneundersökningen 2014": <http://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/Vastsvenska-paketet/Utvarderingar-och-matningar---Vastsvenska-paketet/>.

Undersökningarna 2011 och 2014 genomfördes av Arbetsgruppen för uppföljningar inom Västsvenska paketet.

FAKTA OM UNDERSÖKNINGEN

Undersökningen 2014 är ett tillägg till den nationella resvaneundersökningen. Tillägget omfattar 18 kommuner och vänder sig till privatpersoner mellan 15 och 84 år.

Resultaten bygger på 12 000 vardagsresor, där samtliga började eller slutade i Göteborgsregionen.

Resultaten jämförs med tidigare undersökningar 1989, 2005 och 2011. Dock hade undersökningarna 1989 och 2005 ett annat upplägg. De kan därför inte jämföras med de senare.



RÖRLIGHET PÅ TRANSPORTMARKNADEN

Trafikkontoret undersökte 2015 hur göteborgarna brukar ta sig till och från arbete och skola*. Vi undersökte även människors inställning, engagemang och förändringsbenägenhet när det gäller olika färd-sätt. Syftet var att försöka förstå rörligheten på transportmarknaden och mellan vilka färd-sätt en konvertering är möjlig. Det visade sig att en majoritet är lojala till sitt valda färd-sätt.

De flesta vill inte ändra sitt sätt att resa

I undersökningen grupperades göteborgarna i fyra grupper: förankrad användare, icke-förankrad användare, öppna icke-användare och otillgängliga icke-användare. De icke-förankrade användarna och de tillgängliga icke-användare är de grupper som kan tänka sig att byta färd-sätt. De förankrade och de otillgängliga användarna är däremot svårare att påverka.

2015 klassificerades totalt 83 procent av göteborgarna som förankrade användare till sitt valda färd-sätt, vilket innebär att de var lojala till sitt nuvarande färd-sätt och inte gärna ville byta till något annat.

Kollektivtrafiken hade högst andel förankrade användare (34 procent), följt av bil (28 procent) och cykel (14 procent).

Cykel var det färd-sätt som hade högst andel öppna icke-användare (10 procent), och de som främst skulle kunna tänka sig att börja cykla i stället var kollektivtrafikresenärer och fotgängare.

Kollektivtrafiken har kört om bilen

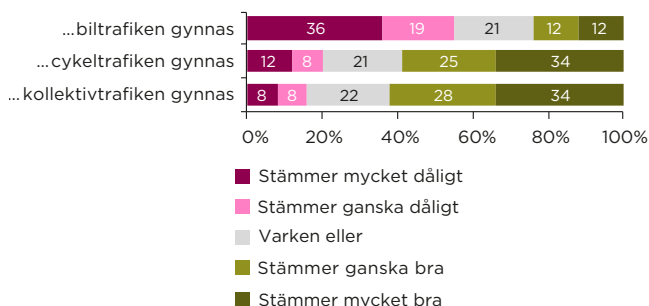
Mellan 2010 och 2013 ökade andelen förankrade gång-, cykel- och kollektivtrafiktrafikanter medan andelen förankrade bilister minskade. Mätningen 2013 gjordes efter att trängelskatten hade införts, vilket kan vara en förklaring till förändringarna.

År 2010 hade bilen en mycket stark ställning med högst andel förankrade användare. I 2015 års undersökning har dock kollektivtrafiken kört om och har nu störst andel förankrade användare. Se diagram längst ned på sidan.

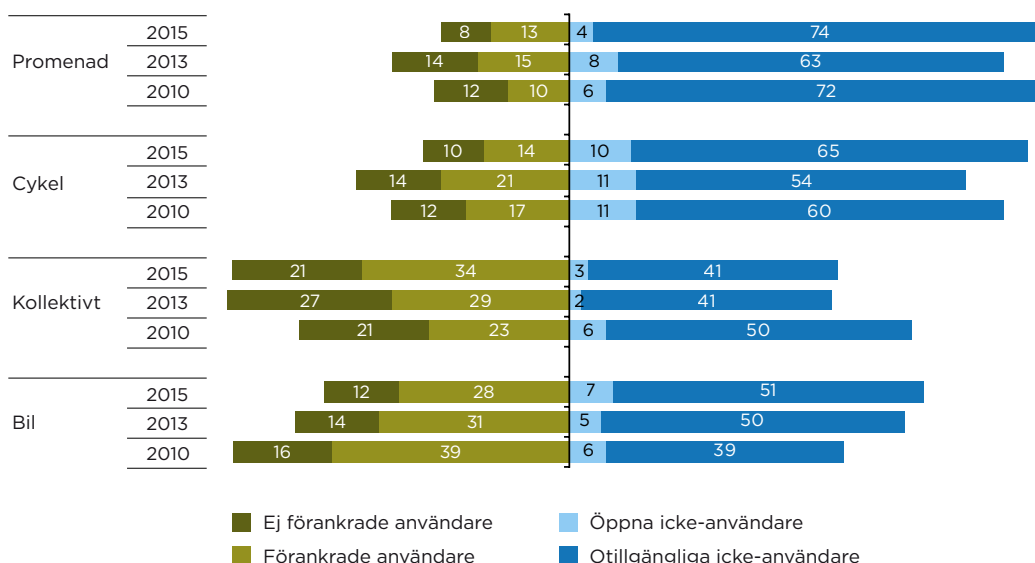
Kollektivtrafik och cykel gör staden attraktiv

Drygt 6 av 10 göteborgare anser att Göteborg skulle bli en mer attraktiv stad om kollektivtrafiken eller cykeltrafiken gynnades. Ungefär lika många menar att en gynnad biltrafik inte gör staden mer attraktiv.

Inställning till påståendet att Göteborgs attraktivitet ökar om olika trafikslag gynnas



Användare och icke-användare i respektive färd-sätt i Göteborg - 2010, 2013 samt 2015



* Motsvarande undersökningar gjordes även 2010 och 2013.



Trafiksäkerheten i Göteborg

MÅL OCH VISION

Trafikkontoret har som mål att antalet skadade och dödade i Göteborgstrafiken ska minska. Staden har kommit en bit på väg men ännu återstår en hel del arbete för att nå målet. I denna rapport redovisar vi de mål och visioner som beslutades i trafikkontorets trafiksäkerhetsprogram 2010.

Skaderapporteringarna har ökat kraftigt 2014 och 2015 när det gäller fallolyckor samt olyckor med cyklister och med passagerare inom kollektivtrafiken. Samtliga dessa skador behandlas oftast på Mölndals sjukhus, som fungerar som ortopediskt centrum för Göteborg, och ökningen beror troligtvis på förbättrade rapporteringsrutiner vid just Mölndals sjukhus.

Den skadestatistik vi följer bygger på att akutsjukhusen rapporterar in antal skadade i ett nationellt informationssystem (STRADA*). Vi vet dock att ett visst antal skador inte rapporteras in, och mörkertalet är i nuläget oklart. Under 2016 kommer vi därför att försöka få en bättre bild av mörkertalet. Tillsammans med Transportstyrelsen kommer vi dessutom att arbeta vidare med att öka rapporteringsgraden för att på så sätt förbättra underlaget till skadestatistiken.

Vårt mål är högt satt och en stor utmaning

Grunden för allt trafiksäkerhetsarbete i Sverige är Nollvisionen – det vill säga att ingen ska behöva dödas, skadas allvarligt eller få bestående men i trafiken.

Utifrån Nollvisionen och trafikkontorets vision om en effektiv, säker och hållbar rörlighet formulerade trafikkontoret i trafiksäkerhetsprogrammet 2010 ett mål för trafiksäkerhetsarbetet fram till 2020. Målet är utmanande: I Göteborgs stad ska antalet dödade samt allvarligt och måttligt skadade i trafiken minska från

cirka 300 personer 2010 till 75 personer 2020. Målet sattes 2010 och baseras på minskningstakten 2000–2009. I trafiksäkerhetsprogrammet 2010 sattes också målet att färre än 3 personer per år ska omkomma i trafiken 2020.

I denna rapport redovisar vi utfallet för antalet skadade och dödade och jämför med målen i trafiksäkerhetsprogrammet 2010. Eftersom skadestatistiken varit underrapporterad tidigare år är det dock svårt att jämföra mål mot utfall. Vi redovisar också skadestatistiken uppdelat per sjukhus för att bättre förklara och förstå vad som hänt över tid.

Vi studerar olika trafikantgrupper

Trafikkontoret studerar det totala antal skador i Göteborg som akutsjukhusen rapporterar in. Här ingår alltså även skador med djur, skoter etc. Följande trafikantgrupper studeras specifikt:

- Fotgängare i konflikt med fordon
- Cyklist i singelolycka
- Cyklist i konflikt med annat fordon
- Passagerare på buss och spårvagn
- Passagerare och förare i personbil

Även fallolyckor för fotgängare studeras men denna grupp ingår inte i det totala antalet skadade och inte heller i målet satt i trafiksäkerhetsprogrammet. Dock är detta en angelägen grupp att följa, eftersom cirka hälften av alla skador som sker i stadsmiljön är fallolyckor.

**Swedish TRaffic Accident Data Acquisition*



Vi följer utvecklingen av måttligt och allvarligt skadade och dödade

I STRADA finns skaderapporteringar från polis och akutsjukvård. För måttligt och allvarligt skadade studerar vi akutsjukvårdens rapportering, vilken ger bäst kvalitet vad gäller skadegraden. För dödade studerar vi skaderapporteringar från både akutsjukvård och polis eftersom inte samtliga dödade kommer till akutvården.

För lindrigt skadade är det en del som inte kommer i kontakt med vare sig akutsjukvården eller polisen. Det är svårt att få en bra bild över denna grupp och därför har vi beslutat att inte längre redovisa de lindrigt skadade.

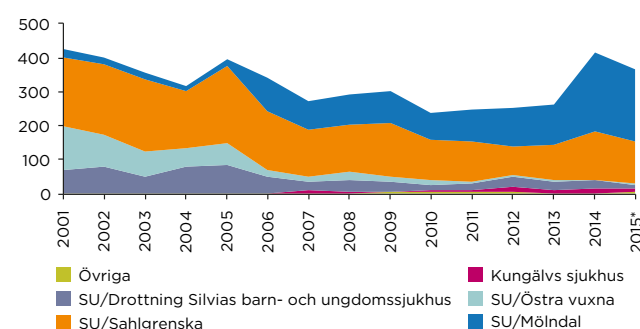
Vi behöver lära oss mer om rapporteringsgraden

Vi har inga uppgifter om hur stort mörkertalet är vare sig totalt eller per sjukhus. Rapporteringsgraden kan variera mellan sjukhusen samt förändras när personal och arbetsrutiner förändras. Som nämnts tidigare kommer vi nu att arbeta med att skapa en bättre bild av mörkertalet och arbeta med att öka rapporteringsgraden.

Rapporteringen från Mölndals sjukhus har ökat kraftigt

De flesta skador vi studerar rapporteras in av SU Sahlgrenska och Mölndals sjukhus, men även andra sjukhus i och utanför Västra Götalands län förekommer. Nedan illustreras de måttligt och allvarligt skadade som rapporterats in i STRADA sedan 2001, uppdelat per sjukhus.

Utfall - måttligt och allvarligt skadade per sjukhus, 2001-2015



De stora sjukhusen i Göteborg har varit anslutna till STRADA sedan 2000. Därefter har några ytterligare sjukhus i Västra Götaland anslutit sig. Sedan 2010 är samtliga akutsjukhus i Västra Götaland anslutna.

År 2006 blev Mölndals sjukhus ett komplett ortopediskt centrum för hela SU, när ortopedin från Östra sjukhuset flyttade dit. Eftersom ortopedin numera är

samlad vid Mölndals sjukhus hamnar ofta skadade personer vid fallolyckor, vid olyckor på cykel eller passagerare som skadats i kollektivtrafiken där, och det är just för dessa trafikantgrupper vi ser ökning i antalet rapporterade skadade.

År 2006, alltså samma år som ortopedin koncentrerades till Mölndals sjukhus, ökade rapporteringar därifrån samtidigt som minskningar skedde från övriga sjukhus. Detta är helt naturligt.

Sedan början av 2013 har rapporteringarna vid Mölndals sjukhus ökat. Vid denna tidpunkt skedde förändringar i personalrutiner och arbetssätt och vi tror att siffrorna numera är mer med sanningen överensstämmande.

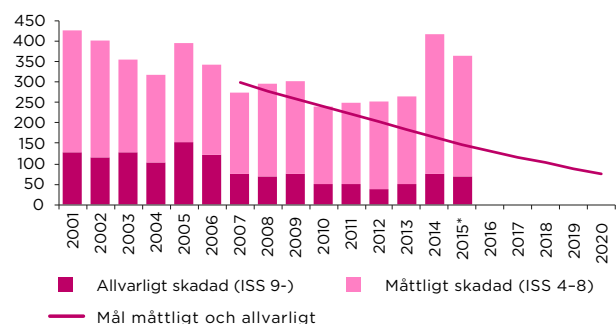
Vi redovisar här utfallet för skadade och jämför med målen i trafiksäkerhetsprogrammet 2010. Eftersom skadestatistiken varit underrapporterad tidigare är det dock svårt att jämföra mål och rapporterade skador.

Antalet skadade ökar igen

I början på 2000-talet rapporterades cirka 450 göteborgare som måttligt eller allvarligt skadade men fram till 2010 minskade antalet; 2010 rapporterades knappt 250 som måttligt eller allvarligt skadade, vilket motsvarar en minskning med 45 procent.

Efter 2010 har dock utvecklingen stagnerat – mellan 2010 och 2013 har nästan ingen minskning skett. År 2014 och 2015 rapporterades dessutom ett högre antal måttligt eller allvarligt skadade.

Utfall - måttligt och allvarligt skadade mot mål satt i trafiksäkerhetsprogrammet 2010



Ökningarna 2014 och 2015 härrör från Mölndals sjukhus. För övriga sjukhus är rapporteringarna i nivå med tidigare år, och baserat på dem ser vi små förändringar från 2010, när trafiksäkerhetsprogrammet utformades. Detta framgår när vi studerar måttligt och allvarligt skadade uppdelat per sjukhus. Se graf t.v.

* Rullande helår fjärde kvartalet 2014 – tredje kvartalet 2015.

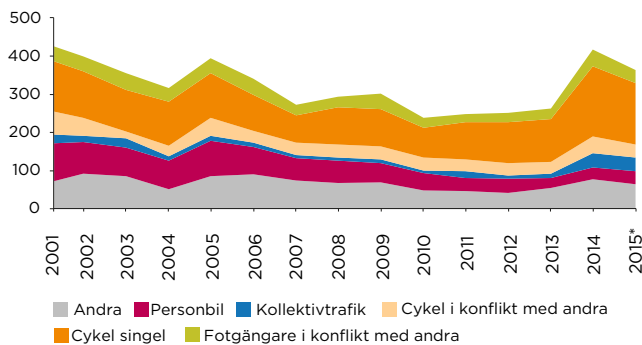
Över tid är cyklisterna mest utsatta

Studerar vi utvecklingen per trafikantgrupp över tid framgår det att skadade vid singelolyckor med cykel (exklusive fallolyckor) under alla år utgjort en stor del av det totala antalet skadade.

