



Bild: Trafikkontoret/Asbjörn Hansson

Trafik- och resandeutveckling 2014

Meddelande 1:2015
Trafikkontoret



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Innehåll

Sammanfattning.....	3
Trafik och resandeutveckling 2014	4
Hur förklaras trafikförändringar i Göteborg.....	4
Vad påverkar resandet med kollektivtrafik	4
Vad påverkar resandet med cykel	5
Vad påverkar resandet med bil.....	5
Utveckling av omvärldsfaktorer som påverkar trafikutvecklingen...	5
Färdmedelsfördelning för resor i Göteborg	6
Historisk utveckling av persontrafiken i Göteborg för resor inom och till/från Göteborg	6
Färdmedelsfördelning för Göteborgarnas resor.....	7
Resandeutveckling för kollektivtrafiken	8
Spårvagn	8
Buss	8
Färjetrafik.....	8
Resandeutveckling för cykeltrafiken	9
Vädrets inverkan på cyklandet.....	9
Ökning av cykelpassager i fasta mätpunkter	10
Cyklar över älven.....	11
Cykelflöden över året.....	11
Cykelresor i bostadsområden.....	11
Styr & Ställ	12
Styr & Ställ användarnas uppfattning av systemet.....	12
Styr & Ställ abonnemang.....	12
Cykelhjälmsanvändning	13
Cykelbelysning	13
Fotgängare	14
Inventering av fotgängarflöden.....	15
Resandeutveckling för biltrafiken	16
Biltrafiken fortsätter att minska i centrala göteborg.....	16
De 28 fasta punkterna.....	16
Kommungränssnittet.....	17
Trafik över och under älven.....	17
Centrala Stadssnittet	17
Citysnittet.....	17
Tung trafik	18
Trängselskatt effekter	18
Dubbdäcksanvändning.....	18
Personbeläggning i bilar	18



Bild: Trafikkontoret/Asbjörn Hanssen

Sammanfattning

Det har skett stora förändringar i resandet i och kring Göteborg sedan 2012. Förändringarna är historiska och beror på att en rad olika åtgärder genomförts under de senaste åren – såväl av infrastrukturell karaktär som attitydpåverkande. Västsvenska paketet har skapat infrastrukturella förutsättningar med bland annat byggandet av kollektivtrafikkörfält, pendelparkeringar och plattformsförlängningar samtidigt som utbudet inom kollektivtrafiken utökats och trängselskatt införts. Stadens satsning på att öka cyklandet har också fortsatt.

Resandeförändring för cykel

Antalet passager i de permanenta cykelmätstationerna har ökat med 4 procent under helåret 2014 jämfört med 2013.

Resandeförändring för kollektivtrafiken

Resandet i kollektivtrafiken är oförändrat mellan 2014 och 2013, men utvecklingen skiljer sig åt för de olika trafikslagen. Resandet med buss ökar med 4 procent, med båt är ökningen 15 procent, medan resandet med spårvagn minskat med 2,5 procent.

Resandeförändring för bil

För biltrafiken ses olika utveckling beroende på geografiskt område. Biltrafiken minskar i centrala Göteborg medan trafiken i de ”28 fasta punkterna” och i Kommungränssnittet ökar. På en nationell nivå så ökar biltrafiken. Vad ökningen beror på är svårt att säga, det finns en rad tänkbara faktorer såsom en förbättrad konjunktur och lägre bränslepriser.

Under tredje kvartalet 2014 ökade trafiken över betalstationerna med 4–5 procent under betaltid jämfört med förra året. Jämfört med 2012, innan trängselskatten infördes har trafiken minskat med 7–8 procent.

Trafikutvecklingen, åren 2013 – 2014, i procent

Trafikslag	Förändring
Cykel	4*
Kollektivtrafik	0
Bil (28 fasta punkter)	2,4

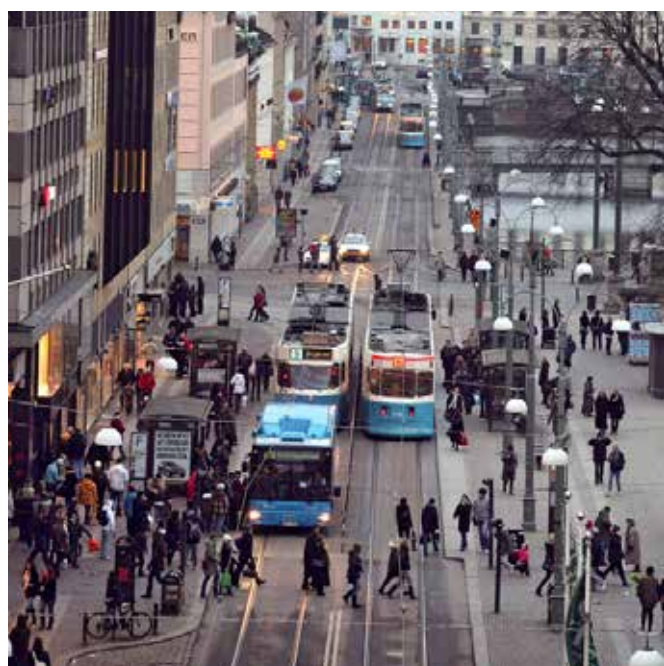
* Jämförelsen är gjord mellan 11 mätstationer med data från hela 2013 och 2014.

Trafik och resandeutveckling 2014

”Trafiknämnden skall tillgodose medborgarnas och näringslivets transportbehov, förbättra trafiksäkerheten och minska trafikens miljöstörningar till en nivå som både människor och natur tål.” För att uppnå detta understryks främst åtgärder för att öka resandet med kollektivtrafik och cykel och minska bilresorna.

Den här rapporten om trafik och resandeutvecklingen är ett hjälpmedel för att bedöma om utvecklingen av trafiken närmar sig målsättningarna.

Hur förklaras trafikförändringar i Göteborg

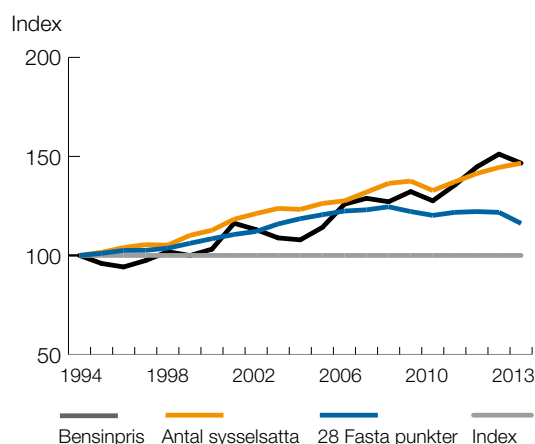


Att mäta trafik, och utifrån det bedöma effekter av olika åtgärder eller omvärldsfaktorer är svårt. I grunden bygger resandet på olika individers beslut, vilket skiljer sig åt vid olika tillfällen och för olika typer av resor. Ett färdmedels attraktivitet består av flera komponenter (restid, gångtid för att ta sig till huvudfärdmedlet, olika typer av kostnader, bekvämlighet mm) men beror också på alternativa färdmedels attraktivitet. En förbättring för ett färdmedel innebär inte enbart överflyttning mellan färdmedel utan också att antalet resor ökar totalt.

En rad olika faktorer styr efterfrågan på resor och individens val av färdmedel. Några av dessa faktorer kan trafikkontoret påverka såsom att tillhandahålla infrastruktur och därmed förändra förutsättningar för ett effektivt resande. Men de allra flesta, individuella faktorer och omvärldsfaktorer, ligger utanför trafikkontorets kontroll. En del av de individuella faktorerna ingår i vårt påverkansarbete där effekterna enbart kan ses på lång sikt.

