Trafikkontoret

Trafik- och Resandeutveckling 2018

Göteborgs Stad

UPPLÄGG AV TRAFIK- OCH RESANDEUTVECKLING 2018

Strukturen i rapporten följer trafikstrategins utformning och dess mål för resor, stadsrum och godstransporter.

Rapportens uppbyggnad är enligt följande:

Trafikstrategin och de målgrupper som trafikstrategin är till för beskrivs inledningsvis.

Hållbar mobilitet inkluderar trafikstrategins effektmål för resor och här beskrivs trafikutveckling, resmönster med mera.

Goda stadsmiljöer inkluderar trafikstrategins effektmål för stadsrum samt undersökningar om nöjdhet med trafikmiljön.

Sammanfattning och insikter under året sammanfattar avslutningsvis året 2018.

För **godstransporter** saknas än så länge en strukturerad uppföljning och området nämns därför bara kortfattat.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Trafikstrategin

Trafikstrategin 5
Vilka vi är till för 7

Hållbar mobilitet

Hållbara resor 9
Resor till fots 13
Resor med cykel 14
Resor med kollektivtrafik 17
Serviceresor 19
Resor med bil 21
Restider mellan tyngdpunkter i staden 25
Resvaneundersökning 2017 27

Goda stadsmiljöer

Gångvänligheten i hela staden 30
Fotgängares upplevelse av centrala staden 33
Upplevelsen av cykling i Göteborg 35
Nöjdhet med trafikmiljön i centrala staden i byggtider 37
Byggprojektens påverkan i centrum – förändring i nöjdhet 39
Besökares nöjdhet med trafikmiljön 42
Skadade i trafiken 45

Sammanfattning och insikter under året

Hållbar mobilitet 49
Goda Stadsmiljöer 50

TRAFIK-STRATEGIN

TRAFIKSTRATEGIN

Arbetet med trafikstrategins olika områden har kommit olika långt. Det är dock tydligt att vi framöver måste fokusera ännu mer på planering för hållbara färdsätt. I ett nästa steg kräver det kommunsamverkan och vidare översyn av hur vi disponerar stadens ytor, samt bättre uppföljning och utvärdering av de åtgärder och projekt som trafikkontoret genomför.

Trafikstrategin fokuserar på tre områden – resor, stadsrum och godstransporter – som har stor betydelse för att Göteborg ska nå uppsatta mål och skapa livskvalitet, konkurrenskraft och hållbar utveckling. För respektive område finns en strategi beskriven med medföljande effektmål. Trafikstrategin har 2035 som målår och ska vara vägledande för hur trafiksystemet och gaturummen ska utvecklas. Här presenteras originalmålen, men flera av dem har konkretiserats och vidareutvecklatsi trafikkontorets olika program och styrande dokument.

Resor

Trafikstrategin berör alla resor till, från och inom Göteborg. Strategin för resor är att 1) stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens viktiga målpunkter, 2) öka tillgången till nära service och andra vardagliga funktioner samt 3) effektivisera användningen av vägar och gator.

Mål – Resor	Sida
E1 Minst 35% av resorna sker till fots eller med cykel.	9
E2 Minst 55% av de motoriserade resorna sker med kollektivtrafik.	9
E3 Restiden mellan två godtyckliga målpunkter är max 30 min för bil och kollektivtrafik.	25

Stadsrum

Strategin för stadsrum syftar till att skapa attraktiva stadsrum genom att 1) ge gående och cyklister förtur och anpassa hastigheter efter gående, 2) omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och 3) skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät utan barriärer. Effektmålen för Stadsrum har senare uppdaterats i arbetet med ett nytt övergripande styrdokument utifrån fotgängarens perspektiv, de nedan är trafikstrategins ursprungliga.

Mål – Stadsrum	Sida
E4 Minst X%* av anser att gång är det mest attraktiva sättet att röra sig i stadsmiljöer.	33
E5 Minst X%* anser att gaturummen i stadsmiljöer är attraktiva.	33
E6 Antalet dödade, allvarligt och måttligt skadade i trafiken ska minska med 75% till 2020.	45

* Förslag på målformulering för centrala staden finns på sidan 33.

Godstransporter

Strategin för godstransporter är att 1) säkerställa en god framkomlighet för godstransporter samtidigt som de lokala, negativa miljökonsekvenserna ska minska, 2) att samverka regionalt för lokalisering av transportintensiva verksamheter samt att 3) stimulera innovationer i samverkan med akademi och näringsliv. I anslutning till dessa strategier finns effektmål 7-9, som i dagsläget inte följs upp.

Mål – Gods
E7 Transporttiderna och variationen i transporttider på väg och järnväg till och från viktiga industri- och logistikområden ökar inte och ligger år 2035 kvar på 2014 års nivåer.
E8 Godstransporternas påverkan på luftkvalitet, buller och försurning ska minska jämfört med 2014 års nivåer.
E9 Göteborg ska anses vara Nordens bästa logistikläge i ledande rankingar samt allmänt ansedd som ledande inom klimatsmarta transporter.

Fokus på hållbara färdsätt

Huvudfokus inom ramen för arbetet med trafikstrategin är just nu att säkerställa och utöka kollektivtrafiken samt att göra det bättre för gång- och cykeltrafiken. Inom kollektivtrafiken är ett fokusområde förverkligandet av Målbild Koll2035, men även att i olika planer utöka eller tillskapa kollektivtrafik. Exempel på en sådan plan är den detaljplan för kontor vid Ullevigatan som nyligen vunnit laga kraft. I detaljplanen ska det genomföras tillköp av kollektivtrafik för att koppla Gårda till Centralenområdet.

För fotgängare pågår arbete med ett nytt övergripande styrdokument utifrån fotgängarens perspektiv. Vi planerar också för en ny koppling för gång- och cykeltrafik över Göta Älv, samt för cykel även fortsatt utbyggnad av pendelcykelnätet. Detta kommer de närmaste åren att som helhet ge tydliga förbättringar för gång- och cykeltrafikanter.

Kommunsamverkan och parkeringsöversyn

Som ett led i arbetet med trafikstrategin behöver Göteborg verka för att även grannkommunerna ska arbeta mot likvärdiga mål som Göteborg. Många av de som kör bil i Göteborg har sin startpunkt i någon av övriga kommuner inom GR (Göteborgsregionens kommunalförbund). Därför är det av stor betydelse för Göteborg men även hela regionen att dessa kommuner i sin planering tar ansvar för att skapa bättre förutsättningar för pendlare att resa på ett mer hållbart sätt. Detta kan göras exempelvis genom utökade pendelparkeringar, genom förbättrade förutsättningar för kollektivtrafiken samt resande till fots och med cykel, samt genom att inte medge fler bostäder i områden utan tillgång till god kollektivtrafik.

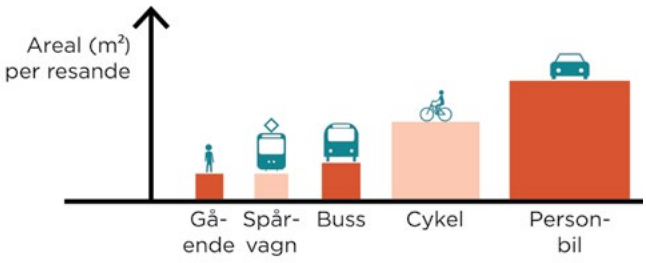
Även Göteborgs Stad behöver arbeta mer med parkeringsfrågan. Bilparkeringsyta tar mycket värdefullt utrymme i anspråk som behövs för andra färdsätt och för andra ändamål. Trafikkontoret har tidigare utrett frågan om marknadsanpassning av boendeparkeringstaxan och då konstaterat att det är lämpligt att justera boendeparkeringstaxorna som en del av att frigöra gatumark för att möjliggöra stadsutveckling. Men parkeringen är också en viktig parameter för att biltrafikens utveckling ska gå i önskad riktning. Göteborg behöver dock även i framtiden vara attraktiv för besökare till stadens alla evenemang, varför en helhetsbild av besökares behov behöver hållas uppdaterad och i linje med stadens mål och strategier.

Utvärdering av trafikstrategin

Trafikkontoret har i uppdrag att utvärdera trafikstrategin för att visa om och hur det är möjligt att nå effektmål E1 och E2, som beskrevs på föregående sida. Arbetet ska bland annat uppdatera kunskapen om vad planerade projekt och åtgärder förväntas ge för effekt på de målen, klargöra hur mycket mer som behövs för att nå målen och vad som ska prioriteras för att målen ska nås till 2035. Inom ramen för arbetet ska ett mät- och utvärderingsprogram tas fram för att ge bättre kunskap. Vidare ska projekt, åtgärder och deras förväntade effekter tydligare kopplas till verksamhets- och investeringsplanering för att säkerställa att det som trafikkontoret genomför leder i riktning mot trafikstrategins mål.

Ökat hållbart resande

Både internt och externt behöver kommunikationen kring trafikstrategin fokuseras mot att resandet med kollektivtrafik, gång och cykel behöver ökas för att effektmål E1 och E2 ska nås. För att denna ökning ska vara möjlig behöver staden ta ytor i anspråk, ytor som idag används av biltrafiken. Eftersom bilen per resenär tar mycket mer utrymme än andra färdsätt bör budskapet vara att i planeringen av en effektiv och attraktiv stad måste vi hushålla med utrymmet på ett sätt som ger mer utrymme till hållbara färdsätt. I framtiden kommer det gå att köra bil ungefär som idag, men betydligt färre kommer sannolikt att se det som ett attraktivt alternativ. I planeringen bör fokus därför vara att skapa så bra förutsättningar som möjligt för hållbara och utrymmessnåla färdsätt.



Ungefärlig relation mellan olika färdmedels ytanspråk.
(Källa: Norheim, Bård and Stangeby, Ingunn: Fakta om kollektivtrafikk. Transportøkonomisk institutt, Oslo, 1995.)

VILKA VI ÄR TILL FÖR

Trafikkontoret har tre målgrupper, boende, verksamma och besökare. De är dessa vi är till för och vi skall utforma staden så att vi på bästa sätt tillgodoser deras behov. Göteborg kommer att gå från att idag vara en stor småstad till att bli en storstad, då är det viktigt att på ett hållbart sätt kunna välkomna fler boende, verksamma och besökare till Göteborg.

Boende

De som bor i staden.

Verksamma

Stora och små företag och andra verksamheter i Göteborg.

Besökare

De som kommer till Göteborg som turister eller besökare, men även de boende i staden som besöker andra stadsdelar i staden.

Göteborg är en stor evenemangstad där Liseberg, Svenska Mässan, Scandinavium, Ullevi, Universeum och Världskulturmuseet lockar flera miljoner besökare per år.

Boende Fotograf: Hank (The Comprades)

Verksamma Fotograf: Frida Winter

Besökare Fotograf: Lo Birgersson

HÅLLBAR MOBILITET

HÅLLBARA RESOR

Det långsiktiga målet för Göteborg är att det hållbara resandet ska öka, och sedan 2011 har det skett en förändring åt det hållet, om än ojämnt. Den största förändringen skedde i samband med trängselskattens införande. De senaste åren har utvecklingen stagnerat med undantag för kollektivtrafiken. Under 2018 ser vi ett trendbrott där utvecklingen går i rätt riktning för samtliga färdsätt.

Resandet med kollektivtrafiken fortsatte uppåt under 2018 och ökade med 5 procent. Bilresorna har brutit en stigande trend och minskade med 1 procent. Även cyklingen har vänt och ökade med 12 procent.

	Förändring
Cykel	+ 12 %
Kollektivtrafik	+ 5 %
Bil	- 1 %

Osäkerhetsfaktorer

Redan förra året var det besvärligt att beräkna trafikutvecklingen, eftersom alla färdsätt påverkas av byggnationer och trafikomläggningar.

- Positivt är att Västtrafiks uppgifter om resande med kollektivtrafiken nu i sin helhet baseras på Västtrafiks nya system för att räkna passagerare (KRS).
- Bilresandet har även i år uppskattats med underlag från trängselskattestationerna istället för de 28 fasta punkter som använts sedan 1970. Då Trängselskattesnittet är en sluten ring med flera viktiga passager ger det en bra bild över biltrafiken.
- Flödena vid våra cykelmätplatser påverkas av byggnationer och omledningar. Cyklister hittar nya vägar och det är svårt att särskilja förändring i resande i en trafikmiljö som förändras. Vädermässigt var sommarhalvåret 2018 gynnsamt för cyklandet.

Färdmedelsfördelningen

I Göteborgs Stads trafikstrategi finns två effektmål för resandet fram till 2035. Målen baseras på resor till/från och inom Göteborg – alltså inte bara göteborgarnas resor. De två effektmålen har vidareutvecklats i cykelprogrammet och i arbetet med ett nytt övergripande styrdokument utifrån fotgängarnas perspektiv, så totalt har vi fyra mål som tillsammans ger en önskad bild av resandet.

Den sammanvägda tolkningen av effektmålen och programmen är att vi 2035 vill ha en färdmedelsfördelning 2035 enligt 29 procent bil, 36 procent kollektivtrafik, 12 procent cykel och 23 procent resor till fots. Fördelningen mellan cykel och resor till fots kan se något annorlunda ut, men tillsammans ska de stå för 35 procent av resorna.

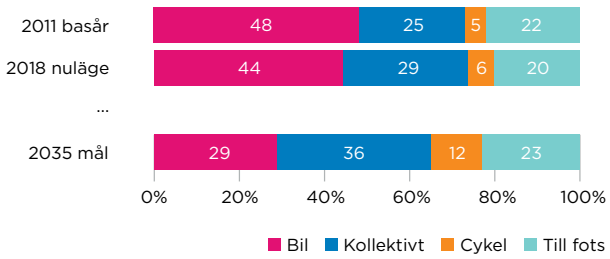
Mål: Ökad andel hållbara resor

År 2035 uppnå en färdmedelsfördelning på 29 procent bil, 36 procent kollektivtrafik, 12 procent cykel och 23 procent resor till fots.

Utifrån trafikutvecklingen 2018 är nuvarande färdmedelsfördelning 20 procent till fots, 6 procent med cykel, 29 procent kollektivtrafik och 44 procent med bil.

Nedan specificeras färdmedelsfördelningen 2011, 2018 och målår 2035.

Färdmedelsfördelningen 2011, nuläge och målår 2035



Uppföljning av mål för resor

Effektmål 1: Ökad andel resor med cykel och gång

År 2035 görs minst 35 procent av alla resor till fots eller med cykel. (Delmål för 2025 är 35 procent.)

2035	2025	Nuläge
≥ 35 %	(35 %)	26 %

Effektmål 2: Ökad andel motoriserade resor med kollektivtrafiken

Av de motoriserade resorna görs minst 55 procent med kollektivtrafik. (Delmål för 2025 är 48 procent.)

2035	2025	Nuläge
≥ 55 %	(48 %)	40 %

Cykelprogrammet fördjupning

Cykelprogrammet har vidareutvecklat målet till ett mål om tredubblad cykling fram till 2025. Det betyder att cykel står för 12 procent av alla resor. 2035, eller mer om cyklingen fortsätter att öka efter 2025.

Fotgängarprogrammets fördjupning

Om cykel står för 12 procent av alla resor behöver antalet resor till fots uppgå till 23 procent för att effektmål 1 ska uppfyllas. Dock är potentialen högre visar beräkningar. Förslaget i arbetet med ett nytt övergripande styrdokument utifrån fotgängarnas perspektiv är därför att minst 28 procent av alla resor ska utgöras av gångresor. Till dess att detta mål är beslutat utgår vi dock från målnivå 23 procent, baserat på de målformuleringar som finns i trafikstrategin och cykelprogrammet.

Förändring som krävs

Ska vi nå målen till 2025 måste resmönstret förändras radikalt; med utgångspunkt från 2011 måste resorna till fots öka med cirka 33 procent, resorna med cykel öka med 200 procent och resorna med kollektivtrafik öka med 80 procent medan bilresandet måste minska med 23 procent.

Detta motsvarar en genomsnittlig förändring per år på +1,2 procent för resor till fots, +8,2 procent för resor med cykel (cykelprogrammet fram till 2025), +2,5 procent för resor med kollektivtrafik och -1,1 procent för resor med bil. Dessa genomsnittliga förändringar baseras på att utvecklingen är linjär.

Förändringen antas dock inte ske i samma takt varje år. Mer troligt är en långsammare takt initialt som följs av en period av snabbare förändring och en avslutande långsammare fas.

Förändring i resande

Under 2018 ökade cykelflödet med 12 procent jämfört med 2017, kollektivtrafiken ökade med 5 procent och bilresandet minskade något, med 1 procent. Vi mäter inte flödet av resor till fots och kan därför inte uppskatta hur resor till fots förändrats.

Mellan 2011 och 2018 har behovet av resor uppskattningsvis ökat med cirka 8 procent. Cykelresorna bedöms under denna period ökat med 34 procent, resorna med kollektivtrafiken med 27 procent och bilresorna är oförändrade. Detta betyder att det sker en förändring i resandet mot det mer hållbara. Men det är inte tillräckligt – cyklandet behöver öka snabbare och för bil behöver vi påskynda minskningen av bilresandet. Kollektivtrafiken är det enda färdsätt som hittills utvecklas i linje med trafikstrategin.

Utveckling sedan 2011 till 2018 per trafikslag

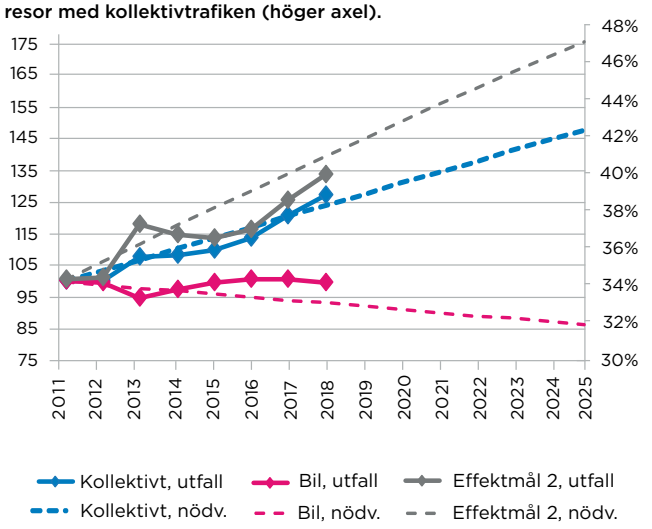
Till fots	Cykel	Kollektivt	Bil
-	34%	27%	0%

År 2013 skedde den största förflyttningen i resandet i riktning mot mer hållbart, bilresandet sjönk och kollektivresande ökade. Andelen kollektivresor låg då över en tänkt utveckling mot målet 2035. Mellan 2014 och 2018 har antalet cykelresor ökat något och så även bilresor. Kollektivtrafiken har fortsatt att öka och är det färdsätt som tagit hand om det ökade resbehovet.

Att den största förändringen skedde 2013 i samband med att trängselskatten infördes visar att det krävs förändringar i trafikmiljön för att det ska ske större förändringar i resandet.

Effektmål 2, som har stor bäring det övergripande målet om större andel hållbara resor, utvecklas inte i linje med mål sedan effekten av trängselskatten avtagit. Det är bilresandet som skapar avvikelsen och ökningen av resandet med kollektivtrafik kompenserar delvis för detta.

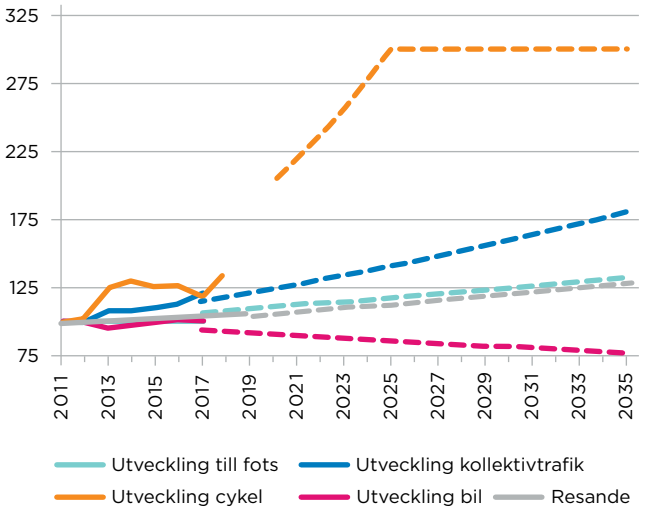
Utveckling av index för bil och kollektivtrafik samt nödvändig utveckling (vänster axel). Effektmål 2 om andel motoriserade resor med kollektivtrafiken (höger axel).



Utvecklingen har blivit lite mer osäker de senaste åren. Den största osäkerheten är för närvarande för cykel och bil där de många ombyggnationerna skapar osäkerhet i underlagen på grund av att nya resvägar etableras.

Även om vi ser förflyttningar mellan trafikslagen räcker inte förändringarna för att vi ska nå målen i trafikstrategin. Efter trängselskattens positiva effekt 2013 ökade bilresandet 2014–2016. Sedan 2017 ser vi nu en svagt avtagande trend vilket kan antas vara en konsekvens av försämrad framkomlighet.

