



Trafik- och resandeutveckling 2012

Meddelande 1:2013
Trafikkontoret



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Trafik och resandeutveckling 2012	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 omvärldsfaktorerna under perioden 2005-2011 ..	5
Färdmedelsfördelning bland Göteborgs invånare	7
Historisk utveckling av persontrafiken i Göteborg	7
Nuvarande färdmedelsfördelning bland Göteborgs invånare ..	8
Restidskvoter	9
Resandeutveckling för kollektivtrafiken	10
Spårvagn	10
Buss	10
Färjetrafik	10
Resandeutveckling för cykeltrafiken	11
Utveckling av cykelpassager i fasta mätpunkter	11
Cyklar över älven	12
Cykelhjälm användning	12
Cykelbelysning	12
Fotgängare	13
Cykel- och gånderäkning vid Rosenlundsgatan	13
Resandeutveckling för biltrafiken	14
Blandad utveckling för biltrafiken	14
De 28 fasta punkterna	14
Kommungränssnittet	15
Trafik över och under älven	15
Centrala Stadssnittet	15
Citysnittet	15
Tung trafik	15
Bilbältesanvändning	16
Dubbdäcksanvändning	16
Personbeläggning i bilar	16

*Trafikant & ITS/Analys: Karin Björklind, Mattias Junemo, Ingela Sandberg-Lundgren
och Hans-Erik Svensson*

Foto: Stina Olsson, Stig Hedström, omslagsbild: Anders Bergstedt/MASKOT



Sammanfattning

Resandeökningen i kollektivtrafiken var 25 procent sett över perioden 2008-2012. Mellan 2011 och 2012 var ökningen 1 procent. Biltrafiken (28 fasta punkter) minskade med 0,4 procent och antalet cykelpassager var oförändrat mellan 2011 och 2012. Under hösten har inbromsning av ekonomin gett en dämpande effekt på trafiken och behovet av resor minskat för alla färdmedel. Trots den ekonomiska nedgången ökar trafiken över kommungränssnittet med 0,5 procent.

Trenden med minskad trafik i centrala staden (centrala stadssnittet och citysnittet) fortsätter (Centrala stadssnittet -4,2%, och Citysnittet -7,8%). Åtgärder för att minska biltrafiken i centrala staden har inneburit en kontinuerlig minskning av biltrafiken sedan 1970-talet.

Under 2012 påverkades trafiken av ombyggnationer och trafikomläggningar, exempelvis byggandet av nya busskörfält. Bensinpriset steg med i genomsnitt nästan en krona mellan åren 2011 och 2012, vilket påverkade resandet med bil något.

Trafikutvecklingen mellan åren 2008-2012 och 2010-2012

Trafikslag	Förändring	
	2008-2012	2010-2012
Kollektivtrafik	25 %	1 %
Cykel (kv 2 + kv 3)	~ 0 %	0 %
Bil (28 fasta punkter)	- 0,3 %	- 0,4 %

Trafik och resandeutveckling 2012

”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.

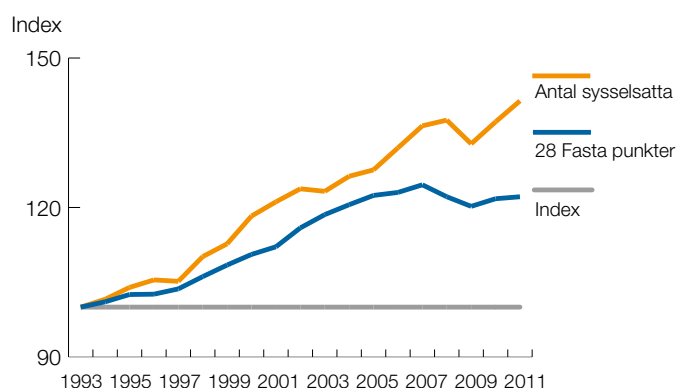
Ett färdmedels attraktivitet består av flera komponenter (restid, gångtid för att ta sig till huvudfärdmedlet, olika typer av kostnader, bekvämlighet mm) men beror också på alternativa färdmedels attraktivitet. En förbättring för ett färdmedel innebär inte enbart överflyttning mellan färdmedel utan också 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 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.

Hur utvecklingen för biltrafiken samvarierar med antalet sysselsatta illustreras i figuren nedan. För att kunna jämföra utvecklingen över tiden är uppmätta värden indexerade.

Utvecklingen för biltrafik och antalet sysselsatta under perioden 1993-2011



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 cyklandet genom åtgärder i cykelinfrastrukturen. Det kan vara i form av utbyggnad av cykelbanor, säkerhetsfrämjande åtgärder, signalprioriteringar, stadens rumsliga design mm. Trafikkontoret kan även påverka genom att styra kostnader förknippade med andra färdmedel (t ex kostnad för bilparkering och tillgång till 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 är svårare 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. Detta betyder att förbättringar i infrastruktur, paketering av cykelerbjudanden, kommunikation för att påverka attityder samt policyinriktningar måste samverka och genomföras konsekvent över tid.

VAD PÅVERKAR RESANDET MED BIL

Trafikkontoret påverkar vägnätets utformning och utbredning. Förändring i vägnätet ger olika effekter beroende på typ av åtgärd. Att begränsa kapaciteten på en viss gata minskar trafiken där, men kan ge ökning på andra gator. Andra åtgärder för att minska biltrafiken ger effekter, exempelvis omvandlandet av gator i city till gångfartsområden. Dessa har bidragit till den minskade biltrafiken i city. Parkeringsmöjligheter och prisstruktur påverkar också trafiken och tillgängligheten.

