



Första året med Västsvenska paketet

En sammanfattning av mätbara effekter

Rapport 2014:3

DETTA ÄR VÄSTSVENSKA PAKETET

Syftet med Västsvenska paketet är att skapa en attraktiv, hållbar och växande region. I Västsvenska paketet ingår bland annat nya busskörfält, längre plattformar för pendeltåg, nya pendelparkeringar för cykel och bil, gång- och cykelbanor och bättre trafikinformation. En ny biltunnel under Göta älv (Marieholmstunneln), en tågtunnel under Göteborg (Västlänken) och en ny Götaälvbro. Trängselskatt är också en del av Västsvenska paketet. Syftet med trängselskatten är att ge bättre framkomlighet på våra vägar, bättre miljö samt delfinansiera Västsvenska paketet.

SAMMANFATTNING

DENNA RAPPORT sammanfattar de mätbara effekter efter det första året med Västsvenska paketet och trängselskatten. Effekterna kan bero på såväl åtgärder inom det Västsvenska paketet som utökad kollektivtrafik och andra viktiga åtgärder som genomförts i Göteborg och Västsverige. Utöver genomförda åtgärder påverkar även andra yttre faktorer, såsom ekonomisk utveckling, bostadsbyggande och bränslepriset.

DE VIKTIGASTE SLUTSATSERNA från uppföljningarna och mätningarna är:

- Att resandet med kollektivtrafik har ökat under 2013 jämfört med 2012, vilket såväl räkningen av antalet delresor som resvanepanelen visar på. Ökningen beror på de stora satsningar som gjorts i och för kollektivtrafiken i kombination med införandet av trängselskatt. I Västra Götaland har antalet delresor ökat med 8 procent. I Göteborgsområdet, där den största andelen av kollektivtrafikresorna i Västra Götaland sker, var ökningen något högre, cirka 10 procent.
- Att framkomligheten för bussarna har ökat under 2013 jämfört med 2012, vilket beror på minskad biltrafik och utökning av busskörfält.
- Att resandet med bil har minskat under 2013 jämfört med 2012, vilket till största del beror på trängselskattens införande. Trafikarbetet i Göteborgsregionen har minskat med 2,5 procent mellan 2012 och 2013 och genom betalstationerna minskade trafikflödet med 10 procent mellan 2012 och 2013 (efter att ha stabiliserats under hösten 2013).
- Att restiderna för biltrafiken har minskat på infartslederna under 2013 jämfört med 2012, vilket beror på mindre biltrafik och därmed minskad trängsel på hårt belastade vägavsnitt. Minskningen i restid har varit störst på infarten från Kungälv in till Tingstadstunneln. I oktober 2013 var medianrestiden drygt 14 minuter under förmiddagen (06.30–08.30) jämfört med drygt 18 minuter i oktober 2012.
- Att den minskade biltrafiken under 2013 jämfört med 2012 leder till generellt mindre miljöpåverkan i Göteborgsområdet.
- Att cykeltrafiken har ökat med drygt 20 procent i de permanenta mätstationerna i Göteborg. Förutom den för cyklister gynnsamma väderleken under år 2013 beror ökningarna på satsningar för att öka cyklandet och på införandet av trängselskatt.
- Att intäkterna från trängselskatten blir tillräckliga för att klara delfinansieringen av Västsvenska paketet. Under 2013 blev intäkterna inklusive tilläggsavgifter 801 miljoner kronor.

VÄSTSVENSKA PAKETET SKA BIDRA till att skapa en attraktiv, hållbar och växande region. I paketet ingår många och stora satsningar på effektivare transporter, bland annat nya busskörfält, längre plattformar för pendeltåg, nya pendelparkeringar för cykel och bil, gång- och cykelbanor och bättre trafikinformation. Bland de stora investeringarna finns en ny biltunnel under Göta älv (Marieholmtunneln), en tågtunnel under Göteborg (Västlänken) och en ny bro över Göta Älv (Hisingsbron). Trängselskatt är också en del av Västsvenska paketet med syfte att ge bättre framkomlighet på våra vägar, bättre miljö samt att delfinansiera Västsvenska paketet.

VÄSTSVENSKA PAKETET avser att bidra till mål om:

- Större arbetsmarknadsregioner,
- En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken,
- En konkurrenskraftig kollektivtrafik,
- En god livsmiljö,
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

MÅLEN FÖR VÄSTSVENSKA PAKETET anger i vilken riktning utvecklingen i Göteborgs-regionen ska ske, men säger inte hur stor förändringen skall vara. Efter första året är det egentligen för tidigt att uttala sig om huruvida utvecklingen ligger i linje med de långsiktiga övergripande målen, men vissa tendenser går att se. De viktigaste slutsatserna bidrar till de övergripande målen med Västsvenska paketet genom att:

- Det ökade resandet med kollektivtrafiken och de säkrare restiderna för bussarna innebär ett positivt bidrag till målet om en konkurrenskraftig kollektivtrafik.
- Den minskade biltrafiken har lett till en generellt minskad miljöpåverkan vilket innebär ett positivt bidrag till målet om en god livsmiljö.
- Den minskade biltrafiken har lett till kortare och säkrare restider på infartslederna, ett positivt bidrag till målet om att kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- I och med att intäkterna från trängselskatten blir tillräckliga, kan Västsvenska paketet genomföras enligt avtal med 17 miljarder kronor från staten, 14 miljarder kronor från trängselskatten och 3 miljarder kronor i form av regionala/lokala bidrag (2009 års prisnivå). Paketets investeringar kommer att bidra till alla de fem övergripande målen.

FÖRORD

Inom ramen för Västsvenska paketet genomförs omfattande mätningar för att följa vilka förändringar som sker av resandet, trafiken och andra trafikrelaterade tillstånd. Arbetet följer en fastlagd uppföljningsplan.

Denna rapport sammanfattar och utvärderar de förändringar som uppmäts under det första året med Västsvenska paketet och trängselskatt.