Trafikutvecklingen 2011–2018, index 100



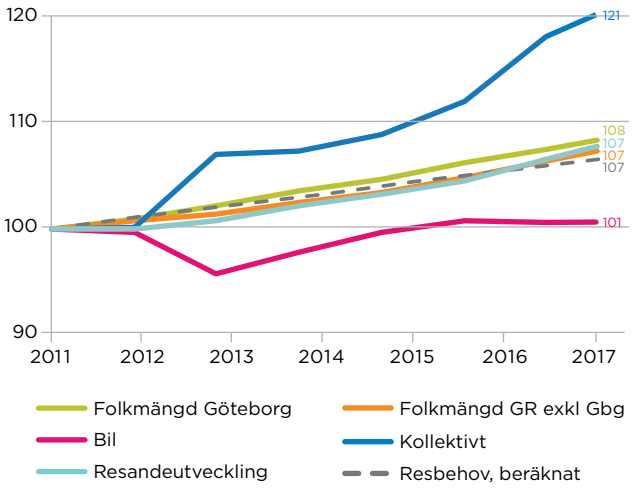
Färdmedelsfördelningen sedan 2011

År	Till fots	Cykel	Kollektivt	Bil
2018	20%	6%	29%	44%
2017	20%	6%	28%	45%
2016	21%	6%	27%	46%
2015	21%	6%	27%	46%
2014	21%	7%	27%	46%
2013	21%	6%	27%	45%
2012	22%	5%	25%	48%
2011	22%	5%	25%	48%

Andra siffror som rör trafiken

Mellan 2011 och 2017 har Göteborgs befolkning växt med drygt 8 procent och befolkningen i övriga Göteborgsregionen har tillsammans växt drygt 7 procent. Det ligger väl i linje med resandeutvecklingen som under samma period ökat med drygt 7 procent jämfört med en prognosticerad utveckling på knappt 7 procent.

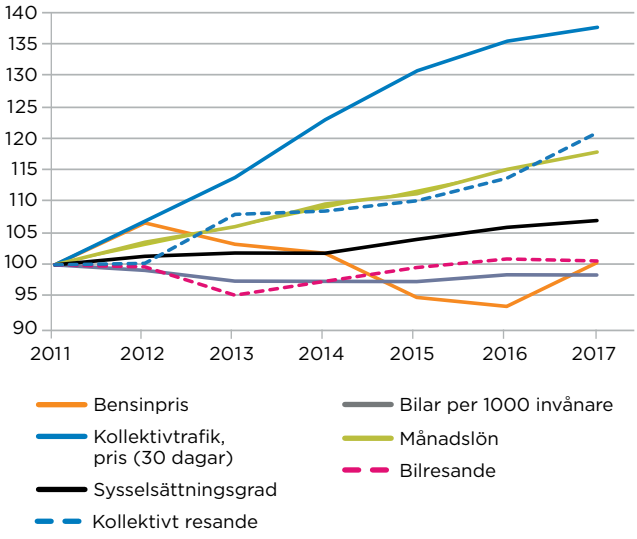
Befolknings- och resandeutveckling 2011–2017



Flera omvärldsfaktorer påverkar resandet

Det finns ett antal faktorer som påverkar resandet och valet av färdmedel som trafikkontoret inte kan påverka. Till exempel vet vi att efterfrågan på resor påverkas av sysselsättningsgrad, människors inkomst och detaljhandelns omsättning.

Utveckling av omvärldsfaktorer 2011–2017 samt resande med bil och kollektivtrafik



Mellan 2011 och 2017 ökade sysselsättningsgraden i Göteborg med 7 procent, vilket är något lägre än befolkningstillväxten. Den genomsnittliga månadslönen för de i arbete ökade under samma period med 18 procent. Bensinpriset har sjunkit mellan 2012 och 2016 men ökade under 2017 och är nu på 2011 års nivå. Priset på 30-dagarskort i kollektivtrafiken ökade med 37 procent. Antalet bilar per 1 000 personer har fluktuerat något sedan 2011 men låg 2017 2 procent under 2011 års nivå. Antalet bilresor har ökat sedan 2013 och låg 2017 1 procent över 2011 års nivå samtidigt som kollektiv resandet ökat med 21 procent.

Fotograf: Asbjörn Hanssen

RESOR TILL FOTS

I dag mäts inte resor till fots kontinuerligt. Under 2018 påbörjades ett försök att mäta antalet fotgängare men det kommer att dröja innan det finns ett system såsom vi idag har för cykel och bil. Tills dess uppskattas flödet vara oförändrat.

Fortfarande är det resvaneundersökningar (RVU) som ligger till grund för bedömningen av antalet gångresor. Sedan 2011 har det genomförts tre RVU:er i Västsvenska paketets regi – per telefon 2011 och 2014 och per post 2017. Metodskiftet från telefonintervju till enkätundersökning via post innebär så pass stora förändringar i vem som svarar och hur man svarar, vilket framför allt påverkar antalet gångresor. I en telefonintervju påminns respondenten att även resor till fots räknas, medan dessa resor lätt glöms bort i en undersökning där en enkät ska fyllas i. 2017 års RVU ger bra information om resmönster, se avsnitt *Resvaneundersökning 2017,* men det går inte att uppsatta utvecklingen av gångresor utifrån den undersökningen.

Uppskattningsvis sker det ungefär 300 000 resor till fots varje vardag till, från och inom Göteborg. Denna uppskattning bygger på RVU:erna 2011 och 2014 och tills vi kan uppskatta nuläget för gångresor utgår vi från att mönstret för resor till fots inte har förändrats.

	Till fots
Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2025	+1,3 %
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2018	±0 %*
I linje med nödvändig utveckling	**

* Uppskattning ** Kan ej bedömas

FÖRSÖK ATT MÄTA ANTALET FOTGÄNGARE

Två veckor under hösten 2018 testade trafikkontoret att använda wifi-teknik för att följa fotgängares rörelse. Försöket utfördes med 50 stycken mätstationer som var placerade runt om i innerstaden från Drottningtorget till Järntorget. Tekniken detekterar mobila enheters wifi-anslutning och kan på så sätt följa fotgängares rörelsemönster. En mobil enhet är vanligtvis en smart mobiltelefon eller surfplatta. Tekniken har tidigare använts i andra svenska städer och den data som erhålls är fullständigt anonymiserad.

Under första halvan av 2019 kommer den data som samlats in att bearbetas och presenteras. Eftersom wifi-tekniken mäter kontinuerligt och mätningarna skedde på 50 platser genererades förhållandevis stora mängder data. Under den första veckan uppmättes exempelvis över en miljon passager i mätområdet. Varje mätstation har en detektionsradie på 50-100 meter. Detta gör det möjligt att studera hur flödet av fotgängare och cyklister förändras över dagen på exempelvis en av broarna in till innerstaden. Genom att länka data från flera mätstationer kan flödet mellan stationerna analyseras och presenteras på en karta. Syftet med datainsamlingen är att öka kunskapen om fotgängare och cyklisters rörelser i innerstaden och därmed vara ett bidrag vid planeringen.

De praktiska aspekterna och kostnaden kommer också att utvärderas för att förstå om tekniken kan användas till att följa framtida trafikutveckling för fotgängare och cyklister och på sikt ersätta andra metoder för datainsamling.

Fotograf: Jon Angelbratt

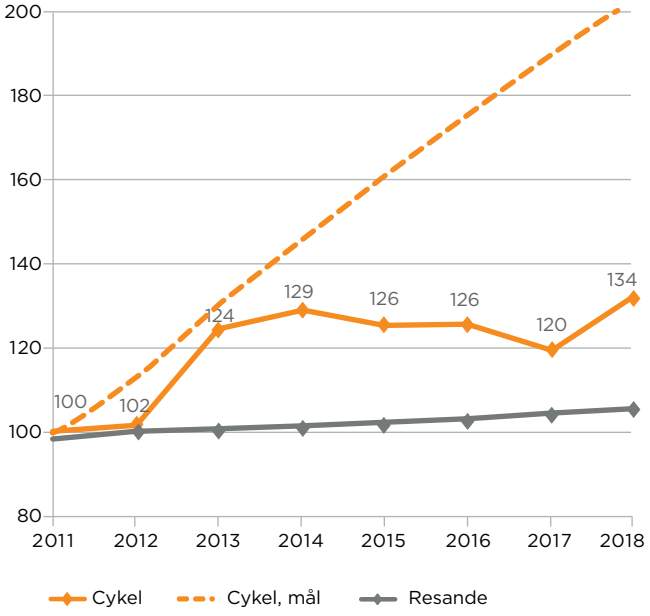
RESOR MED CYKEL

Bedömningen för 2018 är att cykeltrafiken har ökat med 12 procent jämfört med 2017. Ökningen går i rätt riktning mot målen i trafikstrategin och cykelprogrammet, men den sammanlagda utvecklingen släpar fortfarande efter. Trafikutvecklingen för cykel har blivit svårare att uppskatta de senaste tre åren på grund av flera förändringar i trafikmiljön, med en ökad osäkerhet som följd.

Cykelflödet 2018 är 34 procent högre än 2011 när trafikstrategin infördes. I samband med trängselskattens införande 2013 skedde en kraftig ökning av cykeltrafiken på 22 procent. Årets ökning på 12 procent är den näst största.

Variationer mellan åren sker alltid och mellan åren 2013 och 2017 var utvecklingen långsiktigt relativt oförändrad. 2018 ses däremot en uppgång som gör att flödet beräknas till 34 procent högre än 2011, vilket är 5 procentenheter högre än toppnoteringen 2014.

Utveckling, mål och uppskattat behov av ökat resande 2011–2018, index 100



Den genomsnittliga förändringen för cykelresorna är 4 procent årligen mellan 2011 och 2018. Detta är inte i linje med den genomsnittliga förändring på 8 procent som krävs för att målet om tredubblad cykling 2025 ska uppfyllas.

	Cykel
Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2025	+ 8,2 %
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2018	+ 4,3 %
I linje med nödvändig utveckling	Nej

Vädrets betydelse

Fler cyklar när vädret är bra. Under 2018 var de första månaderna snöiga och kalla, medan det var fler regnfria dagar och högre temperaturer än 2017 under sommarperioden. Sommarvädret ligger sannolikt bakom en del av ökningen jämfört med 2017.

Byggprojektens påverkan

De senaste åren har cykelflödet förändrats ganska mycket vid flera platser, vilket till stor del kan förklaras av olika byggprojekt. Ibland fångas en förändring i flöde på en station upp av en annan station, men ibland inte. Oavsett om vi inkluderar eller exkluderar de stationer som påverkats de senaste åren beräknas cykelflödet ha ökat ungefär 12 procent 2018 jämfört med 2017.

För att beräkna ett förändrat flöde i en punkt krävs godkända data för både 2018 och 2017. Detta har inneburit att platser där cykelbanor varit avstängda och mätstationer tagna ur drift under något av åren inte har kunnat tas med. För 2018 baseras cykelutvecklingen på flödet i 15 av 19 möjliga mätstationer.

Osäkerheten kring förändringen av cykelflödet ökar i takt med att trafikmiljön förändras och allt fler omledningar och avstängningar sker. Detta kommer vara situationen många år framöver till följd av stadens olika byggprojekt.

Nya mätplatser

Under de senaste två åren har antalet cykelmätstationer utökats för att bättre fånga upp förändringar och få ett större material att basera beräkningar på. Detta är en följd av stadens många byggprojekt.

Under 2016 utökades systemet från 17 till 19 platser med nya mätplatser vid Badhusgatan och Lindholmsallén. Under 2017 utvidgades systemet med ytterligare fem platser, vilket innebär att cykeltrafiken 2018 mättes vid 24 platser runt om i staden. De 5 nya platserna är Litteraturgatan, Hjalmar Branting, Övre Husar, Järnvågsmotet, Torslandavägen och Södra Tagenevägen. Under 2018 har det inte skett någon ytterligare utökning.

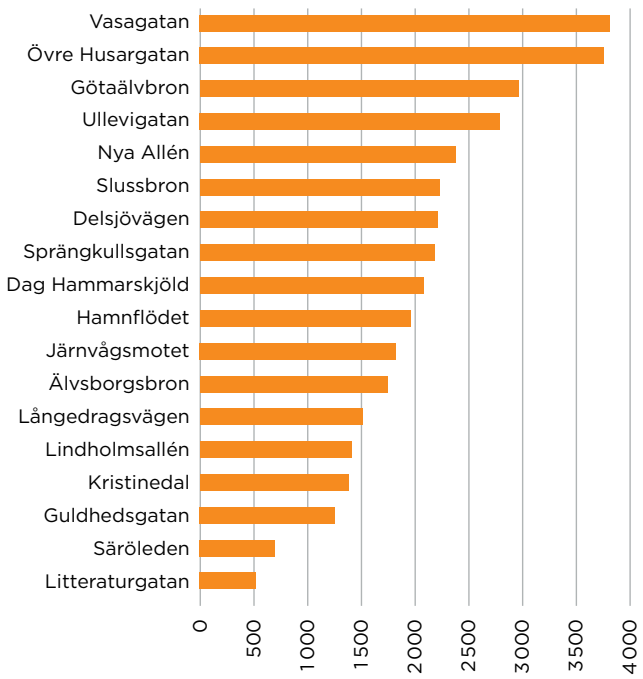
Flödet på olika platser

Under 2018 var cykelflödena högst på Vasagatan där 3 600 cyklister passerade ett genomsnittligt vardagsdygn. I figur och på tabell på nästa sida redovisas det genomsnittliga flödet på vardagar för cykelmätstationer med godkända flöden 2018. Flödet varierar mycket över året med betydligt högre flöden under sommarhalvåret. Vid dimensionering av cykelinfrastruktur är det flöden för sommarhalvåret som ska användas.

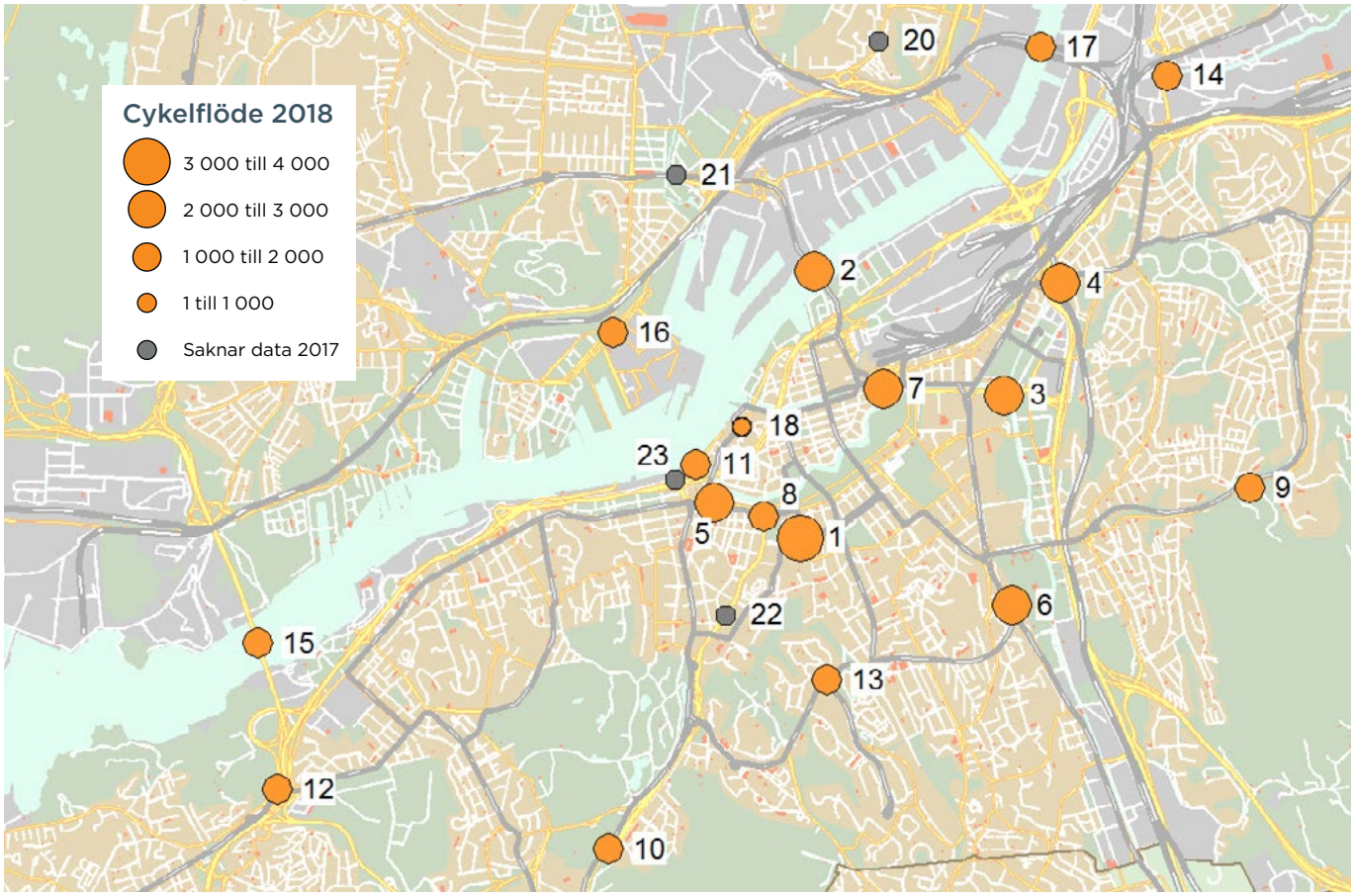
Flöden 2013–2018, nummer hänvisar till karta. Genomsnittliga flöden under vardagar (hela året).

		2018	2017	2016	2015	2014	2013
1	Vasagatan	3 600	3 400	3 800	3 900	4 100	
2	Götaälvbron	3 000	2 700	2 900			
3	Ullevigatan	2 800	2 600	2 600	2 600	2 800	2 800
4	Redbergsvägen		2 300	2 200	2 200	2 300	2 000
5	Nya Allén	2 400	2 300	2 400	2 700	2 900	
6	Södra Vägen		2 100	2 100	2 000	2 100	1 800
7	Slussbron	2 200	2 000	2 000	1 900		
8	Sprängkullsgatan	2 200	1 900	2 200	2 300		
9	Delsjövägen	2 200	1 800	1 900	1 900		2 000
10	Dag Hammarskjöld	2 100	1 800	1 900	1 900	2 000	
11	Hamnflödet	1 900	1 800	1 500			
12	Långedragsvägen	1 600	1 300	1 400	1 300	1 300	1 300
13	Guldhedsgatan	1 300	1 200	1 300	1 400	1 400	1 300
14	Kristinedal	1 400	1 200	1 400	1 400		
15	Älvsborgsbron	1 700	1 200	1 200	1 100	1 100	1 000
16	Lindholmsallén	1 400	1 200	1 300			
17	Södra Marieholmsbron		1 000				
18	Badhusgatan		700	1 400			
19	Säröleden	700	600		600	600	600
20	Litteraturgatan	500					
21	Hjalmar Branting						
22	Övre Husargatan	3 500					
23	Järnvågsmotet	1 900					

Cykelflöde vardagar 2018 (fallande ordning).



Karta över mätplatser



Resor med Styr & Ställ

Under 2018 har användningen av Styr & Ställ minskat med 5 procent jämfört med 2017. År 2017 startade säsongen senare, först i mars, vilket innebär att tolv månader 2018 jämförs med tio månader 2017. Totalt gjordes ungefär 450 000 resor med Styr & ställ under 2018, vilket kan jämföras med cirka 630 000 resor under 2015 då användningen var som störst. Minskningen mellan 2017 och 2018 är relativt liten jämfört den stora minskningen som skedde mellan 2016 och 2017 som var på 24 procent.

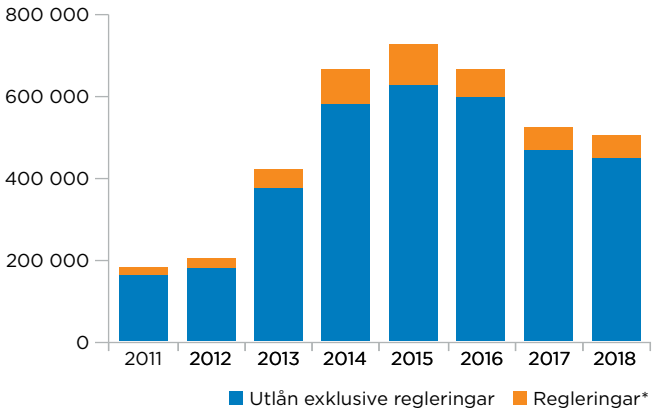
Totalt såldes cirka 12 000 säsongsabonnemang under 2018 och antalet 2017 var ungefär det samma. Mellan 2016 och 2017 var det däremot en större minskning i antalet sålda säsongsabonnemang, en minskning på 12 procent. Under 2018 såldes också 10 800 tredagarsabonnemang att jämföra med 13 400 motsvarande period 2017, en minskning på 19 procent.

En anledning till minskningen av säsongsabonnemang, och därmed cykelresor, kan vara övergången för Västtrafikkunder till To Go-appen vilket innebär att man inte längre har något Västtrafikkort att lägga Styr & Ställ-abonnemang på vilket i sin tur kanske gjort att en del kunder inte uppdaterat sitt abonnemang.

Ytterligare en anledning till den minskade användningen är att det har varit problem med driften med stora problem med trasiga cyklar, terminaler, för låg regleringstakt (fördelning av cyklar till olika stationer) vilket förutom lägre användning har lett till ett större kundmissnöje.

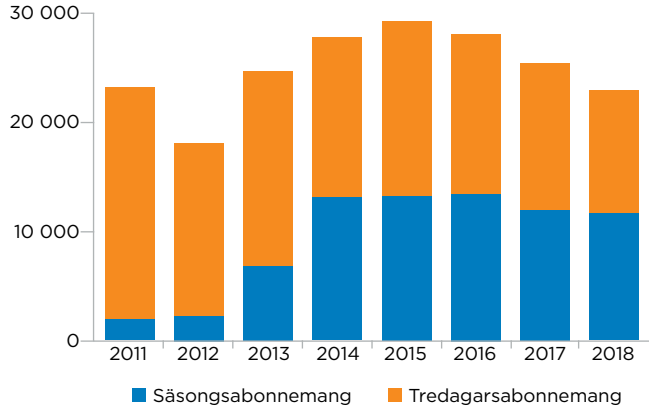
Ombyggnationerna i staden har också ställt till problem. Regleringsfordon har inte kommit fram, flera stationer har behövt flyttas och ibland har det varit svårt att hitta ersättningsplatser under byggtiden.