UTVECKLING AV OMVÄRLDSFAKTORER SOM PÅVERKAR TRAFIKUTVECKLINGEN

Trafiksituationen i Göteborg är direkt relaterad till befolkningsutveckling och socioekonomiska faktorer. När befolkningen ökar sker en naturlig ökning av resandet. Trafikvolymerna tenderar också att öka under perioder av tillväxt och hög sysselsättning och minska under ekonomisk nedgång.

Under perioden 2005 till 2011 ökade befolkningen i Göteborg med 7 procent och antalet sysselsatta med 10 procent. Under 2011 bodde 520 400 personer i Göteborg och 250 450 av dessa var förvärvsarbetande. Under samma period ökade medellönen från 24 300 till 29 000 vilket motsvarar en ökning med 19 procent. Bensinpriset ökade med 15 procent.



Under 2012 har det skett en ekonomisk nedgång vilket inneburit en beräknad minskning av biltrafiken under året med cirka 2 procent, jämfört med volymerna i början av året.

Förändring av omvärldsfaktorer under 2005-2011

Faktor	Göteborg
Befolkningsökning	7%
Antal sysselsatta	10%
Medellön (Västsverige)	19%
Bensinpriset	15%
Bilnehav	- 3%

(uppgifter för 2012 finns inte tillgängligt)

Utvecklingen av infrastrukturen påverkar också resandet. Bland annat har åtgärder inom Västsvenska paketets initiala åtgärder genomförts, vilket i hög grad påverkat förutsättningarna att resa. Exempel på detta är nya busskörfält, längre plattformar för pendeltåg och nya pendelparkeringar för cykel och bil och en ökad prioritering av kollektivtrafiken i stadsrummet.

I Göteborg har utbyggnad och komplettering av busskörfält och hållplatser genomförts i fyra utpekade stråk, Hagastråket, Södra vägen, Nya allén samt NET-stråket (från Kanaltorget till Polhemsplatsen). Funktionen för dessa var färdigställda till trafikstarten den 9 december. På Gamlestadstorg startade byggnationen av en ny hållplats vilken invigdes i december.

Samtidigt som kollektivtrafiken blivit mer prioriterad innebär åtgärderna att förutsättningarna för bilens framkomlighet minskar. Byggskedet av dessa åtgärder har även temporärt skapat störningar i trafiken som påverkat framkomligheten och därmed tillfälligtvis och i viss mån trafikanternas resmönster.

För cykeltrafiken har nya cykelbanor och cykelparkeringar tillkommit under 2012. Fokus i utbyggnaden har legat på att koppla ihop cykelvägnätet till ett sammanhängande nät samt skapa attraktiva cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafikens bytespunkter. På Hisingen har arbete utförts för att förbättra cykelvägvisningen.

Utöver detta har betalstationerna för trängselskatt anlagts under året.

ARBETSPENDLARES SYN PÅ SITT RESANDE

Attityder i kombination med praktiska omständigheter så som tillgänglighet, pendlingsavstånd och ekonomiska förutsättningar påverkar i hur hög grad man är förankrad till ett pendlingsfärdmedel. Förankringen är ett mått på i vilken grad andra alternativ övervägs. De som använder ett färdmedel kan betraktas antingen som förankrade eller ej förankrade användare beroende på om man överväger alternativa transportmedel eller inte.

Pendlare med kollektivtrafik

Bland de förankrade kollektivresenärerna, d v s de som åker kollektivt till arbetet och inte överväger andra alternativ, är kollektivtrafiken i jämförelse med andra färdmedel associerat med attribut som:

- Är tillgängligt
- Använda restiden på ett effektivt sätt
- Ett socialt sätt att resa
- Trafiksäkert

Jämfört med bil och cykel är det svårare för kollektivtrafiken både att behålla nuvarande användare och att locka nya användare. Totalt uppfattas både cykel och bil som mer attraktiva alternativ och har mer lojala användare.

Bland **ej** förankrade kollektivtrafikresenärer framstår framförallt bilen som ett attraktivare alternativ. Kollektivtrafiken "förlorar" i positionering kring attribut så som:

- Ger frihet
- Komma fram i tid
- Ett snabbt sätt att ta sig fram.

Pendlare med cykel

Bland förankrade cykelpendlare framstår vissa positiva attribut som är kopplade till deras syn på cykelns status:

- Bra för hälsan
- Ger frihet
- Personlig image
- Pålitlighet, dvs man kommer fram i tid
- Prisivärt

Det visar sig också att cykel är det färdmedel som har störst attraktionskraft jämfört med andra färdmedel. Detta betyder att cykeln är det färdmedel som har störst möjlighet att öka sin andel av pendlingsresorna.

Bland **ej** förankrade cyklister som i högre grad överväger alternativ förlorar cykeln i positionering kring attribut så som:

- Hög komfort
- Trygghetskänsla
- Hög upplevd trafiksäkerhet.

Pendlare med bil

Bilen är det färdmedel som har högst grad av förankring bland användarna. Det betyder att sett som grupp är det svårast att få bilister att överväga alternativa färdmedel. Bland förankrade bilister associeras bilen med attribut så som:

- Hög komfort
- Ger frihet
- Hög trygghetskänsla
- Ett snabbt sätt att ta sig fram

Bland **ej** förankrade bilister som överväger alternativ är det vissa attribut kopplade till bilen som uppfattas som negativt och som försvagar förankringen:

- Inte lika bra för hälsan och miljön
- Inte lika prisvärd
- Inte lika bra för den personliga framtoningen.