Mellan 2001 och 2010 utgjorde även skadade i personbil en relativt stor grupp, men den har minskat över tid. Denna trafikantgrupp visar den tydligast positiva utvecklingen från början av 2000-talet fram tills i dag.

Även gruppen ”andra” är relativt stor. Där finns skador som inte kan klassificeras in i några av våra fördefinierade trafikantgrupper. Det kan röra sig om skador med skoter, med djur etc. År 2015 var detta den näst största gruppen.

Utfall - måttligt och allvarligt skadade per trafikantgrupp, 2001-2015

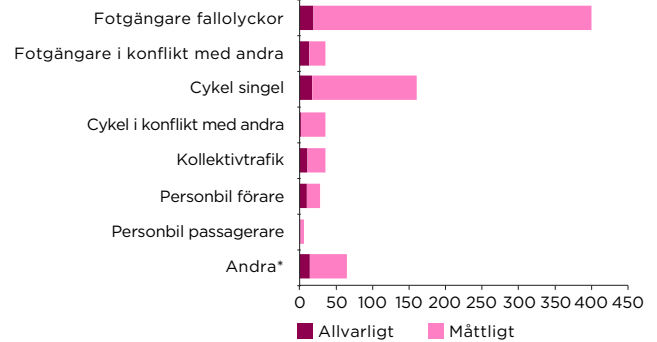


Måttligt och allvarligt skadade 2015

Under 2015 fördelade sig de måttligt och allvarligt skadade enligt figuren nedan. Totalt 52 procent utgjordes av fotgängare i fallolyckor. Denna grupp ingår inte i det totala antalet skadade i trafiksäkerhetsmålet men redovisas ändå eftersom det är en stor grupp och de huvudsakligen skadas på allmän plats i Göteborg.

Skadade i singelolyckor med cykel utgör 21 procent av de skadade. Det är relativt mycket med tanke på att cykel inte används lika ofta som andra trafikslag. Exkluderar vi fallolyckorna står skadade vid singelolyckor på cykel för 48 procent av det totala antalet skadade.

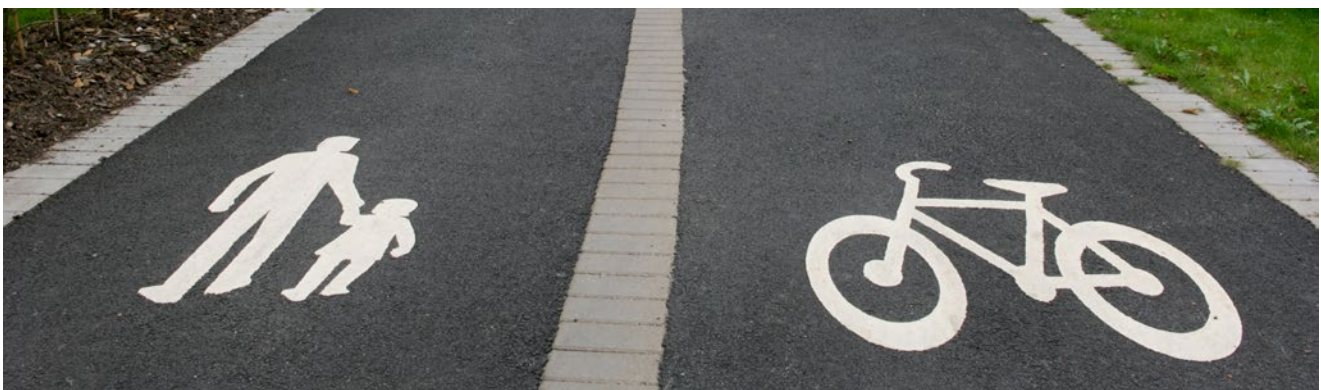
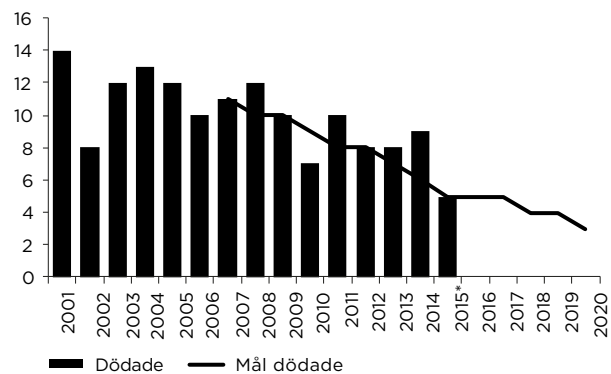
Utfall - måttligt och allvarligt skadade 2015*



Utveckling dödade 2001-2015

Vi ser en positiv utveckling vad gäller dödade i Göteborgstrafiken. För 2015 rapporterades 5 dödade och utvecklingen går här åt rätt håll mot målet högst 3 dödade år 2020.

Utfall - måttligt och allvarligt skadade jämfört med målet i trafiksäkerhetsprogrammet 2010



* Rullande belär fjärde kvartalet 2014 – tredje kvartalet 2015.



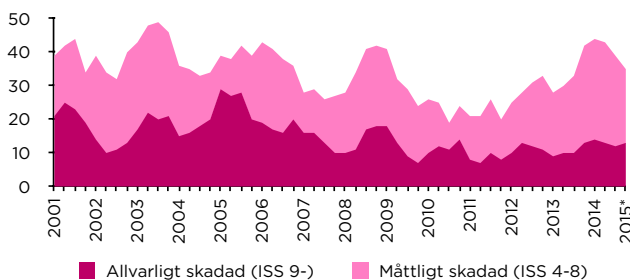
TRAFIKSÄKERHET FÖR FOTGÄNGARE

Fotgängarna är en utsatt grupp i trafiken. Under 1990-talet minskade antalet dödade och skadade fotgängare avsevärt i Göteborg men den positiva utvecklingen har stagnerat.

Fotgängare i konflikt med fordon skadas ofta allvarligt

Under 2015 utgjorde fotgängare i konflikt med fordon 5 procent av alla skadade. Jämfört med andra trafikantgrupper har denna grupp högst andel allvarligt skadade; cirka 3 av 4 skador är allvarliga.

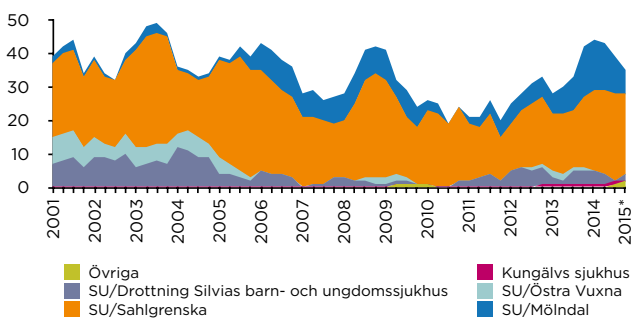
Utfall – måttligt och allvarligt skadade fotgängare i konflikt med fordon, 2001-2015



Mellan 2001 och 2010 skadades cirka 40 fotgängare måttligt eller allvarligt, i konflikt med andra.

Fler rapporter har kommit in från Mölndal sjukhus, vilket troligen beror på bättre rapportering. Men även rapporteringen från SU Sahlgrenska ökar. Detta kan tyda på ett något ökat antal skador för denna grupp sedan 2010, som inte bara kan förklaras av förbättrad rapportering vid Mölndal.

Utfall – måttligt och allvarligt skadade fotgängare i konflikt med fordon, per sjukhus, 2001-2015

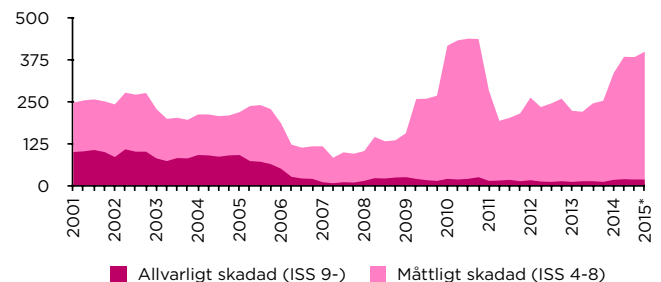


Fallolyckor händer ofta

Fallolyckor definieras inte som trafikolyckor och ingår därför inte i den sammantagna bilden av skadade när vi följer upp målen i trafiksäkerhetsprogrammet.

Fallolyckorna inträffar dock huvudsakligen i miljöer som ingår i stadens ansvarsområde och de drabbar ganska många personer – 2015 utgjorde fallolyckorna 52 procent av alla inrapporterade skador. Det är därför angeläget att följa utvecklingen för denna grupp.

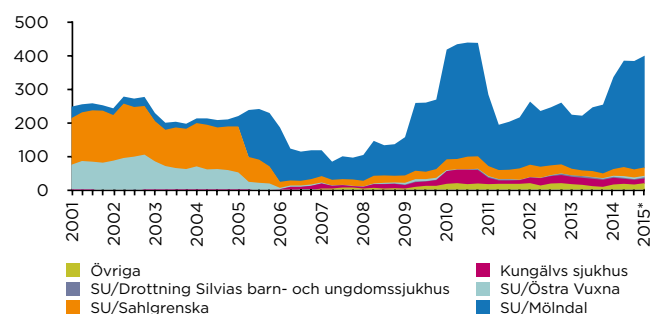
Utfall – måttligt och allvarligt skadade fotgängare i fallolyckor, 2001-2015



Andelen allvarligt skadade vid fallolyckor har varit väldigt låg sedan 2006, vilket är väldigt positivt. Man kan också konstatera att de kalla vintrarna 2010 och 2011, då väglaget var dåligt, direkt påverkade antalet olyckor.

Förbättrade rapporteringsnivåer vid Mölndals sjukhus förklarar ökningarna 2014 och 2015, vilket framgår tydligt när vi studerar måttligt och allvarligt skadade per sjukhus.

Utfall – måttligt och allvarligt skadade fotgängare i fallolyckor per sjukhus, 2001-2015



* Rullande helår fjärde kvartalet 2014 – tredje kvartalet 2015

TRAFIKSÄKERHET FÖR CYKLISTER

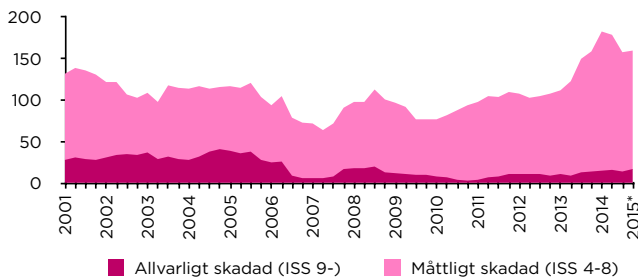
Cyklister skadas oftare än andra i trafiken – totalt 26 procent av alla skador som rapporteras in är skador med cykel, där singelolyckorna står för den allra största delen.

Många singelolyckor på cykel

Singelolyckor på cykel är den näst vanligaste trafikant-skadan. Av det totala antalet skadade 2015 härrör 21 procent från singelolyckor på cykel. De flesta, cirka 90 procent, får måttliga skador.

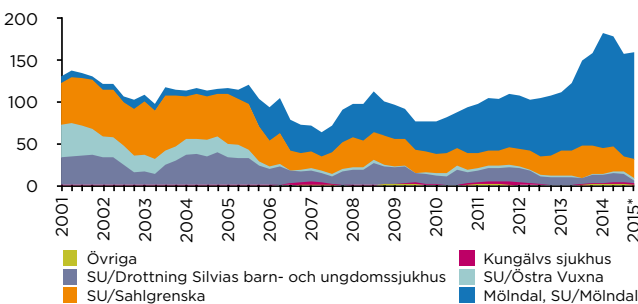
Liksom för fotgängare i fallolyckor ser vi en positiv utveckling vad gäller andelen allvarligt skadade, vilken varit väldigt låg sedan 2010.

Utfall - måttligt och allvarligt skadade i cykel singelolyckor, 2001-2015



Studerar vi singelolyckor på cykel uppdelat per sjukhus ser vi att den kraftiga ökningen 2014 och 2015 beror på en successivt förbättrad rapporteringsgrad vid Mölndals sjukhus sedan 2013. Sedan 2011 har skaderapporteringarna från övriga sjukhus legat på ungefär samma nivå.

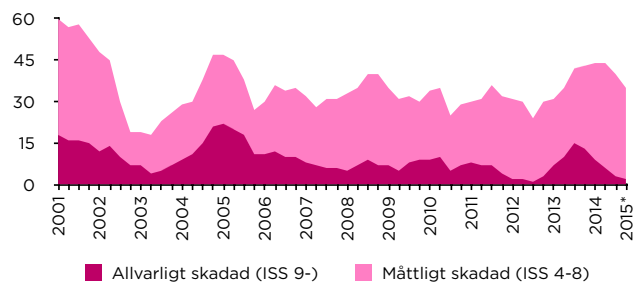
Utfall - måttligt och allvarligt skadade i singelolyckor med cykel, per sjukhus, 2001-2015



Cirka 30 skadas per år vid cykelolyckor i konflikt med andra

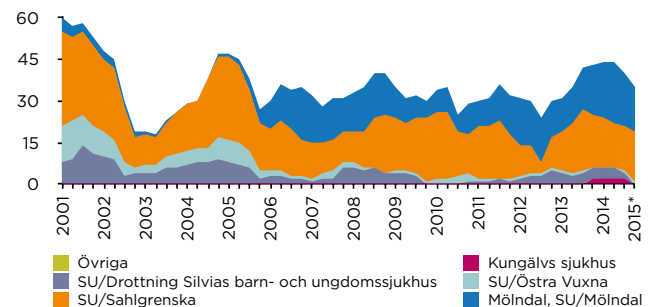
Skador vid cykelolyckor i konflikt med andra står för 5 procent av det totala antalet olyckor 2015.

Utfall - måttligt och allvarligt skadade cyklister vid olyckor i konflikt med andra, 2001-2015



Uppdelat per sjukhus framgår att Mölndals sjukhus och SU Sahlgrenska rapporterar in ungefär lika många skador vardera. De senaste åren har rapporteringarna från Mölndals sjukhus ökat, vilket är den troliga förklaringen till den ökning vi sett.

Utfall - måttligt och allvarligt skadade cyklister vid olyckor i konflikt med andra, per sjukhus 2001-2015



* Rullande belär fjärde kvartalet 2014 – tredje kvartalet 2015.

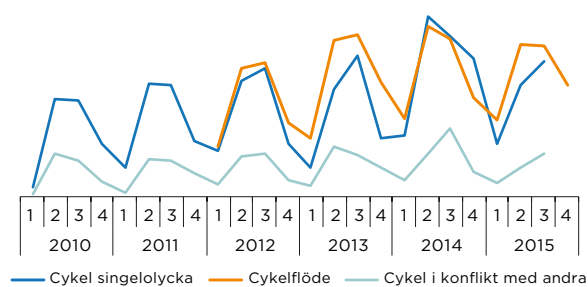


Cykelolyckorna varierar över året

Antalet olyckor med cykel hänger samman med cykelflödet, och relativt till antalet cykelresor sker lika många olyckor. Till höger illustreras hur cykelolyckor och cykelflöde varierat över året mellan 2010 och 2015.

Över året varierar anledningen till olyckan. På vintern kan fler än hälften av singelolyckorna relateras till vägunderlaget. Läs mer om detta i kapitlet *Cykeltrafik* under *Drift och underhåll*.