Antal resor med Styr & Ställ 2011–2018



*administrativa omfördelningar av cyklar mellan olika stationer

Antal sålda abonnemang, 2011–2018



Nytt lånecykelsystem

Våren 2020 ska ett större och mer flexibelt Styr & Ställ-system vara på plats. Systemet med lånecyklar utökas till Mölndal. Det nya systemet ska precis som det nuvarande heta Styr & Ställ. Totalt ska 1 750 lätta, 7-växlade cyklar placeras ut i Göteborg och Mölndal våren 2020. För användarna blir det nya systemet mer flexibelt än dagens Styr & Ställ. I fortsättningen sitter den smarta tekniken i själva cykeln istället för i lånestationen. Användarna kan därför sköta alla sina kontakter med systemet – som registrering, lån och felanmälan – direkt på cykeln och i en app. Det går också att lämna tillbaka cyklar bredvid en station som redan är full, boka cyklar i förväg och att låna flera cyklar på samma gång. Ett årsabonnemang på det nya det nya systemet kommer att kosta cirka 300 kronor.

RESOR MED KOLLEKTIVTRAFIK

Under 2018 ökade resorna med kollektivtrafiken med 5 procent jämfört med 2017. Resorna ökade 6 procent med buss, 8 procent med båt och 4 procent med spårvagn.

Sedan 2011, när trafikstrategin antogs, har resorna med kollektivtrafik ökat med 27 procent till och med 2018 och förändringarna följer den utveckling som krävs. Sedan 2011 har behovet av resor ökat totalt med 8 procent och merparten av detta står kollektivtrafiken för.

Mål: Kollektivtrafikresor

Senast år 2035 görs minst 55 procent av de motoriserade resorna med kollektivtrafik. I år (2018) var denna andel 40 procent.

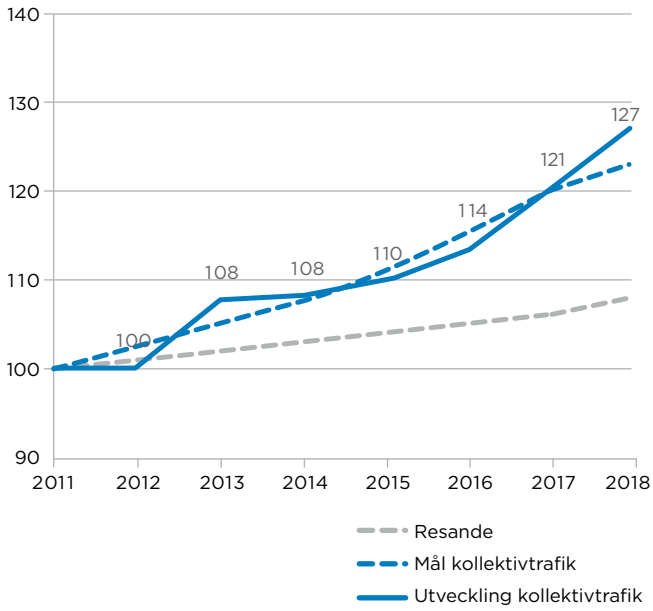
2035	Nuläge
≥ 55 %	40 %

Kollektivtrafikresorna har i genomsnitt ökat med 3,4 procent per år mellan 2011 och 2018, vilket är i linje med den genomsnittliga förändring som krävs på 2,8 procent. Kollektivtrafiken är därmed det enda trafikslag som i nuläget växer i takt med trafikstrategin.

	Kollektivtrafik
Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2025	+2,8 %
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2018	+3,4 %
I linje med nödvändig utveckling	Ja

Enligt trafikstrategin kommer det totala behovet av resor i staden öka med 27 procent mellan 2011 och 2035, vilket motsvarar en genomsnittlig ökning med 1 procent per år. Kollektivtrafikresorna har alltså ökat mer än behovet, vilket vi eftersträvar. Detta visar också att en viss förflyttning i resandet sker, med färre resor med bil och fler resor med hållbara färdsätt.

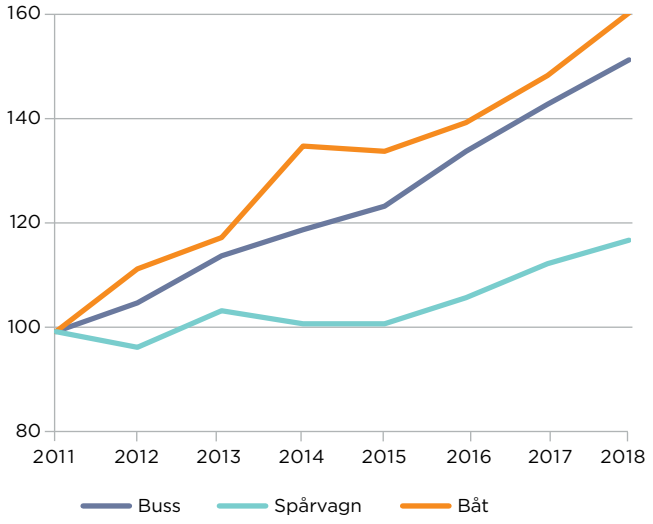
Utveckling, mål och uppskattat behov av ökat resande 2011–2018, index 100



Buss, spårvagn och båtresor

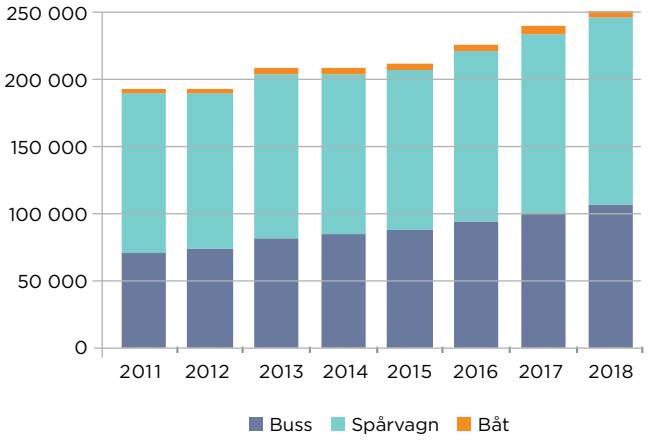
Fram tills 2015 var det bussåkandet som genererade den totala ökningen av resor med kollektivtrafiken, men från 2016 bidrar även spårvagnsresorna till ett ökat resande.

Utveckling för buss, båt och spårvagn 2011–2018, index 100

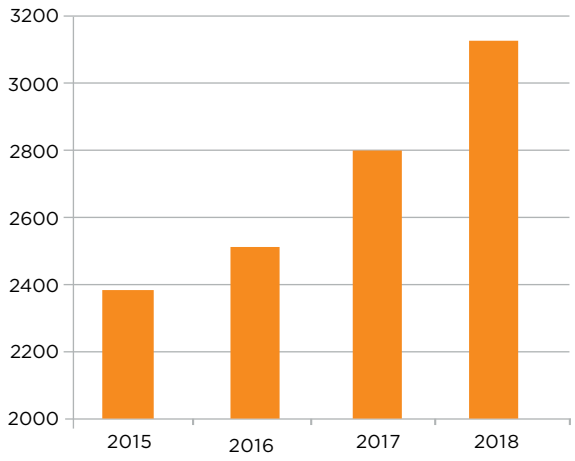


Resorna med båt har ökat kontinuerligt sedan 2011 men det är en så pass liten del av det totala resandet, att det inte påverkar det totala resandet så mycket.

Antal resor med buss, spårvagn och båt 2011–2016, tusental



Antal resor med båt över älven, 2015–2018, tusental



Resor med Älvsnabben och Älvsnabbaren

Båttrafiken över älven ökar och under 2018 gjordes över 3 miljoner resor med båtlinjerna Älvsnabben och Älvsnabbaren, vilket innebär en ökning med 11 procent jämfört med 2017.

Älven trafikeras av två älvskyttlar sedan tidigare och under 2018 sattes en extra färja in mellan Lindholmen och Rosenlund under tiden Götatunneln varit stängd (som en följd av Västlänken samt underhållsarbete i tunnelrören). Under 2019 kommer ytterligare en färja sättas i drift för att utöka trafiken, inköpet finansieras tillsammans av Staden och Västtrafik och ska fungera som en ytterligare koppling över älven för både kollektivtrafikresenärer, gående och cyklister. Även den nya skytteln kommer vara gratis att resa med. Den nya färjan är en elhybrid.

Fotograf: Asbjörn Hanssen

SERVICERESOR

Serviceresor utför olika typer av samhällsbetalda resor och färdtjänst är en särskild kollektivtrafik för dem som inte har möjlighet att nyttja den konventionella kollektivtrafiken. Serviceresor var tidigare en egen förvaltning, men införlivades med trafikkontoret den 1 oktober 2017. Syftet var att skapa samordningsvinster då trafikkontoret ansvarar för kollektivtrafikfrågor i övrigt.

Under 2018 utförde förvaltningen totalt 1,4 miljoner resor och antalet utförda resor med färdtjänst utgjorde 620 000 resor. Detta är en resandeökning med 4,5 procent från 2017.

Även resorna med Flexlinjen steg från 195 000 utförda resor 2017, till 219 000 under 2018. Det främsta skälet till ökningen av utförda resor är att Västtrafik den 1 juli tog bort möjligheten för färdtjänstresenärer i Göteborg att resa avgiftsfritt i kollektivtrafiken. En liten del av ökningen beräknas även vara en konsekvens av att staden befinner sig i ett byggskede där serviceresors resenärer är en särskilt utsatt grupp.

Ökningen av resor med Flexlinjen är inte lika starkt kopplade till Västtrafikkortet som för färdtjänstresorna, även om det har en viss betydelse. Delar av ökningen beror dock på omläggningen av vissa lunchturer på uppskattade flexlinjeområden som genomfördes 2017. Genom att justera turerna har resenärerna fått tätare trafik mellan 12.00-13.00, vilket har varit efterfrågat.

SERVICERESOR

Totalt gjordes 1,4 miljoner resor inom serviceresor under 2018. Av dem var ca 620 000 färdtjänstresor och ca 220 000 resor med flexlinjen.

Serviceresor genomför också LSS-resor, skolskjuts och tjänsteresor.

Effektiv trafik

Med en särskilt utsatt resenärsgrupp är en del av serviceresors mål att minska antalet förseningar i trafiken. Under 2018 har ca 10 procent av utförda resor varit försenade vilket till stora delar kan förklaras med trafikbrist hos trafikföretagen. Brist på förare och problem att rekrytera till föraryrket är ett nationellt problem, som även påverkar serviceresors verksamhet, där det är problem med att hitta kompletteringstrafik vid behov. En annat skäl till förseningarna är den del av serviceresors uppdrag som består av skolskjuts, arbetsresor och resor till och från daglig verksamhet där många resenärer har ett behov av att resa vid samma tider. Den här typen av resor berörs i högsta grad av trafiksituationen under högtrafik, vilket speglas i förseningsstatistiken. Ett arbete har påbörjats för att tillsammans med skolorna titta på möjligheterna att variera tiden för skoldagens början. Det är ett sätt för staden att samverka för en bättre trafiksituation.

Som ett led i att få trafiken att fungera så bra som möjligt, har serviceresor även valt att ändra en del av parametrarna i förvaltningens bokningssystem. Under 2018 har man lagt till funktionen Kontinuerlig Omplanering och Hylla Omplanering. På olika sätt ger båda funktionerna bokningssystemet fler tillfällen att planera in varje resa så att den blir så effektiv som möjligt. Åtgärderna har bidragit till en bättre samplanering av resor i systemet, vilket i sin tur påverkar förseningarna i positiv riktning.

Serviceresor under byggtid

Trafikkontoret ansvarar för staden under byggtid och med serviceresor uppdrag kommer ett behov av att lägga ett särskilt fokus på denna fråga utifrån verksamhetens behov.

Under 2018 startade arbetet med en projektgrupp där funktioner från alla verksamheter på avdelningen samlas för att få en tydlig översikt av serviceresor behov under byggtiden.

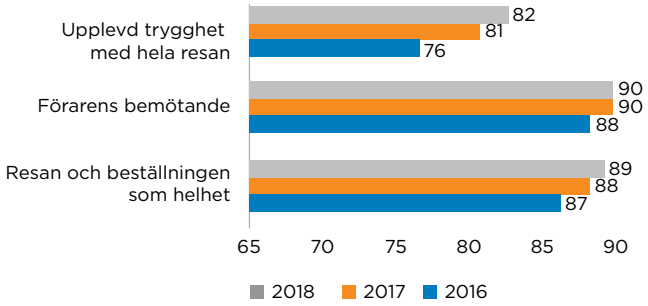
Det man har sett är hur viktigt det är att samla information från olika delar av staden för att kunna förbereda medarbetarna på hur de skall hantera olika situationer som uppstår. Man ser även att det finns behov av en mer riktad information till målgruppen, där kanalerna och formaten kan skilja sig från annan information ut till allmänheten.

Med Götatunnelns enkelriktning, och andra byggarbeten, uppstod ett behov av att titta på körtiderna i bokningssystemet på ett nytt sätt. I samarbete med Västtrafik har nu en rutin för att regelbundet uppdatera körtiderna inom Göteborg etablerats och vi planerar i dagsläget att genomföra två större körtidsuppdateringar per år. Efter körtidsuppdateringen i samband med Götatunnelns enkelriktning i juni 2018 ökade den genomsnittliga körtiden per resa med 38 sekunder. Detta motsvarar en kostnadsökning på ca 4 miljoner kronor per år för serviceresor.

Nöjda resenärer i färdtjänsten och flexlinjen

Med hjälp av kontinuerliga telefonintervjuer mäts färdtjänstresenärernas nöjdhet. Denna typ av kundnöjdhetsmätning finns på nationell nivå och genomförs i regi av Svensk Kollektivtrafik. I Göteborg ringer man upp sju resenärer varje dag för att få reda på hur resan fungerat, hur bemötandet har varit och om man känner sig trygg exempelvis. Andelen resenärer som är nöjda med sin resa har historiskt legat högt, men när man såg en nedåtgående trend kring den upplevda tryggheten 2015 –2016 beslutade den dåvarande färdtjänstförvaltningen att resenärernas upplevda trygghet skulle prioriteras i verksamheten. Det är särskilt glädjande att notera en fortsatt ökning av den upplevda tryggheten där 82 procent av resenärerna 2018 upplevde att det var tryggt att resa med serviceresor. Detta skall jämföras med 76 procent 2016 och 81 procent 2017.

Kundnöjdhet färdtjänstresenärer 2016–2018



Serviceresors gröna bilar

Fotograf: Julia Sjöberg

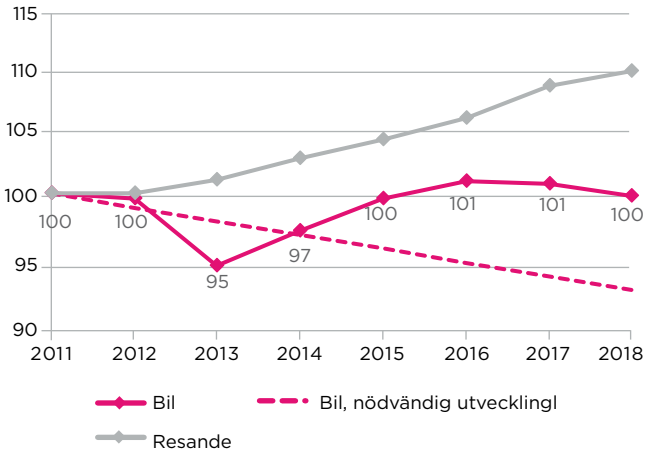
RESOR MED BIL

Fram till 2016 användes snittet 28 Fasta används som ett mått på biltrafikens utveckling. Under 2017 och 2018 har vi inte kunnat räkna fram ett årsvärde baserat på det snittet på grund av de pågående ombyggnationerna i trafikmiljön. Från 2017 och tills vidare kommer trafikkontoret därför att följa den generella trafikutvecklingen i Göteborg med hjälp av Trängselskattesnittet i kombination med Götaälvsnittet. Biltrafiken i båda snitten har minskat något från 2017 till 2018.

Mätningarna för 2018 visar att biltrafiken har minskat med cirka 0,3 procent över Götaälvsnittet och med knappt 1 procent i Trängselskattesnittet. Indextal för bilresandet, tidigare angivet av 28 Fasta, uppskattas därför minska i motsvarande utsträckning.

Enligt Trafikverkets barometer, publicerad i januari 2019, ökade trafiken på riksnivå med 0,8 procent (± 0,8) på Europavägarna 2018 och med 0,4 procent (± 0,5) i landet som helhet. Ökningen har minskat sedan 2017 och på ”Övriga länsvägar” sjunker trafiken något.

Utveckling och mål för bilresande 2011–2018, index 100



Enligt trafikstrategin behöver biltrafiken minska med i snitt 1,1 procent per år för att vi ska nå strategins mål till 2035. Utvecklingen hittills är inte i linje med vad som är nödvändigt. De senaste två åren har trenden vänt nedåt och minskningen ökar 2018 vilket är positivt. Den totala ökningen i resande tas alltså i sin helhet ut i andra trafikslag än bil. Det skall dock noteras att osäkerheten är stor i underlaget och skillnaderna mellan åren små.

Bilresandet ligger 2018 på samma nivå som 2011. För att nå målet i trafikstrategin 2035 hade den behövt minska med 6,6 procent vilket motsvarar en minskning med i genomsnitt 1 procent per år. En minskning av den storleksordningen är möjlig, vilket införandet av trängselskatten visade. Förändringen mellan 2017 och 2018 är -0,8 procent.

	Bil
Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2025	- 1,1 %
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2018	+ 0,1%
I linje med nödvändig utveckling	Nej

Mätning av biltrafiken

Trafikkontoret följer bilresandet genom bland annat en uppsättning fasta mätplatser och sex snitt. Dessa är:

- 28 Fasta punkterna
- Kommungränssnittet
- Götaälvsnittet
- Centrala stadssnittet
- Citysnittet
- Trängselskattesnittet

Snitten ringar in olika stora områden i staden, från det minsta, Citysnittet, till Kommunsnittet som mäter resandet in och ut ur Göteborg. De 28 fasta punkterna är fördelade över huvudvägnätet. I varje snitt ingår ett antal mätplatser där vi kontinuerligt samlar in data. En mätplats kan ingå i flera olika snitt. Sedan 1970-talet har de 28 fasta punkterna använts som uppskattning för det generella resandet med bil.

Förutom Götaälvsnittet och Trängselskattsnittet saknas så mycket data för de andra fyra snitten att vi inte kan beräkna någon trafikutveckling för dessa. Samtliga snitt kommer även framöver att följas i möjligaste mån och återigen redovisas som helårsvärde när det är möjligt.

Metodbyte

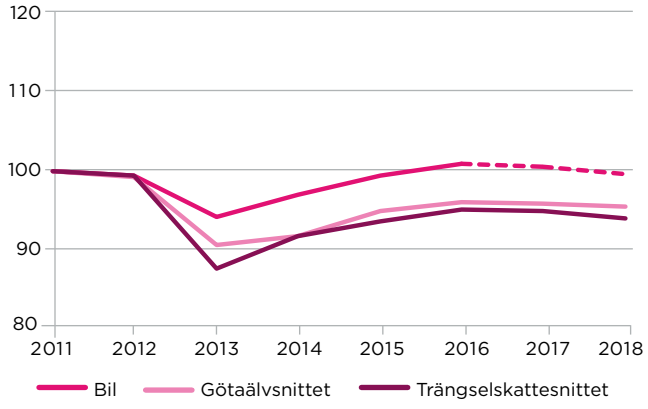
Fram till och med 2016 har snittet de 28 Fasta punkterna används för att visa den generella trafikutvecklingen. Men i och med att de olika byggprojekten i staden får allt större påverkan på våra mätstationer ute på våra gator och vägar får vi allt svårare att få tillräckligt med data av god kvalitet.

Därför har vi behövt hitta en annan lösning för att följa trafikutvecklingen och målen i trafikstrategin, och då har vi valt att använda Trängselskattesnittet som en ersättning till de 28 Fasta punkterna. Trängselskattesnittet täcker in samtliga passager vid de drygt 30 trängselskattportalerna och omfattar främst de större lederna. Trängselskatteportalerna har en dessutom en mycket hög leveranssäkerhet av data under en period när infrastrukturen påverkas under lång tid i en stor del av Göteborg.

Eftersom flödena genom de 28 Fasta punkterna, Götaälvsnittet och Trängselskattesnittet haft en parallell utveckling de senaste åren gör vi ett antagande om att de 28 Fasta punkterna följer samma utveckling 2018 som Trängselskattesnittet. Det betyder att vi uppskattar att trafikutvecklingen vid de 28 Fasta punkterna minskar något 2018.

De delar av de 28 Fasta punkterna som ändå går att ta fram kommer vi studera för att i möjligaste mån säkerställa att den nya metoden är stabil. Vi strävar också efter att få fram det kompletta snittet för de 28 Fasta punkterna så snart det är möjligt, men troligtvis dröjer det några år.