Färdmedelsfördelning bland Göteborgs invånare



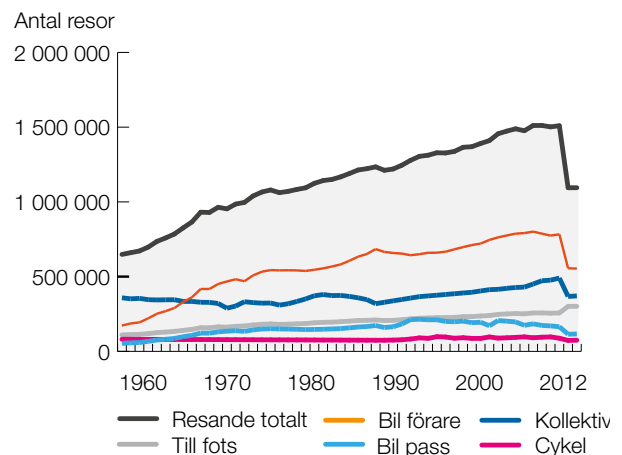
HISTORISK UTVECKLING AV PERSONTRAFIKEN I GÖTEBORG

Antalet bilresor inom och till/från Göteborg har ökat kraftigt de senaste 50 åren och idag görs drygt fyra gånger så många personresor med bil som i början av 1960-talet. Resandet med kollektivtrafiken har under samma period ökat med drygt 50 procent. Till följd av detta har bilen ökat sin färdmedelsandel i förhållande till kollektivtrafiken från 40 procent i början av 1960-talet till dagens drygt 50 procent. Den stora ökningen av antalet bilresor kan delvis förklaras av en ökad inpendling från kommunerna runt Göteborg. Ett trendbrott kan ses under 2000-talet då antalet resor med kollektivtrafiken ökat i större utsträckning än regionens befolkning. Detta är speciellt märkbart de senaste åren.

Resandet med cykel är svårare att uppskatta historiskt men de senaste 20 åren har antalet resor med cykel ökat med drygt 10 procent och idag görs drygt 100 000 resor med cykel under en vardag i Göteborg. Cykelutvecklingen har följt befolkningsökningen inom 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, se nästa sida.

Skattningar av antal personresor inom och till/från Göteborg 1960-2012. Medelantal resor under vardagar.



Diagrammet avser årsmedelvärden.

Vanligtvis redovisas cykelsiffror för kvartal 2-3 ("cykelsäsongen")

NUVARANDE FÄRDMEDELSFÖRDELNING BLAND GÖTEBORGS INVÅNARE

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. Västsvenska paketet tillsammans med Göteborgs stad, Trafikverket och Västtrafik finansierade gemensamt ett tilläggsurval i den nationella resvaneundersökning som genomfördes av Trafikanalys (tidigare SIKa). I tillägget ingår Göteborg och 17 omgivande kommuner. En uppföljande undersökning är planerad till 2014.

Den här senaste resvaneundersökningen skiljer sig från de tidigare genomförda undersökningarna vilket innebär att resultaten inte går att jämföra med tidigare år. De tidigare undersökningarna genomfördes enbart under vardagar höst eller vår. Undersökningen 2011 genomfördes över hela året och under samtliga dagar. Detta betyder att även säsongsvariationer har fångats (det är t ex färre som cyklar på vintern vilket påverkar andelen cykelresor på årsbasis). Ett mer detaljerat frågeformulär har även fångat betydligt fler resor till fots vilket också förändrar den totala färdmedelsfördelningen på så vis att alla andra färdmedel tappar andelar.

Även om siffrorna som beskriver fördelningen mellan färdmedel har ändrats till följd av den ändrade metoden så görs bedömningen att den verkliga färdmedelsfördelningen är stabil. En långsiktig trend som finns är att andelen bilresor minskar och kollektivtrafikresor ökar (se tabell.). Att det är så stabilt över tid beror på att resenären inte är benägen att ändra sina resvanor och relativt många måste ändra sitt beteende för att en förändring i fördelningen ska uppstå. Detta gäller speciellt för cykel och gång där 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 per dag.

Andra tendenser är att inom Göteborg skiljer sig färdmedelsanvändandet åt i olika områden. Högst andel kollektivtrafik har boende i Nordost med 29 procent och lägst andel återfinns bland boende i Sydväst med 17 procent. Under sommaren är det också en högre andel cykelresor jämfört med vintern. Omfördelningen till cykel sker främst från gångresor och kollektivtrafikresor. Bilresorna är relativt konstanta oberoende av säsong på året.



Andra resultat i resvaneundersökningen 2011 visar att invånarna i Göteborgsregionen gör i snitt 3,5 resor per vardag och 3,1 resor på helgdagar. De allra flest resorna sker i den egna kommunen. För Göteborgs del utförs 91 procent av invånarnas resor inom kommunen. Det vanligaste är också att resorna utförs i närområdet. Vid en indelning av Göteborg i 5 områden: Nordost, Centrala Göteborg, Sydväst, Sydost och Hisingen sker över 90 procent av resorna inom vardera område.

Den vanligaste typen av resa i Göteborg är resorna till och från arbetet eller skola (32%), näst vanligaste är inköp (17%) och därefter fritidsresor (10%). Oavsett ärende är bilen det vanligaste färdmedlet (42%), förutom för skolresor där kollektivtrafiken är vanligast (62%). Det är ingen större skillnad mellan de olika geografiska områdena inom Göteborg med avseende på fördelningen av ärenden. Boende i sydost har en något större andel arbetsresor och i centrala Göteborg är andelen skolresor något högre.

Färdmedelsfördelning 2008-2012.

Färdmedel	2012	2011	2010*	2009*	2008*
Bil	44%	44%	48%	47%	48%
Kollektivt	26%	26%	29%	28%	28%
Cykel	6%	6%	9%	10%	10%
Till fots	25%	25%	14%	14%	14%

1) Andelarna 2009 summerar inte till 100 pga avrundningseffekt på samma sätt 2011 då summan blir 101.

* För 2011-2012 används en ny metod vilket innebär svårigheter att göra jämförelsen med tidigare år.

Restidskvoter



Restidskvoten är ett viktigt mått för att bedöma kollektivtrafikens attraktivitet i jämförelse med bil. Den påverkar resenärens vilja att byta färdmedel.