Efterfrågan på resor följer till stor del befolkningsutveckling och sysselsättningsgrad, antalet personer med arbete har en direkt effekt på efterfrågan på resor. En annan viktig faktor är detaljhandelns utveckling, då det oftast krävs en resa för att göra ett inköp.

Utvecklingen för biltrafik, antalet sysselsatta och bensinpris, åren 1993–2013



För att kunna jämföra utvecklingen över tiden är uppmätta värden indexerade.

VAD PÅVERKAR RESANDET MED KOLLEKTIVTRAFIK

Det kollektiva resandet påverkas av utbudet i form av kapacitet (sittplatser och/eller vagnkilometer). Trafikkontoret ansvarar för att skapa förutsättningar för kollektivtrafikens trafikering, till exempel genom att anlägga busskörfält. Detta påverkar kollektivtrafikens framkomlighet och pålitlighet och därmed dess attraktivitet.

Även större händelser (nya terminaler, nya fordon, större reklam- och marknadsföringskampanjer) har en positiv inverkan, men det kan vara svårt att bedöma effekterna på kort sikt.

VAD PÅVERKAR RESANDET MED CYKEL

Trafikkontoret kan påverka resandet med cykel genom åtgärder i cykelinfrastrukturen. Det kan vara i form av utbyggnad av cykelbanor, cykelparkering, drift- och underhållsåtgärder, säkerhetsfrämjande åtgärder, signalprioriteringar, stadens rumsliga design mm. Resandet kan även påverkas genom att styra kostnader för andra färdmedel (t ex kostnad för bilparkering och kapacitet för biltrafik). Andra faktorer (t ex restid, risk att skadas, risk att cykeln stjäls, komfort och personlig trygghet) kan trafikkontoret påverka till viss del genom åtgärder. Omvärldsfaktorer såsom befolkningens sammansättning, den ekonomiska utvecklingen och vädret går inte att påverka.

Individuella faktorerna såsom cykelns status kan påverkas på lång sikt. Framgångsrika cykelstäder har arbetat med flera åtgärder parallellt för att öka andelen cykelresor.

VAD PÅVERKAR RESANDET MED BIL

Trafikkontoret påverkar vägnätets utformning och utbredning, bland annat genom att genomföra förändringar i vägnätet. Effekter är olika beroende på typ av åtgärd. Att begränsa kapaciteten på en viss gata minskar trafiken där, men kan ge öknings på andra gator. Andra åtgärder för att minska biltrafiken kan exempelvis vara att omvandla gator i city till gångfartsgata. Sammantaget har genomförda åtgärder i Göteborg bidragit till den minskade biltrafiken i city. Parkeringsmöjligheter och prisstruktur påverkar också trafiken och tillgängligheten.



Bild: Trafikkontoret/Asbjörn Hanssen



Bild: Mats Udde Jonsson

UTVECKLING AV OMVÄRLDSFAKTORER SOM PÅVERKAR TRAFIKUTVECKLINGEN

Trafiksituationen i Göteborg är direkt relaterad till befolkningsutveckling och socioekonomiska faktorer. När befolkningen ökar sker också en naturlig ökning av resandet.

Trafikvolymerna tenderar att öka under perioder av tillväxt och hög sysselsättning och minska under ekonomisk nedgång. Under perioden 2005 till 2013 ökade befolkningen i Göteborg med 10 procent och antalet sysselsatta med 15 procent, se tabell nedan. Under 2013 bodde 533 000 personer i Göteborg och 260 000 av dessa var förvärvsarbetande. Under samma tidsperiod ökade medellönen från 24 300 till 30 600 vilket motsvarar en ökning med 26 procent. Bensinpriset ökade med 20 procent.

Förändring av omvärldsfaktorer, åren 2005–2013, i procent

Faktor	Göteborg
Befolkningsökning	10
Antal sysselsatta	15
Medellön (Västsverige)	26
Bensinpriset	16
Bilnehav	0

(Uppgifter för 2014 finns inte tillgängligt)



Bild: Trafikkontoret/Asbjörn Hanssen

Färdmedelsfördelning för resor i Göteborg

HISTORISK UTVECKLING AV PERSONTRAFIKEN I GÖTEBORG FÖR RESOR INOM OCH TILL/FRÅN GÖTEBORG

Ett trendbrott kunde ses av färdmedelsfördelning under 2013 då bilandelen sjönk till 45 procent, en andel jämförbar med nivån i slutet av 1960-talet. Under 2014 är bilandelen oförändrad.

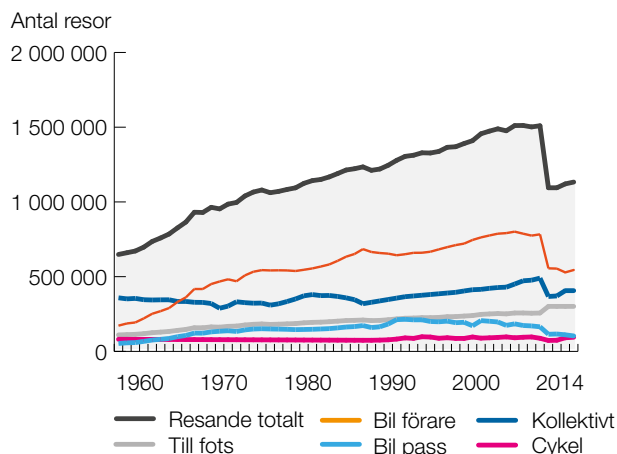
Antalet bilresor inom och till/från Göteborg har ökat kraftigt de senaste 50 åren. Den stora ökningen kan delvis förklaras av en ökad inpendling från kommunerna runt Göteborg. Resandet med kollektivtrafiken har under samma period ökat, men inte i samma takt. Till följd av detta har bilen ökat sin färdmedelsandel i förhållande till kollektivtrafiken. Högst andel biltrafik var det under 1980-talet med nästan 70 procent.

Resandet med cykel är svårare att uppskatta historiskt men de senaste 20 åren har antalet resor med cykel ökat och idag görs omkring 100 000 resor med cykel under en vardag i Göteborg.

Resvaneundersökningar och maskinella mätningar har använts för att visa hur resandet förändrats historiskt.

Under 2011 genomfördes en resvaneundersökning, med en ny metod och detta ger en förändring i både beräknat antalet resor totalt och fördelning mellan olika färdmedel.

Skattningar av antal personresor inom och till/från Göteborg, åren 1960 – 2014. Medelantal resor under vardagar.



Diagrammet avser årsmedelvärden.

* Från 2011 används en ny metod vilket innebär svårigheter att göra jämförelsen med tidigare år.



Bild: Trafikkontoret/Asbjörn Hanssen

FÄRDMEDELSFÖRDELNING FÖR GÖTEBORGARNAS RESOR

Mellan 2012 och 2013 ändrades färdmedelsfördelningen för Göteborgarnas resor med en ökad andel cykel och kollektivtrafik och en minskad andel biltrafik.

Förändringen var historisk och beror på att en rad olika åtgärder genomförts – såväl av infrastrukturell karaktär som attitydpåverkande åtgärder. Västsvenska paketet har skapat infrastrukturella förutsättningar med bland annat byggandet av kollektivtrafikkörfält, pendelparkeringar och plattformsförlängningar samtidigt som utbudet inom kollektivtrafiken utökats och trängselskatt införts.

Mellan åren 2013 och 2014 är färdmedelsfördelningen oförändrad. En förklaring till det är att det inte skett några stora åtgärder under 2014 jämfört med årsskiftet 2012 – 2013 då trängselskatten infördes och kollektivtrafikutbudet förändrades och utökades.