Trafikutvecklingen för resande med bil samt Götaälvsnittet och Trängselskattesnittet, index 100



Utveckling sedan 1970-talet

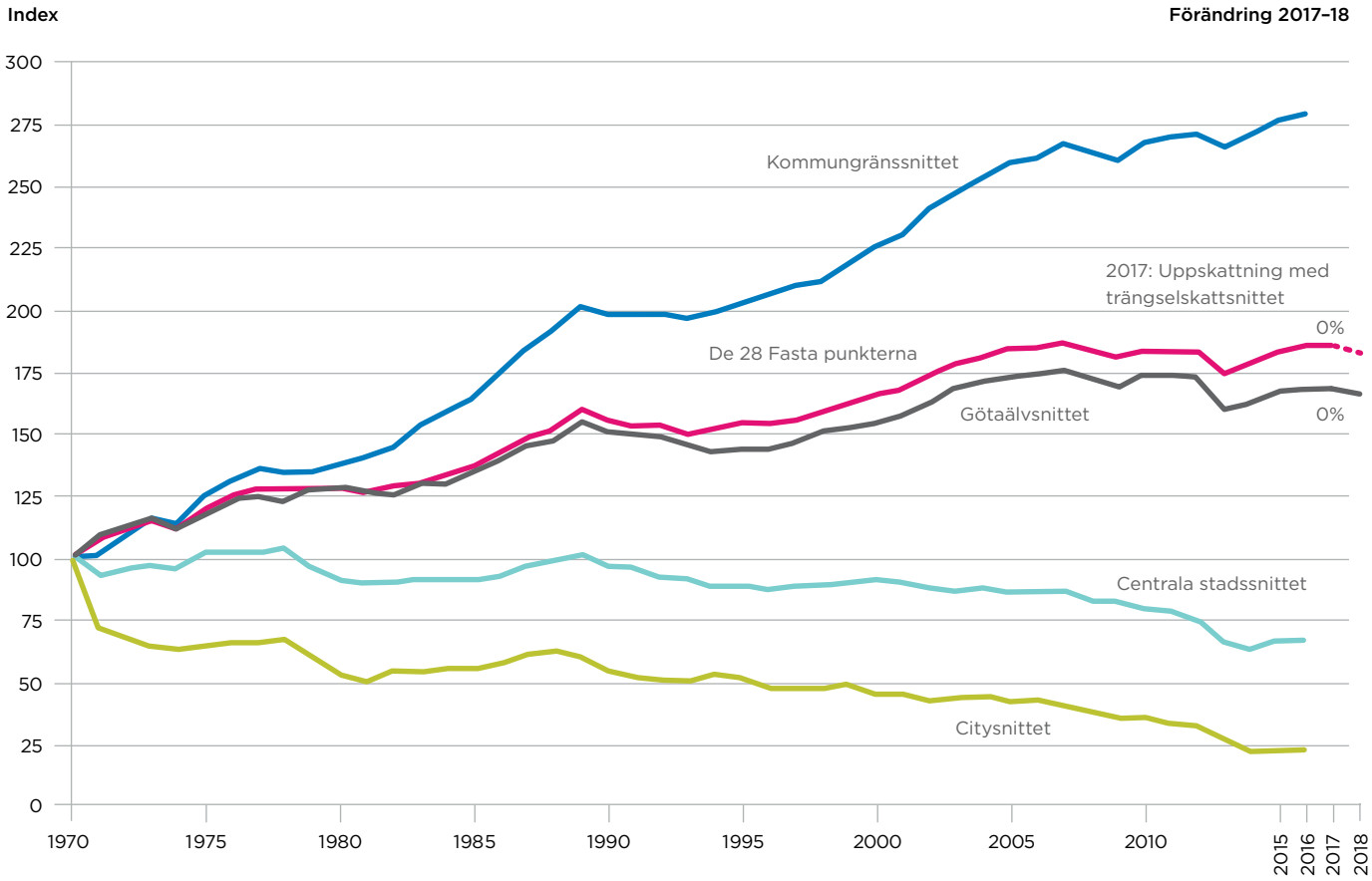
Trafikkontoret har följt trafikutvecklingen sedan 1970 och ur ett längre perspektiv har mycket hänt. Sedan 1970 har biltrafiken vid Kommungränssnittet nästan tredubblats, vid de 28 Fasta punkterna har den ökat med mer än 80 procent och vid Götaälvsnittet har den ökat med nästan 70 procent. För de centrala snitten, det vill säga Citysnittet och det Centrala stadssnittet, ser vi i stället det omvända; Trafiken vid Citysnittet har minskat med mer än 75 procent medan trafiken vid det Centrala stadssnittet har minskat med drygt 30 procent.

Sedan början av 1990-talet har nivåerna för Götaälvsnittet och de 28 Fasta punkterna utvecklats parallellt. Efter trängselskattens införande 2013 förändrades sambandet något, men 2015 och 2016 ser det ut att ha återupprättats - om än med en större skillnad mellan nivåerna.

Under 2017 inleddes många av de stora infrastrukturprojekten som fortgår även under 2018. Därför har vi tvingats justera vår metod eftersom vi tappar data från flera av våra mätstationer. På vissa platser gäller detta under lång tid framöver medan det på andra platser är mer tillfälligt.

Fotograf: Anders Hofgren

Biltrafikutvecklingen i de olika snitten 1970-2018, index 100



Trafiken vid 28 Fasta punkterna

De 28 Fasta punkterna har tidigare använts för att följa dels den generella trafikutvecklingen i Göteborg, dels uppfyllelsen av trafikstrategin. Punkterna är jämt fördelade över huvudvägnätet och omfattar både större och mindre vägar för att ge en god representation av stadens vägnät.

På grund av de olika byggprojekten i staden har vi sedan 2017 förlorat data från flera av de större lederna vilket gör att vi inte kan ta fram ett indexvärde på samma sätt som tidigare år.

Förändringarna i trafik vid de 28 fasta punkterna är i de flesta fall måttlig. Odinsgatan står för den största minskningen med -17 procent. Omvänt har Parkgatan den största ökningen med +21 procent.

De pågående ombyggnaderna i staden sätter sina spår i resandet. Angeredsbron och Kungälvsleden samt Lundbyleden har ökat medan Oscarsleden, Marieholmsleden och Tingstadstunneln minskat, vilket troligen beror på Götatunnelns enkelriktning och trafikomledningar under byggnationen av Marieholmstunneln.

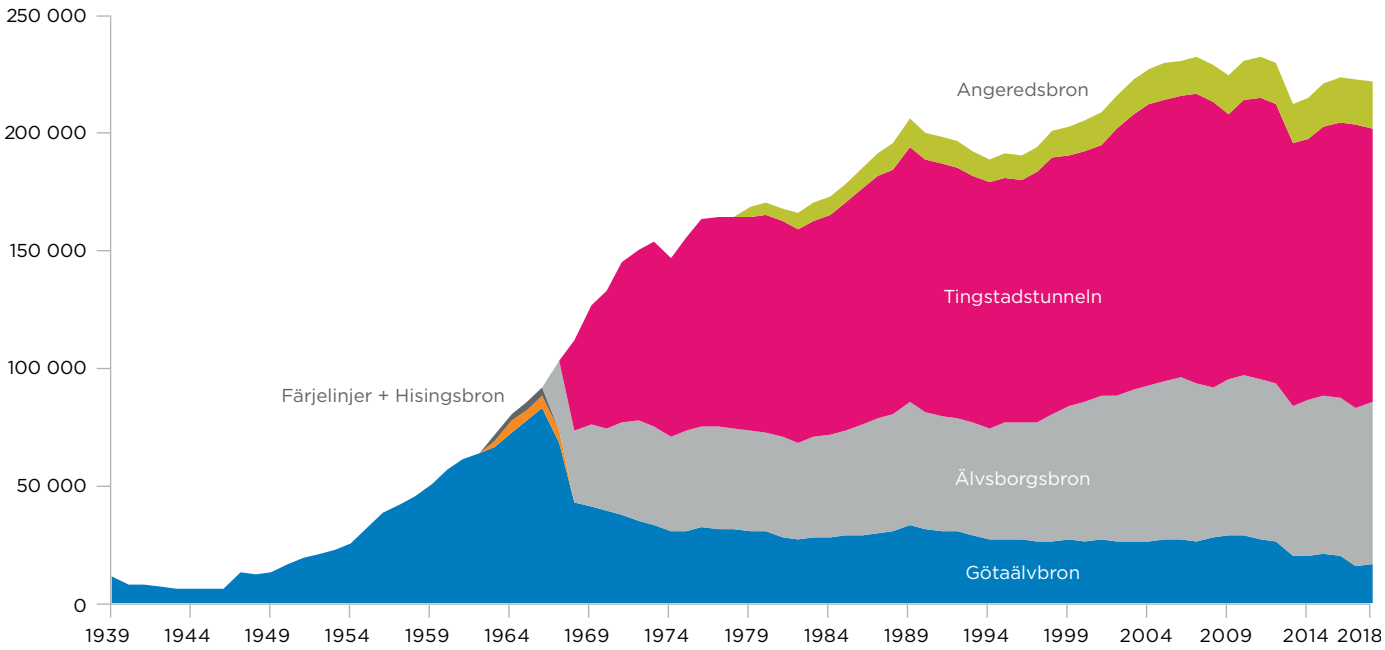
Trängselskattesnittet

Trängselskattesnittet består av 36 stationer som installerades hösten 2012. Geografiskt är snittet inte fullt ut jämförbart med något av de ursprungliga snitten utan det består av en blandning av stora leder, Älvsborgsbron, Tingstadstunneln samt även ett antal större och mindre gator i anslutning till zonen. Fördelen med snittet är att det är slutet, inga passager in och ut genom snittet kan göras utan att registreras.

En genomsnittlig vardag 2018 passerade 728 000 fordon genom trängselportalerna, en minskning med knappt 1 procent jämfört med 2017. Sedan 2011 har antalet passager i snittet minskat med 5 procent.

Under 2018 har påverkan av byggnationer satt spår i vägval hos bilförare. Karlavagnsgatan minskade med över 40 procent. Även Almedalsvägen, Oscarsleden, Partihandelsgatan och Marieholmsleden minskade kraftigt. Störst ökning sker på Redbergsvägen med över 50 procent. Olskroksmotet, Polstjärnegatan och Backadalen ökade också mycket.

Biltrafiken över Götaälv



Trafiken över och under älven

I Götaälvsnittet ingår Götaälvbron, Älvsborgsbron, Tingstadstunneln och Angeredsbron.

Trafiken i snittet minskade med 0,3 procent. Genom Tingstadstunneln minskade trafiken medan den ökade över Götaälvbron, Angeredsbron och Älvsborgsbron.

Götaälvbron minskade kraftig mellan 2016 och 2017 (22 procent) medan ökningen till 2018 är mer måttlig, drygt 3 procent. Tingstadstunneln har vänt en ökning i trafiken till en minskning med drygt 3 procent. Istället har trafiken ökat på Angeredsbron (+knappt 5 procent) och Älvsborgsbron (+knappt 3 procent). Troligen har enkelriktningen av Götatunneln och byggnationen av Marieholmstunneln samverkat och förändrat resandemönstret. Tingstadstunneln minskade med drygt 4 000 passager och Angeredsbron och Älvsborgsbron ökade med knappt 3 000 passager, totalt en minskning på knappt 1 procent.

Jordfallsbron ingår inte i snittet då trafiken passerar mellan Göteborg och Ale vid bron. Mätningar visar att trafiken över Jordfallsbron ökade med knappt 2 procent.

Trafiken vid Kommungränssnittet

I Kommungränssnittet ingår ett antal mätplatser i utkanten av Göteborg. De gränsar mot omgivande kommuner, vilket gör att vi kan mäta passager till och från Göteborg.

Bortfallet av data på flera av de stora leder som även ingår snittet med de 28 Fasta punkterna gör att vi inte kan beräkna trafikutvecklingen 2018 för Kommungränssnittet.

Enligt de mätningar som finns ökar biltrafiken på Kungälvsleden med knappt 6 procent. Även Ehrenströmsgatan och Trollhätteleden/E45 ökar. Endast Mölndalsvägen har en liten minskning.

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

Trafiken i centrala staden

I centrala staden finns två snitt – Citysnittet, som innefattar området innanför Vallgraven, och det Centrala stadssnittet med mätplatser i och kring innerstaden. Här ingår Haga, Vasastaden, Landala, Lorensberg, Johanneberg, Heden, Gårda, Nordstan samt Vallgraven. Liksom för Kommungränssnittet görs inga indexberäkningar 2018.

De mätplatser i centrala staden som det finns uppgifter för visar inte på några större skillnader. Undantaget är Första Långgatan som ökat med cirka 25 procent, från cirka 4 000 till cirka 5 000 fordon per genomsnittlig vardag.

RESTIDER MELLAN TYNGDPUNKTER I STADEN

Det tredje effektmålet i trafikstrategin handlar om restider mellan tyngdpunkter i staden. Målen anger att restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter ska vara maximalt 30 minuter med kollektivtrafik eller bil.

Hur och var mäter vi restider?

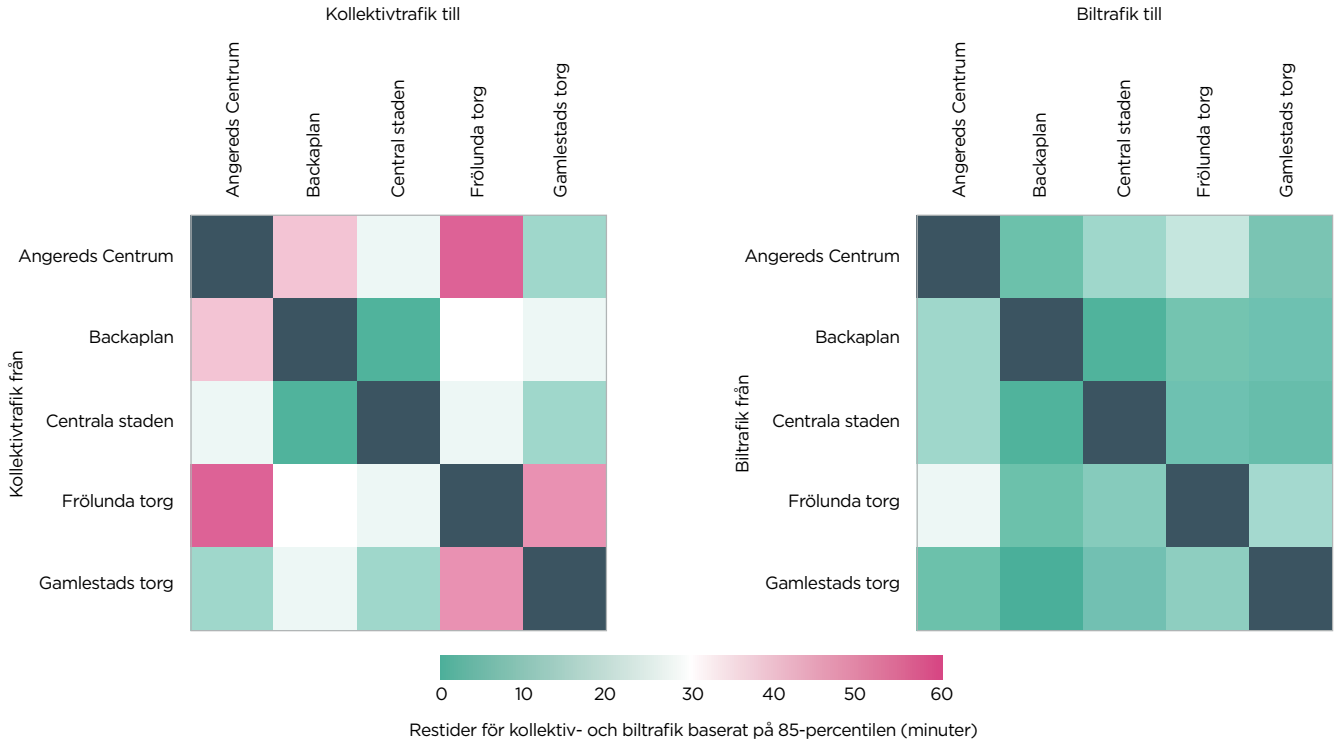
Sedan februari 2018 har Trafikkontoret tillgång till restidsdata för kollektiv- och biltrafik via Google Maps. Data samlas in på kvartsbasis mellan klockan 6 till 18 samtliga dagar i veckan. Restider mellan fem stycken tyngdpunkter finns tillgängliga. Tyngdpunkterna är: Frölunda torg, centrala staden, Backaplan, Gamlestads torg och Angered Centrum. Tyngdpunkterna kommer från stadens strategi för utbyggnadsplanering och trafikstrategin.

Restider för året som helhet

Restiden för en kollektivtrafik- eller bilresa varierar beroende på veckodag och tidpunkt på dygnet och påverkas av tillgänglig rutt med kollektivtrafik och trängselsituationen i väg- och spårnätet.

Sex relationer i kollektivtrafiken överskrider målet på maximalt 30 minuters restid. Det gäller resor mellan Angereds centrum, Frölunda torg, Backaplan och Gamlestads torg. Exempelvis tar en resa mellan Angered centrum och Frölunda torg nästan 55 minuter. Samtliga relationer till och från centrala staden klarar däremot målet på maximalt 30 minuters restid.

För biltrafik nås målet på maximalt 30 minuters restid för samtliga relationer. Relationen med längst restid är Frölunda torg till Angered centrum och den med kortast restid är Backaplan till centrala staden.



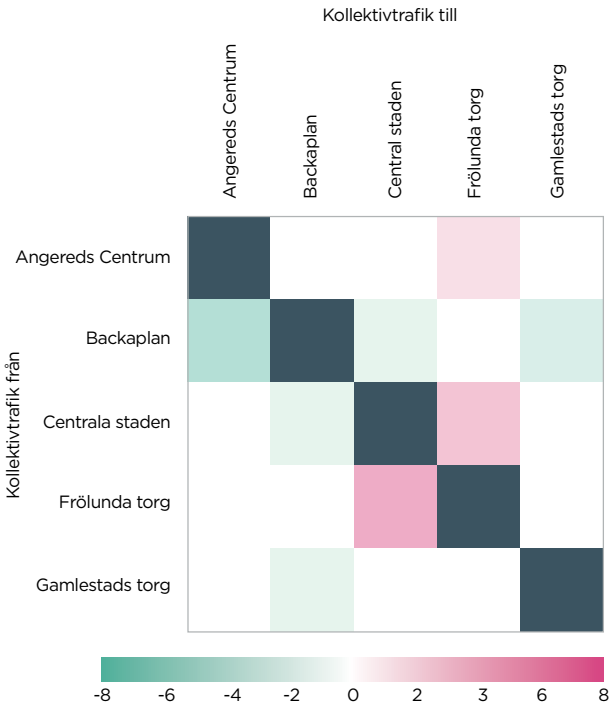
Hur har restiderna förändrats under året?

Under 2018 har ett antal stora byggprojekt startat på allvar. Bland annat har Götatunnelns ena rör varit stängt från midsommar till jul och arbetet med överdäckningen av E45 har inneburit stora omläggningar av trafiken. För att få en fingervisning om hur byggnationerna har påverkat restiderna jämförs data från höstterminen med vårterminen.

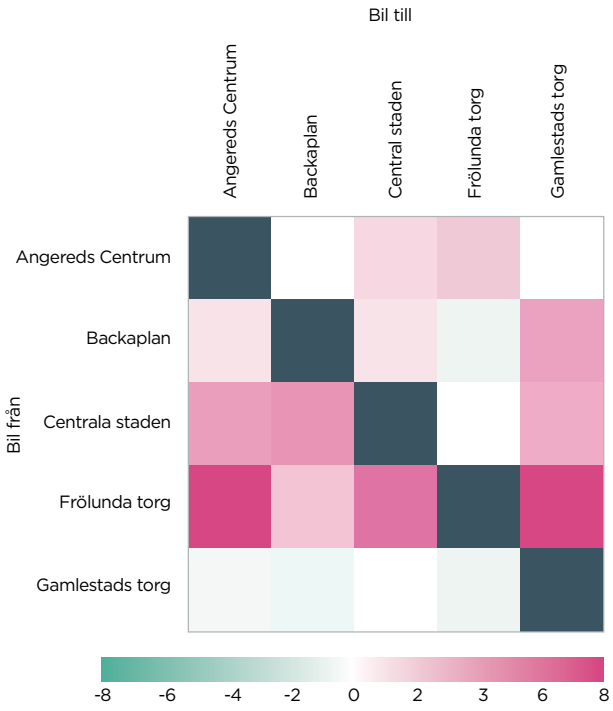
Förändringen i restider för kollektivtrafiken har i de flesta fall varit små. I relationen Frölunda torg till centrala staden har dock restiden ökat med cirka tre minuter under höstterminen jämfört med vårterminen. För relationen Backaplan till Angered centrum har däremot restiden minskat med cirka två minuter.

Även för biltrafik har förändringen i restid varit relativt liten för merparten av relationerna. Ett antal relationer sticker däremot ut, bland annat Frölunda torg till Angered centrum vilken har en ökad restid med cirka åtta minuter under höstterminen jämfört med vårterminen. För några relationer har restiden sjunkit marginellt under hösten, däribland Backaplan till Frölunda torg.

Fotograf: Lo Birgersson



Förändring i restider mellan vår- och höstermin 2018 för kollektivtrafik baserat på 85-percentilen (minuter)



Förändring i restider mellan vår- och höstermin 2018 för biltrafik baserat på 85-percentilen (minuter)

RESVANEUNDERSÖKNING 2017

Resvaneundersökningar (RVU) genomförs för att ta reda på hur invånarna reser. Resultaten används bland annat för att följa resandeutvecklingen och för att planera framtida infrastruktur.