Kvoten definieras som restiden med kollektivtrafiken dividerat med restiden för biltrafiken mellan samma start- och målpunkter. För att vara ett attraktivt alternativ skall kvoten vara under 1,5 men bör vara ännu lägre.

Restidskvoter

Inom ramen för Västsvenska Paketet har en metod tagits fram för att beräkna restidskvoter för resor dörr till dörr i utvalda typrelationer. Relationerna är utvalda för att fånga resor som passerar de stora infartslederna samt mellan större bostads- och arbetsplatsområden.

Restid kollektivtrafik

Kollektivtrafikrestiden avser bästa resa med avgång från bostadspunkten ca 7:30 enligt tidtabell hösten 2012. Restiden i fordonet och bytestiden beräknas med hjälp av Västtrafiks reseplanerare. Gångtider till och från hållplatserna är fasta.

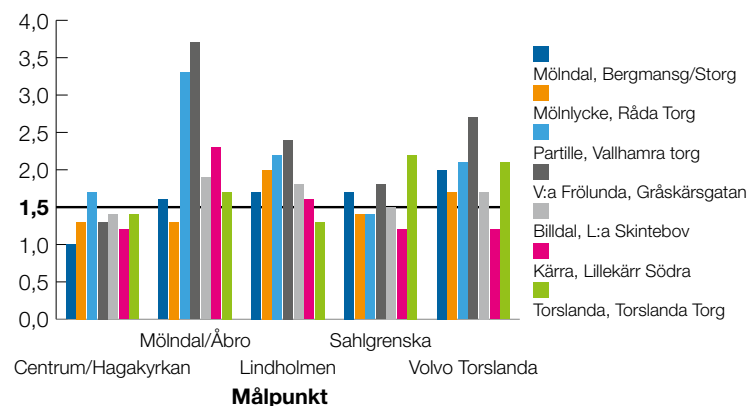
Restid bil

Bilrestiden avser medianrestid för resor som kommit fram till målpunkten mellan 7.00 och 9.30 under vardagar i september-oktober 2012. Restiderna i bil uppskattas med hjälp av restidssystemet för de stora trafiklederna i Göteborg. Restiderna mellan bostad-/arbetsplatsområdena och närmaste större trafikled är fasta. Dessutom är tiderna för att gå till bilen och att parkera vid destinationen fasta."

Nedanstående diagram sammanfattar restidskvoterna för ett urval av typrelationer.

Restidskvoter i typrelationer 2012

Kolltid/biltid



Restiderna med kollektivtrafik till centrum är relativt konkurrensmässiga jämfört med resor med bil.

De mer perifera arbetsplatserna i Mölndal och Torslanda visar en stor spridning för kollektivtrafikens konkurrenskraft beroende på vart resan startar. Särskilt fördelaktigt är det att använda bil till Åbroområdet från Partille eller från det närliggande Västra Frölunda. Mellan Mölnlycke och Åbro finns snabba kollektiva förbindelser.

Till Volvo Torslandaverken går det snabbt att ta sig kollektivt från Kärre och från Mölnlycke. Från Mölndal, Partille, Billdal och Torslanda till Volvo tar det hälften så lång tid att resa med bil jämfört med kollektivt.

Restidskvoten för resande till Lindholmen varierar också, men inte lika mycket som för Åbro och Torslanda. Det tar det mellan 1,5 och 2,5 så lång tid att resa kollektivt som med bil, med undantag för från Torslanda.

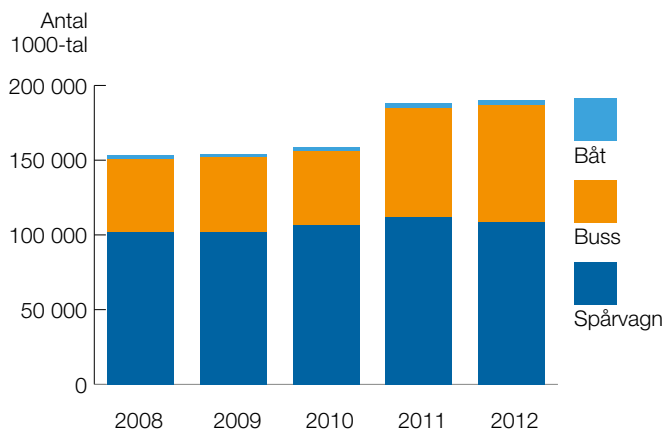
Arbetspendlarna från V:a Frölunda har den mest ogynnsamma restidskvoten i samtliga fall utom till centrum och till Sahlgrenska. Relativt korta pendelsträckor som mellan Torslanda och Volvo respektive V:a Frölunda och Åbro går mycket snabbare med bil än med kollektivtrafik.

Resandeutveckling för kollektivtrafiken



Kollektivtrafikresandet har sedan 2008 ökat med 25 procent. Mellan 2011 och 2012 ökade resandet med 1 procent. Att resandet varit så gott som oförändrat mellan de senaste åren kan delvis förklaras av inbromsningen i ekonomin, där en minskning i antalet sysselsatta direkt påverkar resandet. Intressant nu är att följa hur resandet utvecklas när trängselskatten införts och både utbudet av kollektivtrafik och antalet pendelparkeringar utökats.

Kollektivtrafikresande per fordonslag 2008-2012



SPÅRVAGN

Spårvagnstrafiken visar på ett minskat antal resor mellan åren 2011 och 2012. Det totala antalet resor beräknas till drygt 108 miljoner.

Från och med 2012 har en metodförändring av uppräkningen av resandet gjorts som på ett bättre sätt tar hänsyn till säsongvariationer och biljettyper. Med dagens metod bedöms antalet delresor under 2011 varit lägre än det som rapporterats för förra året. Vid beräkningen av utvecklingen av antalet resor har hänsyn tagits till detta.