Cykelflöde och skadade cyklister vid singelolyckor och i konflikt med andra, 2010-2015

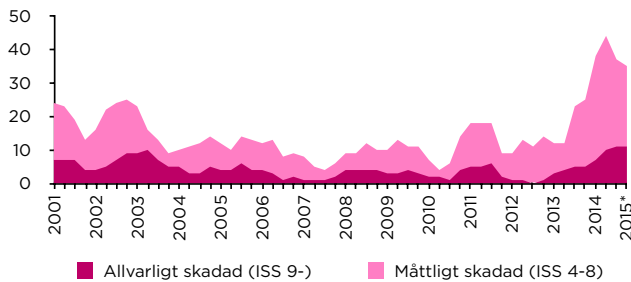


TRAFIKSÄKERHET FÖR PASSAGERARE PÅ BUSS OCH SPÅRVAGN

Antalet skaderapporteringar för passagerare på buss och spårvagn har ökat, men ökningen härrör från Möln-dals sjukhus och beror troligtvis på bättre rapportering.

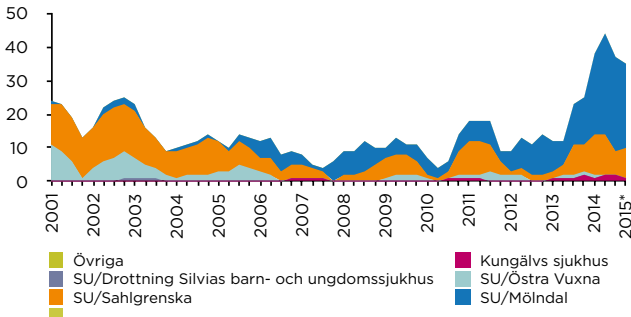
Av det totala antalet inrapporterade skador 2015 står passagerare på buss eller spårvagn för 5 procent. Totalt hade 30 procent av dessa allvarliga skador.

Utfall - måttligt och allvarligt skadade passagerare på buss eller spårvagn, 2001-2015



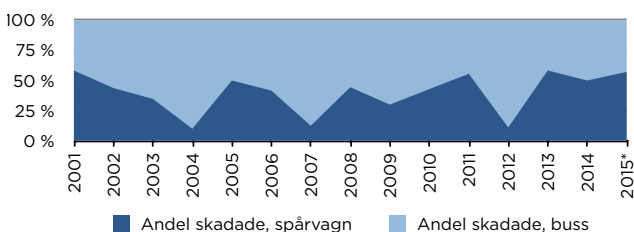
Uppdelat per sjukhus framgår att de successiva ökningarna från 2013 härrör från Möln-dals sjukhus.

Utfall - måttligt och allvarligt skadade passagerare på buss eller spårvagn per sjukhus, 2001-2015



Åren 2013–2015 har skadorna mellan trafikslagen varit jämnt fördelade, medan det tidigare år har varit något fler rapporterade skadade på buss än på spårvagn. Antalet resor med buss är dock lägre än antalet resor med spårvagn, vilket betyder att den relativa risken att få en skada på buss är högre jämfört med på spårvagn. Nedan redovisas hur skadorna fördelat sig sedan 2001.

Andel skador på spårvagn respektive buss, 2001-2015

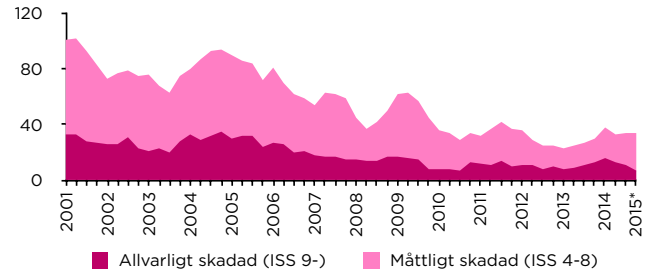


TRAFIKSÄKERHET FÖR PASSAGERARE OCH FÖRARE I PERSONBIL

Allt färre skadas vid resor i personbil. I början av 2000-talet skadades nästan 100 personer måttligt eller allvarligt men 2015 är antalet nere i 34 personer. Detta är den trafikantkategori som utvecklas mest positivt.

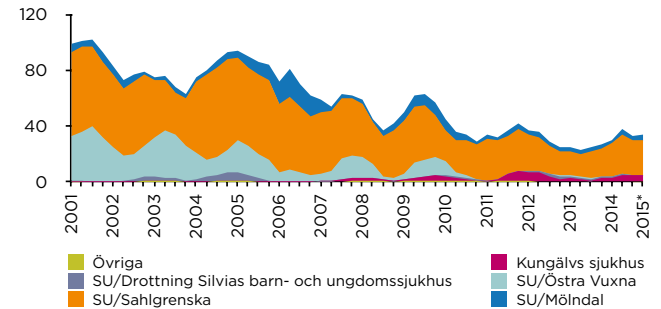
År 2015 utgjorde skador hos förare och passagerare i personbil 4 procent av det totala antalet skadade.

Utfall - måttligt och allvarligt skadade passagerare eller förare i personbil, 2001-2015



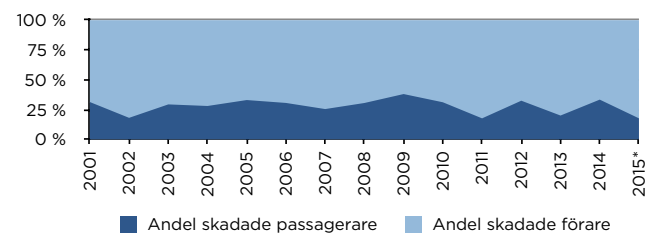
De flesta förare och passagerare i Göteborg som skadas och får akutsjukvård behandlas på SU Sahlgrenska och här ser vi inga förändringar i rapporteringen sedan 2010. Jämfört med tidsperioden 2001–2010 är dock skadenivåerna betydligt lägre nu.

Utfall - måttligt och allvarligt skadade passagerare eller förare i personbil, per sjukhus, 2001-2015



År 2015 var 82 procent av de rapporterade skadade förare av en personbil. Vi ser inga stora förändringar över tid; andelen förare har varierat mellan cirka 60 och 80 procent genom åren.

Andel skadade passagerare respektive förare, 2001-2015



* Rullande belär fjärde kvartalet 2014 – tredje kvartalet 2015.



Fotgängare

MÅL OCH VISION

Trafikkontoret ska ta fram ett fotgängarprogram under 2016 för att vi ska kunna arbeta mer strategiskt med frågor som rör stadens fotgängare. Programmet ska innehålla visioner, mål och strategier för stadens arbete med gångtrafik, och målet är att identifiera både framgångsfaktorer och åtgärdsområden.

Följande mål i trafikstrategin är kopplade till gångtrafiken:

Effektmål E1: Minst 35 procent av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel år 2035.

Effektmål E4: Senast år 2035 anser minst 70* procent att gång är det mest attraktiva sättet att röra sig i innerstaden och i andra stadsmiljöer**.

Effektmål E5: Senast år 2035 anser minst 90* procent av göteborgarna att gaturummen i innerstaden och andra stadsmiljöer är attraktiva att vistas i.

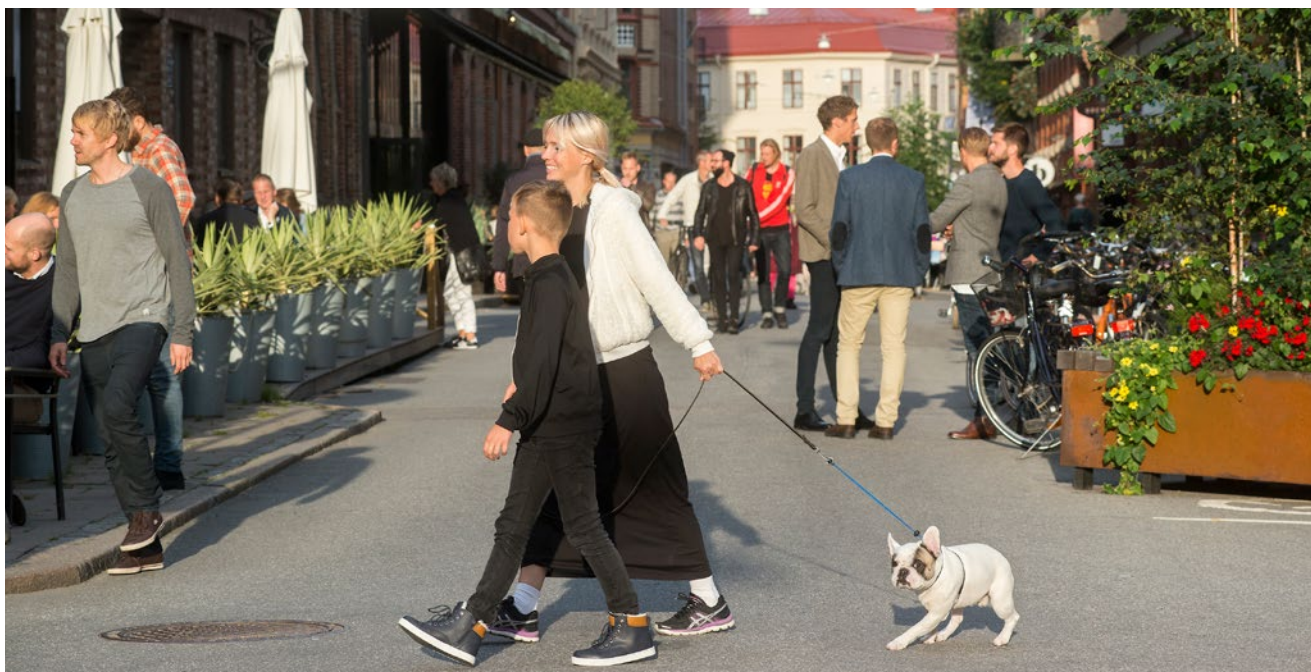
ANDEL RESOR TILL FOTS ÄR OFÖRÄNDRAD

Trafikkontoret undersöker hur boende i Göteborg färdas, både med fordon och till fots, med hjälp av resvaneundersökningar (RVU). Den senaste genomfördes 2014 och från den har vi beräknat att under 2015 genomfördes 23 procent av alla resor till fots. Om man lägger ihop cykelresor med gångresor blir siffran 31 procent, vilket kan jämföras med målet E1 på 35 procent.

Planen är att från 2016 årligen mäta gångflödena vid några strategiska punkter och stråk i Göteborg. På så sätt kan vi få bättre kunskap och förståelse om stadens gångflöden.

** Dessa siffror är preliminära. Exakta effektmål kommer att sättas i fotgängarprogrammet 2016.*

*** I undersökningen formulerades frågan lite annorlunda. En revidering kommer att göras i 2016 års undersökning för att bättre svara mot målet.*





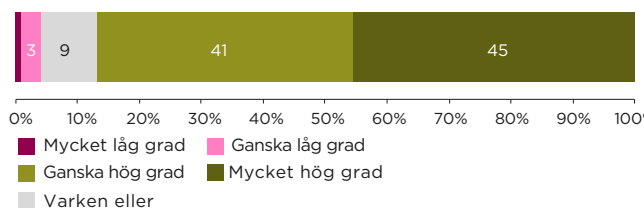
GÖTEBORGARNA TYCKER OM ATT GÅ OCH VISTAS I SIN STAD

De flesta ser Göteborg som en gångvänlig stad. I de centrala delarna av Göteborg anses just gång vara det mest attraktiva färd sättet. En viktig del av Göteborgs trafikplanering och stadsutveckling är att utveckla de kvaliteter i stadsmiljön som gör det attraktivt att gå. År 2015 undersökte trafikkontoret vad stadens fotgängare egentligen tycker om att ta sig runt i staden till fots. Undersökningen var den första i sitt slag men tanken är att den ska genomföras årligen. Första året är undersökningen till hjälp för att sätta några av trafikstrategins mål som vi sedan ska följa över tid.

Närmiljön är gångvänlig

Göteborgarna är nöjda med att ta sig fram till fots. Totalt 86 procent angav att de upplever att deras närmiljö är gångvänlig. Nästan hälften instämde i mycket hög grad.

Är närmiljön gångvänlig i Göteborg?



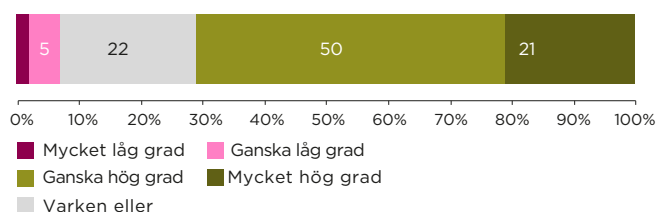
Den centrala staden upplevs som attraktiv

I trafikstrategin finns ett antal mål för stadsrummet: **Effektmål E4:** "Senast år 2035 anser minst 70* procent att gång är det mest attraktiva sättet att röra sig i innerstaden och i andra stadsmiljöer". Nivån på detta mål kommer att bestämmas i stadens fotgängarprogram 2016. I vår var värdet 50 procent**.

Effektmål E5: "Senast år 2035 anser minst 90* procent av göteborgarna att gaturummen i innerstaden och andra stadsmiljöer är attraktiva att vistas i".

I vår undersökning angav 71 procent av Göteborgarna att det var attraktivt att vistas i de centrala delarna av Göteborg.

Är det attraktivt att vistas i Göteborgs stadsmiljöer?



* Dessa siffror är preliminära. Exakta effektmål kommer att sättas i fotgängarprogrammet 2016.

** I undersökningen formulerades frågan lite annorlunda. En revidering kommer att göras i 2016 års undersökning för att bättre svara mot målet.



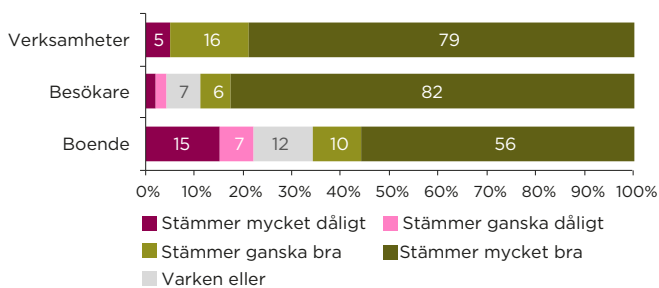
GÅGATA PÅ TREDJE LÅNGGATAN

Tredje Långgatan bytte skepnad mellan maj och september 2015 då gatan var gågata på prov. Vi utvärderade försöket och gågatan mottogs väl av besökare, verksamheter och boende, och en övervägande majoritet ville att den skulle förbli en gågata.

De flesta var mycket nöjda

Totalt 95 procent av verksamheterna i området var positiva eller mycket positiva till att Tredje Långgatan ska vara gågata under hela året. Bland besökarna tyckte 88 procent att det stämmer helt eller delvis; motsvarande siffra var 66 procent bland de boende.

Det är positivt med gågata på Tredje Långgatan



Trafiksäkert, trevligt och tryggt anser besökare

Besökare intervjuades en gång i april och en gång i september. De som intervjuades på hösten var positiva till den förändring som skett under sommaren. De tyckte att allting hade blivit bättre – inte minst trafiksäkerheten och gatans attraktivitet. Trots att det finns många

restauranger och barer utefter gatan upplevdes den som mer säker kvällstid av de som intervjuades i september jämfört med i april.