Att det inte ses någon förändring i andel cykelresor, trots stora ökningar av cyklandet sedan 2012, beror på att antalet resor volymmässigt är mycket mindre jämfört med bil- och kollektivtrafikresandet. I dag sker uppskattningsvis 100 000 cykelresor under en vardag. För att uppnå en procents ökning för cykelandelen måste antalet resor öka med minst 10 000 resor i snitt per dag.

Färdmedelsfördelning, åren 2011 – 2014, i procent

Färdmedel	2014	2013	2012	2011
Bil	41	41	44	44
Kollektivt	28	28	26	26
Cykel	7	7	6	6
Till fots	24	24	25	25

FÄRDMEDELSFÖRDELNING

Färdmedelsfördelning är ett mått på hur privatpersoners resande (oberoende av resans längd) fördelar sig på olika färdmedel: bil; kollektivtrafik; cykel och gång. Kunskapen fås genom frågor riktade till allmänheten där de redogör för sitt resande i en så kallad resvaneundersökning. Den senaste resvaneundersökningen genomfördes 2011, en uppföljande undersökning genomfördes under 2014. Den senaste resvaneundersökningen skiljer sig från de tidigare genomförda undersökningarna vilket innebär att resultaten inte är direkt jämförbara. De tidigare undersökningarna genomfördes enbart under vardagar höst eller vår. Undersökningen 2011 genomfördes över hela året och under samtliga dagar.

Resenären är inte benägen att ändra sitt sätt att resa vilket innebär färdmedelsfördelningen är stabil över tiden. Men förändringarna i färdmedelsfördelningen mellan 2012 – 2013 visar att när förutsättningarna för resandet ändras så sker en förändring i valet av färdmedel.



Bild: Trafikkontoret/Asbjörn Hanssen



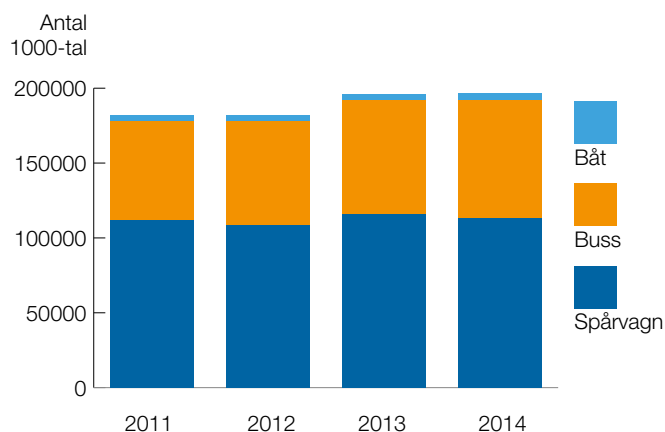
Bild: Peter Svensson

Resandeutveckling för kollektivtrafiken

Resandet totalt för kollektivtrafiken är oförändrat mellan 2014 och 2013. Utvecklingen skiljer sig åt för de olika trafikslagen. Resandet med buss har ökat med 4 procent, båttrafiken med 15 procent, medan resandet med spårvagn har minskat med 2,5 procent.

Under 2013 ökade resandet med kollektivtrafiken i Göteborg med 10 procent. Ökningen berodde på satsningarna som gjordes i och för kollektivtrafiken i kombination med att trängselskatten infördes.

Kollektivtrafikresande per fordonslag, åren 2011 – 2014



Antalet resande med kollektivtrafiken bygger på stämpelstatistiken och korrigeras i viss mån för benägenheten att stämpla. Stämpelbenägenheten i spårvagnstrafiken är mycket låg, 17 procent, och därför finns ett stort mått av osäkerhet i statistiken.

SPÅRVAGN

Resandet med spårvagn har minskat med 2,5 procent mellan 2013 och 2014. Det totala antalet delresor är beräknat till 113 miljoner. Under året har den begränsade vagn tillgången sannolikt påverkat resandet med spårvagn. Punktigheten för spårvagnstrafiken har under januari till september legat på samma nivå som 2013, omkring 80 procent. Att spårvagn och buss avgår i rätt tid betyder att de avgår mindre än en halv minut för tidigt eller mindre än 3 minuter för sent.

BUSS

Resandet med buss har ökat med 4 procent från 2013 och uppgick till 79 miljoner delresor under 2014. Punktigheten för stads- och stombussar har under januari till september 2014 förbättrats jämfört med motsvarande period 2012 och 2013 till omkring 80 procent.

FÄRJETRAFIK

Mellan 2013 och 2014 ökade resandet med 15 procent. Det totala antalet delresor under 2014 beräknas till drygt 4,6 miljoner.



Bild: Mats Udde Jonsson

Resandeutveckling för cykeltrafiken

Trafikkontoret har under senare år genomfört en rad satsningar för att öka antalet cykelresor. Satsningarna berör flera olika områden och syftar till att underlätta för cyklisten. Exempel på satsningar 2014 är att ytterligare några gator tillåter att man cyklar mot enkelriktat, en ny cykelfartsgata har byggts på Östra Hamngatan, nya cykelbanor har färdigställts bl.a. en dubbelriktad cykelbana på Södra vägen mellan Engelbrektsgatan och Korsvägen, fyra nya Styr&Ställ-stationer har satts upp, och en cykelreseplanerare har introducerats som en ”app” (Cykelstaden). Vinterväghållning på cykelnätet har förstärkts.

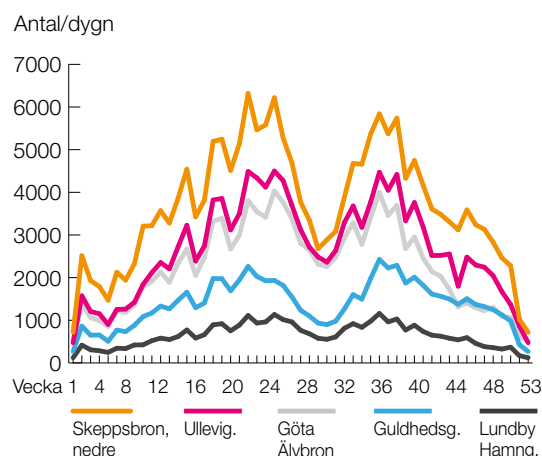
Under 2014 har antalet cyklister i centrala Göteborg ökat med 4 procent under helåret och med 3 procent under sommarhalvåret, jämfört med föregående år. Den kraftiga ökningen av antalet cykelpassager som skedde under 2013 är bibehållen och ytterligare förstärkt något. Styr&Ställ har under 2014 fått en kraftig ökning av antalet utlån jämfört med 2013. Under 2014 lånades 59 procent fler cyklar ut jämfört med föregående år.

VÄDRETS INVERKAN PÅ CYKLANDET

Att vädret har en inverkan på cykeltrafiken är känt, dock utan kunskap om hur mycket och på vilket sätt. I diagrammet nedan visas hur cykeltrafiken varierar

över året på vardagar för fyra mätstationer under 2014. Det är tydligt att variationerna är likvärdiga för samtliga stationer, vilket till vis del förklaras av vädret.

Cykelpassager per vecka 2014



Genomsnittligt flöde på vardagar.

I syfte att få mer kunskap kring hur och hur mycket vädret påverkar cykelflödet, genomfördes under 2014 en studie där cykelflöden över tid jämfördes med hänsyn till olika väderförhållanden. Nederbörd och vind togs i beaktande, dock inte temperatur.

Den årliga skillnaden jämfördes sedan baserat på olika väderförhållanden under april – september.

Baserat på fem års värden visade studien att antalet cykelpassager är högre regnfria dagar i jämförelse med icke regnfria dagar. Även vindstyrka har troligen en inverkan på cyklandet men antalet dagar med tillräckligt kraftig vind är för låg för att kunna göra en god bedömning om vindens påverkan.

Slutsatsen av studien är att nederbörd någon gång under dygnet, bör tas i beaktande när utvecklingen av antalet cykelresor över tid görs.