Regional RVU 2017

Resvaneundersökning 2017 (RVU 2017) har genomförts av trafikkontoret på uppdrag av Västsvenska paketet. Totalt fick drygt 46 500 invånare i åldern 16-84 år i 21 västsvenska kommuner en enkät med frågor om sina resor under en utpekad mätdag. Mätdagarna sträckte sig över tre månader från mitten av augusti till mitten av november 2017. De 21 kommunerna valdes med hänsyn till pendlingsmängden in till Göteborg och omfattar kommuner i regionkärnan och längs pendlingsstråk.

Kommuner som deltagit i RVU 2017

VAD ÄR EN RESA?

En resa är när du förflyttar dig från en punkt till en annan för att uträtta ett ärende i målpunkten. Gör du ett ärende på vägen, till exempel lämnar barn på förskola, blir det två resor. Hemresan är ytterligare en resa. En resa kan göras med ett eller flera färdsätt.

Cirka 12 200 personer besvarade enkäten vilket motsvarar en svarsfrekvens på 27 procent. I Västsvenska paketets rapport 2018:1 redovisas det regionala resandet och hur resmönster skiljer sig mellan olika kommuner och mellan exempelvis kvinnor och män och olika åldersgrupper. Rapporten kan laddas ner på Västsvenska paketets hemsida.

Användning av RVU 2017

RVU 2017 kan användas för att studera reserelationer, restider, reslängder för olika typer av ärenden, färdsätt och demografiska grupper. Antalet svar och resor i RVU 2017 avgör vad som är möjligt. Genom fortsatta analyser kan vi få ett bättre planeringsunderlag till olika utredningar.

RVU 2017 används däremot inte till att följa trafikkontorets trafikutveckling. Den följs istället, liksom tidigare, med hjälp av data från våra mätstationer för cyklar, trängselskattesnittet för bilar och från Västtrafiks kundräkningssystem, se avsnitt *Hållbara resor*. Att RVU 2017 inte används beror på att det i RVU 2017 redogörs för färre resor än i tidigare RVUer 2011 och 2014. Det mindre antalet resor beror inte på ett förändrat resande utan på en ny metod. Det är främst resor till fots och med bil som rapporterats i lägre grad. Antalet kollektiva resor och resor med cykel är relativt stabilt.

Resor som berör Göteborg

Ungefär 39 procent av svaren (4 750 personer) i RVU 2017 är från invånare i Göteborgs kommun. De har redogjort för nästan 10 700 resor, varav drygt 8 300 resor på vardagar.

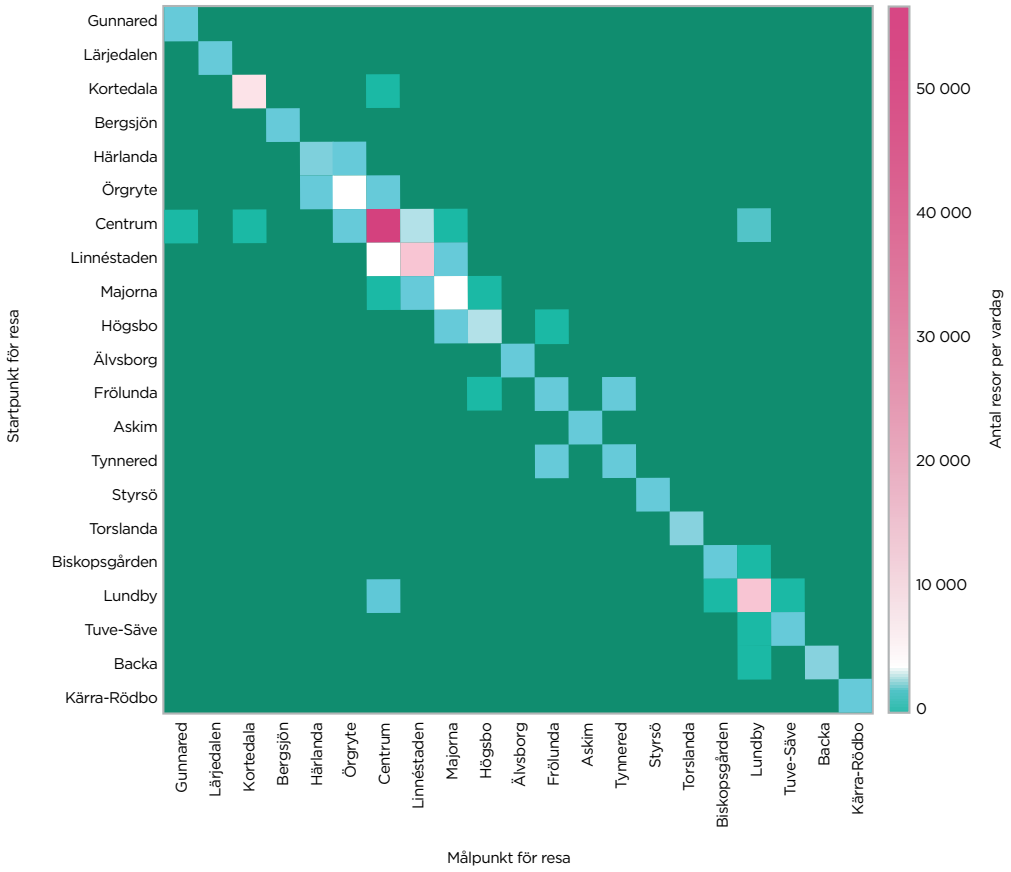
Målet var att kunna redovisa resandet ner på nivån för den gamla indelningen av Göteborg i 21 stadsdelar. Eftersom svarsfrekvensen blev lägre än förväntat är det inte alltid lämpligt att genomföra detaljerade analyser för alla 21 stadsdelar, däremot kan analyser göras för nuvarande 10 stadsdelsnämnder.

Även boende i de övriga 20 kommunerna i RVU 2017 har gjort resor som berör Göteborg, det vill säga resor till, från eller inom Göteborg.

RVU-resultat i Teknisk handbok

Göteborgs Stad har en digital Teknisk handbok som är till för dem som arbetar på uppdrag av trafikkontoret och park- och naturförvaltningen. I Teknisk handbok samlas resultat om resmönster i Göteborg allt eftersom. Bland annat finns en start- och målmatris med antalet vardagsresor som sker till fots mellan och inom olika delområden i Göteborg. Underlaget baseras på RVU 2017.

I RVU 2017 är gångresorna underrepresenterade på grund av metodvalet. Antalet resor i start- och målmatrisen får därför ses som en underskattning. För många relationer är antalet resor noll eftersom det i princip inte sker några resor i relationen eller för att det saknas statistik.



RVU 2017 I FORSKNING

Under 2018 slutrapporterades två forskningsprojekt som valt Göteborg som plattform för sina pilotprojekt. Göteborg valdes tack vare möjligheten att jämföra data från RVU 2017 med data som samlats in parallellt med nya metoder. Läs mer i rapporterna ***Resvaneinformation*** respektive ***Bikedata*** på Trafikverkets hemsida.

GODA STADSMILJÖER

Foto: Volvo

GÅNGVÄNLIGHETEN I HELA STADEN

Göteborg ska vara en gångvänlig stad där många kan, vill och vågar gå. De flesta göteborgare tycker att deras närmiljö är gångvänlig. Nöjdheten skiljer sig dock åt beroende på var i staden man bor och det finns mycket som kan göra Göteborg till en bättre stad att gå i.

Under de senaste åren har trafikkontoret tillsammans med andra förvaltningar jobbat för att ta fram ett nytt övergripande styrdokument utifrån fotgängarens perspektiv. I arbetet har förslag på målområden tagits fram som berör både andelen gångresor i staden och upplevelsen av stadens gångmiljöer. Arbetet är fortfarande inte färdigt men trafikkontoret har fortsatt följa upp göteborgarnas syn på stadens stadsrum ur ett fotgängarperspektiv.

De föreslagna målen om gångvänlig närmiljö och rekreation är tänkta att komplettera målen från trafikstrategin som rör den centrala staden. Detta för att sätta fokus på alla göteborgares närmiljö och jämlikhet mellan stadsdelar.

Mål 1: Målförslag 1

Senast år 2035 anser **minst 90 procent** av befolkningen i respektive stadsdelsnämnd att deras närmiljö är gångvänlig. Delmålet till 2025 är att alla ska ha en nöjdhet på 87 procent. Genomsnittet för 2018 var 84 procent, vilket är något lägre än 2017 då genomsnittet var 87 procent.

2035	2025	Nuläge
Bibehållen eller minst 90 %	Bibehållen eller minst 87 %	76 %–90 %

Mål 2: Målförslag 2

Senast år 2035 anser **minst x* procent** av befolkningen i respektive stadsdelsnämnd att deras närmiljö ger goda möjligheter för rekreation i form av promenader och motion.

2035	2025	Nuläge
Bibehållen eller minst x %*	Bibehållen eller minst x %*	83 %

*målformulering och nivå tas fram 2019

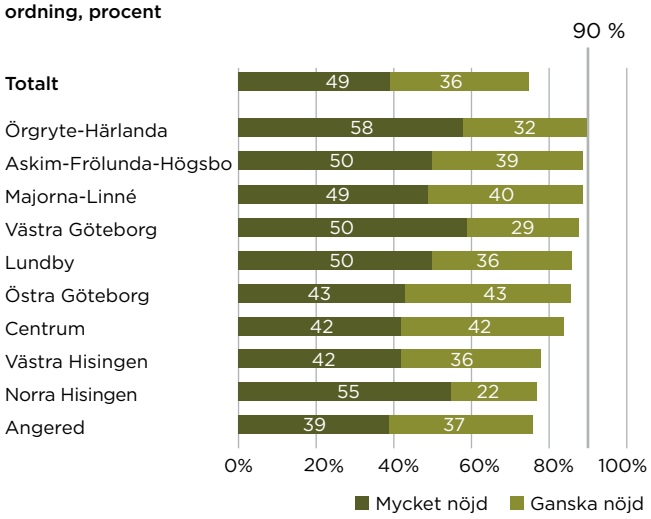
Fotograf: Lars Ocklund

Mål 1: Målförslag 1

Senaste attitydundersökningen bland fotgängare genomfördes 2018 och då ansåg 84 procent av göteborgarna att deras närmiljö var gångvänlig när de uppskattar helheten. Sedan 2017 års mätning har nöjdheten blivit något lägre, från 87 procent till 84 procent.
Men det finns skillnader mellan stadsdelsnämnderna: under 2018 var invånare i Örgryte-Härlanda nöjdast (90 procent) och minst nöjda var invånarna i Angered (76 procent). Totalt nådde fyra av tio stadsdelsnämnder 2018 upp till målet om en nöjdhet på minst 87 procent. Jämlik gångvänlighet i staden är dock viktigt, och målet till 2025 är därför att samtliga ska nå detta.

Framöver går staden in i en allt mer intensiv byggfas som kommer att påverka närmiljön och gångvänligheten i flera stadsdelar. Att bibehålla nöjdheten kommer att bli en utmaning som gör att vi måste satsa på fotgängare även i de områden där nöjdheten idag är hög.

Andel som anser att närmiljön är gångvänlig, sorterat i fallande ordning, procent



ATTITYDUNDERSÖKNING FOTGÄNGARE

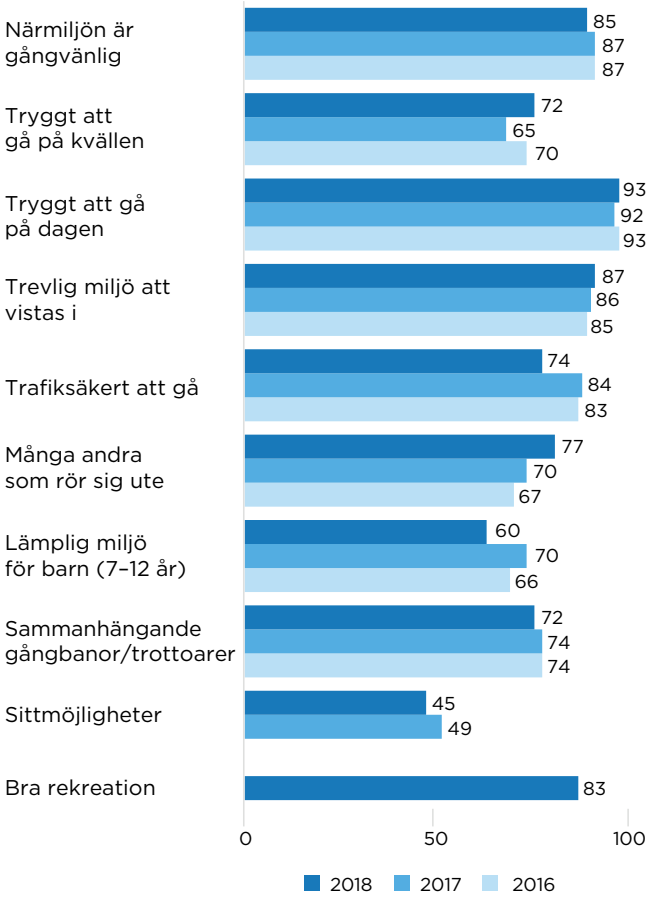
Upplevelsen av hur det är att gå i Göteborg undersöks genom en årlig attitydundersökning bland göteborgare. Under maj och juni månad genomförs telefonintervjuer med boende runt om i staden. Undersökningen är utformad så att vi kan studera resultatet geografiskt uppdelat per Göteborgs Stads tio olika stadsdelsnämnder. Under 2018 fördubblades antalet svarande från tidigare 1000 personer till 2000 personer för att öka kvaliteten på svaren och ge en säkrare bild för varje stadsdel. En del av undersökningen handlar om hur gångvänlig invånarnas närmiljö upplevs totalt och i olika aspekter. En annan del av undersökningen fokuserar på centrala staden och upplevelsen av att gå och vistas där.

Fotograf: Asbjörn Hanssen

Vad i närmiljön fungerar bra?

Studerar vi olika aspekter av gångvänlighet i närmiljön finns det saker som fungerar bättre och sämre. Lämplig miljö för barn och sittmöjligheter är nyckeltal som faller ut med lägst nöjdhet. Mest nöjda är göteborgarna med trygghet att gå på dagtid, trevlig miljö att gå i och trevlig miljö att vistas i.

Andel som anser att närmiljön är gångvänlig utifrån olika aspekter, procent



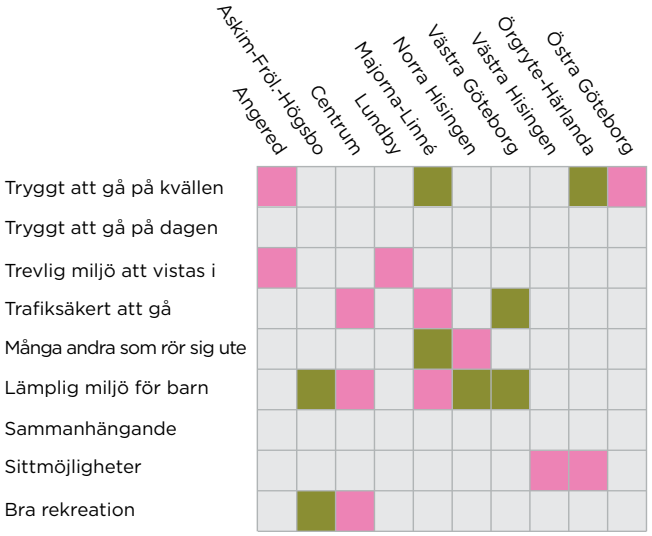
KÖN OCH ÅLDER STUDERAS

Kvinnor och män, efter ålder upplever staden i stort sett som lika gångvänlig enligt de undersökningar som gjorts. De skillnader som finns har hittills varit små.

Skillnader i lokala upplevelsen

Det finns också variationer i den lokala upplevelsen mellan olika aspekter av gångmiljön. Tabellen nedan visar hur stadsdelsnämnder avviker från Göteborg i stort, enligt:

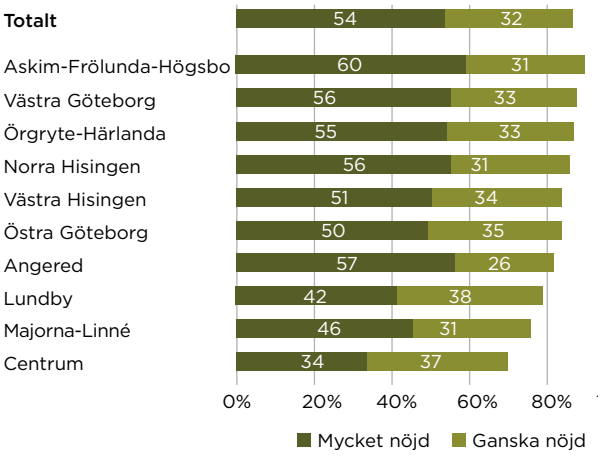
- Avvikelse +8 procentenheter eller mer
- Avvikelse +7 till -7 procentenheter
- Avvikelse -8 procentenheter eller mer



Mål 2: Målförslag 2

Tillgången till rekreation har en stark koppling till både hälsa och välbefinnande. Gångmiljöerna spelar här en viktig roll. Många av de människor som är ute till fots i stadens miljöer tar promenader, går ut med hunden eller tar en löprunda. Fotgängares ytor i staden ska funka även för dessa funktioner för att skapa folkliv, trygga gator och en bättre folkhälsa. Helhetsupplevelsen av hur väl göteborgarna upplever sin närmiljö undersöktes i attitydundersökningen 2018 för första gången.

Andel som anser att närmiljön har bra tillgång till rekreation, sorterat i fallande ordning, procent



Fotograf: Stina Olsson

FOTGÄNGARES UPPLEVELSE AV CENTRALA STADEN

Senaste attitydundersökningen för fotgängare 2018 visar att nöjdheten fortsatt är hög när det gäller attraktiviteten att gå i centrala staden men har minskat något i jämförelse med 2017. En utmaning är att bibehålla nöjdheten i takt med att centrala staden allt mer går in i en byggintensiv fas.

För stadsmiljöer finns två effektmål i trafikstrategin som berör de tätaste delarna av staden. I dagsläget omfattar detta endast miljöer i centrala staden, men när staden förtätas kommer dessa miljöer att bli fler. Fotgängare ska enligt trafikstrategin få en mer framträdande och prioriterad roll i de centrala miljöerna när staden utvecklas. När trafikstrategin antogs var dock inte tolkningen av målen och målnivåerna klara. Arbetet med ett nytt styrdokument för fotgängare har tagit fram konkretiseringar av målen enligt nedan.

Mål 1: Attraktivt att röra sig till fots i täta stadsmiljöer

År 2035 anser **minst 85 procent** av göteborgarna att gång är ett attraktivt sätt att röra sig i innerstaden och andra täta stadsmiljöer.

Gång ska i dessa miljöer också vara det mest attraktiva sättet att ta sig fram (i jämförelse med övriga färdsätt).

2035	2025	Nuläge
85 %	81 %	68 %

Mål 2: Attraktivt att vistas i täta stadsmiljöer

År 2035 anser **minst 85 procent** av göteborgarna att gaturummen i innerstaden och i andra stadsmiljöer är attraktiva att vistas i.

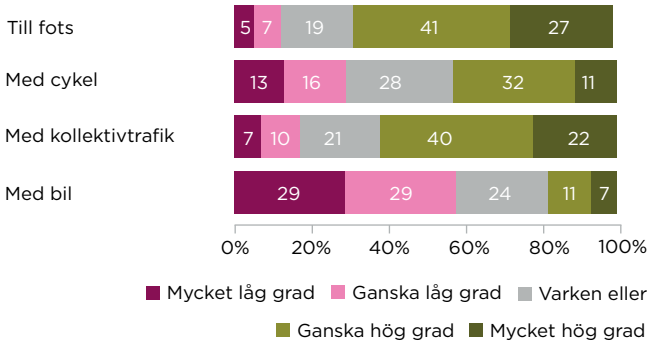
2035	2025	Nuläge
85 %	75 %	70 %

Under 2017 nådde både mål 1 och 2 målsättningen för år 2025. Målsättningen fram till 2025 var att behålla den uppnådda grad av nöjdhet, trots de byggnationerna som sker. Årets attitydundersökning visar att nöjdheten har sjunkit något, framförallt för målet om att attraktivt kunna röra sig till fots i täta stadsmiljöer, där nöjdheten har sjunkit från 81 procent till 68 procent

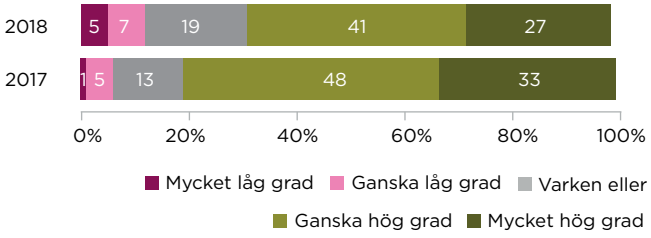
Mål 1: Många upplever det attraktivt att röra sig till fots

Att ta sig fram till fots i de centrala delarna av staden upplevs av de flesta som attraktivt. I 2018 års attitydundersökning ansåg 68 procent att det var attraktivt att röra sig till fots i staden och relativt de andra färdsätten är nöjdheten högst. Förhållandet mellan vilket färdsätt som är mest attraktivt överensstämmer med 2017 års undersökning.