Det mest negativa i april var trafiken och så var fallet även i september, men då handlade det om att bilar körde där trots att gatan blivit gågata. I september upplevdes det också som negativt att enbart en begränsad del av gatan var gågata.

Stökigare men vackrare säger de boende

Tredje Långgatan upplevdes mindre trygg och sämre ur trafiksäkerhetssynpunkt i september jämfört med i april.

Det fanns också en del som ansåg att gatan blivit stökigare när restaurangerna har fått breda ut sig. Färre ansåg att gatan var välstädad och man tyckte även att skadegörelsen verkade ha blivit värre. Dock ökade andelen som tyckte att gatan var mer attraktiv utseendemässigt än tidigare.

De boende ansåg att möjligheterna att parkera försämrats något under försöksperioden. På det stora hela är de boende dock positiva – i september tyckte 90 procent att gatan var en plats där människor vill vistas och umgås.

Ökad lönsamhet för näringsidkarna

Många uppgav att deras lönsamhet hade påverkats positivt, eftersom bilarna hade fått ge vika för fotgängarna. Verksamheter såsom kontor påverkades i allmänhet inte lika mycket som mer publika näringsverksamheter.





SHARED SPACE - ETT DELAT UTRYMME I TRAFIKEN

Hösten 2015 genomförde trafikkontoret en undersökning om tre så kallade shared space-ytor i staden. Det framkom att Sveaplan, som är en oreglerad shared space-yta, upplevdes som trafikosäker och att det var otydligt att flera trafikslag skulle samsas om samma yta.

FAKTA - SHARED SPACE

Shared space kallas ett trafikrum där olika slags trafikanter delar på en gemensam yta. Shared space innebär att närvaron och tempot hos fotgängarna, och i viss mån även cyklisterna, sätter ramen för övriga trafikanters beteende

Reglerade shared space-ytor kallas gångfartsområden. Här gäller särskilda trafikregler. Exempelvis har cyklar och bilar väjningsplikt gentemot gående och fordonen får inte köra snabbare än gångfart.

Det finns även oreglerade shared space-ytor i staden. Dessa utformas ändå på ett sätt så att det ska vara tydligt vad som gäller för trafikanterna.

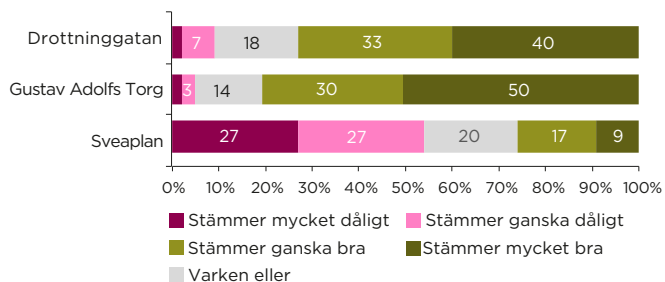
Hösten 2015 tittade trafikkontoret närmare på tre shared space-ytor:

- **Drottninggatan** (gångfartsområde)
- **Gustav Adolfs torg** (gångfartsområde)
- **Sveaplan** (oreglerad shared space-yta).

Sveaplan känns minst säker

Sveaplan är den shared space-yta som upplevs som minst säker. Många upplever gatans torglika utformning som rörig, och cyklisterna och fotgängarna blir förvirrade när de plötsligt möter en bil. Av figuren nedan framgår tydligt att gatan sticker ut som osäker jämfört med de två övriga platserna.

I vilken grad håller du med om att det känns säkert att gå på den här platsen?



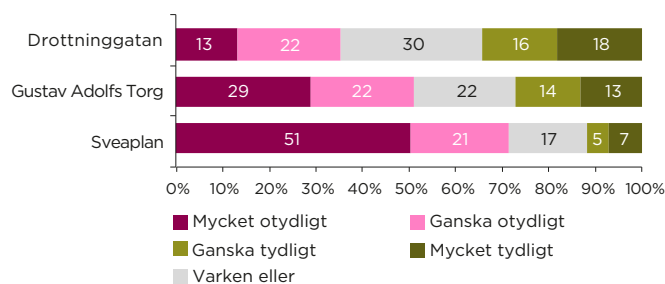
Totalt 54 procent angav att de inte upplevde ytan vid Sveaplan som säker att gå på. Vid Gustav Adolfs torg och Drottninggatan var motsvarande siffror 5 respektive 9 procent. Skillnaden är alltså markant.

Många upplevde dessutom att cyklisterna kör för fort vid Sveaplan – 43 procent. På Gustav Adolfs torg och Drottninggatan var det färre som upplevde detta (26 respektive 30 procent). När det gäller bilarnas hastighet tyckte ungefär lika många att bilisterna kör för fort vid Sveaplan (32 procent) och på Drottninggatan (30 procent) men färre upplevde detta vid Gustav Adolfs torg (20 procent).

Tydlighet ger säkerhet

På shared space-ytor är den estetiska och utseendemässiga dimensionen viktig, eftersom det är den som signalerar hur de olika trafikslagen ska bete sig. Det måste därför vara tydligt markerat att det är en plats där flera olika färdmedel ska samsas. Det ökar chansen att människor får en både trevlig och trafiksäker upplevelse. Figuren nedan visar vad de svarande tyckte om de tre shared space-platsernas utformning.

I vilken grad är det tydligt att flera trafikslag ska samsas på den här ytan?



Totalt 72 procent menade att Sveaplan inte var utformad så att det tydligt framgick att flera trafikslag ska samsas på samma yta. Motsvarande siffror för Gustav Adolfs torg och Drottninggatan var 51 respektive 35 procent.



Cykeltrafik

MÅL OCH VISION

Trafiknämnden antog i mars ett nytt cykelprogram för Göteborg – Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025. Cykelprogrammet är en fördjupning av stadens trafikstrategi.

Vision:

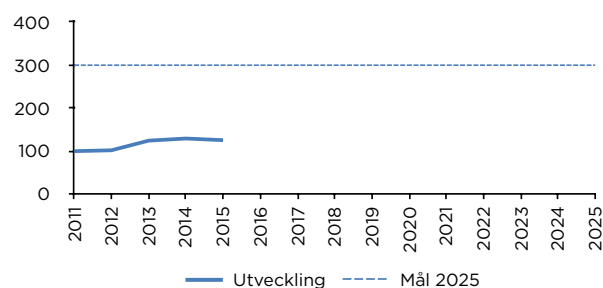
Göteborg ska bli en attraktiv cykelstad där cykeln är ett konkurrenskraftigt färdmedel – det är snabbt, enkelt och säkert att cykla till målpunkter nära och långt bort.

Mål:

- 2025 ska antalet cykelresor tredubblats jämfört med 2011.
- 2025 tycker tre av fyra göteborgare att Göteborg är en cykelvänlig stad.

Nedan illustreras hur cykelflödet vid trafikkontorets mätstationer utvecklats sedan 2011 tillsammans med målet 2025. 2015 var flödet vid mätstationerna 26 procent högre jämfört med 2011.

Utvecklingen av antal cykelpassager sedan 2011 samt målet för 2025



I 2015 års undersökning visade det sig att 48 procent tycker att Göteborg är en cykelvänlig stad att jämföras mot målet på 75 procent.

CYKELFLÖDENA HAR FÖRÄNDRATS LITE DE SENASTE TVÅ ÅREN

År 2013 skedde en kraftig ökning av cykelpassagera i Göteborg. Efter 2013 har utvecklingen varit relativt stabil med svaga ökningar och minskningar över åren 2014 och 2015. Jämfört med 2011 är cykelflödet vid mätstationerna idag 26 procent högre, där förändringen 2013 står för den absolut största delen.

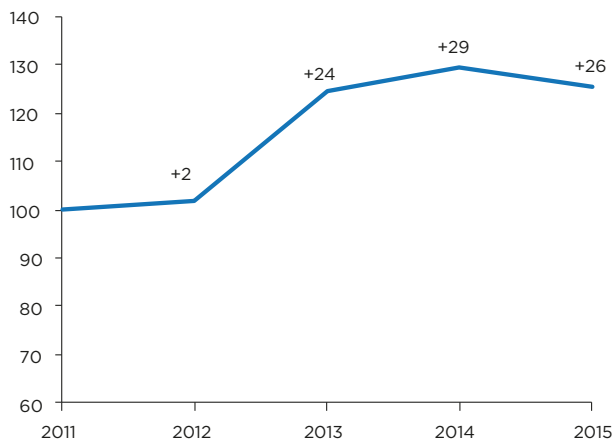
Över helåret 2015 minskade antalet passager med cykel i Göteborg med 3 procent jämfört med 2014. Över sommarhalvåret minskade antalet passager med 6 procent.

Cykeltrafikens procentuella förändring vid trafikkontorets mätstationer sedan 2005, procent

	Helår	Kvartal 2 & 3	Kvartal 2 & 3 regnfria dagar
2005	2	10	
2006	-5	0	
2007	-3	-9	
2008	0	3	
2009	2	4	
2010	-	-9	
2011	-	1	
2012	2	0	
2013	22	14	
2014	4	3	5
2015	-3	-6	-5

Utvecklingen av cykelflödet sedan 2011 kan visas grafisk enligt nedan.

Utvecklingen av cykelflödet sedan 2011. Indexår 2011.

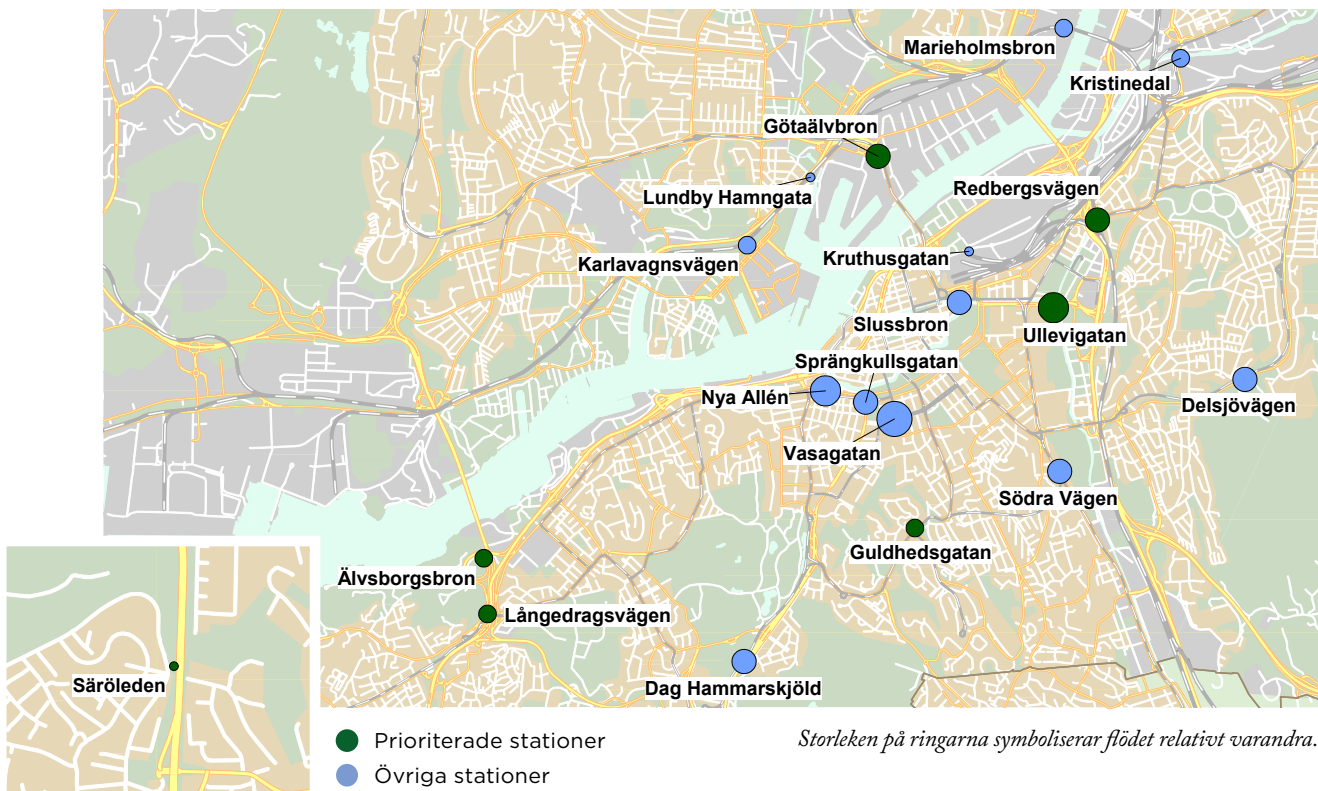


För 2015 ser vi minskningar i cykelflödet de tre första kvartalen med en återhämtning under kvartal 4. Under sommarhalvåret (kvartal 2 och 3) minskade antalet cykelresor med 6 procent.

Cykeltrafikens procentuella förändring vid trafikkontorets mätstationer under 2015, procent

Helår	-3
Sommarhalvår	-6
Sommarhalvår regnfria dagar	-5
Kvartal 1	-1
Kvartal 2	-10
Kvartal 3	-2
Kvartal 4	+7





VI MÄTER CYKELPASSAGER PÅ MÅNGA PLATSER

Under 2015 års början var 21 cykelmätstationer i drift. Två stationer vid skeppsbron har mätt trafiken vid färjeläget och hamnstråket. I augusti flyttades färjeläget från Skeppsbron och stora ombyggnationer gjordes i området och därför studerar vi inte längre cykelpassagera här. Sedan förra året har mätstationer vid Kruthusgatan och Kristinedal tillkommit.

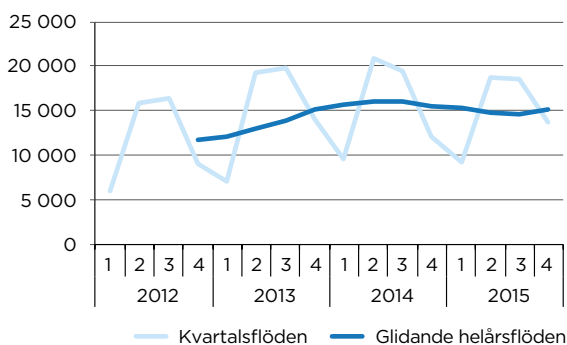
Ovan illustreras de stationer som var aktiva vid årets slut och hur högt flödet är för dessa relativt till varandra.

8 prioriterade stationer visar flöden

Trafikkontoret har 8 mätstationer i Göteborg med tillförlitlig data sedan 2012 (prioriterade stationer, markerade med grönt i bilden). För dessa kan vi följa faktiska flöden både per helår och uppdelat per kvartal.

Nedan visas hur flödet för de prioriterade stationerna förändrats sedan 2012 och hur det varierar över olika kvartal.

Kvartals- och glidande helårsflöde för prioriterade stationer, 2012-2015



Cykelpassager vid mätstationer, 2012-2015

Flödet för de stationer som varit aktiva under hela 2015 har mellan 2012 och 2015 utvecklats enligt nedan.