Rapporten har utarbetats av en arbetsgrupp inom ramen för Västsvenska paketets samverkansorganisation. Följande personer har ingått i arbetsgruppen:

Karin Björklind, Göteborgs Stads trafikkontor (redaktör)
Jennie Danielsson, Trafikverket
Per Lindholm, Trafikverket
Hanna Björk, Västtrafik
Maria Coulianos, Sweco
Mats Tjernkvist, M4Traffic

Som stöd i arbetet och för kvalitetssäkring av dokumentet har följande experter konsulterats:

Maria Börjesson, KTH/CTS
Karin Brundell-Frej, WSP
Helena Sjöstrand, Trivector
Lena Smidfelt Rosqvist, Trivector

INNEHÅLL

FÖRORD	4
INLEDNING	6
• Vad är Västsvenska paketet	6
• Målen med Västsvenska paketet	6
• Rapportens innehåll	7
ÅTGÄRDER INOM VÄSTSVENSKA PAKETET OCH ÖVRIGA SATSNINGAR INFÖR OCH UNDER 2013	8
• Kollektivtrafik	8
• Cykelåtgärder	8
• Vägtrafik	9
• Trafikinformation och kampanjer	10
• Händelser i omvärlden	10
TRAFIKFÖRÄNDRINGAR	11
• Kollektivtrafik	11
• Cykeltrafik	11
• Vägtrafik	12
• Slutsatser om trafikförändringar	17
RESANDEFÖRÄNDRINGAR	18
• Kollektivtrafikresande	18
• Förändring av resvanor	19
• Slutsatser om resandeförändringar	21
KVALITET I KOLLEKTIV- OCH VÄGTRAFIKEN	22
• Kvalitet i kollektivtrafiken	22
• Kvalitet i biltrafiken	25
• Slutsatser om kvalitet i kollektiv- och biltrafik	27
MILJÖEFFEKTER	28
• Resultat	28
• Diskussion och slutsatser om miljöeffekter	29
TRAFIKSÄKERHETSEFFEKTER	30
• Resultat	30
• Diskussion och slutsatser om trafiksäkerhetseffekter	31
ATTITYDER TILL VÄSTSVENSKA PAKETET	32
• Attityder hos allmänheten till Västsvenska paketet och dess innehåll	32
• Attityder hos näringslivet till Västsvenska paketet och dess innehåll	32
• Slutsatser om kännedom och attityder till Västsvenska paketet	32
INTÄKTER OCH ADMINISTRATIONSKOSTNADER FÖR TRÄNGSELSKATTEN	33
• Slutsatser om intäkter för trängselskatten	33
HUR BIDRAR UTVECKLINGEN DET FÖRSTA ÅRET TILL MÅLEN MED VÄSTSVENSKA PAKETET	34

INLEDNING

Vad är Västsvenska paketet

Västsvenska paketet ska bidra till att skapa en attraktiv, hållbar och växande region. I paketet ingår många och stora satsningar på effektivare transporter, bland annat nya busskörfält, längre plattformar för pendeltåg, nya pendelparkeringar för cykel och bil, gång- och cykelbanor och bättre trafikinformation. Bland de stora investeringarna finns en ny biltunnel under Göta älv (Marieholmstunneln), en tågtunnel under Göteborg (Västlänken) och en ny bro över Göta älv (Hisingsbron). Trängselskatt är också en del av Västsvenska paketet med syfte att ge bättre framkomlighet på våra vägar, bättre miljö samt att delfinansiera Västsvenska paketet.

Målen med Västsvenska paketet

Västsvenska paketet avser att bidra till mål om:

STÖRRE ARBETSMARKNADSREGIONER: Med hållbar regionförstoring följer ökade tillväxtmöjligheter och stärkt stabilitet på arbetsmarknaden. Västsverige ska utvecklas med förstorade, förtätade och förstärkta lokala arbetsmarknader. Exempelvis ska Göteborgs lokala arbetsmarknad år 2020 omfatta närmare 1,5 miljoner invånare.

EN ATTRAKTIV KÄRNA OCH UTVECKLING LÄNGS HUVUDSTRÅKEN: Göteborgsregionen ska utvecklas med en stark och attraktiv regional kärna och längs tydliga stråk med ett flertal starka och attraktiva regiondelscentrum. Kärnan ska stärkas med ytterligare 40 000 arbetsplatser och 30 000 boende fram till 2020. Det innebär att stråk och regiondelscentrum till samma tidpunkt ska stärkas med minst 40 000 arbetsplatser och 90 000 boende.

EN KONKURRENSKRAFTIG KOLLEKTIVTRAFIK: För att skapa en attraktiv region och uthållig tillväxt krävs en konkurrenskraftig kollektivtrafik som tar hand om minst 40 procent av alla resor i Göteborgsregionen, jämfört med dagens 27 procent.

EN GOD LIVSMILJÖ: Västsverige ska erbjuda en god livsmiljö med frisk luft och rent vatten, lite buller och ett rikt stads-, friluftsliv- och vardagsliv.

KVALITETEN FÖR NÄRINGSLIVETS TRANSPORTER FÖRBÄTTRAS OCH STÄRKER DEN INTERNATIONELLA KONKURRENSKRAFTEN: Näringslivet är beroende av effektiva transporter för både personer och gods. Eftersom Göteborg är ett viktigt nav för näringslivets transporter finns särskilt fokus på långväga godstransporter med såväl nationell som internationell inriktning. Sårbarheten i transportsystemen med passager över Göta älv ska minska.

För att konkretisera målbilden och fånga de mest väsentliga faktorerna som bidrar till de övergripande målen har åtta effektmål formulerats. Åtgärderna som ingår i Västsvenska paketet ska bidra till uppfyllandet av effektmålen för att därigenom ge en utveckling i riktning mot de övergripande målen.

Effektmålen gäller såväl i byggskedet som efter åtgärdens färdigställande.

- En mer attraktiv kollektivtrafik med ökad kapacitet,
- Ökad andel kollektivtrafik,
- Minskad andel biltrafik till och i regionkärnan,
- Snabba, trygga, enkla gång- och cykelresor,
- Förbättrad kvalitet för näringslivets transporter,
- Minskade utsläpp,
- Minskat buller,
- Frigjorda stadsytor och ett rikt stadsliv.

Rapportens innehåll

Rapporten sammanfattar mätbara effekter efter det första året med Västsvenska paketet och trängselskatten. Effekterna kan bero på såväl åtgärder inom det Västsvenska paketet som utökad kollektivtrafik och andra viktiga åtgärder som genomförts i Göteborg och Västsvrige.

Enligt Västsvenska paketets uppföljningsplan har ett stort antal uppföljningar genomförts och rapporter publicerats under 2013. Resultaten från dessa ligger till grund för de slutsatser som presenteras i denna rapport. Det fulla materialet finns publicerat och samlat på Västsvenska Paketets hemsida¹. För fördjupad information om cykelresandet hänvisas till Göteborgs Stad Trafikkontorets rapport².

Eftersom en rad åtgärder genomförts under den tidsperiod som studerats går det inte att bedöma effekterna av enskilda åtgärder utan det blir ett samlat resultat utifrån alla åtgärder. Utöver genomförda åtgärder påverkar även andra yttre faktorer, såsom ekonomisk utveckling, bostadsbyggande och drivmedelspris.

1. <http://www.trafikverket.se/Privat/I-ditt-lan/Vastra-gotaland/Vastsvenska-paketet/Utvardering-ar-och-matningar---Vastsvenska-paketet/>

2. http://goteborg.se/wps/wcm/connect/9712589f-25b8-4ff9-a6f5-bcf3b86ac48d/Trafikrapport_2013_webb.pdf?MOD=AJPERES

ÅTGÄRDER INOM VÄSTSVENSKA PAKETET OCH ÖVRIGA SATSNINGAR INFÖR OCH UNDER 2013

Kollektivtrafik

Inom kollektivtrafiken genomfördes förändringar för att möta den förväntade resandökningen till följd av trängselskattens införande. Stombussnätet byggdes ut och kompletterades med fyra nya linjer och ett nytt nät för expressbussar infördes. För att öka framkomligheten för bussar längs infartslederna till Göteborg och i Göteborgs centrum, har busskörfältens längd hittills utökats från tre till cirka åtta mil.