ÖKNING AV CYKELPASSAGER I FASTA MÄTPUNKTER

År 2013 var ett historiskt år för cyklingen i Göteborg. Baserat på trafikkontorets mätstationer uppmättes en ökning i antal cykelresor med 22 procent under helåret och 14 procent under sommarhalvåret.

Över helåret 2014 ökade antalet cykelresor med 4 procent. Under sommarhalvåret ökade antalet cykelresor med 3 procent. När hänsyn till väder tas och endast regnfria dagar jämförs (detta görs endast på sommarhalvåret) är ökningen 5 procent. Jämförelserna är gjorda med de mätstationer där det finns godkänd cykeldata för båda åren.

Cykeltrafikens procentuella förändring i trafikkontorets mätstationer, utan och med hänsyn till nederbörd, i procent

År	Kvartal 2 & 3	Kvartal 2 & 3 Hänsyn till nederbörd*	Helår
2005	10		2
2006	0		-5
2007	-9		-3
2008	3		0
2009	4		2
2010	-9		-
2011	1		-
2012	0		2
2013	14		22
2014	3	5	4

*Väderdata hämtas från en SMHI-station i centrala Göteborg. Det förekommer visst bortfall i väderdatan. För de dagar information kring nederbörd saknas så hanteras de som regnfria dagar. Antalet dagar med bortfall från SMHI 2014 var något högre än vanligt vilket kan påverka beräkningen.

Antalet cykelpassager per station 2014 är på de flesta stationer i linje med förra årets värden, eller något högre, se tabell nedan. På Redbergsvägen ses den kraftigaste ökningen med 13 procent. Även mellan åren 2013 och

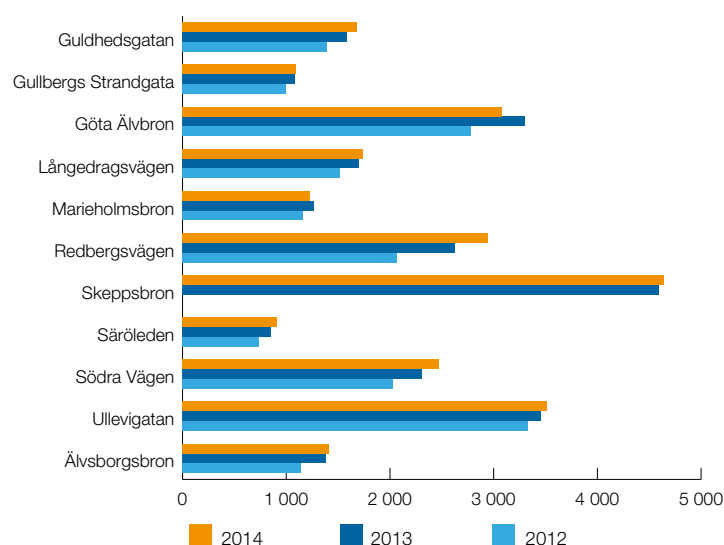
2012 skedde en kraftig ökning på Redbergsvägen med 27 procent.

Cykelpassager vardagar per mätstation kvartal 2 och 3, åren 2012–2014

Mätplats	2014	2013	2012
Artillerigatan		930	740
Dag Hammarskjöld	2 600		2 240
Delsjövägen		2 510	2 330
Guldhedsgatan	1 680	1 580	1 390
Gullbergs Strandgata	1 100	1 090	1 000
Göta Älvbron	3 080	3 300	2 780
Lundby Hamngata	860		
Långedragvägen	1 740	1 700	1 520
Marieholmsbron	1 230	1 270	1 160
Nya Allén	3 680		2 900
Redbergsvägen	2 950	2 620	2 070
Skeppsbron	4 640	4 590	
Skeppsbron, Färjeläget	1 930		
Säröleden	910	860	740
Södra Vägen	2 470	2 310	2 030
Ullevigatan	3 520	3 460	3 330
Vasagatan	4 810		3 610
Älvsborgsbron	1 410	1 380	1 140

I grafen nedan presenteras även cykelutvecklingen per station grafiskt. Här redovisas endast de mätplatser där det finns data tillgängligt för både 2014 och 2013.

Cykelpassager vardagar per mätstation kvartal 2 och 3, åren 2012–2014



I grafiken redovisas de mätplatser där det finns godkända cykelstatistik för både 2014 och 2013.

CYKLAR ÖVER ÄLVEN

I genomsnitt passerade 7 650 cyklister Göta älvsnittet under sommarhalvårets vardagar (kv2 + kv3) 2014, vilket är i nivå med förra året.

CYKELFLÖDEN ÖVER ÅRET

Antalet cykelpassager varierar över året. Under åren 2012 till och med 2014 fördelade sig flödet mellan de olika kvartalen enligt tabell nedan. Flödet är som lägst i kvartal 1. Högst flöde är det under sommarhalvåret (kvartal 2 och 3) då flödet är 2 till 3 gånger högre jämfört med kvartal 1. I kvartal 4 är flödet något högre jämfört med kvartal 1 (30–90 procent de senaste tre åren). En förklaring till det högre flödet kvartal 4 jämfört med kvartal 1 kan vara att kvartal 4 är mer gynnsamt vädermässigt för cyklisten jämfört med kvartal 1.

Flödet per kvartal satt i relation till flödet kvartal 1, åren 2012–2014

År	2014	2013	2012
Kvartal 1	1	1	1
Kvartal 2	2,1	2,7	2,5
Kvartal 3	2,0	2,8	2,6
Kvartal 4	1,3	1,9	1,5

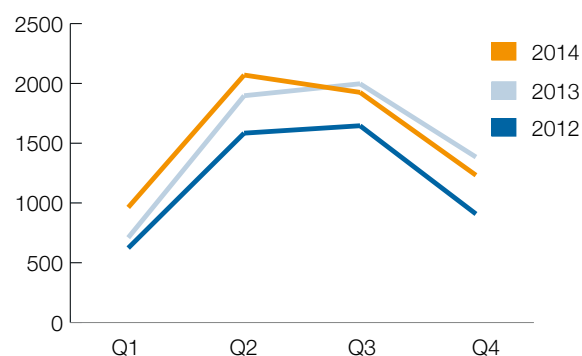
Cykelbanor som ingår i beräkningen är Skeppsbron, Redbergsvägen, Ullevigatan, Guldhedsgatan, Långedragsgatan, Säröleden, Göta Älvbron och Älvsborgsbron.

Sett över helår 2014 ökande antalet cykelresor med 4 procent. Fördelningen över kvartal och över år ses i grafen nedan. Under 2014 sker ökningen under kvartal 1 och 2. Under kvartal 3 är antalet cykelresor 2014 i nivå med motsvarande kvartal 2013. Under kvartal 4 sker en viss minskning av antalet cykelresor i jämförelse med motsvarande kvartal 2013.

Mellan 2012 och 2013 skedde en kraftig ökning av cykelflödet, 22 procent per helår. Ökningen skedde i alla kvartal med den kraftigaste ökningen kvartal 4.

Genomsnittligt flöde per kvartal, åren 2012–2014

Procent



Cykelbanor som ingår i beräkningen är Skeppsbron, Redbergsvägen, Ullevigatan, Guldhedsgatan, Långedragsgatan, Säröleden, Göta Älvbron och Älvsborgsbron.

CYKELRESOR I BOSTADSDOMRÅDEN

Flödet av cyklar mäts vid ett antal mätstationer i centrala Göteborg. För lokala cykelresor i stadsdelarna är kunskapen dock begränsad och förutsättningarna annorlunda jämfört



Bild: Mats Udde Jonsson

med centrala staden.