Inom spårvagnstrafiken har åtgärder vidtagits inför trängselskattens införande. Angeredsbanan och vändslingan vid Angereds centrum har uppgraderats och arbeten har utförts på Östra Hamngatan. Den kompletterande länken vid Munkeback har tagits i bruk och möjliggör trafik mellan Korsvägen och Östra Sjukhuset.

I december 2011 gjordes förändringar/utökningar i spårvagnstrafiken vilket innebar en ökad kapacitet med 5,6 procent.

BUSS

Antalet resor med buss har ökat med 8 procent från förra året och uppgick till 78 miljoner under 2012.

Ett flertal åtgärder har genomförts runt om i staden under året för att förbättra framkomligheten för busstrafiken i samband med införandet av trängselskatt. De så kallade initiala åtgärderna genomfördes inom ramen för Västsvenska paketet och är i huvudsak koncentrerade till stråken genom Linné, utmed Allén, Södra vägen samt förbi Centralen och Nils Ericson Terminalen.

FÄRJETRAFIK

Resandet i älvtrafiken har ökat med 11 procent jämfört med 2011, framför allt på Älvsnabbare (linje 286, tidigare kallad 183). Fri resa för resenärerna infördes på denna linje i april 2011 och detta tillsammans med den dubbling av utbudet som gjordes samtidigt förklarar den stora ökningen under första kvartalet av 2012 jämfört med motsvarande period 2011.

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 är fortsatt utbyggnad av cykelvägnätet, förbättrad snöröjning, fler cykelparkeringar och utveckling av låncykelsystemet ”Styr och Ställ”.

UTVECKLING AV CYKELPASSAGER I FASTA MÄTPUNKTER

Cykeltrafiken under sommarhalvåret var oförändrad jämfört med förra året. Detta trots att omfattande vägarbeten på exempelvis Övre Husargatan gjorde det svårt för cyklister att komma fram. Sett över hela året har cykeltrafiken ökat med 2 procent. Ökningen över året kan därmed förklaras av att allt fler cyklar vintertid.

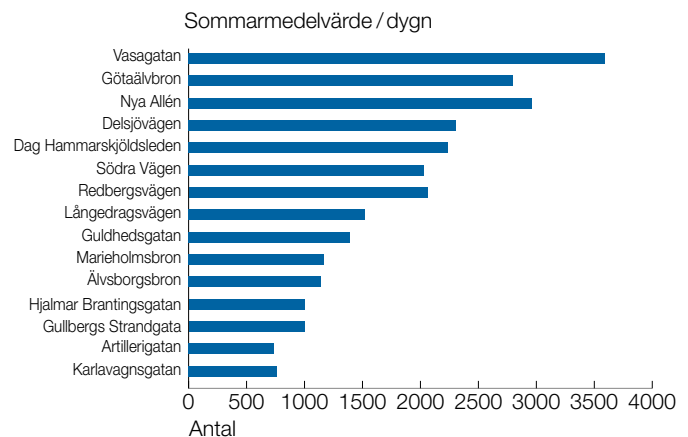
Cykeltrafikens procentuella förändring i Trafikkontorets mätstationer

År	Kvartal 2 & 3	Helår
2005	10%	2%
2006	0%	- 5%
2007	- 9%	- 3%
2008	3%	0%
2009	4%	2%
2010	- 9%	-
2011	1%	-
2012	0%	2%

Under första kvartalet 2010 och 2011 var det ovanligt mycket snö och denna har inneburit att utrustningen har haft svårt att känna av cyklarna genom den hårt packade snön. Med anledning av detta redovisas ingen utveckling för helåret.

Mätstationen på Vasagatan hade ett genomsnitt på över 3 000 cykelpassager under ett vardagsdygn. Något under 3 000 passager uppmättes på Götaälvbron och Nya Allén. På Artillerigatan, Gullbergs Strandgata och Karlavagnsgatan passerade knappt 1 000 cyklister i genomsnitt under ett vardagsdygn.

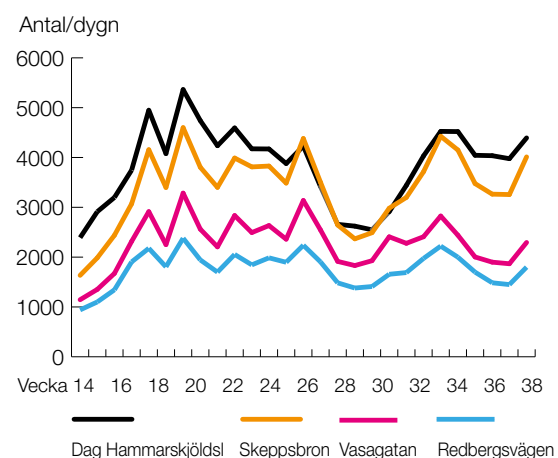
Antal cykelpassager i fasta mätstationer 2012



Trafikkontoret har sedan flera år tillbaka genomfört maskinella cykelmätningar vid ett antal mätstationer i centrala Göteborg. Mätstationerna är placerade på cykelbanor längs vanliga cykelstråk och beskriver utvecklingen av en viss typ av cykeltrafik. Hur cykelutvecklingen ser ut inom exempelvis olika bostadsområden fångas inte upp i dessa mätningar.

Cykeltrafiken varierar kraftigt både mellan sammanliggande dagar och i medeltal över hela år. Däremot så ser mönstret likadant ut mellan de olika mätstationerna, en nedgång i en mätstation under en dag återfinns även i de övriga mätstationerna. I diagrammet nedan visas detta samband för fyra mätstationer.