I december 2012 startade en ny pendeltågslinje mellan Älvängen och Göteborg på den nyöppnade dubbelspårslinjen. På pendeltågslinjerna mellan Kungsbacka och Göteborg respektive Alingsås och Göteborg har perrongerna förlängts vilket möjliggjort trafik med längre tåg med plats för fler resenärer. Plattformarna har förlängts till 160–225 meter. Regiontågen fick fler turer. Utökningen i tågtrafiken möjliggjordes genom att Västtrafik köpte 34 nya tåg som sattes i trafik.

Nya pendelparkeringar har byggts och befintliga pendelparkeringar har fått fler platser. Antalet bilplatser har ökat med 40 procent 2013 jämfört med 2012 och antalet cykelplatser har ökat 26 procent. I slutet av 2013 fanns drygt 7 400 bilplatser och 5 500 cykelplatser i Göteborgsregionen.

Cykelåtgärder

Som komplement till kollektivtrafikinvesteringarna som beskrivs ovan har även investeringar för ökad cykeltrafik gjorts, exempelvis utmed Övre Husargatan, Alléstråket, Odinsgatan och Torslandavägen.

Vägtrafik

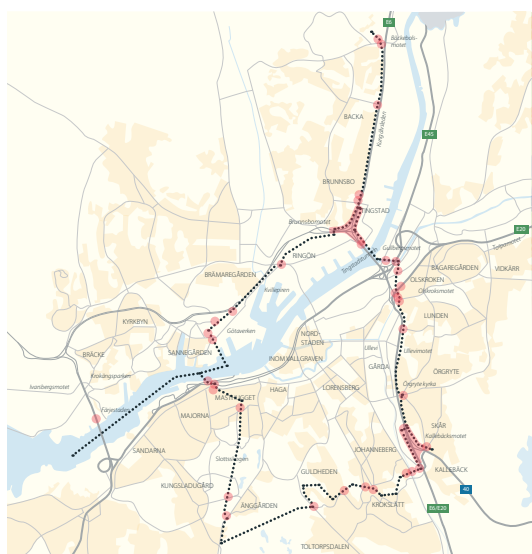
TRÄNGSELSKATT

Den första januari 2013 infördes trängselskatt med betalstationer både på infartsleder och på andra gator i Göteborg, totalt 37 betalstationer.

Trängselskatt tas ut för svenskregistrerade fordon som passerar en betalstation måndag till fredag mellan klockan 06.00 och 18.29. Kostnaden att passera en betalstation varierar över dagen, med en högre kostnad under högtrafik jämfört med mitt på dagen. Skatt tas inte ut lördag, helgdag, dag före helgdag eller under juli månad.

Flerpassageregeln innebär att en bil som passerar flera betalstationer inom 60 minuter bara beskattas en gång. Det belopp som då ska betalas är det högsta beloppet av de passagera som sker under denna 60-minuters period.

Det finns även en så kallad maxtaxa. Den innebär att den sammanlagda skatten per fordon och kalenderdygn som högst uppgår till 60 kronor.



Trängselskattazonen, samt tider och belopp

Tider – klockslag	Belopp
06:00–06:29	8 kr
06:30–06:59	13 kr
07:00–07:59	18 kr
08:00–08:29	13 kr
08:30–14:59	8 kr
15:00–15:29	13 kr
15:30–16:59	18 kr
17:00–17:59	13 kr
18:00–18:29	8 kr
18:30–05:59	0 kr

ANDRA ÅTGÄRDER I VÄGTRAFIKEN

För att lindra negativa effekter av ökade trafikflöden på vissa vägar efter trängselskattens införande har framkomlighets- eller trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförts. Bland annat har extra körfält för biltrafik tillkommit utmed E 6, Söderleden och Torslandavägen, åtta cirkulationsplatser byggts och vissa bullerreducerande åtgärder genomförts.

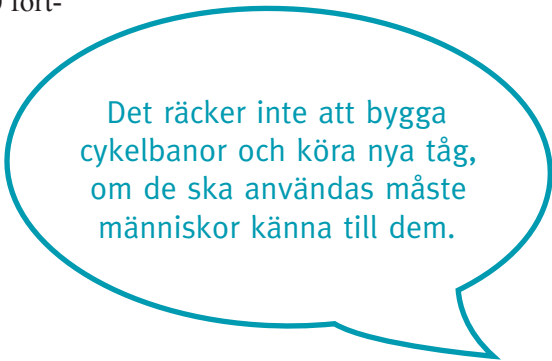
Utanför Västsvenska paketet har motorväg mellan Trollhättan och Göteborg färdigställt. Dessutom har bland annat nya mot byggts vid Lindholmen och Bårhult.

Trafikinformation och kampanjer

För att underlätta aktiva val i vardagsresandet har insatser genomförts så att resenären på ett enklare sätt kan planera sin resa utifrån sina individuella behov, både före och under resan. Det handlar bland annat om en ny reseplanerare, en ny cykelapp för mobiltelefoner, variabla skyltar utefter vägarna med restidsinformation och information om antal lediga pendelparkeringar. Utöver information till resenären byggs trafikledningen ut för att bättre kunna styra och leda trafiken vid störningar.

Västtrafik har genomfört flera kampanjer, både för att informera befintliga resenärer om förändringar men också för att attrahera fler resenärer. Vid tre olika tillfällen under 2012–2013 har totalt 575 000 bilägare i pendlingsstråken in mot Göteborg fått erbjudande om att prova kollektivtrafiken gratis under två veckor med provåkarkort. Av dessa bilägare kvalificerade sig 108 000 för ett provåkarkort, varav ungefär 26 000 fortsatt åka med kollektivtrafiken.

Information till allmänhet och företag i regionen har genomförts på flera sätt, allt från information på skolor om hur resan dit påverkar miljön till att informera nyinflyttade om möjligheten att arbetspendla utan bil. Dessutom har information skickats hem till hushållen.



Det räcker inte att bygga cykelbanor och köra nya tåg, om de ska användas måste människor känna till dem.

Händelser i omvärlden

I grunden bygger resandet på olika individers beslut, vilka skiljer sig åt vid olika tillfällen och för olika typer av resor. Ett färdmedels attraktivitet består av flera komponenter (restid, gångtid för att ta sig till färdmedlet, olika typer av kostnader, bekvämlighet med mera) men beror också på alternativa färdmedels attraktivitet.

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

Under slutet av 2013 har den västsvenska konjunkturen återgått till ett neutralt läge, efter en nedgång under hösten 2013. Arbetslösheten under 2013 har pendlat kring 35 000 personer i Göteborgsregionen. Nivåerna är ungefär på samma nivå som under 2012.