En ny anpassad metod har tagits fram och prövats under 2013 bland cyklister i Lundby och Västra Frölunda. Studien genomfördes genom intervjuer på plats och var spridd på dygnet, veckodagar och över tid. Detta för att ge en god bild av resans

syfte, skälet till att välja cykel framför andra transportmedel samt nöjdheten med cykelresan. Vidare visar studien på cyklingsfrekvensen för cyklisterna (uppdelat sommar- och vinterhalvår).

Resultaten visar att majoriteten av cyklister i Lundby och Västra Frölunda är arbetspendlare, följt av personer som är ute för att uträtta ärenden, fritidsaktiviteter eller att få motion. De främsta skälen till att man väljer att cykla är för att det är bra för hälsan/det ger motion, det går snabbare och det är billigare jämfört med andra transportsätt.

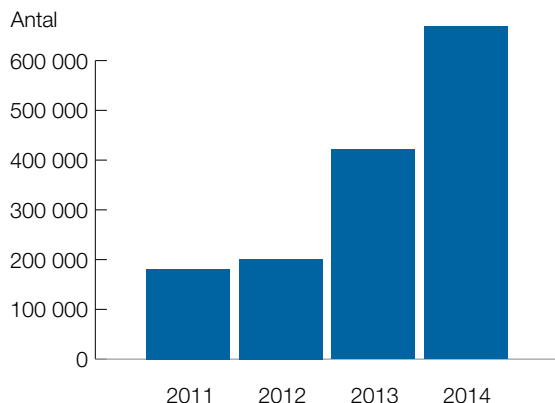
Cyklingsfrekvensen (hur ofta cyklisterna cyklar) varierar över året. På sommaren cyklar över 90 procent av cyklisterna i Lundby och Västra Frölunda minst en gång per vecka. På vinterhalvåret är motsvarande andel cirka 60 procent. Cykling med barn (i barnstol eller tillsammans med barn på egen cykel) sker i relativt låg omfattning. Här ser vi en skillnad mellan stadsdelarna, med fler resor med barn i Lundby jämfört med i Västra Frölunda.

Totalt längs den sträcka cyklisterna cyklar är cyklisterna överlag nöjda med flytet och tillgången till cykelbanor. Trafiksäkerheten kan förbättras – framför allt anser många att det inte skulle vara trafiksäkert för ett barn att cykla motsvarande sträcka. Generellt är nöjdheten högre i Västra Frölunda jämfört med Lundby. När det gäller området lokalt (i direkt anslutning till platsen intervjun genomfördes), upplever många cyklister i Lundby och Västra Frölunda att det är trafiksäkert, tryggt och tydligt hur man tar sig fram lokalt. Det finns dock även en grupp av cyklister som är missnöjda med detta. Liksom för den totala sträckan är missnöjet som störst när det gäller trafiksäkerheten för barn. Även lokalt är nöjdheten högre i Västra Frölunda jämfört med Lundby.

STYR & STÄLL

Användningen av Styr och Ställ ökar kraftigt. Under 2014 utlånades 668 000 cyklar, en ökning med 59 procent i jämförelse med föregående år. Under sommarhalvåret 2014 utlånades 488 000 cyklar, en ökning med 49 procent jämfört med samma period 2013.

Antal utlånade cyklar, åren 2011 – 2014



NYHETER FÖR STYR & STÄLL UNDER 2014

Styr&Ställ säsongen förlängdes med ytterligare en höst-månad med öppettider från 1 mars till 31 december. Priset på säsongskort sänktes, från 125 till 75 kr. Nya stationer öppnade under året men på grund av ombyggnationer i staden var några tvungna att stängas ned vilket gör att det totala antalet stationer vid årets slut är samma som vid årsslutet 2013, det vill säga cirka 60 stycken.

Under 2014 har det arbetats med att försöka utöka befintliga stationer där så är möjligt. En av de allra mest använda stationerna, Gårdatorget, har fått en välkommen avlastning med en ny station på Ävägen.



Bild: Trafikkontoret/Asbjörn Hanssen

STYR & STÄLL ANVÄNDARNAS UPPFATTNING AV SYSTEMET

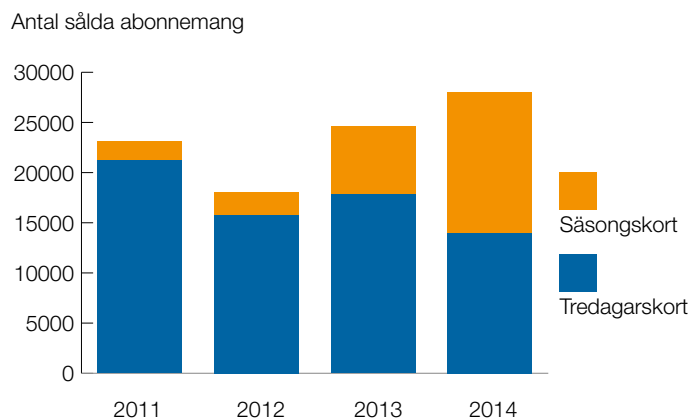
I december 2013 utfördes en uppföljande kundundersökning bland Styr & Ställs användare. Syftet var att få en ökad förståelse av hur användarna uppfattar och använder systemet. Undersökningen genomfördes för fjärde året i rad och riktade sig mot registrerade användare av låncykelsystemet.

Styr & Ställ är en uppskattad tjänst. Framför allt väljs det av de som annars hade gått eller åkt kollektivt. Användarna är nöjda eller mycket nöjda med hyrcyklarnas prestanda (säkerhet, service, lätthet att använda). När det gäller möjligheten att hitta en tillgänglig cykel eller återlämna en använd cykel har det dock skett en förändring i attityd i 2013 års undersökning jämfört med året innan. Fler användare uppger ett missnöje med att det inte går att finna någon tillgänglig cykel likväl som att fler användare uppger ett missnöje med att det inte går att ställa tillbaka en cykel på grund av att stationen är full. Detta speglar det ökande användandet av Styr & Ställ som skedde mellan 2012 och 2013 (63 procent) och att detta ställer högre krav på att reglera systemet, både i realtid (fysiskt omfördela cyklar mellan stationer efter behov), och se över antalet stationer totalt sett och antal cyklar per station.

STYR & STÄLL ABONNEMANG

Under 2014 såldes totalt 28 000 abonnemang, varav 47 procent var säsongsabonnemang och 53 procent var tredagarsabonnemang. Antalet sålda abonnemang totalt sett har ökat stadigt sedan starten för Styr & Ställ år 2010. Inför 2014 sänktes priset på säsongsabonnemanget från 125 kr till 75 kr vilket inneburit en omfördelning av typen av sålda abonnemang, med högre andel säsongsabonnemang och lägre andel tredagarsabonnemang.

Antal sålda abonnemang, åren 2011 – 2014, uppdelat per tredagars- och säsongsabonnemang



Vid en jämförelse av antalet utlånade cyklar och antalet sålda abonnemang framgår att antalet cykelresor med

Styr & Ställ ökar snabbare än antalet sålda abonnemang. Detta betyder att de som nyttjar systemet gör det allt oftare.

CYKELHJÄLSANVÄNDNING

Antalet cyklister med hjälm studeras årligen vid 18 platser i Göteborg under augusti och september. Studien genomförs vid tre tillfällen per plats, både under för- och eftermiddagen.

Studien visar att 65 procent av cyklisterna använder cykelhjälm år 2014, vilket är en marginell ökning från föregående år (64 procent). En kontinuerlig ökningen har skett sedan mätningarna startade, från knappt 10 procent under tidigt 1990-tal till nuvarande nivå.