Station	2015	2014	2013	2012
Dag Hammarskjöld	1 880	1 990	*	1 650
Delsjövägen	1 860	*	1 950	1 760
Guldhedsgatan	1 380	1 420	1 330	1 090
Götaälvbron	2 300	2 310	2 430	2 080
Karlavagnsvägen	890	*	*	600
Kristinedal	1 400	*	*	*
Kruthusgatan	700	*	*	*
Lundby Hamngata	670	670	*	*
Långedragsvägen	1 340	1 320	1 260	*
Marieholmsbron	870	920	1 050	840
Nya Allén	2 740	2 910	*	2 270
Redbergsvägen	2 190	2 290	1 980	1 530
Skeppsbron	*	3 770	3 670	*
Slussbron	1 910	*	*	*
Sprängkullsgatan	2 270	*	*	*
Säröleden	620	610	580	530
Södra Vägen	2 040	2 100	1 800	1 500
Ullevigatan	2 590	2 750	2 760	*
Vasagatan	3 890	4 100	*	2 760
Älvsborgsbron	1 050	1 090	1 040	830

*Uppgift saknas.

Maxtimma: ett mått på rusningstrafik

De flesta stationer mäter högst trafikflöden på morgonen. Då vi räknar de prioriterade stationerna Älvsborgsbron och Göta älvbron som fyra (istället för snittet av båda färdriktningarna så redovisas de var och en för sig) får vi fram att 6 av 10 stationer mäter sina högsta värden mellan klockan 7 och 8 på morgonen.

Hur många personer som cyklar förbi en mätstation varierar över dagen. Vanligtvis brukar det vara flest passager mellan klockan 7–8 och 16–17. Dessa två timmar kallas för maxtimmar. För att ge en bild av denna variation har vi tagit fram medelvärdet för den timme som vanligtvis visar upp högst värde per dygn för en specifik station. Detta värde kallas för maxtimme i diagrammet till höger.

Om man räknar ut medelvärdet av antal cykelpassager per dygn för en station och delar detta på antalet uppmätta timmar får man fram måttet medeltimme.

Tabellen nedan visar maxtimmen och medeltimmen för de så kallade prioriterade stationerna under kvartal två och tre 2015. Stationerna är också uppdelade i grupperna morgon och eftermiddag. Morgongruppens maxtimma inföll klockan 7 och eftermiddagsgruppens timma inföll någon av timmarna mellan 16 och 18.



Max- och medeltimme för prioriterade stationer, 2015

	Mätplats	Max-timme	Medeltimme
Morgon	Guldhedsgatan	204	66
	Götaälvbron NV	179	49
	Långedragsvägen	240	70
	Skeppsbron	489	145
	Ullevigatan	420	135
	Älvsborgsbron SÖ	147	30
Eftermiddag	Götaälvbron NO	232	73
	Redbergsvägen	358	115
	Säröleden	105	37
	Älvsborgsbron SV	114	28

Till antalet är stationerna med maxtimma som infaller under morgonen fler än de som har en maxtimma som ligger på eftermiddagen.





GÖTEBORG SKA BLI EN BÄTTRE CYKELSTAD

Trafikkontoret vill att allt fler ska tycka att Göteborg är en bra cykelstad, och ett sätt att få fler nöjda cyklister är att jobba mer med cyklisternas trafiksäkerhet. Idag tycker göteborgarna att det fortfarande finns många farliga korsningspunkter – det är ett av flera möjliga områden att arbeta vidare med.

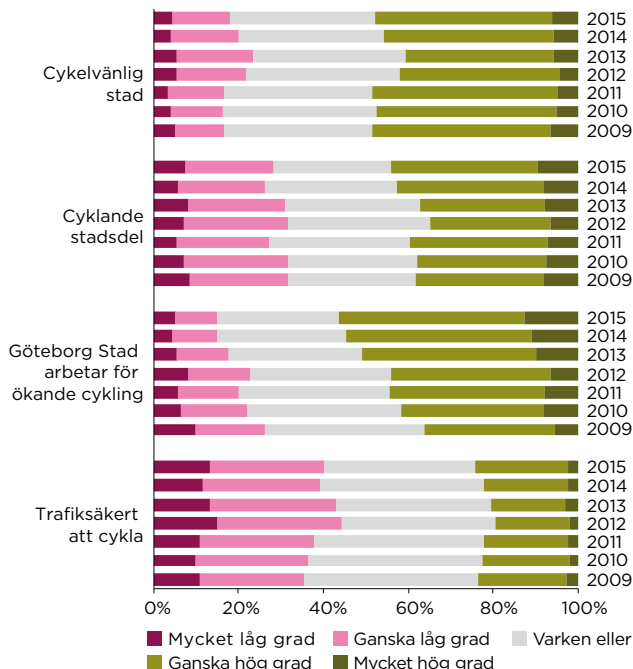
I stadens cykelprogram finns följande mål: ”2025 tycker tre av fyra göteborgare att Göteborg är en cykelvänlig stad.” Detta mål följer trafikkontoret upp genom vår årliga nyckeltalsundersökning. Undersökningen har genomförts varje år sedan 2008.

Cirka hälften tycker att Göteborg är en cykelvänlig stad

I 2015 års undersökning visade det sig att 48 procent tycker att Göteborg är en cykelvänlig stad. Detta kan jämföras med stadens mål på 75 procent 2025.

Nedan redovisas resultatet av de frågor som ställs till både cyklister och icke-cyklister, 2009–2015.

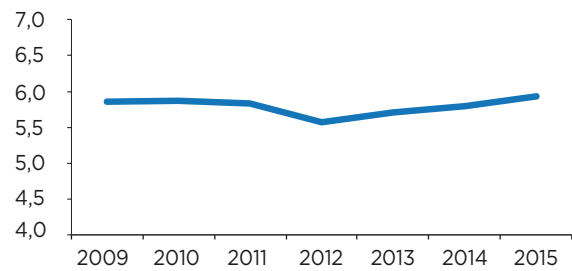
Ett antal nyckeltal för cykling i Göteborg, 2009-2015 (glidande medelvärde)



Nöjdheten har varit relativt stabil över tid. Göteborgarna har uppmärksammat att staden arbetar för att fler ska cykla, och nöjdheten för detta nyckeltal har ökat sedan mätningarna startade.

Vi har även tagit fram ett så kallat cykelindex för att få en sammanfattande bild av cykelupplevelsen i Göteborg. Indexet är en sammanvägning av 8 nyckeltal.

Cykelindex, 2009-2015



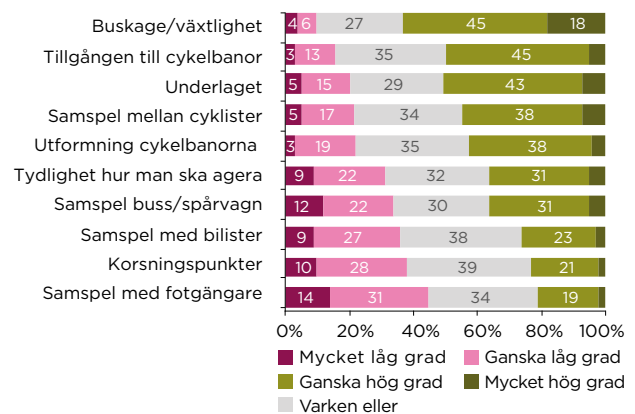
Cykelindexet i årets undersökning blev 6,0, vilket ligger i linje med tidigare år. År 2012 var indexet lägre än tidigare år. En förklaring kan vara att det pågick många vägarbeten och byggen det året. Detta visar vikten av att tänka lite extra på cyklisterna under kommande byggperioder.

Att jobba med korsningspunkter kan öka känslan av trafiksäkerhet

I 2015 års undersökning fördjupade vi oss i frågan om upplevd trafiksäkerhet, vilket är ett nyckeltal där missnöjet varit relativt stort under alla år.

Av de som inte tycker att det är trafiksäkert att cykla i Göteborg nämns farliga korsningar som den vanligaste anledningen – 23 procent nämner detta spontant. Cyklisterna fick även bedöma olika aspekter av trafiksäkerheten. Resultatet redovisas i grafen nedan.

I vilken omfattning upplever du att det är trafiksäkert i Göteborg när det gäller...? (sorterat på fallande nöjdhet)



Här framgår att korsningspunkterna inte upplevs som säkra. Det visar sig även att detta samvarierar starkt med den totala nöjdheten när det gäller trafiksäkerheten i staden. Sannolikt skulle trafiksäkerhetsåtgärder för cyklister vid korsningspunkterna betyda att den totala upplevelsen av trafiksäkerhet skulle öka tillsammans med den totala nöjdheten.

Trafiksäkerheten upplevs inte heller vara så bra i samspelet med fotgängare, bilister och kollektivtrafik.

STYR & STÄLL

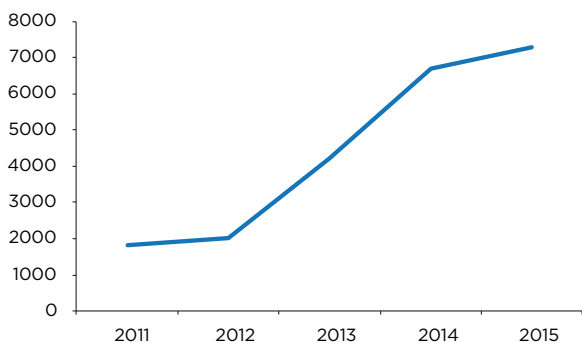
Lånecykelsystemet Styr & Ställ har funnits i Göteborg sedan augusti 2010 och det utökas successivt med allt fler stationer. Syftet med lånecykelsystemet är framför allt att cykeln ska ses som ett bra komplement och alternativ till kollektivtrafiken för kortare resor i innerstaden.

Antal utlån ökar - men inte lika snabbt som förut

Användningen av Styr & Ställ ökar. Under 2015 lånades 727 000 cyklar ut, vilket är en ökning med 8 procent jämfört med 2014.

Antalet utlån med Styr & Ställ har ökat sedan systemet infördes 2010. Mellan 2012 och 2014 ökade utlånen mycket, i snitt 84 procent per år, medan ökningstakten har mattats av något mellan 2014 och 2015. Mellan dessa år ökade utlåningen med 8 procent.

Antal utlån per år, 2011-2015



I utlåningssiffrorna ingår även så kallade regleringar, det vill säga när cyklar flyttas för att samtliga stationer ska ha lediga platser och tillgängliga cyklar. Även denna siffra räknas in i statistiken; den andelen motsvarar cirka 10-15 procent.

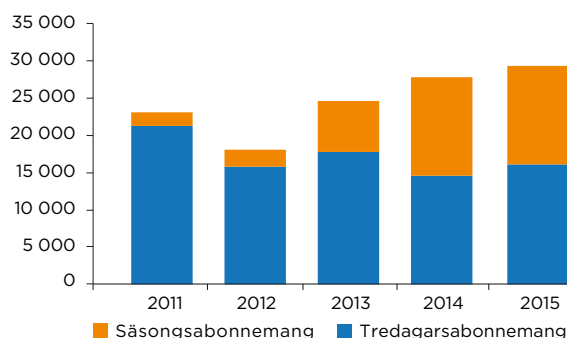


Tredagarsabonnemangen ökar

Under 2015 såldes totalt 29 200 abonnemang, varav 45 procent var säsongsabonnemang och 55 procent var tredagarsabonnemang. Antalet sålda abonnemang har ökat stadigt sedan 2010, då Styr & Ställ-systemet infördes. Inför 2014 sänktes dessutom priset på säsongsabonnemang från 125 kronor till 75 kronor, vilket ledde till att andelen säsongsabonnemang ökade.

Totalt ökade antalet sålda abonnemang med 5 procent mellan 2014 och 2015. Ökningen gällde i stort sett bara tredagarsabonnemangen.

Antal sålda säsong- och tredagarsabonnemang, 2011-2015



HUR SKA VI PÅVERKA RESANDET MED CYKEL?

Att cykla är ett bra sätt att ta sig fram i en stad. Det går snabbt och är hälsosamt, trevligt och tillgängligt för de allra flesta. Cykling är också bra för staden. När många löser sina transportbehov med hjälp av cykel, blir staden en trevligare och säkrare plats att vara på – livligare, renare och mindre bullrig.

Om vi ska nå målet med tredubblad cykling och bli en attraktiv cykelstad måste staden arbeta inom fyra åtgärdsområden:

- Infrastruktur – bygga en sammanhängande och väl utformad cykelinfrastruktur.
- Drift och underhåll – säkra god standard på cykelvägarna året om.
- Stöd och tjänster – erbjuda stöd och tjänster som underlättar cykling och ökar färdmedlets attraktionskraft.
- Kommunikation – förstärka bilden av Göteborg som cykelstad med hjälp av kommunikation.

En väl utformad cykelinfrastruktur är grunden för snabb, enkel och säker cykling i staden. Cykelvägarna



får inte ha obegripliga avbrott, det ska gå att cykla till alla målpunkter och utformningen av infrastrukturen ska ta hänsyn till cyklistens behov av framkomlighet, komfort, trygghet och säkerhet. Cykelinfrastrukturen är inte bara cykelvägnätet utan också möjligheten att parkera cykeln. Cykelnätet måste också hålla god standard året om så att cyklisten oavsett årstid kan cykla på ett säkert och bekvämt sätt. Genom att erbjuda olika stöd och tjänster ska cykelresan bli lite enklare. Genom att komplettera med kommunikationsinsatser kan vi öka kunskapen och intresset för cykling och samtidigt öppna upp för dialog.

Vi kan även göra cyklandet till ett mer attraktivt val genom att påverka förutsättningarna för andra färdmedel. Ett sätt kan vara att höja parkeringskostnaderna för bilisterna.

INFRASTRUKTUR

En väl utformad cykelinfrastruktur är grunden för snabb, enkel och säker cykling i staden. Under året har cykelvägnätet byggts ut och kvalitén har höjts på vissa platser för att erbjuda bättre och säkrare framkomlighet. Dessutom har cykelparkeringar byggts och belysning satts upp på fler platser för att öka tryggheten. Cykelvägvisningen har byggts ut så att den nu täcker hela staden.

Cykelbanor

Göteborg har totalt 808 km cykelbana och under 2015 har följande åtgärder gjorts på det vägnätet:

Tuvevägen;
byggnation av övergripande gång- och cykelbana mellan Norrleden och Kongahällavägen.

Klippan/Novotel;
breddning och separering av befintlig övergripande gång- och cykelbana. Samordnas även med detaljplaneutbyggnad vid Banehagsgatan.

Säröbanan vid Per Hans väg;
breddning och separering av befintlig övergripande gång- och cykelbana.

Billdalsvägen;
breddning och separering av befintlig övergripande gång- och cykelbana mellan Tuvlyckevägen och Brottkärrsvägen. Är bland annat en skolvägsåtgärd.