I slutet av december 2013 hade Västra Götaland 1,6 miljoner invånare varav 533 000 i Göteborg. Samtliga kommuner visar på befolkningsökningar förutom Marks kommun där befolkningen var oförändrad mellan 2012 och 2013. Ökningen var störst i Göteborg med 2 procent. I Göteborg ökade antalet invånare i samtliga stadsdelar. Lundby har Göteborgs största befolkningsökning, vilket är ett resultat av nybyggnation av bostäder i Kvilleområdet.

Bilnehavet har över en tioårsperiod utvecklats olika i länet, i stora drag ses minskningar i Göteborg och de närliggande kommunerna Mölndal, Partille och Härryda medan det i övrigt skett en ökning av bilnehavet under tidsperioden. I Göteborg är bilnehavet störst i Västra Göteborg och på Norra Hisingen medan det är lägst i de centrala delarna.

TRAFIKFÖRÄNDRINGAR

Kollektivtrafik

RESULTAT

Kollektivtrafiken i Västra Götaland utökades från år 2012 till 2013 med totalt 2 procent fler fordonskilometer för buss, tåg och spårvagnstrafiken. Ökningen var störst inom tågtrafiken med utökat antal fordonskilometer på drygt 15 procent. I Göteborgsområdet utökades kollektivtrafiken med ca 3 procent fler fordonskilometer för buss, spårvagn och tågtrafiken.

Stombuss- och expressbussnätet i Göteborgsområdet förlängdes och kompletterades med nya linjer samt utökades med tätare turer. I december 2012 startade en ny pendeltågslinje mellan Älvängen och Göteborg. Regiontågen fick fler turer.

Satsningarna och omläggningen av trafiken var störst i och kring Göteborg.

I trafikomläggningen gjordes även en effektivisering av resurserna inom systemet vilket även inneburit neddragningar på vissa linjer med lågt resande.

DISKUSSION

Att införandet av trängselskatt skulle ge en ökad efterfrågan på kollektivtrafik under 2013 var förväntat. Stora satsningarna gjordes i kollektivtrafiken för att kunna möta den efterfrågan. Satsningar genomfördes framförallt i pendlingsstråk med bedömd potential för fler kollektivtrafikresenärer.

Cykeltrafik

RESULTAT

Antalet cykelpassager i mätstationerna i Göteborg visar på en ökning med 22 procent mellan 2012 och 2013, vilket är en historiskt stor ökning. Ökningen gäller både under sommarhalvåret och sett över hela året. Antalet utlånade cyklar i låncykelsystemet i central Göteborg visar på en fördubbling under 2013 jämfört med säsongen 2011 då systemet togs i drift.

DISKUSSION

Det ökade cyklandet beror sannolikt på att satsningar för att öka cyklandet och införandet av trängselskatt sammanfallit med gynnsamt väder för cyklisten, framförallt under hösten. På många platser ligger betalstationerna i trängselskattsystemet i nära anslutning till cykelmätstationerna, vilket ökar motivet till att välja cykeln där. Utvecklingen av cyklandet ser troligen ut på ett annat sätt för resor i områden utan betalstationer.

Vägtrafik

RESULTAT

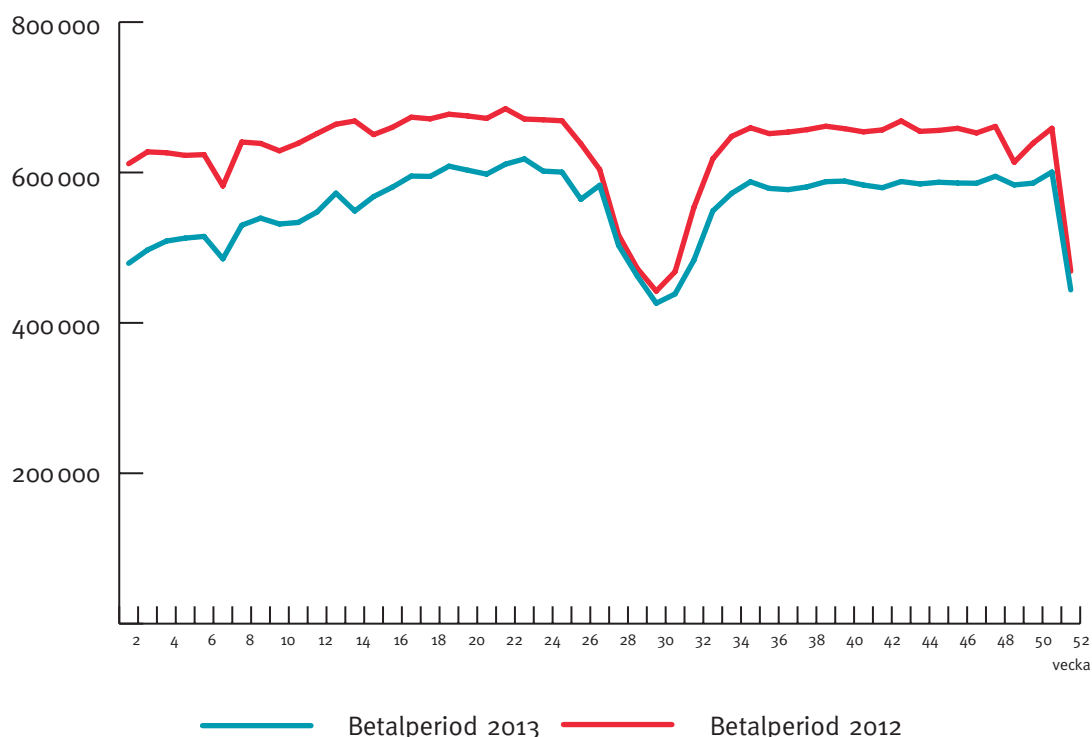
I Göteborgsregionen minskade det totala antalet körda kilometer för vägtrafiken (trafikarbetet) med 2,5 procent mellan 2012 och 2013. Minskningen var störst i och kring Göteborg. Flödena av den tunga vägtrafiken (fordon över 3,5 ton) har ökat på några vägar och minskat på andra vägarna vid en jämförelse mellan hösten 2012 och hösten 2013.

Genom betalstationerna minskade antalet passerande fordon mellan åren 2012 och 2013. Trafikminskningen var större i början på året direkt efter att trängselskatten infördes för att gradvis avta under våren. Efter sommaren stabiliserades trafikminskningen på omkring 10 procent, vilket motsvarar omkring 75 000 färre passerande fordon genom betalstationerna under vardagar mellan 06.00–18.30.