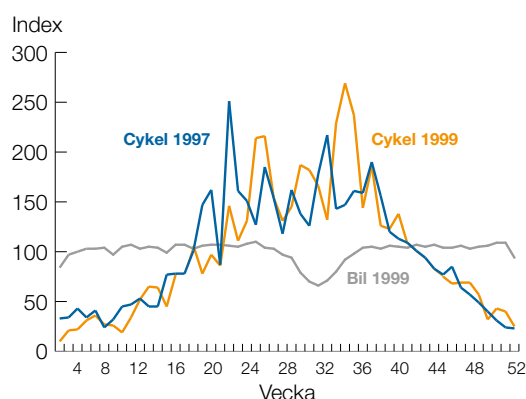
Cykelpassager per vecka 2011



Det är svårt att hitta en enskild anledning till dessa variationer, mer sannolikt är det ett samband mellan temperatur, väder och vind. Dessa faktorer påverkar framförallt de ”opålitliga tillfällescyklisterna” som enbart cyklar vid gynnsamma förhållanden. Vanecyklisten däremot cyklar oberoende av väderförhållanden.

I diagrammet nedan visas exempel på cyklingens variationer över både veckor och år. För jämförelsen finns även uppgifter om biltrafiken, där inte samma variation finns. För att kunna jämföra utvecklingen över tiden är uppmätta värden indexerade.

Trafikens variation på Dag Hammarskjöldsleden för cykel resp. bil



CYKLAR ÖVER ÄLVEN

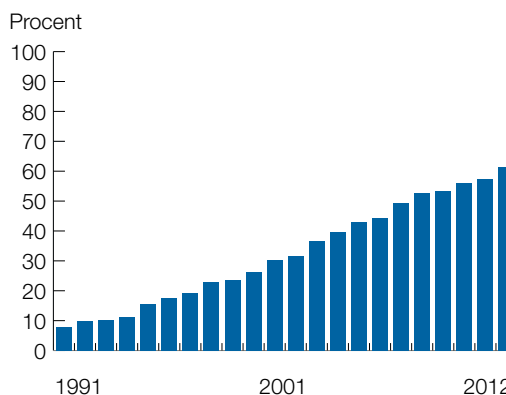
I genomsnitt passerade 6 900 cyklister Göta älvsnittet under sommarhalvårets vardagar (kv2+kv3) 2012. Av dessa tog 1 800 cyklister, cirka en fjärdedel, den avgiftsfria färjan över älven. Den avgiftsfria färjan har medfört en ökning av antalet cyklister som passerar älvsnittet då antalet cykelpassager är oförändrat över Göta Älvbron, Älvsborgsbron samt Marieholmsbron.

CYKELHJÄLSANVÄNDNING

Andelen cyklister med hjälm studeras vid 18 platser i Göteborg under augusti och september. Studien genomförs vid tre tillfällen per plats, både under för- och eftermiddagen. Resultatet visar att det är fler män än kvinnor som cyklar och att kvinnor använder hjälm i högre grad än männen (en liten osäkerhet finns då det inte alltid går att bedöma om den cyklande är en man eller en kvinna). En kontinuerlig ökning av användandet har skett över åren, från knappt tio procent under tidigt 1990-tal till över hälften av cyklisterna 2012 (61 procent).

I en studie om trafiksäkerhet 2010 uppgav sju av tio personer (72 %) att de äger en cykelhjälm och av dessa använder fyra av tio (40 %) alltid den.

Andel cyklister med hjälm 1991-2012

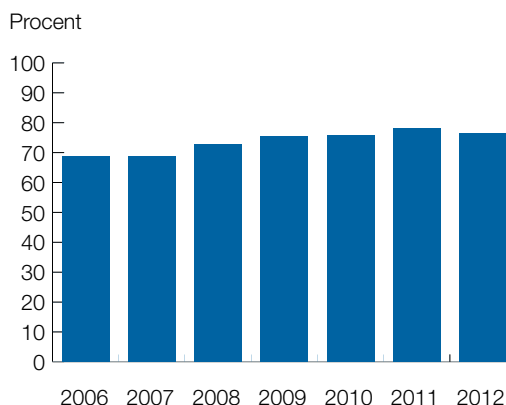


CYKELBELYSNING

Trafikkontoret undersöker andelen cyklister med godkänd belysning vid sju punkter i Göteborg. Undersökningen görs vid två tillfällen under andra veckan i november, mellan klockan 17-19.

Mellan åren 2006 och 2012 har andelen med godkänd belysning ökat från knappt 70 till drygt 76 procent, baserat på 4 000-5 000 passerande cyklister. Mellan 2011 och 2012 minskade andelen cyklister med belysning, efter en kontinuerlig ökning sedan mätningarna började.

Andelen cyklister med godkänd belysning 2006-2012





Fotgängare

Fotgängare har historiskt inte varit i fokus för analyser av trafikmiljön, förutom inom trafiksäkerhetsområdet. Planer för framtida stadsmiljö visar på ett nytt synsätt för trafikantgruppen gående, där deras utrymme i stadsmiljön är av allt större intresse både lokalt och nationellt.

Under december 2012 utökas utbudet av kollektivtrafik kraftigt för att möta efterfrågan när trängselskatten införs. Det ökande resandet med kollektivtrafiken kommer i sin tur innebära att antalet gående ökar, speciellt vid kollektivtrafikens knutpunkter.

För att kunna följa utvecklingen har förmätningar genomförts av volymerna av gående vid fyra viktiga knutpunkter för kollektivtrafiken. Dessa mätningar kommer att följas upp under 2013:

- 1) Centralstationen
- 2) Hjalmar Brantingsplatsen
- 3) Brunnsparken
- 4) Korsvägen

Resultaten visar att flödet är i särklass högst på övergångsstället mellan Centralstationen- Drottningtorget, med mer än 4 000 gångpassager per timme under maxtimmen. Övergångsställen vid spårväghållplatserna längs Nils Ericssongatan och vid Brunnsparken hade drygt 1 000 gångpassager per timme

Andelen gående som passerar mot rött ljus är ca 20-23 procent vid övergångsstället mellan Centralstationen och Drottningtorget.