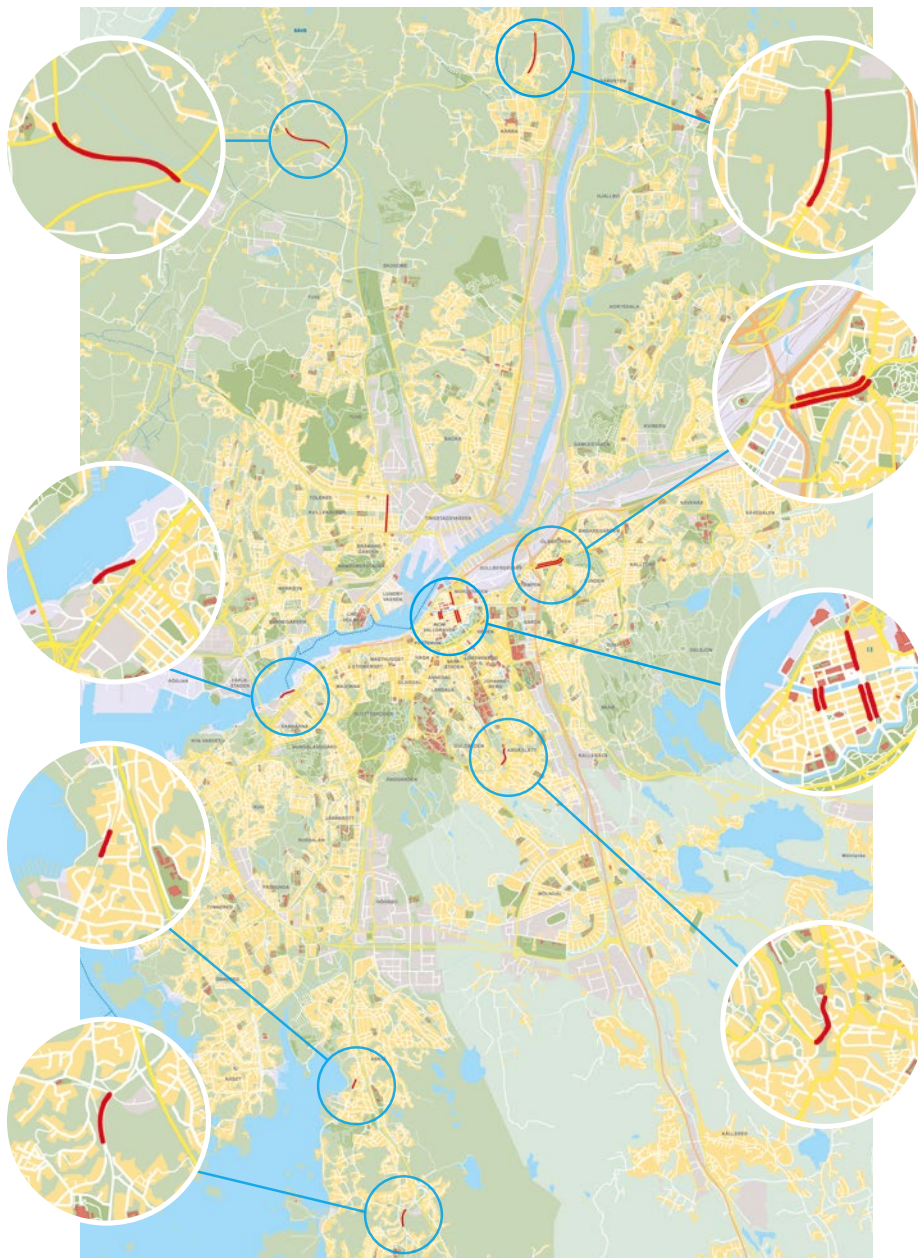
Ellesbovägen;
byggnation av del av pendlingscykelbana mellan Kärra och Stora Mysternavägen.

Redbergsvägen;
breddning av befintlig cykelbanesträcka vid Sankt Pauli ka, ny enkelriktad separat cykelbana delen Lilla Redbergsgatan-Hökegatan, cykelfartsgata delen Hökegatan-Kobbarnas väg.

Västra Hamngatan/Kämpebron;
byggnation av cykelfartsgata Drottninggatan-Norra Hamngatan.

Östra Hamngatan;
byggnation av cykelfartsgata på 3/4 av gatan. Resterande 1/4-del byggs efter att planerade ledningsarbeten utmed Femman inför Västlänken/Hisingsbron genomförts.

Gibraltargatan;
byggnation, på södra delen av gatan, av övergripande gång- och cykelbana mellan Mossens idrottsanläggning och Doktor Forselius Backe.





Mindre åtgärder

Mindre trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder, bland annat fartsäkring av cykelpassager; har gjorts på Munkebäcksmotet, Sommarvädersgatan, Bassåsvägen, Lilla Munkebäcksgatan, Transportgatan vid Bäckebo köpcentrum, Tunnländsgatan, Lergöksgatan.

Cykelparkeringar

Nya cykelparkeringar, cirka 300 cykelställ, har placerats på över 20 platser i staden – bland annat på Odinsgatan, Burggreveplatsen, Stampgatan, Marklandsplatsen, Masthuggstorget, Linnégatan, Hållplats Järnvägen och Postgatan.

Trafikkontoret har också placerat ut fem nya cykel-parkeringar, cykelställ som är designade som en bil och som får plats i en parkeringsruta. På det utrymme som en parkerad bil kräver, ryms tio cyklar. Cykelställen finns uppe större delen av året, men plockas bort under snöperioden (vintern). Dessa cykelställ står på Norra Hamngatan, Andra Långgatan, Södra och Norra Allégatan och Kaserntorget.

Cykelstölder

Antalet anmälda cykelstölder 2015 minskade med nästan 10 procent jämfört med 2014. Trafikkontorets satsning på nya cykelställ med möjlighet att låsa fast sin cykel kan vara en orsak, en annan att antalet anmälda cykelstölder minskat på grund av höjning av försäkringsbolagens självrisk.

Antalet anmälda cykelstölder:

2011	2012	2013	2014	2015
2 551	2 798	3 738	4 404	3 987

Cykelvägvisning

I år sattes ny cykelvägvisning ut på västra och norra Hisingen och i nordost vid Björsared/Olofstorp utmed de övergripande gång- och cykelbanorna. Detta var de sista etapperna i Göteborg, som nu har ett komplett cykelvägvisningssystem.

Gång- och cykelbanebelysning

De sista 3 km vid gång- och cykelbanan på Agnesbergsvägen har fått belysning. Belysning har också satts upp på Sotérusgatan från Kyrkbytorgets hållplats fram till Bräckevägen, A Odhners gata mellan Dag Hammarskjöldsleden och rondell vid Högsbo Återvinningscentral, Bågskyttestigen utmed Dag Hammarskjöldsleden samt på Näsetvägen där komplettering gjorts bakom ett nytt bullerplank.

Utvärdering av cykelbelysning slutförs av det prov som utförts på Säröbanan med 13 olika armaturtyper, 10 armaturer av varje sort utspritt på en ca 4 km provsträcka.



DRIFT OCH UNDERHÅLL

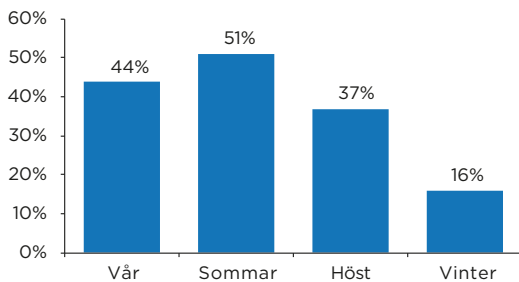
Cykelnätet måste också hålla god standard året om så att cyklisten oavsett årstid kan cykla på ett säkert och bekvämt sätt. Det förutsätter en hög drift- och underhållsstandard. Under året har vissa förbättringar av vinterväghållningen för cyklister genomförts, bland annat har en ny metod, sopsaltning, testats på vissa cykelvägar. Redan i början av mars sopades de körbanor, bland annat Dag Hammarskjöldsleden och Hjalmar Brantingsgatan, som går parallellt med cykelbanor för att cyklisterna skulle slippa dammpartiklar från vägen. Flisen på cykelbanor var upptagen redan i mars/april vilket är tidigare än vanligt.

Många göteborgare ställer cykeln på vintern

Det finns en stor potential att öka antalet cykelresor i Göteborg genom att fler cyklar på vintern. Men då behövs färre halkiga cykelbanor för att öka säkerheten, komforten och framkomligheten.

På sommaren kan hälften av alla göteborgare kalla sig cyklister, vilket innebär att de cyklar minst en gång per månad. Under vintermånaderna är motsvarande andel 16 procent, vilket betyder att två av tre sommarcyklister väljer bort cykeln på vintern.

Andel cyklister olika delar av året

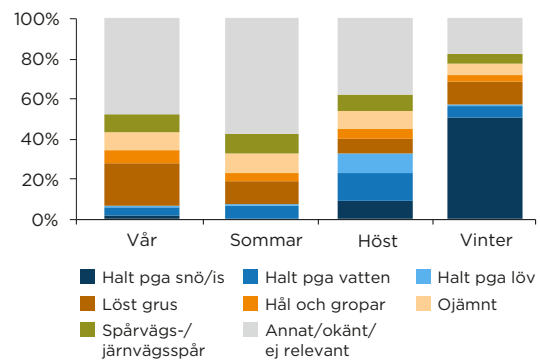


Göteborgarna är oroliga för halkiga vägbanor

De som deltog i trafikkontorets årliga cykelundersökning 2014 uppgav att oron för halkiga cykelbanor är det näst viktigaste skälet till att de inte vill cykla på vintern; det viktigaste skälet var vädret. Många menade dock att de skulle överväga att cykla även på vintern om halkbekämpningen var bättre.

Ser man till de cyklister som råkat ut för en singelolycka på cykel på vintern svarade drygt hälften att halka var anledningen till olyckan. Figuren nedan visar vilka omständigheter som påverkat de olyckor som skett 2010–2014, uppdelat per säsong.

Olika anledningar till singelolyckor på cykel



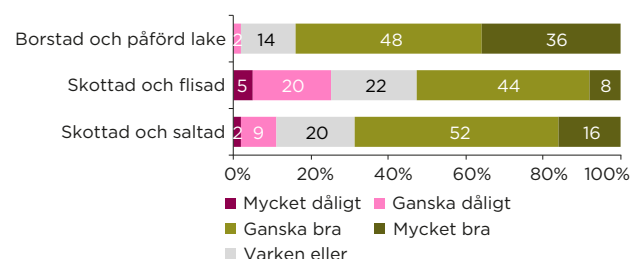
Källa: Strada. Medelvärde av personskadestatistik, 2010–2014.

Det finns olika typer av halkbekämpning

Under 2015 testade trafikkontoret en ny metod för att hålla stadens cykelbanor is- och snöfria genom att först borsta cykelbanorna och sedan sprida ut saltlake, istället för att som tidigare antingen skotta och lägga ut salt eller flis.

Trafikkontoret frågade cyklister vad de ansåg om metoderna och i utvärderingen framkom att cyklisterna var nöjdast med underlaget där vi borstat och använt saltlake. Hela 86 procent var nöjda eller mycket nöjda den nya metoden.

Andel som angav att vinterväghållningen fungerade bra



STÖD OCH TJÄNSTER

Stöd och tjänster ska bidra till att göra cykelresan lite enklare, bekvämare och roligare. Trafikkontoret har därför bland annat utvecklat appen Cykelstaden med flera tjänster, satt upp cykelpumpar och system för lånecyklar.

Cykelkarta

Efterfrågan på cykelkartan är ständigt hög. Under året har kartan uppdaterats och tryckts i 40 000 exemplar. Cykelkartan innehåller information om Styr & Ställ, cykelpumpar, Cykelvänlig arbetsplats och appen Cykelstaden. Kartan går att beställa men distribueras även av turistbyrån, bibliotek, hotell och Cykelfrämjandet.

Appen - Cykelstaden

Cykelstaden är en app framtagen av trafikkontoret med syfte att förenkla cyklisternas vardag. I appen kan man bland annat planera sin cykelresa med hjälp av cykelreplaneraren, hitta Styr & Ställ, pumpstationer och cykelparkeringar. Via appen kan man även anmäla hinder och andra fel som man upptäcker i cykelbanan samt lämna förslag på förbättringar.

Nytt för i år är att det enkelt går att ändra språk i appen till engelska. En ny funktion är Tyck Till som är framtagen med syfte att direkt få svar på frågor som ställts av trafikkontoret till cyklister. Sedan funktionen startade har vi ställt frågor om cykelparkering, beteende i trafiken och hastighet.

Fram till och med december 2015 har appen laddats ner totalt ca 20 500 gånger.



Cykelpumpar

I november 2009 invigde trafikkontoret en ny typ av cykelpump på Vasagatan i Göteborg. Sedan dess har ytterligare 16 pumpar installerats, varav den senaste i januari 2015 vid Sankt Sigfrids plan. Pumparna används i hög grad, och Vasagatans cykelpump är den överlägset mest utnyttjade med över 480 000 användningar totalt sett. Pumpen vid Universeum på Södra vägen är den som ökat mest sedan 2014.

Elcykelpooler

Inom projektet ElMob ingår två typer av cykelpooler, en för elcyklar och en för elassisterade lastcyklar på två och tre hjul, samt åtgärder för att sprida användandet av dessa.

Två nyutvecklade stationer med elcyklar är placerade vid Lindholmen Science Park och Chalmers Johanneberg. Stationerna driftsattes i december 2015 och är öppna för privata användare. Dessa stationer kompletterar också de elbilspooler som finns inom områdena.

I bostadsområdet Kvillebäcken planeras en pool med elassisterade lastcyklar som ska vara öppen för boende i området. Under året har förstudier genomförts och bygglovshandlingar lämnats in.

KOMMUNIKATION

Kommunikation är ett viktigt komplement till andra åtgärder för att öka kunskapen och viljan att cykla samt öppna upp för dialog. Flera olika kommunikationsinsatser kring cykel har genomförts under året och aktivt arbete bedrivs för att kontinuerligt informera om nyheter och förändringar för cyklandet i Göteborg.

TQ

Det är dålig stämning i göteborgstrafiken. Bilister, cyklister och fotgängare är rejält irriterade på varandra.

En undersökning från 2014 visade att samtliga grupper tycker att de själva visar mer hänsyn än de får tillbaka. Det behövdes en lösning. TQ står för trafikintelligens och det handlar om att kunna sätta sig in i hur andra ser på situationen. Under 2015 har flera TQ-kampanjer genomförts. Bland annat har "Studio TQ" analyserat samspelet i trafiken på ett humoristiskt vis. Dessa kortfilmer i tre varianter har visats på biografier under två perioder, veckorna 36-38 och 52. Filmerna har dessutom visats över 300 000 gånger på Facebook och Youtube. TQ-annonsering har också synt i staden under våren och hösten.

Cykelvänlig arbetsplats

Sedan 2002 har trafikkontoret arbetat med att bygga relationer med arbetsgivare för att både inspirera och informera kring fördelarna med ett ökat cyklande bland medarbetarna. För att uppmuntra alla arbetsplatser som gör det lättare att välja cykeln tog trafikkontoret 2013 fram utmärkelsen "Cykelvänlig arbetsplats", som är öppen för alla arbetsplatser i Göteborg med minst tio medarbetare. Beroende på hur många kriterier en



arbetsplats uppfyller finns tre nivåer på cykelvänlig arbetsplats att delta i. Årets satsning pågick fram till augusti 2015 och i september belönades Göteborgs "Cykelvänliga arbetsplatser". Sweco utsågs till "Årets cykelvänligaste arbetsplats 2015", "Årets Rookie 2015" blev Ica Maxi Angered och utmärkelsen "Bästa cykelidé" fick Kvinnofolkshögskolan.

Första året, 2013, deltog drygt 100 arbetsplatser och 2015 hade antalet stigit till över 150 arbetsplatser som totalt har över 50 000 anställda. En undersökning som gjordes i höstas visar att över hälften av arbetsplatserna upplever att fler har börjat cykla till och från jobbet, och över 70 procent tycker att deltagandet i Cykelvänlig arbetsplats har inneburit förbättringar för dem som cyklar.