Attraktivt att ta sig fram i centrala staden, procent



Attraktivt att ta sig fram till fots i centrala staden, procent



Anledningar till att det är attraktivt att gå i centrala Göteborg

När göteborgarna 2018 fick frågan vad som gör det attraktivt att gå i centrala Göteborg var vanliga svar att:

- Det är lätt och smidigt att ta sig fram
- Det är snabbare än bil och kollektivtrafik
- Trevliga miljöer och mycket att se på
- Många gågator
- Det är trevligt att röra på sig

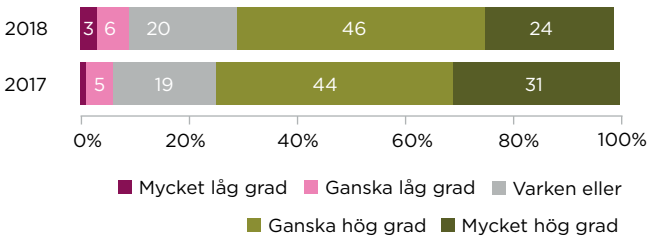
På frågan om vad som skulle kunna göra det än mer attraktivt gavs följande svar som önskemål:

- Mindre trafik
- Fler och bättre gångbanor
- Fler gågator och gångbroar
- Att trafikslagen separeras mer

Mål 2: De flesta tycker det är attraktivt att vistas i centrala staden

Attitydundersökningen visar också att göteborgarna i hög grad tycker att det är attraktivt att vistas i de centrala delarna av staden. I årets mätning ligger andelen som upplever det attraktivt på 70 procent vilket är en liten minskning från 2017. Samtidigt svarar 9 procent att de inte upplever det attraktivt. Ser vi till var de svarande bor så är svaren relativt lika över alla stadsdelar, men de som bor i Centrum och Örgryte-Härlanda är något mer positiva.

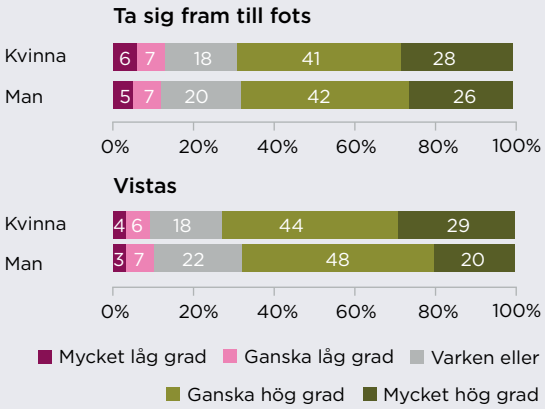
Attraktivt att vistas i centrala staden, procent



KVINNOR MER POSITIVA ÄN MÄN

Kvinnor är något mer positiva i de här frågorna, speciellt kring frågan att vistas i de centrala delarna av staden.

När det gäller att ta sig fram till fots finns bara små skillnader mellan män och kvinnor.



Fotograf: Maria Olsson

UPPLEVELSEN AV CYKLING I GÖTEBORG

Sedan 2008 har trafikkontoret undersökt om göteborgarna tycker att Göteborg är en cykelvänlig stad.

I stadens cykelprogram finns ett mål att cykelvänligheten ska öka. Målet följs upp genom trafikkontorets attityd-undersökning som genomförts årligen mellan 2008 och 2016. Eftersom utfallet av mätningen varit stabilt sedan start gjordes ett uppehåll i mätningen under 2017. Under 2018 har en ny mätning genomförts.

Mål: Cykelvänlig stad

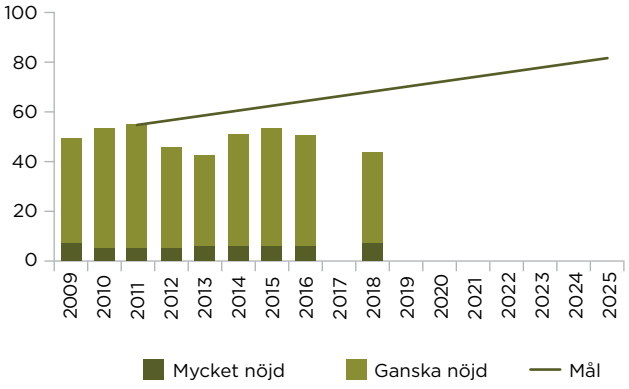
2025 tycker tre av fyra göteborgare att Göteborg är en cykelvänlig stad.

2035	2025	Nuläge
-	75 %	42 %

Göteborg – en cykelvänlig stad?

I 2018 års undersökning tyckte 42 procent av göteborgarna att Göteborg är en cykelvänlig stad. Sedan förra mätning 2016 har nöjdheten blivit något lägre, från 44 procent till 42 procent. Detta kan jämföras med stadens mål på 75 procent 2025. Sedan mätningarna startade har inga större förändringar skett, varken för de som instämmer eller de som inte instämmer.

Cykelvänlig stad, andel nöjda samt mål till 2025

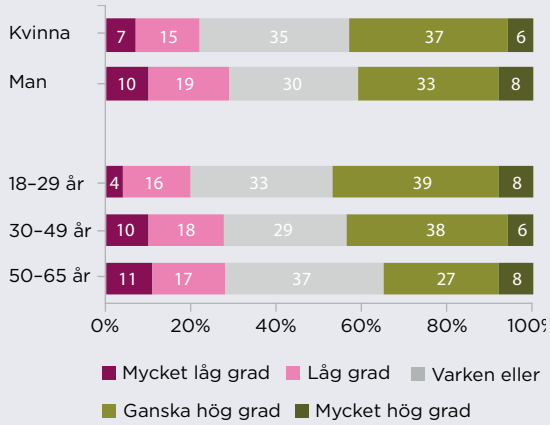


Målet kräver synliga förändringar som cyklisterna märker över hela staden, inte bara i specifika delar. I takt med att staden går in i en allt mer intensiv byggfas då framkomligheten för cyklister och fotgängare ska prioriteras blir cykelvänligheten extra viktig att jobba med.

SKILLNADER MELLAN GRUPPER

Total ansåg 42 procent av göteborgarna att Göteborg är en cykelvänlig stad. Skillnaderna mellan kvinnor och män var små: 41 procent av männen och 43 procent av kvinnorna ansåg att staden var cykelvänlig.

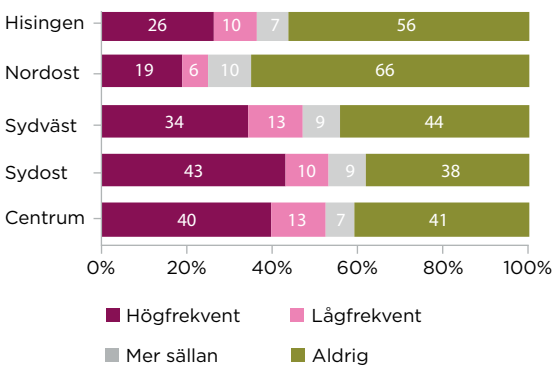
Skillnaden mellan åldersgrupper är mer tydlig, 47 procent inom åldersgruppen 18–29 år ansåg att staden var cykelvänlig, medan andelen för åldersgruppen 50–65 år endast är 35 procent.



Andelen cyklister i olika delar av staden

I den senaste attitydundersökningen var andelen cyklister 43 procent, vilket är något lägre jämfört med i 2016 års undersökning. Cykelandelen skiljer sig åt mellan olika områden, där Centrum och Sydost har den högsta andelen cyklister med 53 procent medan Nordost har den lägsta med 25 procent. En cyklist definieras om en person som cyklar minst en gång i månaden.

Andelen cyklister i olika delar av staden, 2018.



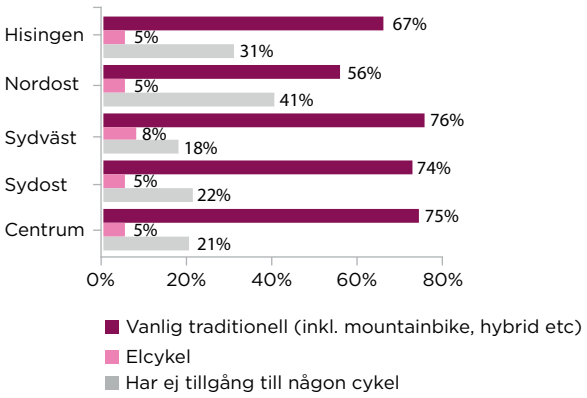
Högfrekvent innebär att man cyklar 2–4 dagar per vecka eller mer. Lågfrekventa är de som cyklar 1–3 dagar per månad upp till 1 dag per vecka.

Cykeltillgång i olika delar av staden

Cykeltillgången varierar i olika områden. Området Sydväst har den största andelen med tillgång till vanlig cykel, 76 procent. Det är även detta område som har den högsta andel med tillgång till elcykel, 8 procent.

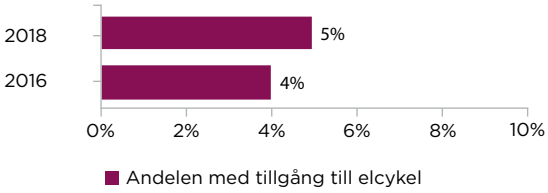
I Nordost, dvs den stadsdel med lägst andel cyklister, återfinns också den största procentuella andelen utan tillgång till en cykel.

Cykeltillgång i olika delar av staden, 2018.



Andelen med tillgång till elcykel har sedan förra mätningen 2016 blivit något högre, från 4 procent till 5 procent.

Andelen med tillgång till elcykel i Göteborg.

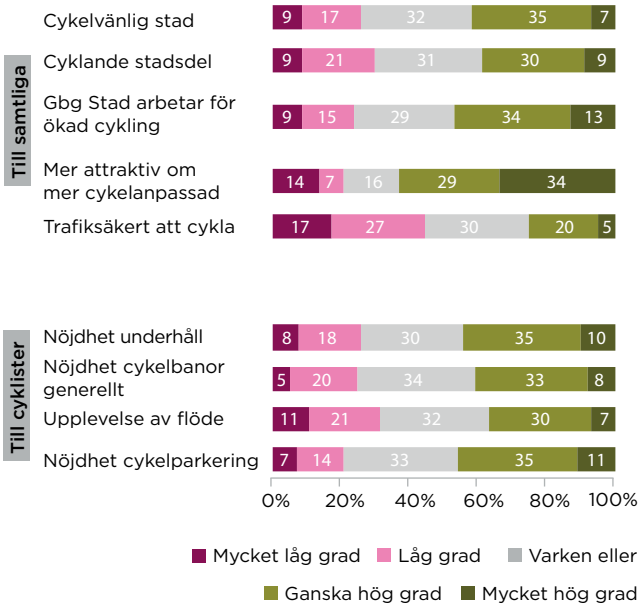


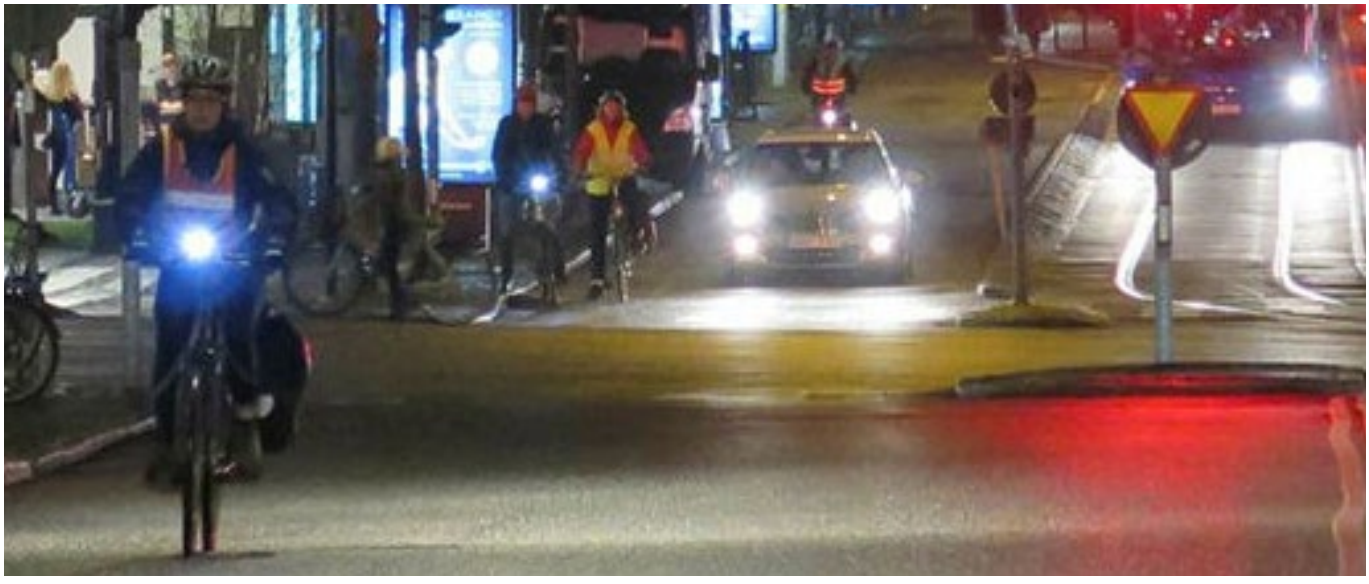
Stadens arbete för ökad cykling

Även nöjdheten med övriga nyckeltal som gäller cykling har varit relativt stabil över tid. För nyckeltalet ”Göteborgs Stad arbetar för ökad cykling” har dock nöjdheten minskat sedan mätningen 2016, från 52 procent till 47 procent, och den positiva trend som funnits mellan åren 2009 och 2015 verkar ha kommit av sig. Nedgången kan kopplas till att trafikkontoret under ett par år inte gjort några större förbättringar av cykelvägnätet utan det var först i slutet av 2018 som större åtgärder har färdigställts.

Lägst grad av instämmande får nyckeltalet ”Trafiksäkert att cykla”. Samtliga nyckeltal för 2018 redovisas nedan.

Nyckeltal för cykling i Göteborg, 2018





Fotograf: Lars Ocklund

NÖJDHET MED TRAFIKMILJÖN I CENTRALA STADEN I BYGGTIDER

Infrastrukturprojekten i Västsvenska paketet innebär att Göteborg nu gått in i en lång period av omfattande byggarbete i centrala Göteborg. Årets NKI-undersökningar har fokus på centrala staden, och visar att för boende är det viktigt att prioritera omgivningen, medan det för verksamheter är viktigt att prioritera kommunikation. Framkomligheten för bil är även viktigt för båda grupperna.

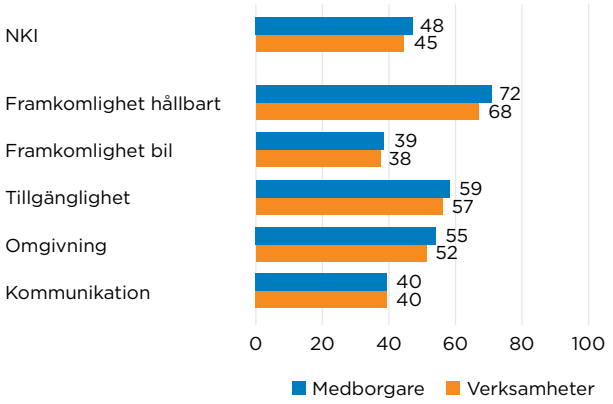
Nöjdheten med trafikmiljön har under 2018 undersökts bland våra målgrupper: boende, verksamheter och besökare. Nöjd kund-undersökningar (NKI) genomförs eftersom trafikkontoret har som mål att nöjdheten med trafikmiljön inte ska försämras under byggtiden. NKI-undersökningen blir den tredje i ordningen för verksamheter och den andra för boende och besökare. Resultat om besökare finns på sidan 42.

Hur nöjda är boende och verksamheter med trafikmiljön?

Boende som bor i centrala staden är något mer nöjda med trafikmiljön än vad verksamheterna i centrala staden är. NKI-värdet 2018 för medborgarna var 47 (på en skala 0 - 100), medan NKI-värdet för verksamheterna var 45.

Både boende och verksamheter är mest nöjda med framkomlighet hållbart, följt av tillgänglighet och omgivning. Minst nöjda är båda målgrupperna med kommunikation och framkomlighet bil. Se rutan till höger för förklaring av vad som ingår i de olika indexen.

NKI- och indexvärde boende och verksamheter i centrala staden, 2018



NKI MÄTER NÖJDHET MED TRAFIKMILJÖN

NKI betyder nöjd kund-index. NKI-undersökningar mäter hur nöjda boende och verksamheter är med trafikmiljön totalt sett (NKI) och utifrån fem olika trafikkategorier. Den totala nöjdheten mäts genom tre frågor som tillsammans ger ett NKI-värde. Trafikkategorierna består av 2 – 4 frågor vardera och mäter olika delar av trafikmiljön. Boende svarar om sin närmiljö och verksamheter svarar utifrån sin verksamhets behov för anställda, leveranser eller besökare. Följande frågor ingår i de olika indexen:

NKI: Nöjdhet med trafikmiljön som helhet, hur väl förväntningar uppfylls, hur nära trafikmiljön är en ideal situation.

Framkomlighet hållbart: Möjligheter att ta sig fram till fots, med cykel respektive kollektivt och tillgång till hållplatser.

Framkomlighet bil: Möjlighet att ta sig fram med bil och tillgång till bilparkering.

Tillgänglighet: Ytskikt på gång- och cykelbanor respektive på körbanor för bil, belysning och tillgång till cykelparkering.

Omgivning: Ljudnivån, luftkvaliteten, trafiksäkerheten och det visuella intrycket.

Kommunikation: Information om byggprojektens planering, trafikens påverkan, byggprojektens syfte och information i rätt tid.

Vad påverkar nöjdheten?

Ett syfte med en NKI-undersökning är att synliggöra vilka aspekter av trafikmiljön som man bör fokusera på för att få störst utväxling på den totala nöjdheten med trafikmiljön. Man tittar dels på vad nöjdheten är idag och dels på hur starkt samband den har med det övergripande NKI-värdet. Det här visualiseras genom en så kallad prioriteringsmatris.

Prioriteringen från 2018 visar att behoven som man bör fokusera på delvis skiljer sig åt för boende och verksamheter. För båda grupperna är framkomlighet bil prioriterat. För boende är därutöver omgivning prioriterat, medan kommunikation är prioriterat för verksamheterna. Omgivning avser ljudnivå, luftkvalitet, trafiksäkerhet och det visuella intrycket.

Jämfört med år 2017 har prioriteringen ändrats. För boende har kommunikation fått mindre betydelse för helhetsupplevelsen medan omgivningen och framkomlighet bil har fått större betydelse. För verksamheter har kommunikation har fått större betydelse för helhetsupplevelsen än 2017.

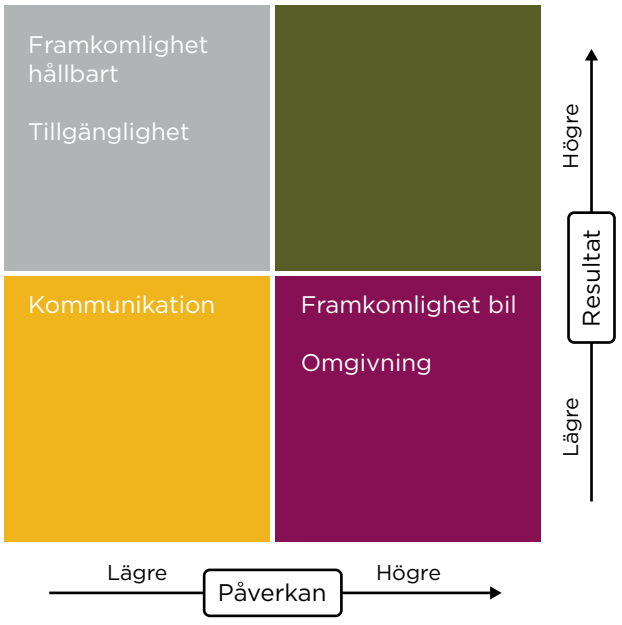
Prioriteringsmatris – boende

- **Framkomlighet bil** och **Omgivning** har en låg nöjdhet och är viktigt för NKI-värdet. En försämrad omgivning och framkomlighet med bil kommer att ge relativt stor negativ effekt på NKI-värdet. Detta bör prioriteras.
- **Kommunikation** har ett svagt samband med NKI, men också ett relativt lågt resultat som visar att det finns förbättringspotential inom detta område.
- **Framkomlighet hållbart** och **Tillgänglighet** har låg inverkan på helheten och samtidigt högt resultat. Områdena bör bevakas eftersom en försämring kan öka inverkan på helhetsattityden.

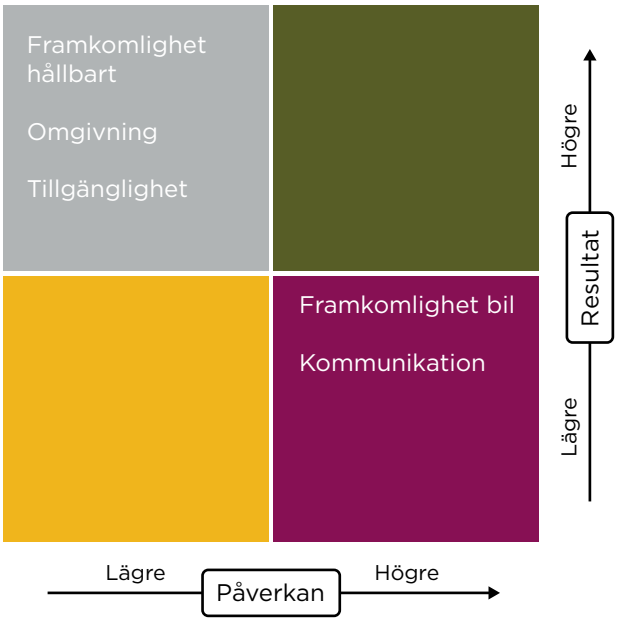
Prioriteringsmatris – verksamheter

- **Framkomlighet bil** och **kommunikation** har låg nöjdhet men är viktigt för NKI-värdet. En försämrad kommunikation och framkomlighet med bil kommer att ge relativt stor negativ effekt på NKI-värdet. Detta bör prioriteras.
- **Framkomlighet hållbart, Omgivning** och **Tillgänglighet** har låg inverkan på helhetsupplevelsen och samtidigt högt resultat. Aspekterna bör bevakas eftersom en försämring kan öka deras inverkan på NKI.