Faktaruta

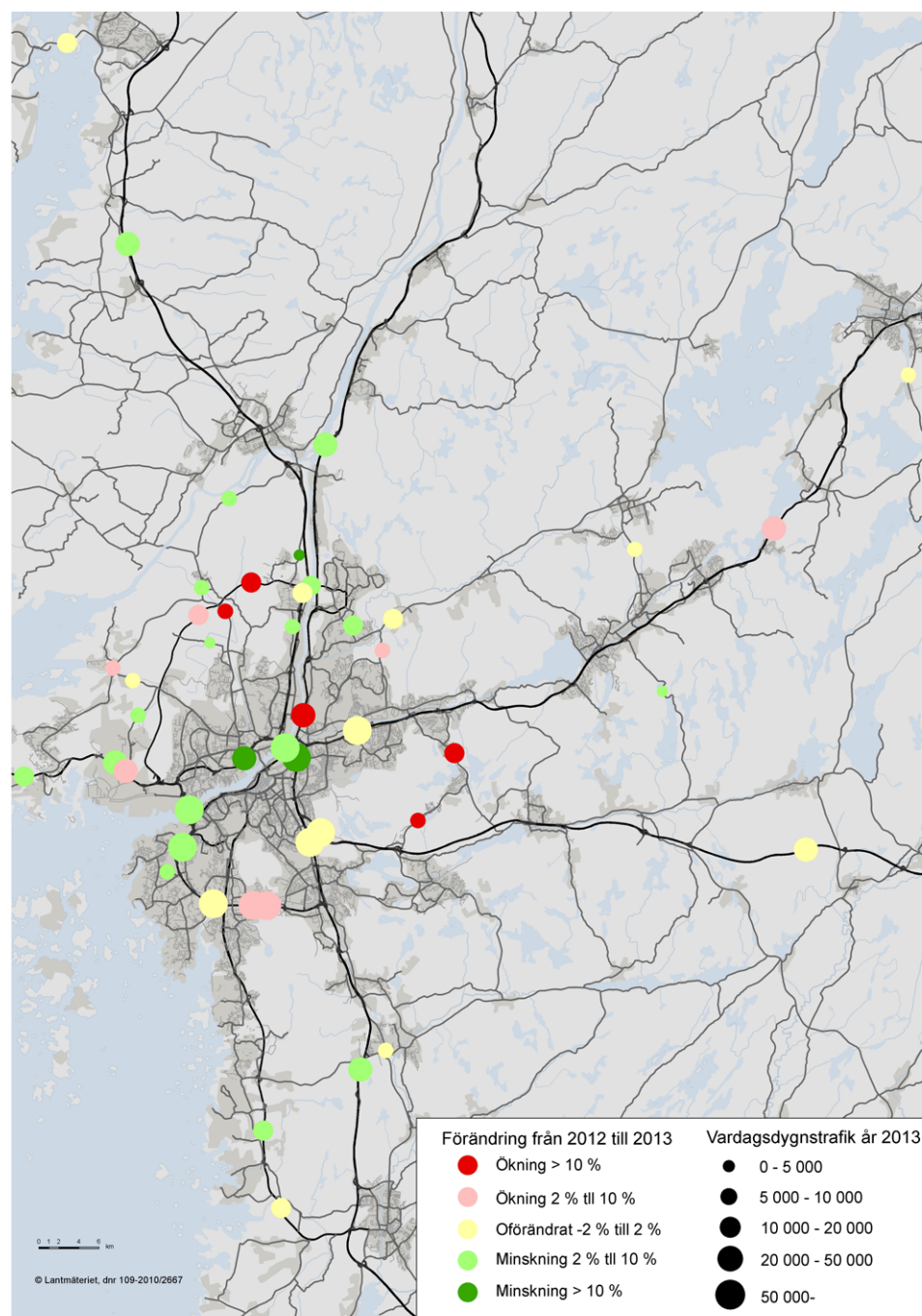
Över året visar antalet fordon per vecka ett återkommande mönster. Biltrafiken ökar från januari fram till i början på juni då grundskolorna slutar för terminen. Därefter minskar trafiken under semesterveckorna för att sedan öka i augusti igen. Under hösten ligger trafiken på en relativt jämn nivå för att under december månad minska något. Minskningen under december varierar beroende på hur jul- och nyårshelgerna infaller.

ANTAL PASSAGER GENOM BETALSTATIONERNA 2012 OCH 2013 UNDER BETALPERIODEN (06.00–18.30)



Genomsnittligt antal fordonspassager per vardag.

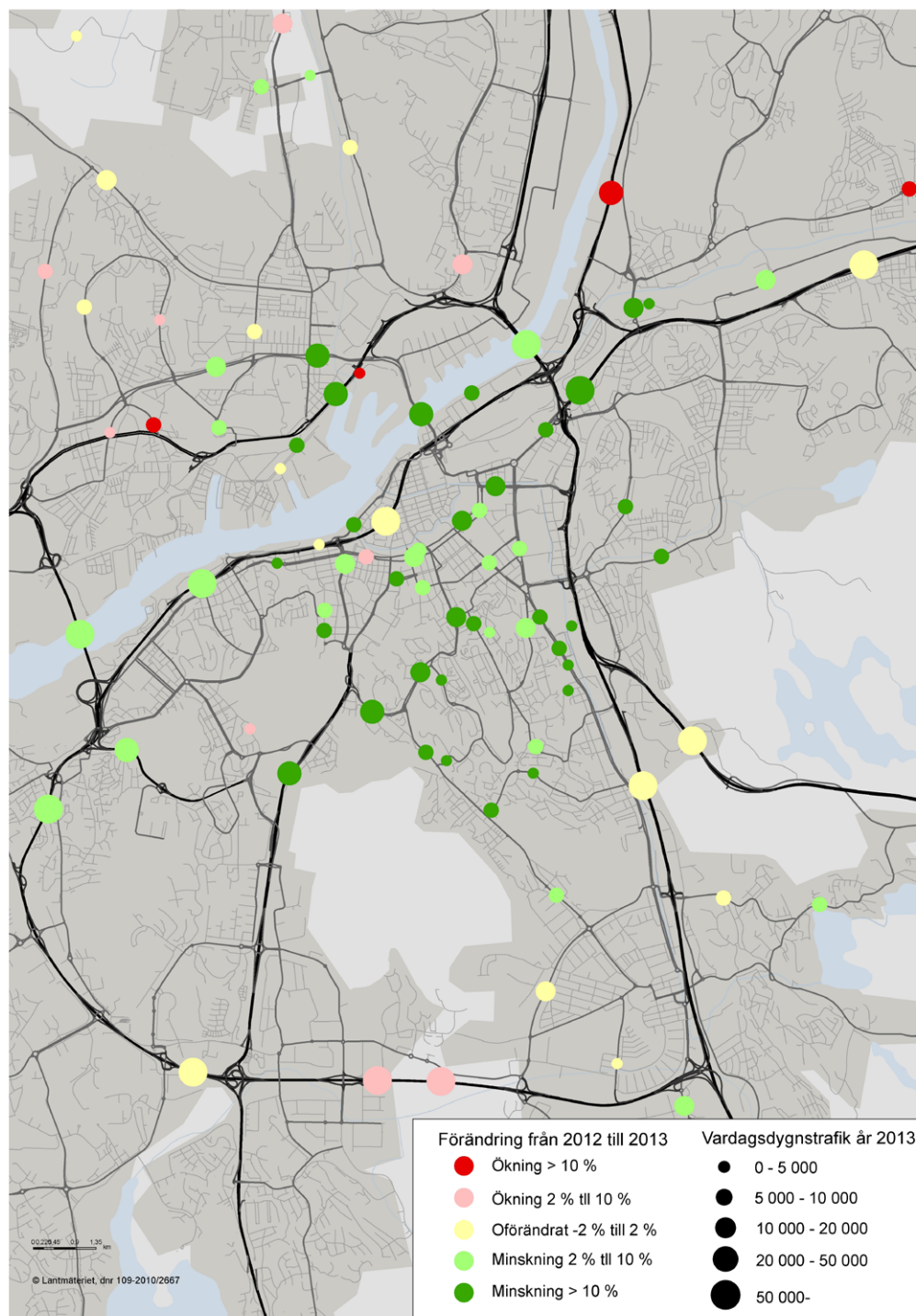
TRAFIKFLÖDESFÖRÄNDRINGAR PÅ VÄGAR I GÖTEBORGSREGIONEN VÅREN 2013 JÄMFÖRT MED VÅREN 2012