"Cykelvänlig arbetsplats" har spridit sig till flera orter i Sverige. 2016 erbjuder Göteborgsregionens kommunalförbud alla kommuner i Västra Götaland och Halland att delta.

Uppmuntran vid gång och cykelbanan

Tidigt på morgonen i mitten av april fick 500 av stadens cyklister och gående vid Södra vägen/Berzelii-gatan, som fått ny dubbelriktad cykelbana, frukostpåsar och de som behövde, kedjan smord, däcken pumpade, ny cykellampa monterad. Tidigt en höstmorgon i oktober var det dags igen och 500 cyklister och gående vid Lindholmsallén på Hisingen fick uppmuntran.

Trafikantveckan - picknick i Bältes-spännarparken

Under Europeiska trafikantveckan engagerar sig många städer i Europa, däribland Göteborg, för en bättre stadsmiljö. Lördagen den 19 september bjöd trafikkontoret på fika och information i Bältespännarparken. Närmare 3000 personer besökte parken för att få veta mer om hur staden jobbar med hållbart och varierat

resande. Bland annat kunde man testa sitt TQ-konsten att förstå hur ditt trafikbeteende påverkar andra – få reda på mer om elfordon och prova elcykel.

Många event på stan

Trafikkontoret har vid flera tillfällen varit ute bland folk och pratat cykel, bland annat i maj med bemannad monter både under Göteborgsgiroret på nya Ullevi och under Hisingen- och Västskusten Runt på Kanaltorget. I juni invigdes Kattegattleden i Halmstad, cykelleden uppmärksammades genom eventet Budkaveln från norr, som startade i Göteborg. Trafikkontoret har träffat studenter i flera sammanhang, bland annat på Chalmers vid två tillfällen, när de hade cykeldagar för nyanlända studenter. Trafikkontoret har också under hösten varit med och bidragit i guidade cykelturer för nyinflyttade universitetsstudenter.

Mediautrymme

En medieanalys visar att trafikkontorets information får bra genomslag framför allt i lokal press. Överlag hade de totalt 130 analyserade pressklipp en neutral ton och handlade om sådant som trafikkontoret vill marknadsföra: Hur antalet cyklister i Göteborg ökar, nya tekniklösningar, och om aktiviteter som trafikkontoret har genomfört. Om trafikkontoret hade köpt motsvarande annonsutrymme hade det kostat ungefär 19 miljoner kronor, vilket alltså är mediebevaktningens annonsvärde 2015. Trafikkontorets budget uppgick till 2,5 miljoner under året.





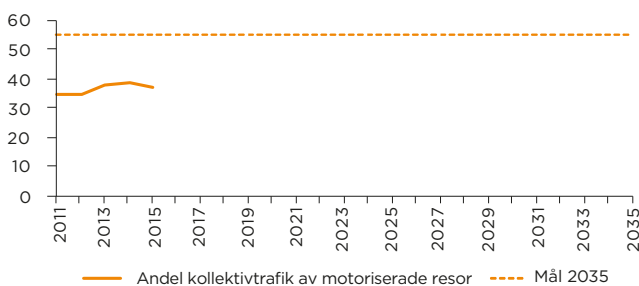
Kollektivtrafik

Enligt mål från trafikstrategin ska minst 55 procent av de motoriserade resorna i Göteborg ske med kollektivtrafik 2035. För att det ska bli möjligt pågår just nu arbetet med att ta fram en målbild för kollektivtrafikens stomnät i stadstrafiken. Arbetet genomförs i samverkan mellan Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen, Mölndals stad och Partille kommun.

MÅL OCH VISION

Idag är andelen kollektivtrafik av de motoriserade resorna 37 procent och bil 63 procent. Grafen nedan visar utvecklingen mellan 2011 och 2035 och den streckade linjen anger vilken nivå som ska nås år 2035.

Andel kollektivtrafik av motoriserade resor 2011 - 2015, samt mål 2035, procent

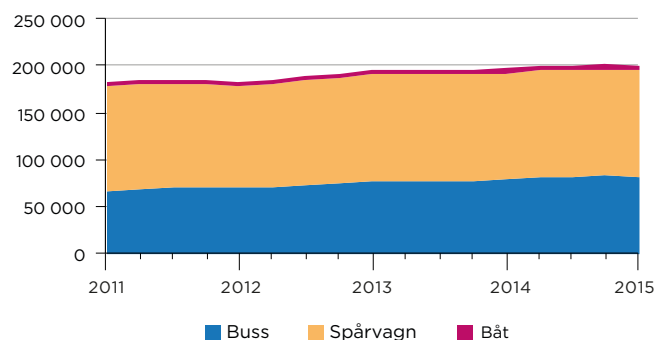


RESANDET HAR ÖKAT

Mellan 2011 och 2015 har antalet resor med kollektivtrafik ökat med 10 procent. Mellan 2014 och 2015 ökade antalet resor med 1,5 procent vilket är en ökning

från 197 miljoner till drygt 200 miljoner. Ökningen beror till största delen på att fler åkte buss – antalet bussresor ökade med ungefär 4 procent. Antalet resor med spårvagn och båt var däremot relativt oförändrat.

Antal delresor per trafikslag i tusental, 2011 - 2015



Fler åkte buss 2015

Drygt 82 miljoner resor gjordes med buss i Göteborg 2015, jämfört med cirka 79 miljoner resor 2014. Den procentuella ökningen var lika stor mellan 2013 och 2014, ungefär 4 procent.

Bussen är det enda kollektiva färdmedel som ökade antalet resor mellan 2014 och 2015. Av det totala antalet kollektiva resor var 41 procent bussresor.

6 av 10 resor görs med spårvagn. De flesta resor med kollektivtrafik i Göteborg 2015 gjordes med spårvagn, 57 procent. Det genomfördes 113 miljoner resor med spårvagn, vilket är ungefär lika många som 2014.



Punktligheten är oförändrad för buss men bättre för spårvagn

Stadsbussarna var lika punktliga första halvåret 2015 som motsvarande period 2014. För expressbussar och stombussar låg punktligheten något lägre första halvåret 2015 jämfört med samma period 2014. Spårvagnstrafiken har däremot haft bättre punktlighet första halvåret 2015 jämfört med 2014.

Båttrafiken flyter på

År 2015 genomfördes 4,6 miljoner resor med båt inom den kollektiva trafiken i Göteborg. Båttrafiken står för 2 procent av det totala antalet resor med kollektivtrafik. Antalet båtresor minskade med 1 procent mellan 2014 och 2015 efter att ha ökat med 15 procent mellan 2013 och 2014.

VAD PÅVERKAR RESANDET MED KOLLEKTIVTRAFIK?

Hur många som vill resa kollektivt beror på trafikens kapacitet, restider och kostnader. Trafikkontoret ansvarar för kollektivtrafikens framkomlighet. Bland annat anlägger vi busskörfält för att förbättra både restider och kapacitet.

Annat som kan påverka efterfrågan positivt är nya terminaler och fordon, samt reklam och marknadsföring för att åka kollektivt, men det är svårt att bedöma effekterna av sådana åtgärder på kort sikt.



Biltrafik

Biltrafikens utveckling i Göteborg har följts i fem olika geografiska snitt sedan början av 1970-talet. Resultatet 2015 visar ett trendbrott. För första gången visar samtliga snitt en ökning.

För de 28 Fasta punkterna ökade trafiken med 2,3 procent. Detta snitt är nu i nivå med 2011 års nivåer och är det enda trafikslag som inte ökat sedan trafikstrategin utformades 2011.

MÅL OCH VISION

Enligt mål från trafikstrategin ska max 45 procent av de motoriserade resorna i Göteborg ske med bil 2035. Idag sker 63 procent av dessa resor med bil. För att nå målet måste resorna med bil minska relativt till resorna med kollektivtrafik.



TRAFIKEN I GÖTEBORG FÖLJER UTVECKLINGEN PÅ RIKSNIVÅ

Biltrafikens utveckling i Göteborg har följts i fem olika geografiska snitt sedan början av 1970-talet:

- 28 Fasta punkter
- Kommungränssnittet
- Götaälvsnittet
- Centrala stadssnittet
- Citysnittet

I varje snitt ingår ett antal mätplatser där trafikkontoret kontinuerligt samlar in data. En mätplats kan ingå i flera snitt.

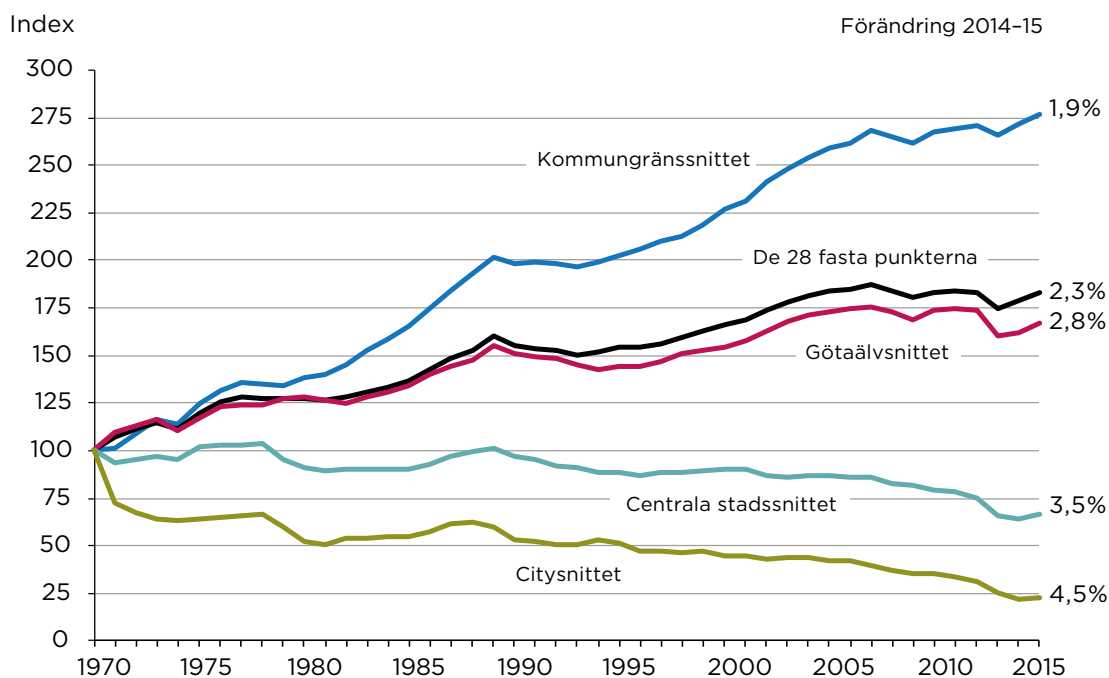
Resultatet 2015 visar ett trendbrott. För första gången visar samtliga snitt en ökning jämfört med 2014 på 2,3 procent för de 28 Fasta punkterna, 1,9 procent för Kommungränssnittet, 2,8 procent för Götaälvsnittet, 3,5 procent för Centrala stadssnittet och 4,5 procent för Citysnittet. Enligt Trafikverkets barometer har trafiken på riksnivå ökat med cirka 2,5 procent på de större vägarna under 2015.

Om man jämför 2015 med 2011 (två år före trängselskattens införande) ligger de 28 Fasta punkterna på samma nivå medan nivån för Kommungränssnittet är 2,7 procent högre. De övriga tre snitten ligger under 2011 års nivåer – Götaälvsnittet ligger 4,4 procent lägre, Centrala stadssnittet ligger 13,9 procent lägre och Citysnittet, som är det snitt som har minst antal passager, ligger 29,3 procent lägre än 2011.

Sedan början av 1990-talet har nivåerna för Götaälvsnittet och 28 Fasta punkterna följt en parallell utveckling. Efter trängselskattens införande 2013 förändrades sambandet något, men 2015 ser det ut att ha återupprättats – om än med en större skillnad mellan nivåerna.



Biltrafikutveckling i de olika snitten 1970–2015



Trafiken i de 28 Fasta punkterna på samma nivå som 2011

De 28 Fasta punkterna används för att följa den generella trafikutvecklingen i Göteborg. Punkterna är jämt fördelade över huvudvägnätet och omfattar både större och mindre vägar.

År 2015 passerade totalt 1 020 500 fordon i snitt per vardagsdygn, vilket är en ökning med 2,3 procent sedan 2014. Samma antal passager rapporterades i de 28 Fasta punkterna 2011.

Passagera vid Tingstadstunneln, Älvsborgsbron, Lundbyleden samt de flesta av infartslederna har ökat mest. Däremot är förändringarna små på Boråsleden, Kungälvleden, Hisingsleden, Oscarsleden och Alingsåsleden.

Trafiken över Kommungränssnittet ökar

I Kommungränssnittet ingår mätplatser i utkanten av Göteborg. Då de gränsar mot omgivande kommuner kan vi mäta passager till och från Göteborg. Trafikflödet i Kommungränssnittet ökade med 1,9 procent 2015 jämfört med 2014, vilket motsvarar en ökning med 8 200 fordon till totalt 441 700 fordon per vardagsdygn. Det är den högsta nivån sedan mätningarna startade i början av 1970-talet.

Sedan 1993 har trafiken i Kommungränssnittet endast minskat vid tre tillfällen – 2008 och 2009 till följd av konjunkturnedgången samt 2013 efter trängselskattens införande.

Den största ökningen ses på Trollhätteleden med 11,2 procent, vilket motsvarar 2 400 fordon per vardagsdygn, men även Säröleden, Kungsbackaleden och Söderleden ökar.

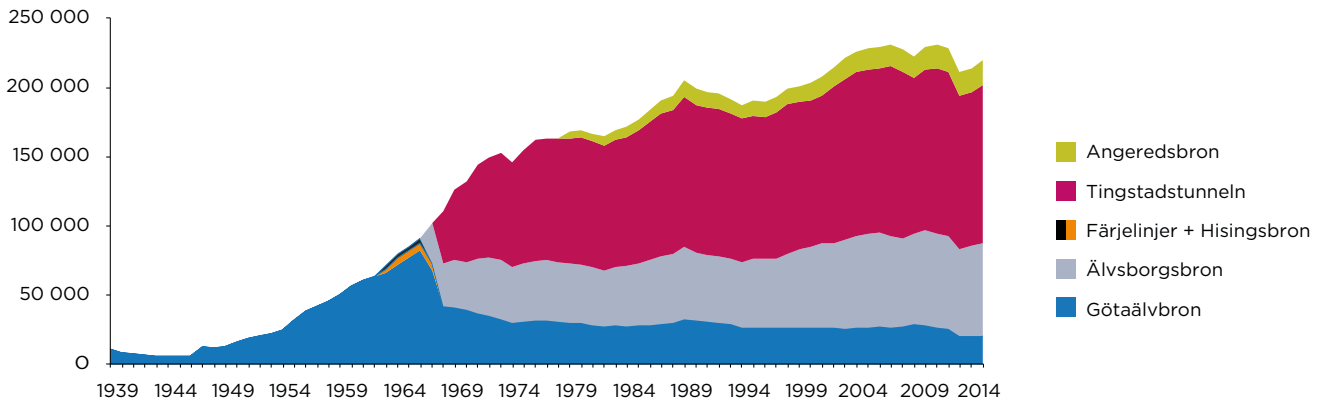
På Kungälvleden ses en liten minskning (0,5 procent), vilket kan förklaras med att buskörfälten på E6:an har byggts ut. Ökningen på Trollhätteleden kan delvis förklaras av ombyggnaderna av E6:an, eftersom leden kan användas som alternativ färdväg till Kungälvleden.