Prioriteringsmatris – boende



Prioriteringsmatris – verksamheter



BYGGPROJEKTENS PÅVERKAN I CENTRUM – FÖRÄNDRING I NÖJDHET

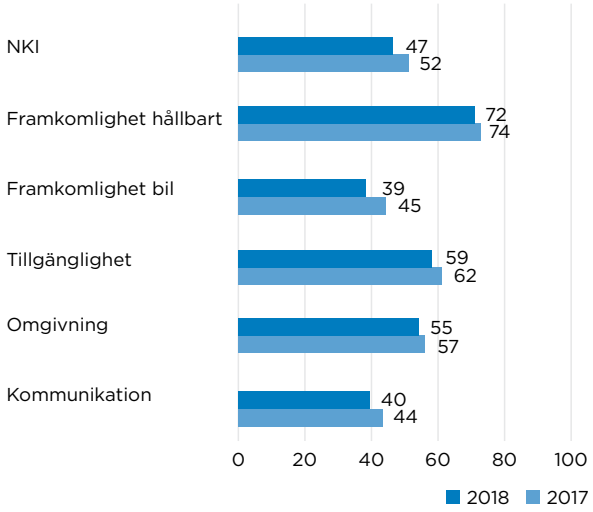
Under 2018 är byggnationerna i staden igång och det verkar ha påverkat boende och verksamheterna i de centrala delarna av staden – där minskade nämligen nöjdheten med trafikmiljön i några delar av centrala staden.

För boende undersöktes NKI för andra året. Boendes nöjdhet är 2018 generellt lägre på samtliga aspekter av trafikmiljön. Största förändringen har skett för framkomlighet för bil. Endast två av fem boende i centrala staden uppger att de använder bil en dag i veckan eller oftare.

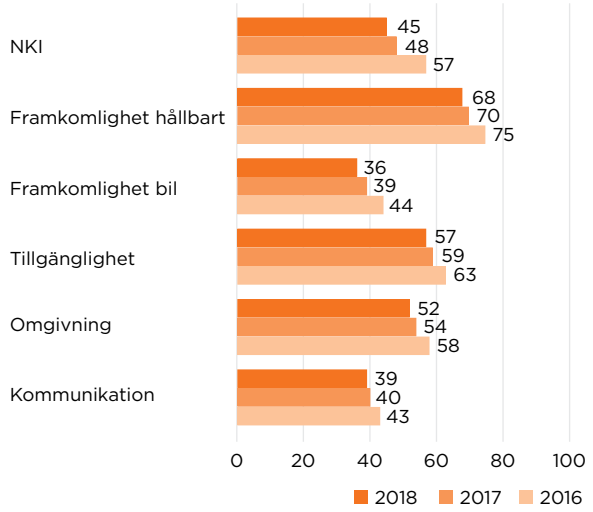
För verksamheter undersöktes NKI för tredje året. Även verksamheter är generellt sett mindre nöjda 2018 än 2017. Förändringen mellan de båda åren är däremot relativt liten och mindre än för boende. Indexvärdena för kategorierna tillgänglighet och kommunikation är inte signifikant lägre.

För verksamheter har det dock skett en minskning i nöjdhet sedan 2016 då NKI-värdet låg på 57. Överlag är verksamheter med 20 eller fler anställda mer nöjda än verksamheter med färre anställda. Mer än 90 procent av verksamheterna har färre än 20 anställda.

NKI- och indexvärde för boende i centrala staden 2018 och 2017



NKI- och indexvärde verksamheter i centrala staden 2018, 2017 och 2016



Fotograf: Asbjörn Hanssen

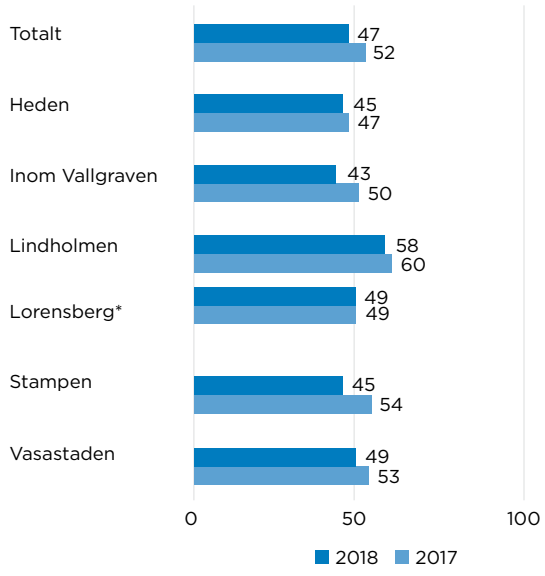
Skillnader mellan områden

NKI-undersökningen har genomförts med boende och verksamheter i sex så kallade primärområden. Nöjdheten skiljer sig mycket mellan olika områden och var 2018 lägst i områdena Heden, Inom Vallgraven och Stampen sett till både boende och verksamheter.

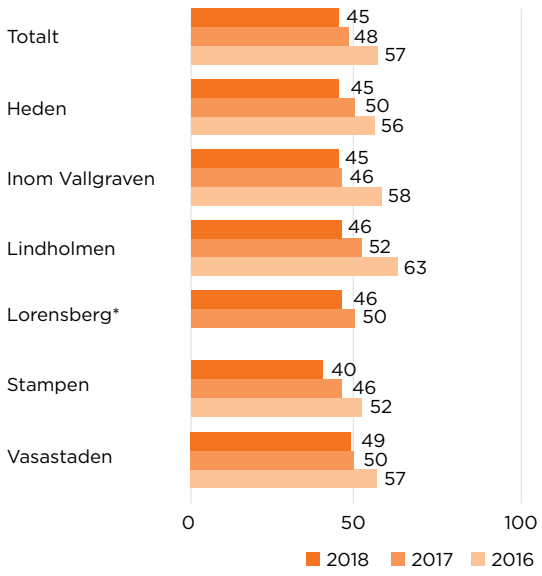
Stampen omfattar bland annat Centralenområdet, medan Heden omfattar Evenemangstråket inklusive Korsvägen. Överlag är boende och verksamheter ungefär lika nöjda i alla områden. Lindholmen utgör dock ett undantag med NKI-värdet 58 för boende jämfört med NKI-värdet 46 för verksamheter.

Om man ser till skillnader över tid för olika områden är den minskade nöjdheten bland boende inte jämnt fördelad över centrala staden utan det är inom Vallgraven och i Stampen som nöjdheten har minskat. Stampen har även minskad nöjdhet bland verksamheter. För verksamheter har även Heden och Lindholmen lägre NKI-värde än 2017.

NKI-värde för boende 2018 och 2017 i olika områden



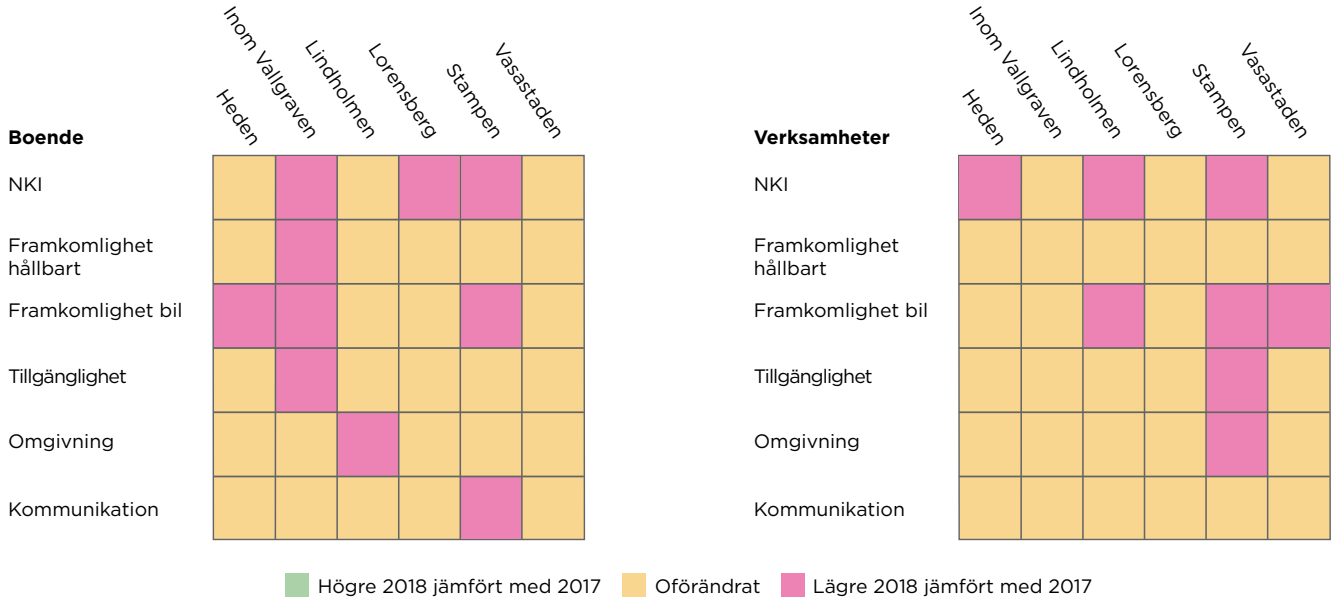
NKI-värde för verksamheter 2018, 2017 och 2016 i olika områden

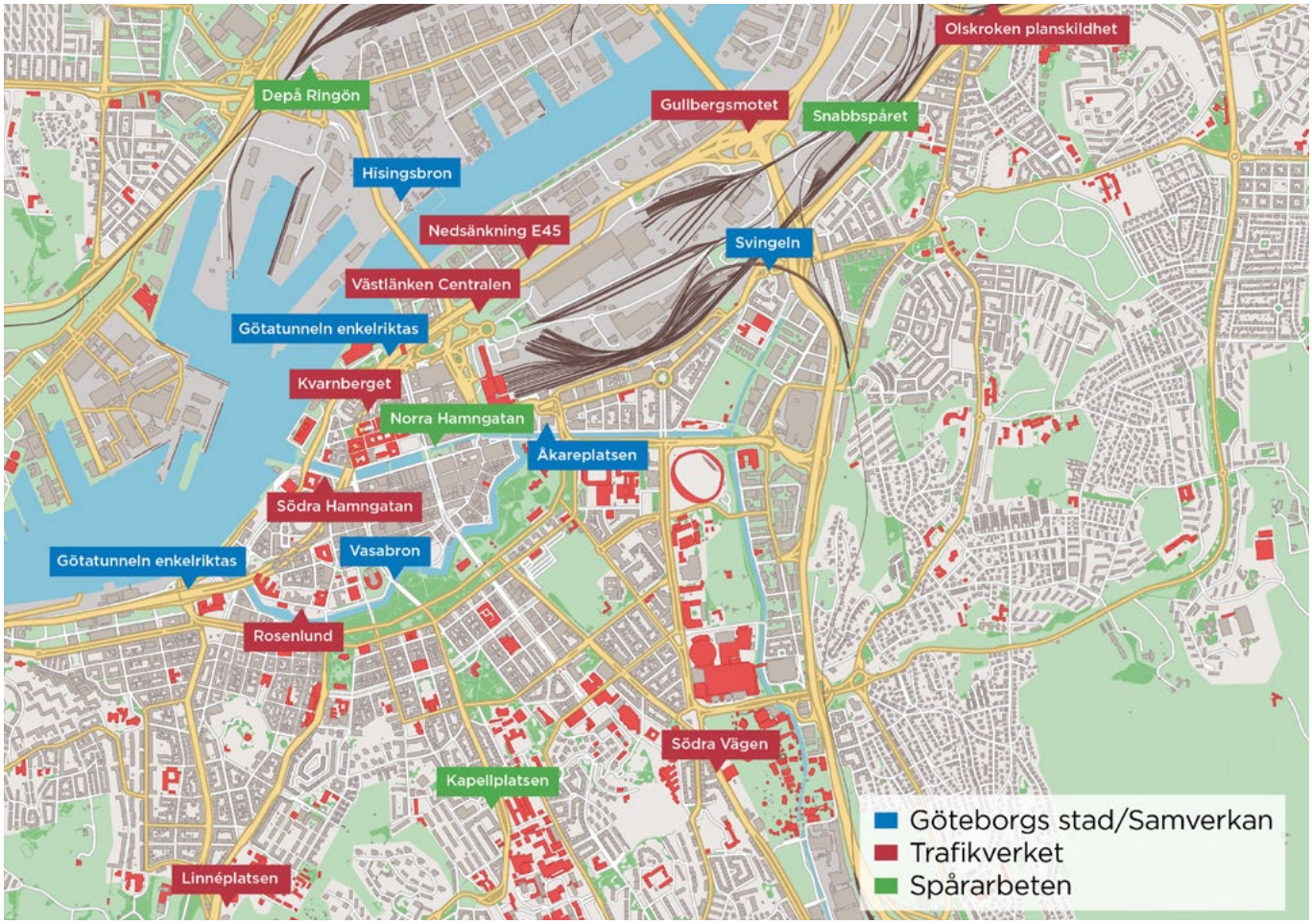


* I Lorensberg är antalet svar för lågt 2016 för att kunna redovisa värden för 2016

För varje aspekt av trafikmiljön är det minskad nöjdhet i minst ett primärområde för boende eller verksamheter. Framkomlighet för bil har minskad nöjdhet i flest primärområden. Boende 2018 är mindre nöjda inom Vallgraven på nästan alla aspekter av trafikmiljön. Stampen är det område som har sämre nöjdhet på flest aspekter av trafikmiljön för boende och verksamheter sammantaget.

Med hjälp av färgkodning visas nedan om resultatet 2018 är signifikant högre (grön), lägre (röd) eller oförändrat (gul) sedan 2017 för de olika trafikindexen för de olika primärområdena.





Övergripande framkomlighet hösten 2018

BESÖKARES NÖJDHET MED TRAFIKMILJÖN

De stora byggprojekten påverkar framkomligheten i centrum, särskilt för dem som kommer med bil. Trafikkontoret undersöker därför nöjdheten med trafikmiljön, i så kallade NKI-mätningar, hos bland annat besökare i centrum. Vanligaste färdsättet för besökare till centrum är med kollektivtrafik, därefter kommer tills fots/cykel.

Under 2017 genomfördes NKI-mätningar för innerstaden, Nordstan och Avenyn och under våren 2018 även för Haga och Linné. Under hösten 2018 har uppföljande mätningar genomförts i samtliga fem områden. Mätningarna ligger till grund för förebyggande och kommunicerande arbete framöver för att försöka säkerställa tillgängligheten för besökare under byggskedet.

Frågorna har tagits fram i samarbete med centrumföreningarna. Totalt intervjuades 400-500 personer per område i åldern 16 år och uppåt. Intervjuerna genomfördes på plats under affärernas öppettider både vardagar och helger under november månad.

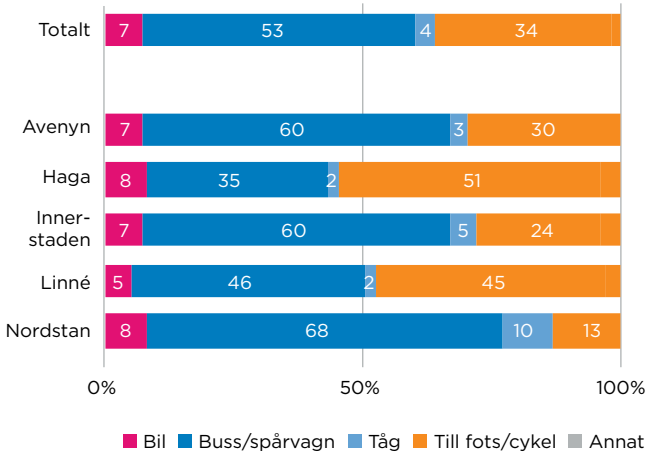
För trafikkontorets del är framför allt tre variabler intressanta – den hållbara framkomligheten (kollektivtrafik, gång och cykel), framkomligheten med bil och trafikmiljön i stort. Samma frågor ingår som i NKI-mätningarna med boende och verksamheter för dessa index:

- **NKI:** Nöjdhet med trafikmiljön som helhet, hur väl förväntningar uppfylls, hur nära trafikmiljön är en ideal situation.
- **Framkomlighet hållbart:** Möjligheter att ta sig fram till fots, med cykel respektive kollektivt och tillgång till hållplatser.
- **Framkomlighet bil:** Möjlighet att ta sig fram med bil och tillgång till bilparkering.

Färdsätt till centrum för besökarna

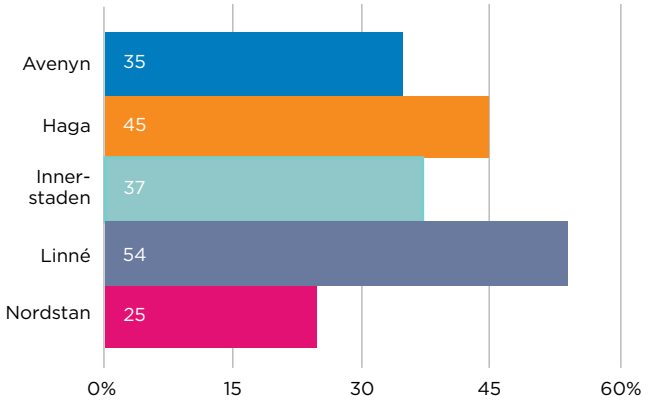
Vanligaste färdsättet för besökare till centrum är med kollektivtrafik, därefter kommer till fots/cykel. Hur man tar sig till områdena varierar på så sätt att dit många går till fots eller cyklar är det färre som reser kollektivt. Andelen som tar bil är mera likartad – färre än en av tio tar sig till centrum med bil. Andelen som tar bil är något lägre på vardagar än på helg.

Färdsätt till centrum, både vardagar och helg.



Haga och Linné utmärker sig med en högre andel besökare som tar sig till området till fots eller med cykel. Dessa områden har också en högre andel besökare som bor i närområdet.

Andel besökare som bor i närområdet, procent.



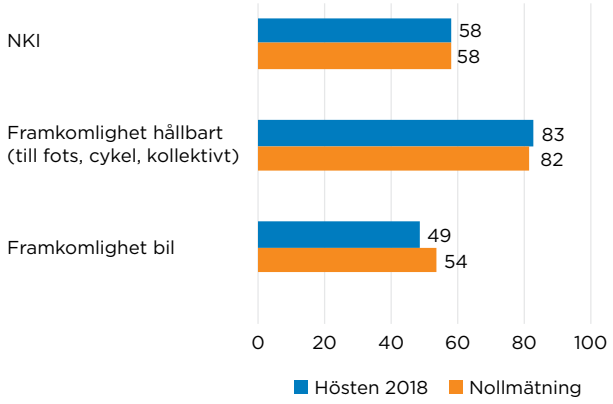
Det finns många olika syften med att besöka centrum. Shopping, kultur/nöje, friskvård/skönhet/service och besök av restaurang/café är några av de mest nämnda.

Nöjdhet med trafikmiljö och framkomlighet

Höstens NKI-resultat/Trafikmiljöindex bland besökare uppgår till 58 vilket är en godkänd nivå.

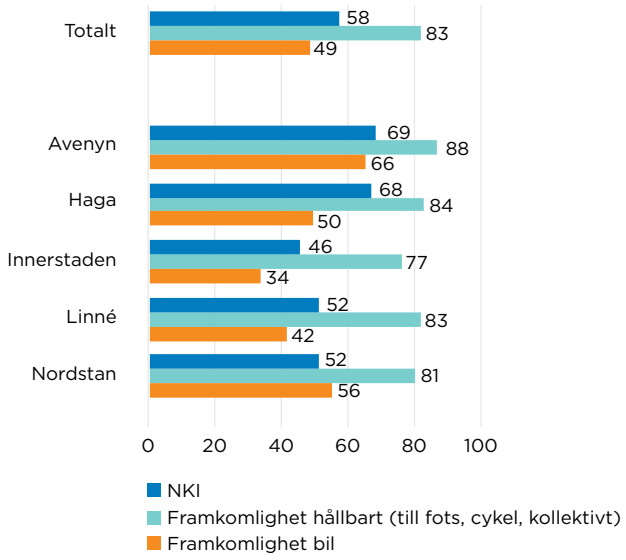
Besökare till centrum är mycket nöjda med hur det går att ta sig fram med hållbara färdsätt (gång, cykel och kollektivtrafik). Nöjdheten med att ta sig med bil är sämre.

Besökares nöjdhet med trafikmiljön totalt (NKI) respektive nöjdhet med hållbar framkomlighet och framkomlighet med bil, index 0–100



Avenyn är det område som har högst resultat på samtliga index medan innerstaden har lägst resultat på samtliga index.

Besökares nöjdhet med trafikmiljön totalt (NKI) respektive nöjdhet med hållbar framkomlighet och framkomlighet med bil hösten 2018, index 0–100



Framkomlighet hållbart

Indexet Framkomlighet hållbart baseras på frågor om möjligheter att ta sig fram till fots, med cykel respektive kollektivt och tillgång till hållplatser.