Minskningen av biltrafiken är generellt störst genom betalstationerna för att sedan avta successivt utåt från betalstationerna. Även på vissa andra vägar än de genom betalstationerna har trafiken minskat mycket. Ett exempel är Lundbyleden där minskningen utöver trängselskattens införande även beror på den under 2013 pågående ombyggnationen av Lindholmsmotet.

Inför införandet av trängselskatt identifierades ett antal vägavsnitt där trafiken riskerade att öka. På en del av dessa vägar har detta också skett, såsom på Norrleden, Landvettervägen och Tuvevägen.

TRAFIKFLÖDESFÖRÄNDRINGAR PÅ VÄGAR I CENTRALA GÖTEBORG VÅREN 2013 JÄMFÖRT MED VÅREN 2012



Vid en samlad redovisning av trafikförändringarna mellan 2012 och 2013 ses minskningar på de allra flesta vägar. Endast på ett mindre antal vägar har trafiken ökat.

I centrala Göteborg har trafiken minskat under 2013 jämfört med 2012. Detta är utöver trängselskattens införande en fortsättning på en trend med minskad trafik sedan slutet av 1980-talet. Denna trend är ett resultat av ett långsiktigt arbete med att minska biltrafiken som fortsatt även under 2013.

TRAFIKFLÖDEN PER VARDAGSDYGN I OKTOBER UNDER BETALPERIODEN (06.00–18.30)

	Oktober 2012*	Oktober 2013*	Förändring	Procent
Betalstationer	659 700	584 700	-75 000	-11 %
Innerstadsgator**	80 900	73 100	-7 800	-10 %
Större vägar inom eller i anslutning till trängselskattazonen				
Lundbyleden mellan Brantingsmotet och Ättestupan	40 100	33 400	-6 700	-17 %
Götatunneln	52 000	50 700	-1 300	-2 %
Västerleden Gnistängstunneln	52 000	49 000	-3 000	-6 %
Högsboleden mellan Högsbohöjdsmotet och Kungstensmotet	21 500	19 500	-2 000	-9 %
Urval av vägar utanför betalstationerna där trafikökningar befarades				
Björlandavägen mellan Gisselfjällsliden och Sommarvädersgatan	10 160	10 010	-150	-1 %
Tuvevägen mellan Knipplekullen och Glöstorpsvägen	11 210	11 920	720	6 %
Norrleden mellan Tuvevägen och Friarelyckan	10 980	13 750	2 770	25 %
Angeredsbron	14 820	15 130	310	2 %
Bergsjövägen mellan Gråbovägen och Ljusårvägen	7 360	7 670	310	4 %
Landvettervägen mellan Haketjärnsvägen och Furulundsvägen	11 180	12 960	1 780	16 %
Söderleden mellan Sisjömotet och Fässbergsmotet	56 540	56 900	360	1 %

* Oktober månad är vald som redovisning då trafikminskningarna hade stabiliserat sig efter trängselskattens införande. ** Innerstadsgator avser summering av flöden på Ullevigatan, Skånegatan, Nya Allén, Parkgatan, Eklandagatan, Vasagatan, Aschebergsgatan, Linnégatan och Sten Sturegatan.

DISKUSSION

Införandet av trängselskatt samtidigt med en rad andra åtgärder såsom utökning av kollektivtrafiken har gett minskningar av trafikmängderna på de flesta vägarna men öknings på andra. Mellan 2012 och 2013 har trafikarbetet i Göteborgsregionen minskat med 2,5 procent, vilket är en förhållandevis stor minskning från ett år till ett annat. Jämförelsevis har förändringen av antalet körda kilometer mellan åren på riksnivå legat i intervallet –0,8 procent till +1,5 procent under de senaste fem åren³.

Både trafikökningarna på vissa vägar och trafikminskningarna på andra vägar är en konsekvens av bilisters olika strategier för att anpassa sig till trängselskatten. Vissa bilister väljer att göra färre resor med bil, vilket leder till minskade trafikmängder. Andra bilister väljer att köra andra vägar för inte behöva betala trängselskatt, vilket leder till minskad trafik på de vägar de inte längre åker på och ökad trafik på de vägar de väljer istället.

Trafikförändringarna var störst under början av 2013 direkt efter trängselskattens införande för att sedan avta. Det var väntat då det tar tid för resenären att anpassa sitt beteende. Samma mönster kunde utläsas vid införandet av trängselskatt i Stockholm. Hur lång tid det tar innan resandet stabiliserat sig beror på en rad faktorer, såsom möjliga alternativa sätt att resa, den totala kostnadsbilden för att köra bil och kostnaden för andra färdmedel. Under hösten verkar trafikminskningen till följd av trängselskatten ha stabiliserats.

I centrala Göteborg har bilkörfält på ett antal strategiska vägavsnitt tagits i anspråk för att anlägga buskörfält, vilket har ökat framkomligheten för bussarna och samtidigt minskat kapaciteten för biltrafiken. Detta tillsammans med andra – för biltrafiken kapacitetsbegränsande – ombyggnationerna på ett antal centrala vägar ger minskad biltrafik, men omfördelar också trafiken så att en ökning ses på andra gator. Totalt sett är det dock mindre trafik i centrala Göteborg 2013 jämfört med 2012.