Trafiken över och under älven

I Götaälvsnittet ingår Götaälvbron, Älvsborgsbron, Tingstadstunneln och Angeredsbron. Totalt passerade i snitt 219 900 fordon ett vardagsdygn inom Götaälvsnittet 2015, vilket är en ökning med över 2,8 procent (5 900 fordon per vardagsdygn) jämfört med 2014.

Flödena har ökat på alla fyra mätplatserna – 1,1 procent på Götaälvbron, 2,8 procent på Älvsborgsbron, 2,9 procent i Tingstadstunneln och 3,7 procent på Angeredsbron.

Biltrafiken över Göta älv



Fördelningen av antalet passager i Götaälvsnittet är dock inte jämn mellan de fyra olika platserna – drygt hälften passerar genom Tingstadstunneln, en knapp tredjedel via Älvsborgsbron och resten fördelas relativt lika mellan Angeredsbron och Götaälvbron.

Jordfallsbron ingår inte i snittberäkningarna, men är ändå en viktig mätplats då den binder samman E6:an och E45:an och ger en möjlighet till val av resväg. På Jordfallsbron är ökningen 7,6 procent jämfört med 2014, vilket motsvarar 1 700 fordon per vardagsdygn. De största ökningarna ses tredje och fjärde kvartalet, det vill säga den tidsperiod när busskörfälten på Kungälvleden anlades.

Trafiken i centrala staden

I det Centrala stadssnittet ingår mätplatser kring innerstaden. Här ingår Haga, Vasastaden, Landala, Lorensberg, Johanneberg, Heden, Gårda, Nordstaden samt Vallgraven.

Efter att ha minskat sedan slutet av 1980-talet ökade trafiken i Centrala stadssnittet med 3,5 procent 2015 jämfört med 2014. Ökningen motsvarar 7 500 fordon per vardagsdygn.

Avstängningen av Aschebergsgatan i 6 månader 2014 påverkade flödet på många anslutande och alternativa vägar under året. Men 2015 är flödet på Aschebergsgatan nästan på samma nivå som före ombyggnaden. På Gibraltarergatan, Eklandagatan och Dag Hammarsköldsleden, där flödena ökade under avstängningen, har flödena minskat igen 2015 till en nivå något över de värden som uppmättes före ombyggnaden.

På Norra Hamngatan och Södra Hamngatan har trafiken återkommit efter ombyggnationerna. Detta bidrar till ökningarna i det Centrala stadssnittet. På Järnvägsgatan har flödet däremot minskat med 10 procent sedan 2014.

Trafiken innanför Vallgraven

Citysnittet mäter trafikflödena innanför Vallgraven.

Efter stora minskningar 2013 och 2014 ökade flödena 2015 med 4,5 procent jämfört med 2014, vilket motsvarar 1 500 fordon per vardagsdygn. Flödena 2015 (37 200 fordon per vardagsdygn) är dock lägre än både 2011 och 2012. Sedan den högsta noteringen 1988, då 96 200 fordon per vardagsdygn registrerades, har flödena minskat varje år, fram tills i år.

De största ökningarna i snittet ses på Norra Hamngatan och Södra Hamngatan (som även ingår Centrala stadssnittet). Dessa båda gator var avstängda på grund av ombyggnadsarbeten stora delar av 2014 och delar av 2015. I Citysnittets södra och västra delar ses en viss omfördelning av trafik mellan olika gator. Även i detta område har ombyggnationer påverkat trafiksituationen under året.

Trafiken över betalstationerna har ökat något

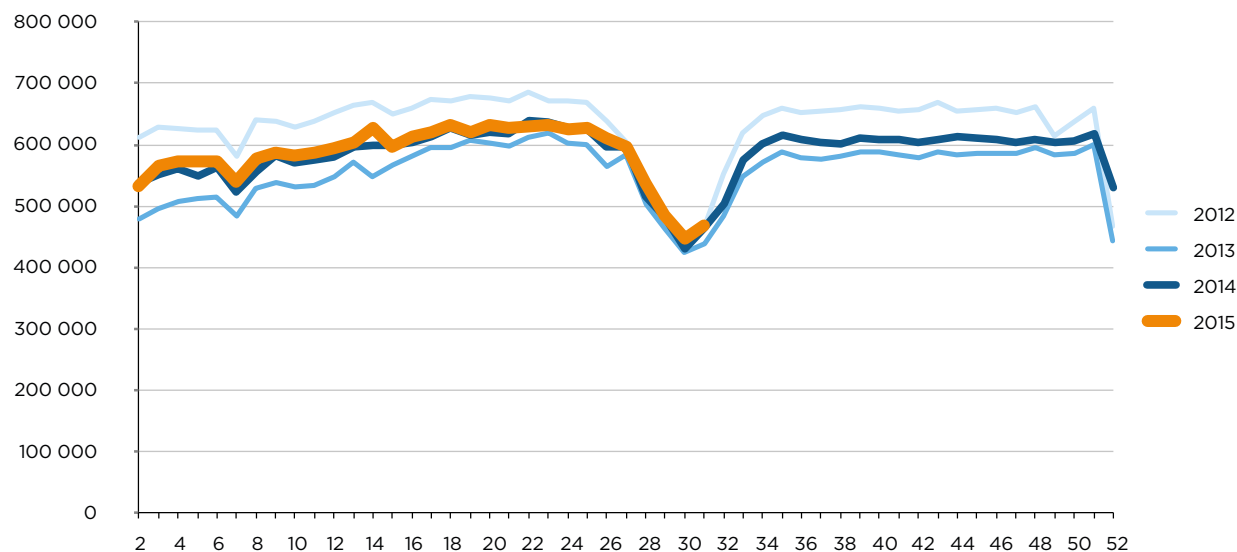
Trafiken över betalstationerna ökar från årsskiftet fram till början på juni, vilket är en helt normal årstidsvariation. Därefter minskar trafiken under semesterveckorna för att sedan öka i augusti igen. Under hösten ligger trafiken på en relativt jämn nivå för att minska något i december.

Trafiken ökade med ungefär 2 procent första halvåret 2015 jämfört med samma period 2014. Under förmiddagens rusningstrafik var dock ökningen något mindre, cirka 0,5 procent, vilket innebär att trafiken ökade mer vid andra tider under dagen. Trafiken under betalperioden är dock fortfarande 6–7 procent lägre än 2012, det vill säga innan trängselskatten infördes.

I diagrammet redovisas genomsnittligt antal passager under vardagar per vecka, från januari 2012 till och med juni 2015. Uppgifter för helåret 2015 presenteras under våren 2016.



Trafikflöden över betalstationerna under betaltid



Genomsnittligt antal passerande fordon 06.00–18.30 under vardagsdygn

Den tunga trafikens andel förändras inte över åren

Andelen tung trafik (fordon över 3,5 ton) skiljer sig åt mellan olika vägar, beroende på vägens funktion. På ett specifikt vägnät sker dock ingen förändring över tid. Detta gäller både mellan olika år och mellan specifika månader under ett år. När trafiken minskar under sommaren minskar alltså även de tunga transporter i motsvarande omfattning.

Trafikkontoret har utrustning på ett urval av vägnät för att beräkna andelen tung trafik. Dessa vägar väljs ut efter vägens funktion och efter möjligheten att skilja ut den tunga trafiken.

Älvsborgsbron var den mätstation i staden som uppmätte flest tunga fordon 2015; i september passerade i genomsnitt nästan 6 500 fordon bron ett genomsnittligt vardagsdygn, vilket motsvarar en andel på 9 procent av trafiken. Mätstationen vid Kungälvsliden har historiskt sett uppmätt högst antal tunga fordon per vardagsdygn, men den mätstationen slutade fungera då arbetet med busskörfälten påbörjades under våren 2015.

På Gråbovägen, Älvsborgsbron och Torslandavägen är andelen tung trafik kring 10 procent. Att andelen är densamma betyder dock inte att det är samma trafik-

volymer på de olika gatorna, eftersom det skiljer i antalet fordon som passerar. På Älvsborgsbron motsvarar exempelvis 9 procent av trafiken nästan 6 500 fordon medan andelen på 11 procent tung trafik på Gråbovägen motsvarar 1 300 fordon per vardagsdygn. En något lägre andel (6–8 procent) uppmättes på bland annat Högsboleden, Marieholmsleden och Hjalmar Brantingsgatan. På Mölndalsvägen och Kortedalavägen är andelen tung trafik 3 procent, och på Säröleden är andelen tung trafik 4 procent, vilket motsvarar 1 450 tunga fordon under ett vardagsdygn.

VAD PÅVERKAR RESANDET MED BIL?

Biltrafiken påverkas direkt av vägnätets utformning och utbredning. Dessa faktorer kan trafikkontoret påverka, exempelvis genom att vi omvandlar gator i city till gångfartsgator. Men när kapaciteten på en gata begränsas kan trafiken i stället öka på andra gator. Trafiken påverkas även av var man kan parkera och även vad det kostar.



NILS ERICSONSGATAN - EN KNUTPUNKT

Nils Ericsonsgatan är en viktig knutpunkt i centrala Göteborg och ungefär hälften av alla som passerar där åker via Götaälvbron. Om gatans framkomlighet begränsas kommer många bilister i stället att åka genom Tingstadstunneln.

För att få mer kunskap om bilisternas vanor i området genomförde trafikkontoret 2015 en undersökning i samarbete med Västsvenska paketet. Vi vet redan nu att trafiksituationen runt Centralstationen kommer att försämrats, när Göteborg går in i en lång byggperiod.

Totalt intervjuades 950 bilister, varav 30 procent var kvinnor. Bilisterna var jämt fördelade mellan dem som kör norrut och dem som kör söderut på morgonen och eftermiddagen.

Nästan hälften av bilisterna passerade Götaälvbron

För att få en bättre bild av in- och utfarter frågade vi förarna vilken gata de använt för att åka in på Nils Ericsonsgatan. Det syns i tabellen nedan. (I tabellen räknas en bilist som södergående om hen åker söderut på Nils Ericsonsgatan och norrgående om hen åker norrut.)

In- och utfarter till Nils Erikssongatan, i södergående och norrgående riktning

Gata	Södergående/ infart (i procent)	Norrgående/ utfart (i procent)
Götaälvbron	47	46
E45 väst	11	15
E45 öst	21	15
Annan väg	22	23

Gata	Södergående/ utfart (i procent)	Norrgående/ infart (i procent)
Odinsgatan	26	32
Ullevigatan	20	23
Nya Allén	25	14
Slussg. och Stampg.	2	9
Annan väg	27	22

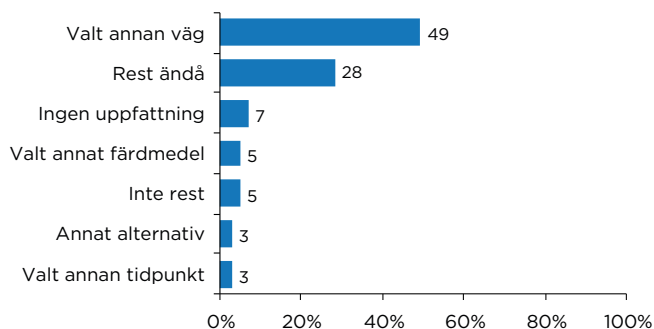
Nästan hälften av all trafik som passerade Nils Ericsonsgatan passerade Götaälvbron, oavsett södergående eller norrgående trafik.

Trafik försvinner inte - den flyttar på sig

När en gata stängs av försvinner en del av trafiken, men den mesta trafiken flyttar bara på sig till en annan väg.

Detta framkom även i vår undersökning. De flesta uppgav att de skulle välja en annan väg om framkomligheten på Nils Ericsonsgatan begränsas kraftigt.

Hur hade du agerat om du, innan du påbörjade resan, fått information om att framkomligheten var starkt begränsad på Nils Ericsonsgatan?

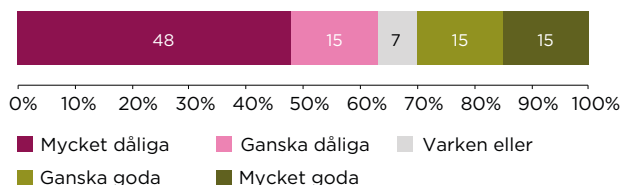


Bland de förare som uppgav att de hade valt att resa en annan väg angav de flesta att de hade valt att resa genom Tingstadstunneln.

Yngre kvinnor med korta resor är mest flexibla

Det är svårt att få personer att ändra sina resvanor, så därför frågade vi också vilka möjligheter till andra färdmedel bilisterna upplevde att de hade. Figuren nedan visar fördelningen mellan svaren.

För att utvärdera just det här ärendet, vad anser du om dina möjligheter att välja andra färdmedel än bil?



Över hälften uppgav att de har dåliga möjligheter att välja bort bilen, medan 30 procent tyckte att de hade goda möjligheter. I den sistnämnda gruppen var yngre kvinnor med en resa under 1 mil klart vanligast. I övrigt gick det inte att se några större skillnader mellan olika åldersgrupper.



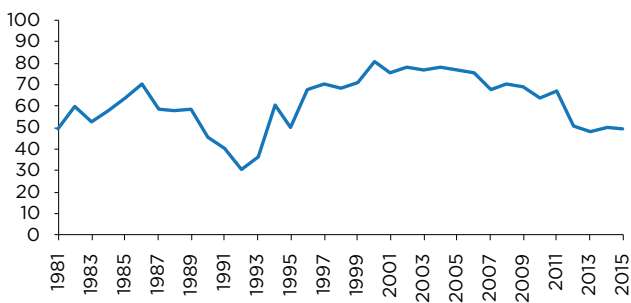
HÄLFTEN AV BILARNA HAR DUBBDÄCK

Cirka hälften av alla bilar har dubbdäck i januari och februari. Detta värde har varit stabilt de senaste fyra åren.

Sedan 1980 kontrollerar vi årligen hur många bilar vid Hedens parkeringsplats som har dubbdäck. Mätningen sker varannan vecka, vecka 1–9.

I början av 1980-talet var andelen cirka 50 procent, men efter snöstormen 1995 ökade andelen till 60–70 procent. Användningen stabiliserades på denna nivå fram till början av 2010-talet, för att sedan minska. De senaste fyra åren har siffran stabiliserats runt 50 procent.

Andel bilar med dubbdäck på Heden januari-februari, 1990–2015



PERSONBELÄGGNINGEN HAR KONTINUERLIGT MINSKAT

År 2015 satt i genomsnitt 1,22 personer i varje bil.

Denna siffra kallas personbeläggning, och vi har följt utvecklingen sedan 1994.

Personbeläggningen mäts med manuella räkningar vid ett 30-tal platser i staden under högtrafik (6–9 + 15–18). När mätningarna började 1994 var personbeläggningen 1,33 och siffran har kontinuerligt minskat sedan dess. Nu sitter i genomsnitt 1,22 personer i varje bil, jämfört med 1,19 personer 2014.

Personbeläggning i bilar under högtrafik, 1994–2015