Andel cyklister med hjälm, åren 1991–2014

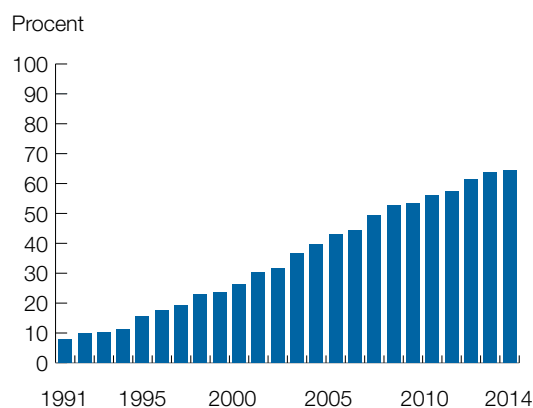


Bild: Trafikkontoret/Asbjörn Hanssen



Bild: Trafikkontoret/Asbjörn Hanssen

CYKELBELYSNING

Trafikkontoret undersöker antalet cyklister med godkänd belysning vid sju ställen i Göteborg. Undersökningen görs vid två tillfällen under andra veckan i november, mellan klockan 17–19, och resultaten baserar sig på cirka 5000 cyklister.

Andelen cyklister med godkänd belysningen är i år 82 procent, en ökning från 70 procent sedan mätningarna startade.

Andel cyklister med godkänd belysning, åren 2006–2014

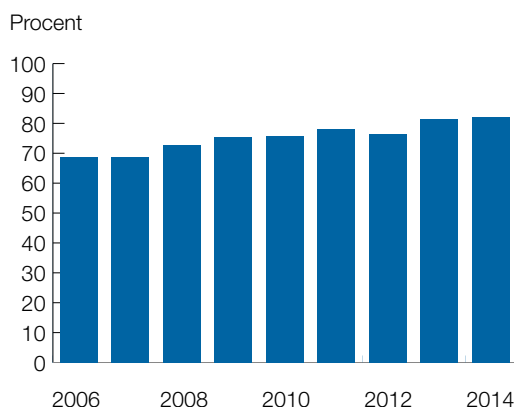




Bild: Mats Udde Jonsson

Fotgängare

Intresset för fotgängare och deras rörelsemönster har ökat under senare år och mer kunskap efterfrågas.

En djupstudie har genomförts för att få kunskap om personer vanor av att gå i sitt närområde, från olika typer av stadsmiljöer. De tillfrågade har fått berätta om hur de såg på möjligheterna att ta sig fram till fots. De olika områdena kan kort beskrivas som centrala Göteborg, områdena runt centrum t ex Majorna, de nya bostadsområdena längs Norra Älvstranden, och förortsområden – både typiska områden med flerfamiljshus, t ex Biskopsgården och typiska villaområden, t ex Askim.

Resultaten visar att oavsett område uppskattas möjligheterna att gå i närheten av sin bostad. Generellt uppfattade grupperna att det finns en god tillgång på gångbanor, att trafiksäkerheten är god och att det finns en närhet till grönska och natur. De brister som uppfattas är kopplade till belysning, att det kan vara svårt att gå mellan stadsdelar, ibland brist på papperskorgar, och att separationen mellan gående och cyklister inte är tillräckligt bra.



Bild: Trafikkontoret/Stig Hedström



Bild: Trafikkontoret/Asbjörn Hanssen

De värden som de intervjuade uppfattade som särskilt viktiga:

- Trygghet: Det är t ex viktigt att belysningen fungerar och är tillräcklig. Platser med fler människor uppfattas som tryggare.
- Upplevelse: Det handlar ofta om grönområden, platser för aktiviteter och att det är rent och snyggt.
- Trafiksäkerhet: Bra egna ytor där inte andra trafikanter finns, t ex god avgränsning gentemot cykelbanor.
- Praktiskt: Det behöver vara nära till målpunkter.

INVENTERING AV FOTGÄNGARFLÖDEN

För att få en ökad kunskap om hur många fotgängare det rör sig på stadens olika gator har en inventering genomförts. Den genomfördes under slutet av september vid 174 punkter runt om i Göteborg. Den omfattar ett urval av vägar och målet har inte varit att "hitta" vägar med de högsta nivåerna utan i stället studera hur nivåerna kan variera mellan olika gator. Inventeringen omfattar områden där ett flertal infrastrukturprojekt kommer att pågå samtidigt under kommande år. Resultaten ska vara till hjälp vid planering av omledning av fotgängare under byggtiden.

Inventeringen omfattar vardagar vid rusningstrafik och lunchtid. För vissa av gatorna ingår även lördagar för att fånga in shoppingtiderna.

Inventeringen är utförd under en dag per plats och med en metod som ger information från ett stort antal punkter. Osäkerheten i de framtagna nivåerna är stor på grund av att tidigare kunskap saknas och att inventeringen enbart är genomförd under en dag. Trots detta bidrar den med värdefull information kring flödena den dagen och hur nivåerna kan variera mellan olika tidpunkter och mellan olika gator.

Innanför vallgraven

Under vardagar är flödet av fotgängare högst under eftermiddagarna då det är en olika typer av fotgängare, både de som

tar sig hem från arbetet och de som utför andra ärenden. Under eftermiddagen är det både högre flöden och dessa består under en längre tidsperiod jämfört med morgonen, då flödena är mer koncentrerade till tiden mellan 07.30 och 08.30. Detta är ett mönster som även gäller för övriga trafikslag.

Det högsta fotgängarflödet under morgonen uppmättes vid Östra Hamngatan, Nils Erikssongatan och delar av Östra Larmgatan med upp till 2 500 fotgängare per timme. Vid lunchtid ökar trafiken till motsvarande flöden även vid Östra Hamngatan, Kungsgatan och delar av Kungsporsavenyn. Under eftermiddagen nås fotgängarflöden på över 2 500 fotgängare per timme på Östra Hamngatan och Södra Larmgatan.

På helgerna nås flöden på över 2 500 fotgängare per timme på shoppinggatorna Östra Hamngatan, Södra Larmgatan, delar av Kungsporsavenyn och Kungsgatan. Det allra högsta flödet av fotgängare uppnås på helger på Östra Hamngatan med över 6 000 fotgängare under en timme.

Utanför vallgraven

Här syns samma mönster som innanför Vallgraven. På morgonen är det ett antal gator med höga flöden. Under dagen ökar dessa både i antal och i nivåer.