3. Trafikverket, Trafikarbetets Förändring 2011 2012, publikation nummer 2013:124

Slutsatser om trafikförändringar

- Kollektivtrafiken i Västra Götaland har utökats från år 2012 till 2013 med totalt 2 procent fler fordonskilometer för buss, tåg och spårvagnstrafiken.
- Cykeltrafiken har ökat med drygt 20 procent i de permanenta mätstationerna i Göteborg. Förutom den för cyklister gynnsamma väderleken under år 2013 beror ökningarna på satsningar för att öka cyklandet och på införandet av trängselskatt.
- Trafikarbetet med bil i Göteborgsregionen har minskat med 2,5 procent mellan 2012 och 2013. Minskningarna beror till största delen på trängselskatten.
- Genom betalstationerna har trafikflödet minskat med 10 procent mellan 2012 och 2013 (efter att ha stabiliserats under hösten 2013). Minskningarna beror i princip helt på trängselskattens införande.
- Trafiken i centrala Göteborg har minskat mellan 2012 och 2013. Minskningen beror på trängselskatten, men även på andra åtgärder som minskat kapaciteten för biltrafiken i centrala Göteborg.
- Trafiken har som förväntat ökat på några vägar runt Göteborg där det finns möjlighet att köra en alternativ rutt för att inte behöva betala trängselskatt. Norrleden, Tuvevägen och Landvettervägen är exempel på vägar där trafiken har ökat.

RESANDEFÖRÄNDRINGAR

Kollektivtrafikresande

RESULTAT

Utökningen av kollektivtrafiken har resulterat i fler delresor under 2013 jämfört med året innan. Inom hela Västtrafiks trafikeringsområde skedde en resandeökning på 8 procent mellan åren 2012 och 2013. I Göteborgsområdet, där den största andelen av resorna i Västra Götaland sker, var ökningen något högre, cirka 10 procent. Resorna i tågtrafiken ökade med 15 procent i Västra Götaland och spårvagnstrafiken med 11 procent. Inom busstrafiken kunde de största ökningarna ses på expressbusslinjer och stombusslinjer.

Faktaruta

Resandeutveckling redovisas i delresor. En resa kan bestå av flera delresor. Det betyder till exempel att en resa, som innebär att en person först tar tåget och sedan byter till buss, räknas som två delresor. En resa med ett byte mellan två bussar räknas också som två delresor.

Antalet delresor
i kollektivtrafiken har
ökat.

ANTAL DELRESOR MED OLIKA TRAFIKSLAG INOM VÄSTRA GÖTALAND

Trafikslag	Miljoner delresor		Förändring delresor:	
	2012	2013	miljoner	procent
Buss	130	137,2	7,2	6 %
Expressbussar till och från Göteborg	21,4	25,9	4,5	21 %
Stombussar i Göteborg	35,9	40,6	4,7	13 %
Övrig busstrafik	72,7	70,7	-2	-3 %
Båt	5,3	5,6	0,2	4 %
Tåg	15,5	17,8	2,3	15 %
Spårvagn	108,5	120,5	12	11 %
Anropsstyrd trafik	1,7	1,7	0	2 %
Summa	261	282,8	21,8	8 %

DISKUSSION

Resandet med kollektivtrafiken har ökat kraftigt mellan åren 2012 och 2013. Ökningen är i huvudsak effekt av utökad kollektivtrafik i kombination med trängselskatt. Antalet delresor med tåg ökade med 15 procent i Västra Götaland och en stor del av denna ökning är främst på sträckan Vänersborg–Trollhättan–Göteborg och Alependeln. Resandeökningen på sträckan beror på kortare restider och tätare turer. Det har möjliggjorts genom nytt dubbelspår och nya tåg. Stombuss- och expressbussnätet i Göteborgsområdet har förlängts och kompletterats med nya linjer samt utökats med tätare turer vilket under 2013 gav en kraftig resandeökning.

Förändring av resvanor

Faktaruta

Över året visar antalet fordon per vecka ett återkommande mönster. Biltrafiken ökar från januari fram till i början på juni då grundskolorna slutar för terminen. Därefter minskar trafiken under semesterveckorna för att sedan öka i augusti igen. Under hösten ligger trafiken på en relativt jämn nivå för att under december månad minska något. Minskningen under december varierar beroende på hur jul- och nyårshelgerna infaller.

Flera olika metoder används för att följa upp de förändringar som sker i Göteborgs-trafiken. Med trafik- och passagerarräkningar ges en bild av hur trafiken ändrat sig på enskilda platser och linjer. Men det är svårare att veta hur olika förändringar hänger ihop och vad de beror på. För att få en tydligare och mer detaljerad bild av detta har en så kallad resvanepanelstudie genomförts.

Med hjälp av denna går det att studera

hur de som bor i Göteborgsregionen ändrat sitt privata resande i samband med att trängselskatten infördes.

Undersökningen speglar resandet för personer i åldrarna 18-70 år som bor i Göteborgs kommun eller någon av de tio närmaste kranskommunerna. Alla privata ärenden – inklusive resor till och från arbetet – ingår. Däremot ingår varken resor i tjänsten eller annan yrkesmässig trafik.

Analyserna bygger på svaren från 3 000 personer. Dessa har besvarat undersökningens frågor vid två tillfällen: mars-april 2012 (före trängselskattens införande) och mars-april 2013 (sedan trängselskatten införts).

Resultaten har räknats upp för att motsvara resandet för de drygt 600 000 regioninvånare som undersökningen representerar.

RESULTAT

De flesta resor sker helt utanför – eller helt innanför – trängselskattesnittet, och påverkas därför inte direkt av trängselskattens införande. Undersökningen visar att det sammanlagt är en tredjedel (33 procent) av alla resor i regionen som går så att resan passerar trängselskattesnittet. Våren 2012 – innan trängselskatten infördes – gjordes drygt hälften (55 procent) av dessa resor med bil. Det är främst för dessa bilresor – totalt 19 procent av resandet – som förhållandena ändrades när trängselskatten infördes.

Resvanepanelen visar att biltrafikresandet i de reserelationer som berörs av trängselskatten har minskat (7 procent) mellan de två undersökningstillfällena 2012 och 2013. Samtidigt

har kollektivtrafikresandet ökat (6 procent) i de berörda relationerna. Det är framför allt för arbetsresorna som det går att se en direkt överflyttning från bil till kollektivtrafik. För övriga ärenden ses inga öknings av kollektivresandet i de reserelationer som berörs av trängselskatt.