CYKEL- OCH GÅENDERÄKNING VID ROSENLUNDSGATAN

Området kring Rosenlundsgatan kommer att förändras. Staden tillsammans med fastighetsägarna bygger igen nuvarande arkader och tar en del av gatan i anspråk för nya trottoarer. En ny bro (gångbro eller gång-/cykelbro) planeras över Rosenlundskanalen. Syftet med förändringarna är att ge ökade ytor för handel och annan verksamhet, t ex restauranger för att därmed öka tillströmningen av människor i området, både dag- och kvällstid.

För att kunna bedöma effekterna av genomförda åtgärder genomfördes en nulägesinventering. En uppföljning kommer sedan att utföras efter genomförda förändringar.

Inventeringen görs både under vinterhalvår (oktober-mars) och sommarhalvår (april-september) för att fånga in säsongsvariationer. Högre flöden är att vänta under sommaren då området besöks av många turister.

Resandeutveckling för biltrafiken



BLANDAD UTVECKLING FÖR BILTRAFIKEN

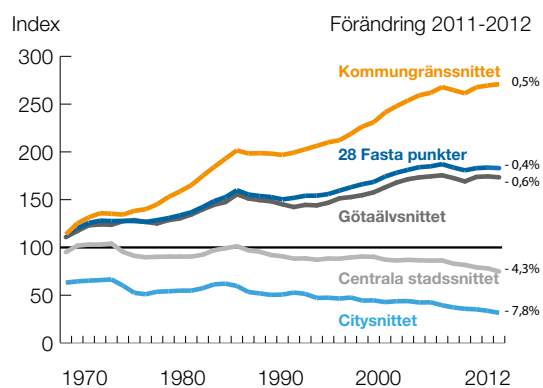
Det har varit ovanligt stora svängningar i biltrafikmängderna i Göteborg de senaste åren. Efter en topp för biltrafiken under 2005 har det sedan varit både ökning och minskningar av biltrafiken mellan åren. Mönstret var liknande under slutet på 1980-talet. Ett undantag är flödena i centrum där trafiken minskat kontinuerligt sedan i början på 1990-talet.

Den generella trafikutvecklingen 2011-2012 visar en minskning på 0,4 procent (28 Fasta punkter). En av anledningarna till nedgången är inbromsningen av ekonomin under hösten som har en dämpande effekt på trafikmängderna. Trots nedgången ökar trafiken över kommungränssnittet med 0,5 procent.

Trenden med minskad trafik i centrala staden (Centrala stadssnittet och Citysnittet) fortsätter. Detta är bl.a. en konsekvens av ombyggnationer och trafikomläggningar, exempelvis byggandet av nya busskörfält. Förändringar i både taxor och tillgång till parkeringsplatser påverkar också.

På Dag Hammarsköldsleden har trafiken minskat med 11 procent (3 800 fordon). Minskningar har också skett utmed Nya Allén/Parkgatan med cirka 10 procent (1 500 fordon) och utmed Södra Vägen med 7 procent (700 fordon). Minskningarna beror sannolikt på sämre framkomlighet p.g.a. vägarbeten och byggande av busskörfält.

Biltrafikutveckling i de fasta snitten 1970 - 2011

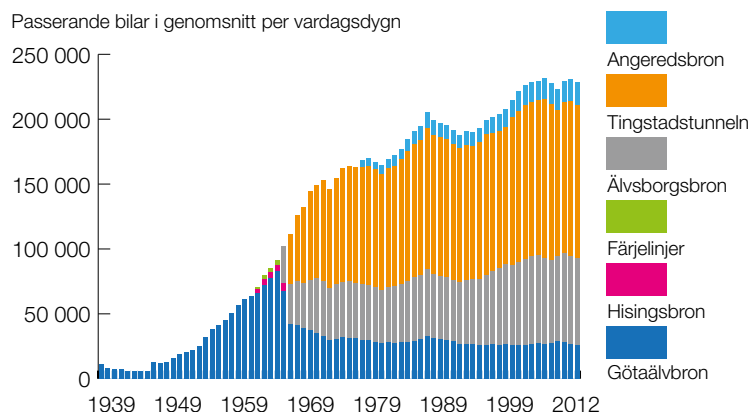


DE 28 FASTA PUNKTERNA

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. Den procentuella minskningen i de 28 fasta punkterna (-0,4 %) skiljer sig från ökningen i Kommungränssnittet (0,5 %).



Summa biltrafik över Göta älv. Utvecklingen 1939-2012



KOMMUNGRÄNSSNITTET

Biltrafiken ökade över kommungränssnittet med 0,5 procent jämfört med förra året. Detta speglar trafikutvecklingen med ökad trafik på infartslederna men en minskning av trafiken totalt sett.

På Alingsåsleden har det skett en ökning medan trafiken på Utbyvägen har minskat. Detta beror troligen på att bilisterna har ändrat sitt resmönster och nu väljer Partihallsförbindelsen. På Säröleden har trafiken ökat. På övriga gator har trafiken varit i stort sett oförändrad jämfört med förra året.

Sedan 1970 har trafiken över kommungränssnittet gått från 160 000 bilar till dagens drygt 432 400. Under samma period har trafiken över centrala stadssnittet minskat från 332 000 bilar till dagens 248 200. Delar av den kraftiga ökningen över kommungränsen kan tillskrivas den stora befolkningsökning som skett i kommunerna runt Göteborg. Under åren har också de lokala arbetsmarknaderna vuxit, vilket innebär att sysselsatta pendlar allt längre till och från sitt arbete.