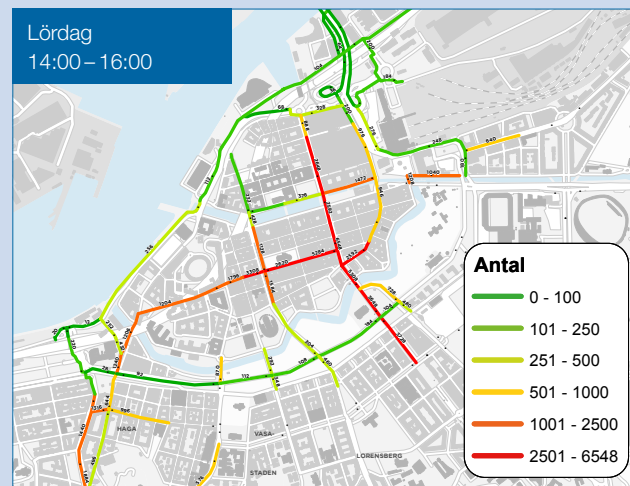
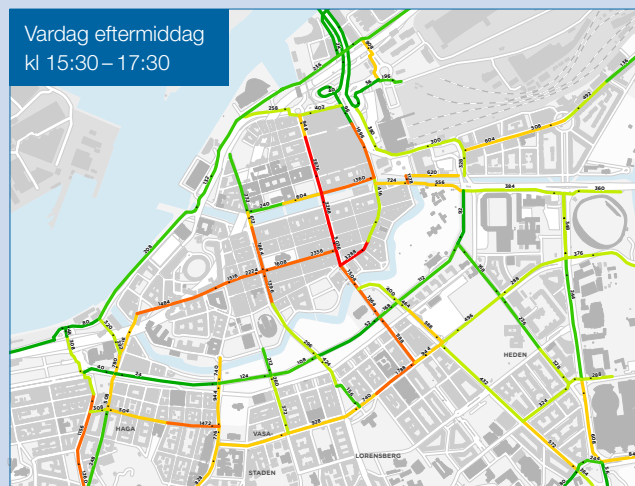
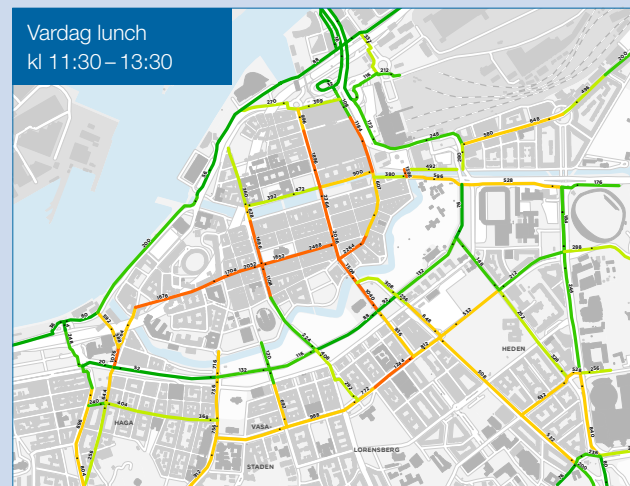
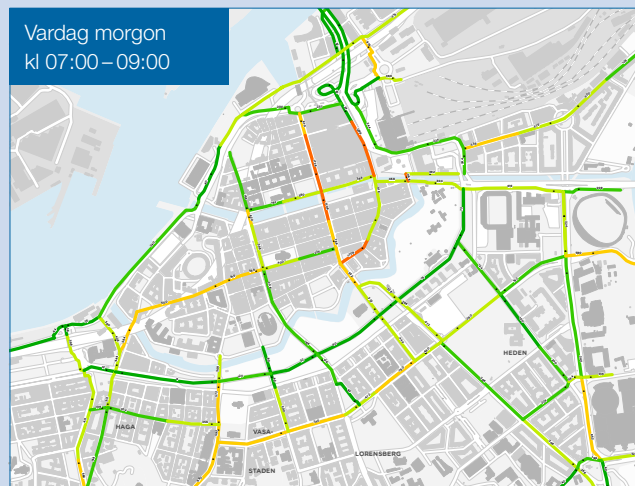




Bild: Mats Udde Jonsson

Resandeutveckling för biltrafiken

BILTRAFIKEN FORTSÄTTER ATT MINSKA I CENTRALA GÖTEBORG

Biltrafiken fortsätter att minska i City- och Centrala stadssnittet, medan Kommungränssnittet har ökat under 2014 och är på samma nivå som 2012. Snitten för Götaälv och de 28 Fasta punkterna ligger kvar under 2012 års nivåer trots en ökning mellan 2013 och 2014.

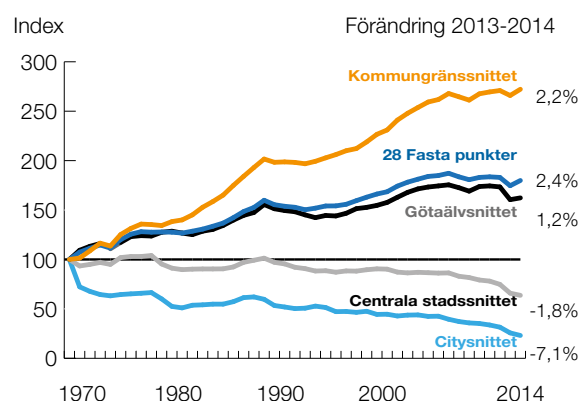
Sedan början av 1990-talet har nivåerna för Götaälvsnittet och för de 28 Fasta punkterna följt en parallell utveckling. Efter trängselskattens införande 2013 har detta samband förändrats något. Orsaken är att mät-punkterna för de 28 Fasta punkterna representerar olika typer av gator medan Götaälvsnittets mätpunkter sammanfaller med trängselskattestationernas placering.

Den generella trafikutvecklingen (28 Fasta punkter) har mellan 2013 och 2014 ökat med 2,4 procent. Historiskt sett har trenden varit ökande med en topp 2005 för att sedan börja avta. I samband med trängselskattens införande uppmättes den största minskningen under ett enskilt år sedan mätseriens start på 1970-talet.

Över Centrala stadssnittet och Citysnittet har flödena minskat kontinuerligt sedan början av 1990-talet och trenden fortsätter under 2014. Flera olika byggprojekt under 2014 på stadens vägnät har påverkat trafikflödena inne i staden. Avstängningen av Aschebergsgatan i samband med ombyggnaderna av hållplatsen vid Chalmers samt renoveringen av Egnahemsbron har

orsakat en omflyttning av trafiken från maj månad till november. I området kring Skeppsbron har olika tempo-rära lösningar, inklusive avstängningen av Södra Hamngatan öster om Stora Badhusgatan, haft påverkan på flödena under hela året. I oktober stängdes delar av Norra Hamngatan av i samband med restaureringen av hamn-kanalen vilket också haft inverkan på trafikflödena i staden.

Biltrafikutveckling i de fasta snitten, åren 1970 – 2014



DE 28 FASTA PUNKTERNA

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.



Bild: Mats Udde Jonsson

Under 2014 registrerades i snitt 997 900 fordon under ett vardagsdygn, vilket är en ökning med 2,4 procent jämfört med föregående år. Under 2014 är bilflödet 2,2 procent lägre jämfört med 2012.

De flesta gator som ingår i snittet har ökat sedan föregående år. Största ökningarna sedan 2013 ses på Lundbyleden med 7 000 fordon per vardagsdygn (18 procent), Torslandavägen med 2 000 fordon per dygn (9 procent) samt Älvsborgsbron 2 800 i snitt (4 procent).

KOMMUNGRÄNSSNITTET

Under 2014 ökade biltrafiken över Kommungränssnittet med 2,2 procent jämfört med 2013. Trafikmängden 2014 är nu på samma nivå som 2012. Under ett vardagsdygn 2014 passerar i snitt 433 400 fordon, jämfört med 432 400 fordon 2012.

Samtliga stora leder i snittet (Boråsleden, Kungsbackaleden, Trollhätteleden, Alingsåsleden, Kungälvleden och Söderleden) ökar med mellan 1 000 och 1 800 fordon per vardagsdygn. På övriga gator i snittet är förändringarna små.

Sedan 1993 har trafiken i Kommungränssnittet minskat vid tre tillfällen, 2008 och 2009 samt 2013. 2008 och 2009 skedde en konjunkturedgång medan 2013 infördes det trängselskatt.

TRAFIK ÖVER OCH UNDER ÄLVEN

Vid Göta älvsnittet passerar i snitt 213 900 fordon per vardagsdygn, vilket är en ökning med 1,2 procent jämfört med föregående år. I jämförelse med 2012 är bilflödet under 2014 6,4 procent lägre.

Trafiken på Götaälvbron och genom Tingstadstunneln är i stort oförändrad 2014 jämfört med 2013. Över Älvsborgsbron har bilflödet ökat drygt 4 procent och på Angeredsbron nästan 2 procent.