Avenyn är det område som har högst resultat på samtliga frågor. Innerstaden har lägst nöjdhet på frågor kring kollektivtrafik, medan Nordstan har lägst nöjdhet i fråga om gång och cykel.

Nöjdhet med hållbar framkomlighet hösten 2018, index 0–100

	Totalt	Avenyn	Haga	Innerstan	Linné	Nordstan
Framkomlighet hållbart	**83**	**88**	**84**	**77**	**83**	**81**
Ta sig fram till fots	86	91	90	83	86	78
Ta sig fram med cykel	72	81	80	62	72	52
Ta sig fram kollektivt	84	90	83	76	85	84
Tillgång på hållplatser	83	87	81	78	83	86

Indexet baseras på dem som besvarat minst tre av frågorna. Endast cirka hälften besvarade frågan om möjlighet att ta sig fram med cykel, medan svarsfrekvensen var mycket god på övriga frågor.

Framkomlighet med bil

Indexet Framkomlighet bil baseras på frågor om möjlighet att ta sig fram med bil och tillgång till bilparkering. Det var ungefär hälften av besökarna som svarade på dessa frågor. Indexet baseras på dem som besvarat båda dessa frågor.

Avenyn är det område som har högst nöjdhet avseende att ta sig fram med bil, medan Nordstan har högst nöjdhet med tillgången på bilparkering. Innerstaden har lägst nöjdhet. För alla områden utom Nordstan är det ungefär samma nöjdhet i fråga att ta sig fram med bil och tillgång på parkering. Nordstans besökare däremot var mer nöjda med parkeringstillgången.

Nöjdhet med framkomlighet bil hösten 2018, index 0–100

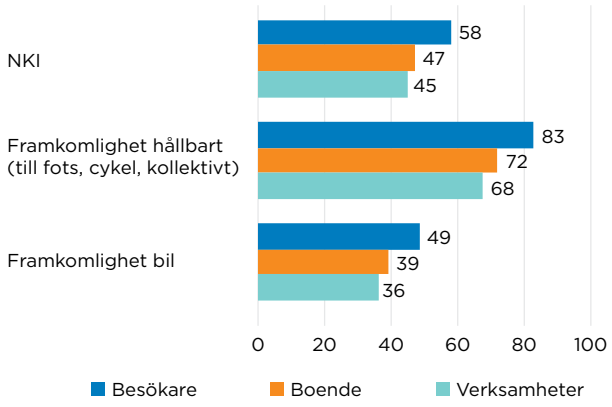
	Totalt	Avenyn	Haga	Innerstan	Linné	Nordstan
Framkomlighet bil	**49**	**66**	**50**	**34**	**42**	**56**
Ta sig fram med bil	47	66	49	32	45	43
Tillgången på bilparkering	50	63	51	36	38	68

Av dem som faktiskt kört bil till centrum hade 90 procent av besökarna hittat en parkering inom 5 minuter.

Besökare, boende och verksamheter

Om man jämför besökares nöjdhet med boende och verksamheters nöjdhet är besökare mer nöjda med trafikmiljön totalt och med framkomlighet för både hållbart och bil. Det bör dock betonas att områdena som undersökts inte är identiska och att metoden inte är helt jämförbar. Besökare intervjuades på stan medan ett slumpmässigt urval boende och verksamheter intervjuades per telefon. Resultatet kan dock spegla att boende och verksamma är bundna till sina bostäder respektive arbetsplatser, medan besökarna kan välja målpunkt mera fritt.

Nöjdhet med trafikmiljön totalt (NKI) respektive nöjdhet med hållbar framkomlighet och framkomlighet med bil hösten 2018, index 0–100



Fotograf: Stina Olsson

SKADADE I TRAFIKEN

Av det totala antalet skadade i Göteborg står fotgängare i fallolyckor och cyklister i singelolyckor för den största andelen. Sedan 2016 har antalet skadade i dessa två trafikantgrupper ökat. Den enskilt största skadegruppen är fotgängare i fallolyckor som står för cirka 6 av 10 av de rapporterat skadade under året.

De mål som formulerats för trafikskadade är att antalet skadade och omkomna i trafikmiljön ska minska fram till 2020, med basår 2010.

Fallolyckor definieras inte som en trafikolycka och ingår därför inte i den sammantagna bilden av antalet skadade som trafikkontoret satt mål för. Samtidigt är det ändå viktigt att studera skadade inom denna grupp, eftersom fallolyckorna huvudsakligen sker i miljöer som ingår i stadens ansvarsområden, och dessutom drabbar många.

Mål 1: Färre skadade

Antalet måttligt eller allvarligt skadade ska minska från cirka 300 personer 2010 till 75 personer 2020.

2035	2020	Nuläge
-	≤ 75	429

Mål 2: Färre omkomna

Antalet omkomna ska minska från 9 personer 2010 till 3 personer eller färre 2020.

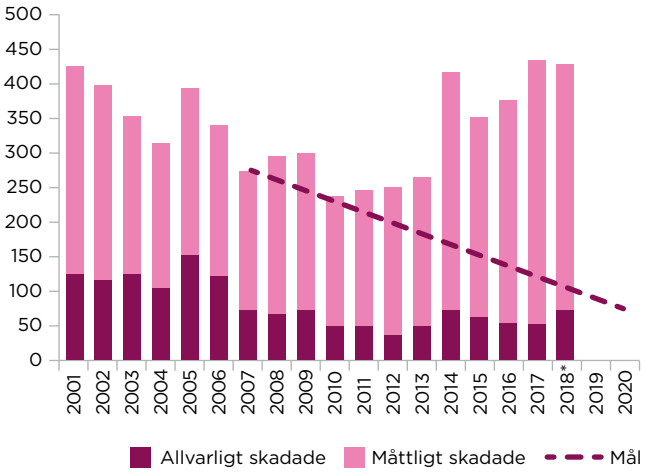
2035	2020	Nuläge
-	≤ 3	3

Mål 1: Antalet skadade i trafiken

Under 2018* rapporterades 357 måttligt skadade, 72 allvarligt skadade och 3 dödade i trafiken totalt sett (exklusive fotgängare i fallolyckor).

Sedan 2001 har utvecklingen av antalet inrapporterade skadade (exklusive fotgängare i fallolyckor) förändrats enligt nedan.

Utveckling av antalet måttligt och allvarligt skadade 2001–2018* (exkl. skadade i fallolycka), samt mål 2020



Som framgår av grafen ökade skaderapporteringarna kraftigt efter 2013 vilket till största delen förklaras av förbättrad rapportering från akutsjukvården. Att skaderapporteringen varierar år för år försvårar analyserna av trafikskadeutvecklingen och det är inte alltid möjligt att utröna om en förändring beror på förändring i antal skadade eller en förändring i rapporteringsgraden.

Fotograf: Asbjörn Hanssen

* Rullande helår fjärde kvartalet 2017 – tredje kvartalet 2018

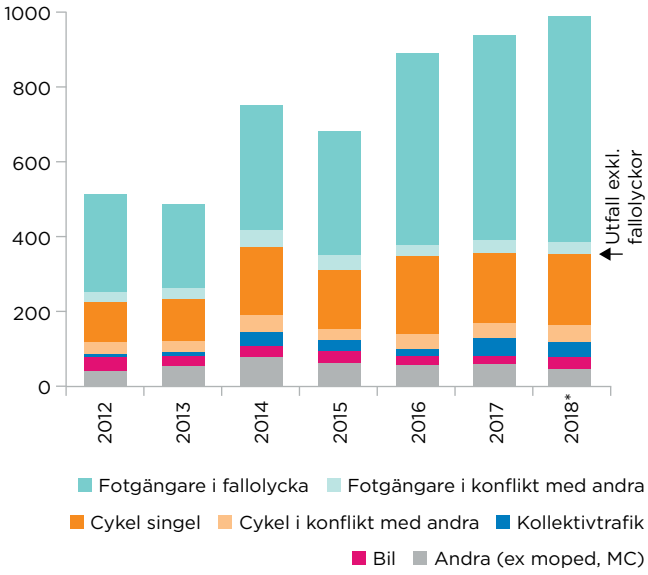
Skadade per trafikantgrupp

Inkluderas skadade fotgängare i fallolyckor ökar antalet rapporterat måttligt och allvarligt skadade till cirka 1000 per år under de senaste två åren.

Skadade i singelolyckor, det vill säga fotgängare i fallolyckor och cyklister i singelolyckor, är de skadegrupper som står för majoriteten av de skadade. Sedan 2016 har framför allt fallolyckorna ökat kraftigt och det kan inte helt förklaras med förbättrad rapportering.

Nära 40 procent av fallolyckorna 2018* skedde under februari och mars och halka pga is och snö var en vanlig orsak.

Utveckling av antalet måttligt och allvarligt skadade 2001–2018* (inkl. skadade i fallolycka)

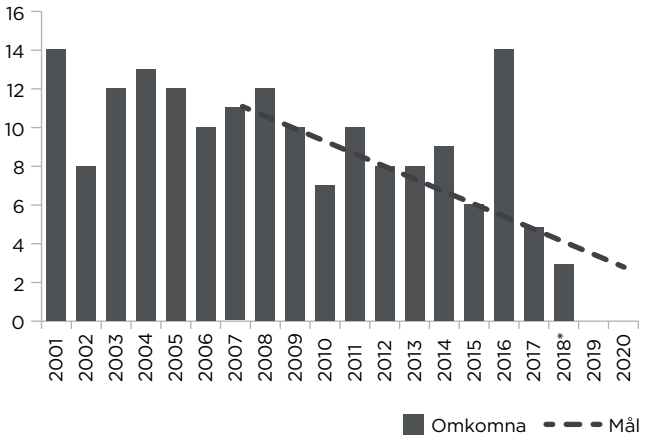


Mål 2: Antalet omkomna i trafiken

Under 2018* rapporterades 3 dödade i trafiken: samtliga omkomna var fotgängare i kollision. I två av fallen var det kollisioner mellan fotgängare och lastbil och i ett fall var det en fotgängare i kollision med en personbil.

Året 2016 summerades som ett år med många omkomna. Variationen mellan olika år kan dock vara stor. Långsiktigt ser vi dock en minskning av antalet omkomna i Göteborgstrafiken.

Utveckling av antal omkomna 2001–2018* samt mål 2020



* Rullande helår fjärde kvartalet 2017 – tredje kvartalet 2018

Fotograf: Stina Olsson

Siffror i detalj

De senaste sju årens trafikskaderapportering, totalt och uppdelat per trafikantgrupp, redovisas i tabellen nedan. Här redovisas antalet måttligt och allvarligt skadade i enlighet med målen i trafiksäkerhetsprogrammet.

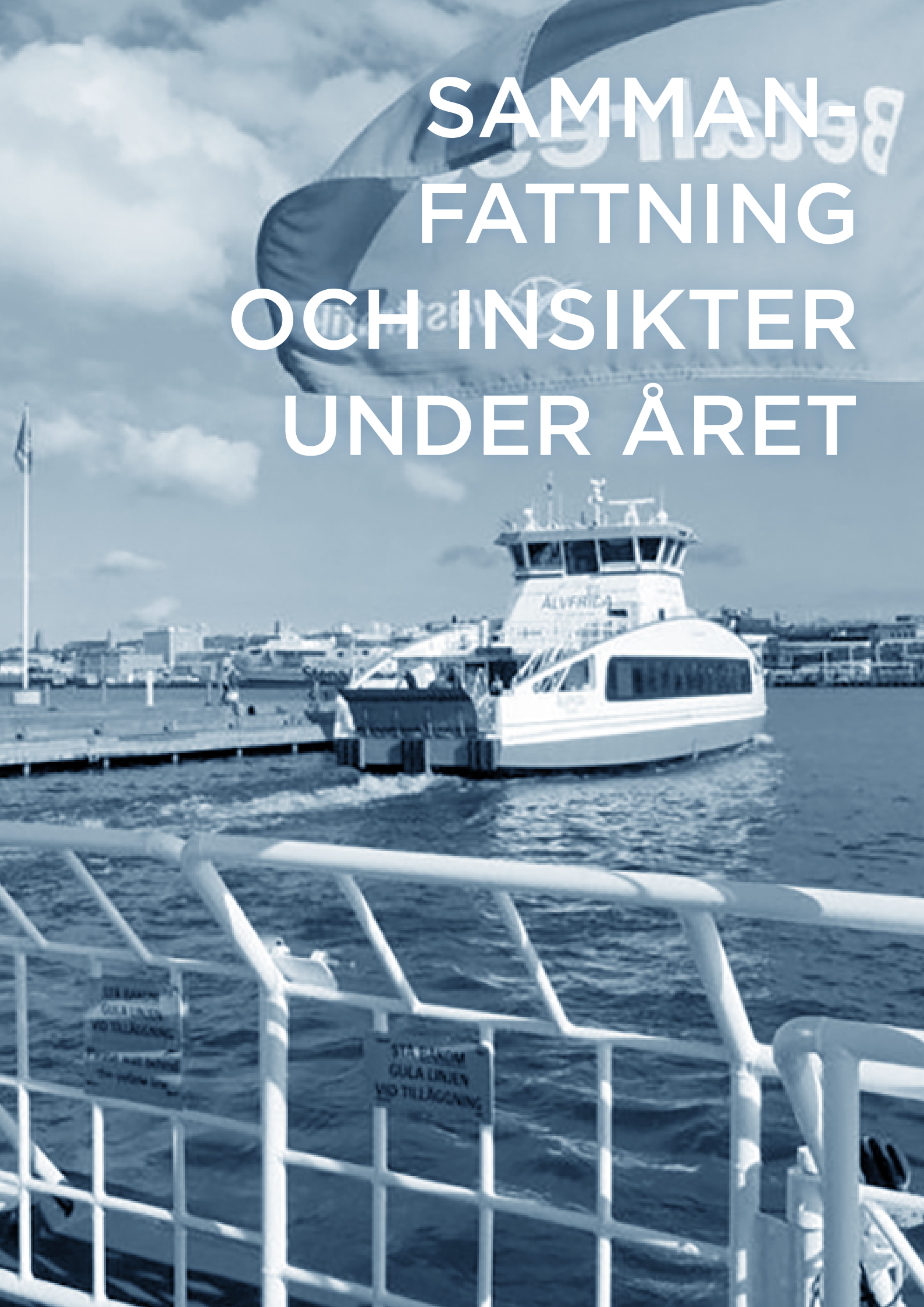
Skadegraden bedöms av läkare vid olyckstillfället. Respektive skadad kroppsdel bedöms och vägs sen samman till en total skadegrad som delas in i olika så kallade ISS-nivåer (Injury Severity Score):

- Lindrigt skadad: ISS 1–3
- Måttligt skadade: ISS 4–8
- Allvarligt skadade: ISS 9 +

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*
Fotgängare i fallolycka	Måttligt	246	212	318	315	490	499	573
	Allvarligt	17	12	18	15	24	32	29
	Omkomna	2	0	0	0	1	1	1
Fotgängare i konflikt med andra	Måttligt	15	19	30	27	22	30	29
	Allvarligt	10	9	14	14	6	9	10
	Omkomna	4	1	3	0	3	3	3
Cykel singel	Måttligt	97	101	168	140	185	209	201
	Allvarligt	11	11	15	16	23	21	30
	Omkomna	0	2	1	0	0	0	0
Cyklist i konflikt med andra	Måttligt	29	24	35	29	34	36	39
	Allvarligt	2	7	9	3	7	4	4
	Omkomna	2	0	0	0	3	0	0
Kollektivtrafik	Måttligt	8	9	31	19	16	40	29
	Allvarligt	1	3	7	8	2	4	2
	Omkomna	1	0	0	0	0	0	0
Bil	Måttligt	27	15	17	26	20	15	16
	Allvarligt	10	10	13	8	4	7	12
	Omkomna	0	2	3	5	5	2	0
Andra (ex moped, MC)	Måttligt	37	45	62	49	45	51	39
	Allvarligt	5	10	16	13	13	10	14
	Omkomna	1	3	2	1	3	0	1
TOTALT INKLUSIVE FOTGÄNGARE I FALLOLYCKOR	Måttligt	459	425	661	605	812	880	930
	Allvarligt	56	62	92	77	79	87	101
	Omkomna	10	8	9	6	15	6	3
TOTALT EXKLUSIVE FOTGÄNGARE I FALLOLYCKOR	Måttligt	213	213	343	290	322	381	357
	Allvarligt	39	50	74	62	55	55	72
	Omkomna	8	8	9	6	14	5	3
		2012	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017***	**2018***

* Rullande helår fjärde kvartalet 2017 – tredje kvartalet 2018

SAMMAN-FATTNING OCH INSIKTER UNDER ÅRET



SAMMANFATTNING OCH INSIKTER UNDER ÅRET

Hållbar mobilitet

- Under 2018 har cykelresorna ökat med 12 procent i jämförelse med 2017, samtidigt var 2017 ett sämre år för cykelresor än tidigare år så uppgången utgår från en lägre nivå. Cykelresor är väderberoende, den fina sommaren 2018 påverkar också ökningen i antalet cyklister. Det är en tydlig trend att cyklingen ökar, från 2011 har antalet cykelresor ökat med 34 procent.
- Kollektivtrafikresorna fortsätter sin positiva utveckling och är det färdmedel som är i linje med nödvändig utveckling för att nå trafikstrategins mål för 2035, detta trots att priset för ett månadskort för Göteborgs kommun har ökat med ca. 35 procent sedan 2011.
- Älvtrafiken med färjorna Älvsnabben och Älvsnabbare har ökat sina resor med 11 procent under 2018 i jämförelse med 2017.
- I dagsläget finns ingen mätmetod för att följa upp antalet fotgängare i staden förutom manuella mätningar. Under senare delen av 2018 testades att mäta fotgängare med hjälp av att räkna Wifi-signaler, testet kommer att utvärderas under 2019.
- Bilresandet har minskat sedan 2011 till 2018 med 0,4 procent, detta trots att Göteborgs Stad har haft en befolkningsökning på över 8 procent sedan 2011. Bensinpriset ligger kvar på samma nivåer som 2011, vilket gör minskningen av bilresor än positivare.
- Under 2018 började vi att mäta effektmål 3 enligt Trafikstrategin, målet anger att restiden mellan två godtyckliga målpunkter ska vara maximalt 30 minuter med kollektivtrafik eller bil. Förändringarna i restider för kollektivtrafiken har under året i de flesta fall varit små, däremot har restiden för bil mellan Frölunda torg och Angereds centrum ökat med cirka åtta minuter under hösten jämfört med våren till följd av byggnationer i staden som exempelvis Götatunnelns enkelriktning.
- Under 2018 sammanställde vi en resvaneundersökning (RVU) som utfördes 2017. Denna RVU har en ny metod mot tidigare RVU för datainsamlingen vilket gjorde att antalet resor minskade, det är främst resor till fots och med bil som rapporterats i lägre grad. Därför används RVU 2017 främst för att studera reserelationer, restider, reslängder för olika typer av ärenden, färdsätt och demografiska grupper.
- Antalet serviceresor, som inkluderar bland annat färdtjänst och flexlinje, ökade med 4,5 procent under 2018 i jämfört med 2017.

Goda Stadsmiljöer

Attitydundersökningar med boende i staden under 2018

- Nöjdheten med upplevelsen av att gå och vistas i staden har gått ner i relation till tidigare mätningar, men i stort är nöjdheten hög. Samtidigt skiljer sig nöjdheten och upplevelsen stort i stadens olika stadsdelar.
- I centrala staden är gång fortsatt det mest attraktiva sättet att ta sig fram för resor inom centrum.
- Nöjdheten med att Göteborg är en cykelvänlig stad går åt fel håll. I 2018 års undersökning tyckte 42 procent av göteborgarna att Göteborg är en cykelvänlig stad, nöjdheten i förra mätningen 2016 var 44 procent. Stadens mål 2025 är 75 procent.
- Andelen som har tillgång till elcykel har ökat från 4 till 5 procent mellan åren 2016 till 2018.
- Det är en stor variation i tillgång till cykel i stadens olika stadsdelar.

NKI-undersökning

Under 2018 har vi fortsatt att undersöka vad våra målgrupper (boende, verksamma och besökare) tycker om trafikmiljön i centrala staden med hjälp av en NKI-undersökning (nöjd kund index). NKI mätningar för trafikmiljön har genomförts sedan 2016 för verksamheter och från 2017 för boende och besökare.

- Nöjdheten med trafikmiljön minskar något från 2017 till 2018, från 52 till 47 för boende och från 48 till 45 för verksamma (på en skala 0–100).
- Boende och verksamma är mest nöjda med den hållbara framkomligheten, som innebär möjligheten att ta sig fram till fots, med cykel och med kollektivtrafiken samt tillgång till hållplatser.
- Framkomlighet med bil har lägst nöjdhet för boende och verksamheter.
- NKI-resultatet för trafikmiljön för besökare ligger kvar på samma nivåer mellan 2017 och 2018. Besökarna är, precis som boende och verksamma, mest nöjda med den hållbara framkomligheten samt mindre nöjda med framkomligheten med bil.
- Vanligaste färdsättet för besökare till centrala staden är med kollektivtrafik, därefter kommer till fots och cykel. Endast 7 procent av besökarna reser med bil.
- Av de besökare som reser med bil, hittar 90 procent av besökarna en bilparkering inom 5 minuter.

Skadade i trafiken

- Vid analys av skadestatistik så är den största skadegruppen fotgängare som ramlar, snubblar och halkar på stadens gator och torg. Ett krafttag behöver också tas för att minska antalet skadade cyklister i singelolyckor. Båda de här skadetyperna har det gemensamt att kvaliteten på ytor där fotgängare och cyklister rör sig behöver vara jämna och halkfria i större utsträckning än de är idag.