TRAFIK ÖVER OCH UNDER ÄLVEN

Biltrafiken genom Tingstadstunneln har minskat något (-0,3%) och likaså på Älvsborgsbron (-1,9%). På Götaälvbron ökade trafiken något (1,2%) och på Angeredsbron var trafiken oförändrad. Jordfallsbrons ingår inte i Göteborgs stads redovisning i år men kommer att inkluderas under nästa år.

I absoluta tal registreras betydligt fler bilpassager över Älvsborgsbron (66 900) och genom Tingstadstunneln (118 400) än över Götaälvbron (25 800) och Angeredsbron (17 400) under ett vardagsdygn.

CENTRALA STADSSNITTET

Biltrafiken över Centrala Stadssnittet fortsätter att minska med ytterligare 4,3 procent, en minskning som har pågått sedan slutet av 1980-talet. Minskningen var störst på gator där byggen av busskörfält eller andra åtgärder för bättre framkomlighet för kollektivtrafiken skett under året: Nils Ericssonsgatan (-4,3%), Södra vägen (-7,0%), Dag Hammarsköldsvägen (-11%) och Östra Hamngatan (-16,4%).

CITYSNITTET

Biltrafiken över citysnittet fortsätter att minska (-7,8 %) och inte sedan mätningarna startade 1970 har trafikmängderna varit så små in mot city som under 2012. Antal bilar i citysnittet (48 900) motsvaras ungefär av antalet bilar genom Gnistängstunneln ett normalt vardagsdygn (55 200). Att trafiken minskar i centrum beror troligen på att det där finns en attraktiv kollektivtrafik och på förändringar i både taxor och tillgång till parkeringsplatser.

TUNG TRAFIK

Den tunga trafiken följde utvecklingen av den övriga trafiken mellan åren 1999 till 2012. Detta innebär att andelen tung trafik varit tämligen konstant längs huvudvägnätet i Göteborg. Generellt skulle det kunna sägas att ungefär var tolfte fordonspassage görs av ett tungt fordon.

På uppmätta vägar på huvudvägnätet hade Kungälvleden högst andel tung trafik med 14 procent och omfattar både transporter till Göteborgsområdet och genomfartstrafik. Andra stora leder såsom Torslandavägen och Lundbyleden hade 10 procent tung trafik och utgörs till största delen av lokala transporter.

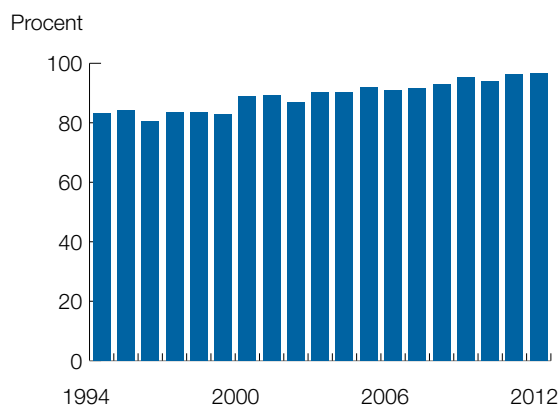
På Hjalmar Brantingsgatan, Älvsborgsbron och Oscarsleden var andelen tung trafik mellan 7-9 procent. På Hjalmar Brantingsgatan utgörs en del av den tunga trafiken av kollektivtrafik. Andra vägar exempelvis inom industriområden och kring yttre hamnen har en högre andel tung trafik jämfört med vägarna i huvudvägnätet.

Redovisningen av andelen tung trafik avser november månad 2012, erfarenheten säger att andelen tung trafik är stabil över både månader och år.

BILBÄLTESANVÄNDNING

Bilbältet används av allt fler. Under de år som Trafikkontoret gjort mätningar har andelen bilister med bilbälte ökat, från 83 procent 1994 till 97 procent 2012. Uppgifterna gäller både förare och passagerare. Att nya bilar utrustas med bilbältespåminnare har antagligen bidragit till den positiva utvecklingen. Polisens övervakningsinsatser, höga böter och förhoppningsvis bilisternas medvetenhet har även påverkat.

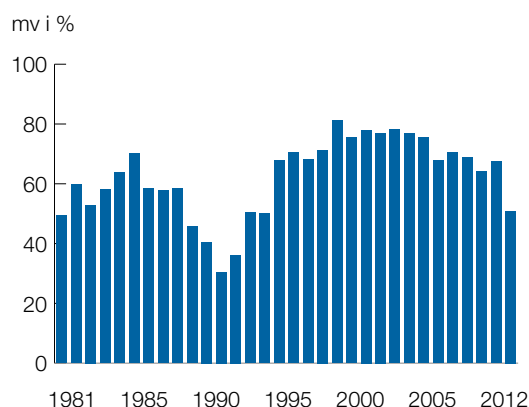
Andelen bilister med bilbälte, 1994-2012



DUBBDÄCKSANVÄNDNING

Sedan 1980 har andel bilar med dubbdäck studerats vid Hedens parkeringsplats varannan vecka under vinterhalvåret (vecka 41–vecka 20). I början på 1980-talet var andelen bilar med dubbdäck under januari och februari kring 50 procent. Efter snöstormen 1995 ökade andelen och har sedan dess legat på en nivå kring 60-70 procent. Mellan 2011 och 2012 minskade andelen bilar med dubbdäck till drygt 50 procent. Detta kan tyda på ett ökat användande av dubbfria vinterdäck.

Andel bilar med dubbdäck på Hedens parkeringsplats 1980-2012



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 högt trafik är det i genomsnitt 1,21 personer i varje bil. Det har inte skett någon större förändring av beläggningsgraden under den senaste femårsperioden.

Sett över hela dagen, mellan klockan 06.00-18.00, har personbeläggningen varit högre än under högt trafik. En successiv minskning har skett över åren och nu är det 1,29 personer per bil.

Personbeläggning i bilar 1994-2012