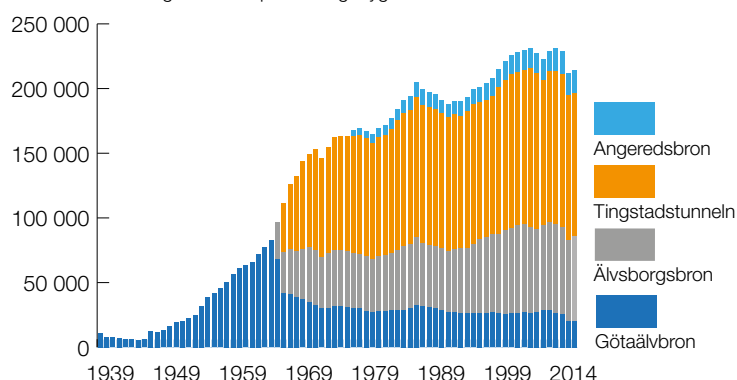
Jordfallsbron ingår inte i snittberäkningarna men är en viktig mätplats. Över Jordfallsbron har bilflödet ökat

med nästan 7 procent vilket till viss del kan förklaras av ett ökat flöde på E45.

I absoluta tal registreras under ett vardagsdygn betydligt fler bilpassager genom Tingstadstunneln (110 700) och över Älvsborgsbron (65 600) än över Jordfallsbron (22 900), Götaälvbron (20 100) och Angeredsbron (17 500).

Summa biltrafik över Göta älv. Utveckling, åren 1939–2014

Passerande bilar i genomsnitt per vardagsdygn



CENTRALA STADSSNITTET

Biltrafiken över Centrala Stadssnittet fortsätter att minska, en minskning som har pågått sedan slutet av 1980-talet. Under 2014 minskade antalet fordon med 4 000 till totalt 211 400 per vardagsdygn vilket motsvarar en minskning med 1,8 procent.

Bland de gator som ingår i Centrala Stadssnittet ses både ökningarna och minskningar i bilflödet under 2014 jämfört med 2013. Vid Aschebergsgatan uppmättes den största minskningen som följde av att gatan var avstängd under större delen av 2014. Detta har i sin tur orsakat ökningarna vid bland annat Linneplatsen, Eklandagatan och Gibraltargatan.

Arbetena kring Skeppsbron har också påverkat flödet på gator i Centrala snittet. Där har flöden ändrats på de flesta kringliggande gatorna på grund av omledning av trafiken. Surbrunnsgatan ingår i mätsnittet men för 2014 finns inga trafikmängder tillgängliga.

CITYSNITTET

Den största procentuella förändringen 2013–2014 ses i Citysnittet där trafiken minskat med 7,1 procent (2 600 fordon/dygn). Flödena har minskat de senaste 25 åren från 96 200 till dagens 33 600 fordon per vardagsdygn.

Citysnittet omfattar området innanför Vallgraven. Både byggnationerna kring Skeppsbron och avstängningen av Norra Hamngatan har påverkat flödena i området. Surbrunnsgatan ingår i mätsnittet men för 2014 finns inga trafikmängder tillgängliga.

TUNG TRAFIK

Andelen tung trafik skiljer sig åt mellan olika vägar beroende på vägens funktion. På ett specifikt vägavsnitt sker dock ingen förändring i andel tung trafik över tid. Detta gäller både mellan åren och mellan månader under ett år. Detta innebär att när trafiken minskar under sommaren så minskar de tunga transporterna i samma utsträckning.

Högst andel tung trafik i Göteborgsområdet (där trafikkontoret har mätningar) har Kungälvleden med 14 procent vilket motsvarar 7 700 fordon i genomsnitt under ett vardagsdygn. Detta kan förklaras av att trafiken till och från hamnen och till och från godsterminalen i Bäckebol går där.

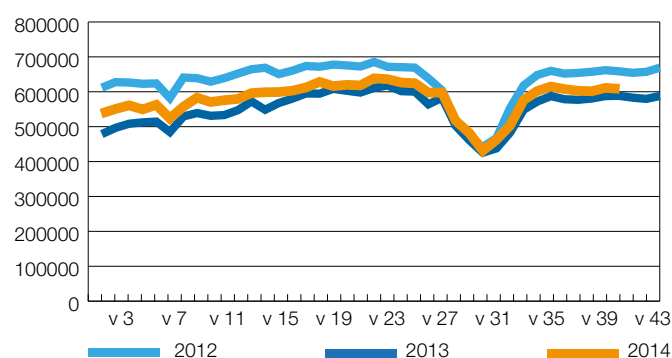
På Gråbovägen, Älvsborgsbron, och på Torslandavägen är andelen kring 10 procent. Något lägre andel, kring 6–8 procent, har ett flertal vägar bland annat Högsboleden, Marieholmsleden, Lundbyleden, Hjalmar Brantingsgatan. På Säröleden och Kortedalavägen är andelen tung trafik 4 procent. Mölndalsvägen har 3 procent tung trafik, vilket motsvarar 450 fordon under ett vardagsdygn.

TRÄNGSELSKATT EFFEKTER

Det är normala årstidsvariationer att trafiken ökar från årsskiftet och fram till början på juni. Därefter minskar trafiken under semesterveckorna för att sedan öka i augusti igen. Under hösten ligger trafiken på en relativt jämn nivå för att under december månad minska något. Som framgår av diagrammet syns denna variation även vad avser passager över betalstationerna.

Under tredje kvartalet 2014 ökade trafiken med 4–5 procent (beroende på månad) vilket motsvarar drygt 25 000 fler fordon under ett vardagsdygn jämfört med samma tidsperiod 2013. Jämfört med 2012, innan trängselskatten infördes, har trafiken minskat med 7–8 procent (beroende på månad), vilket motsvarar omkring 49 000 fordon. Juli ingår inte i jämförelsen eftersom ingen trängselskatt tas ut då.

Trafikflöden i betalstationer under betalperioden, åren 2012–2014

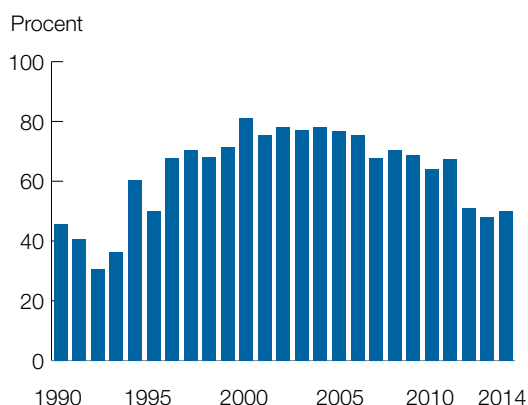


DUBBDÄCKSANVÄNDNING

Sedan 1980 har andel bilar med dubbdäck studerats vid Hedens parkeringsplats varannan vecka under vinterhalvåret (vecka 41 – vecka 20).

År 2014 var andelen bilar med dubbdäck januari-februari vid Hedens parkeringsplats 50 procent, på samma nivå som i början på 1980-talet. Efter snöstormen 1995 ökade andelen och har sedan dess legat på en nivå kring 60–70 procent fram till i början av 2010-talet för att sedan minska. De senaste tre åren ses åter en stabilisering kring cirka 50 procent.

Andel bilar med dubbdäck på Hedens parkeringsplats, januari–februari, åren 1990–2014



PERSONBELÄGGNING I BILAR

Personbeläggningen, antalet personer i genomsnitt per personbil, följs upp med manuella räkningar på ett 30-tal platser i staden sedan 1994. Under högrafik (6-9 + 15-18) är det i genomsnitt 1,19 personer i varje bil. Sedan mätningarna startade 1994 har en successiv minskning i personbeläggningen skett. Sett till senaste 5-årsperioden är dock förändringen marginell. Under högrafik är personbeläggningen något lägre jämfört med övriga tider på dygnet. Personbeläggningen är vidare något högre vid centrumgator i jämförelse med infartsleder.

Personbeläggning i bilar under högrafik, åren 1994–2014