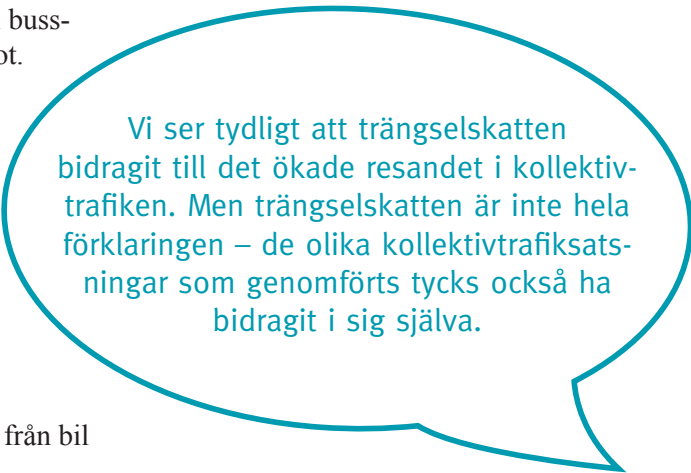
Störst minskning av biltrafiken (14 procent) ses för resor mellan de centrala delarna av Göteborg och de undersökta kranskommunerna. För arbetsresor har bilresandet i de reserelationer som berörs av trängselskatten minskat något mer än sett över alla ärenden totalt. Det är bara för arbetsresan det direkt går att studera hur specifika resor påverkas när trängselskatt införs – och svara på frågan om vart bilresorna ”tar vägen”. För arbetsresor i berörda relationer ökar kollektivtrafikandelen med 7 procentenheter mellan mättillfällena (från 26 procent till 33 procent). Av denna ökning är det dock bara ungefär hälften som förklaras av en överströmning från bilresor. Nästan hälften av arbetsresandets kollektivtrafikökning beror istället på att även personer som tidigare valde gång och cykel bytt till kollektivtrafik mellan de två mättillfällena. Resultaten visar också att kollektivtrafikandelen ökar kraftigt även i relationer som inte berörs av trängselskatten. Det finns alltså flera tydliga tecken på att kollektivtrafikens kraftiga ökning inte enbart beror på trängselskattens införande, utan också är ett resultat av till exempel informationskampanjer och ny och utökad kollektivtrafik längs efterfrågade linjer.

DISKUSSION

Under 2013 kan vi se förhållandevis stora resandeförändringar för de olika färdstegen i Göteborgsområdet trots att denna typ av förändringar generellt tar betydligt längre tid. Att förändringarna är så pass stora beror till stor del på införandet av trängselskatt i kombination med flera andra stora åtgärder som gjorts inom Västsvenska paketet.

Slutsatser om resandeförändringar

- Det ökade antalet delresor i kollektivtrafiken och resvanepanelens resultat visar tillsammans på att resandet med kollektivtrafik har ökat kraftigt mellan 2012 och 2013.
- Det ökade kollektivresandet, framförallt i Göteborgsregionen, är i huvudsak effekter av de stora satsningar som gjorts i och för kollektivtrafiken i kombination med införandet av trängselskatt.
- I tågtrafiken är det främst, den från december 2012 utökade, pendeltågs- och regiontågs-trafiken i Göta älvdalen som kraftigt ökat resandet.
- I busstrafiken har resandet ökat kraftigt för expressbussar och stombussar. Dessa utgör dock mindre än hälften av all buss-trafik. Resandet med övrig busstrafik har minskat något.
- Kollektivtrafikresandet har ökat (6 procent) i de reserelationer som berörs av trängselskatt.
- Ökningen av kollektivtrafikresandet sker även i reserelationer som inte berörs av trängselskatt.
- Biltrafikresandet har minskat (7 procent) i de reserelationer som berörs av trängselskatten.
- För arbetsresorna går det att se en direkt överflyttning från bil till kollektivtrafik.



Vi ser tydligt att trängselskatten bidragit till det ökade resandet i kollektivtrafiken. Men trängselskatten är inte hela förklaringen – de olika kollektivtrafiksatsningar som genomförts tycks också ha bidragit i sig själva.

KVALITET I KOLLEKTIV- OCH BILTRAFIKEN

Kvalitet i kollektivtrafiken

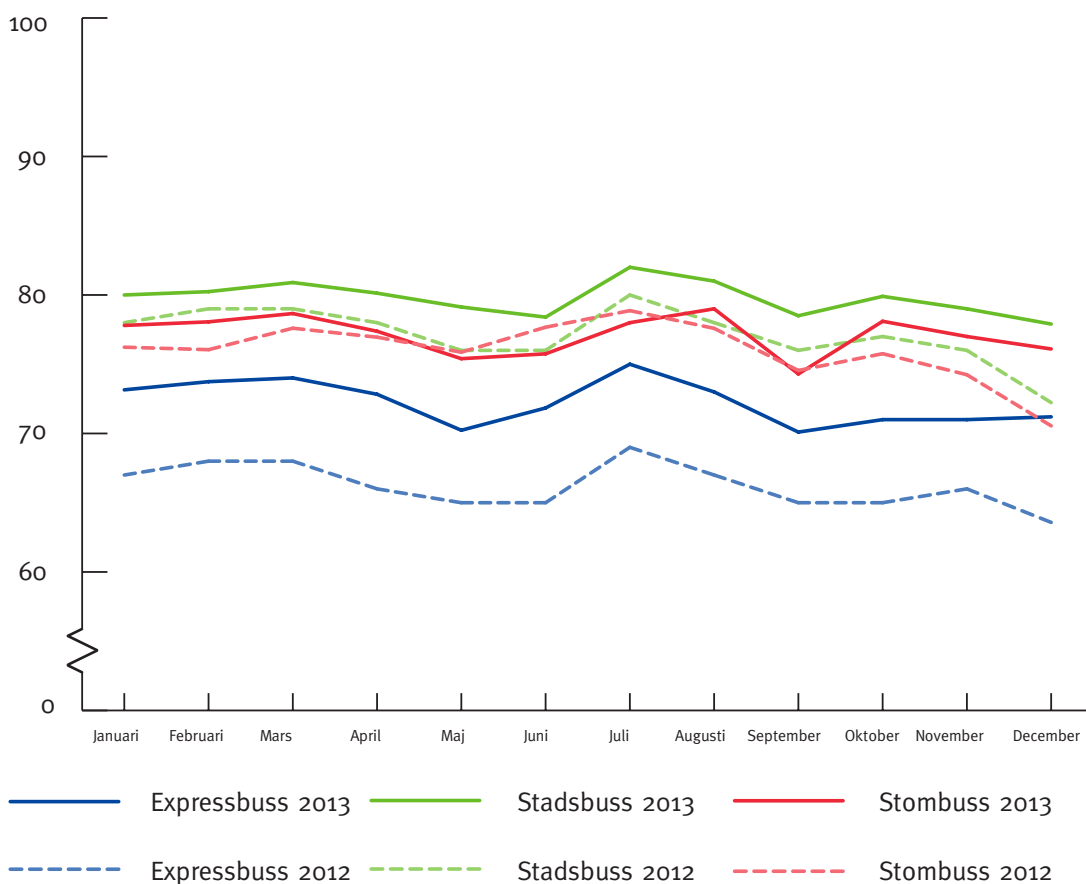
RESULTAT

RESTID OCH PUNKTLIGHET: Restider för expressbussar på stråk in mot Göteborg har minskat 2013 jämfört med 2012. Även variationen mellan restiderna har minskat.

För alla typer av busstrafik har punktligheten 2013, med något enstaka undantag, varit bättre än motsvarande månad 2012. För den spårbundna trafiken är punktligheten generellt sett något bättre, men utan någon tydlig förbättring mellan åren 2012 och 2013. Se diagram nedan. Restider för expressbussar har mätts på stråk in mot Göteborg på sträckor med tillgång till busskörfält. Punktlighet, att fordonen avgår och ankommer i enlighet med tidtabell, har mätts för samtliga trafikslag.

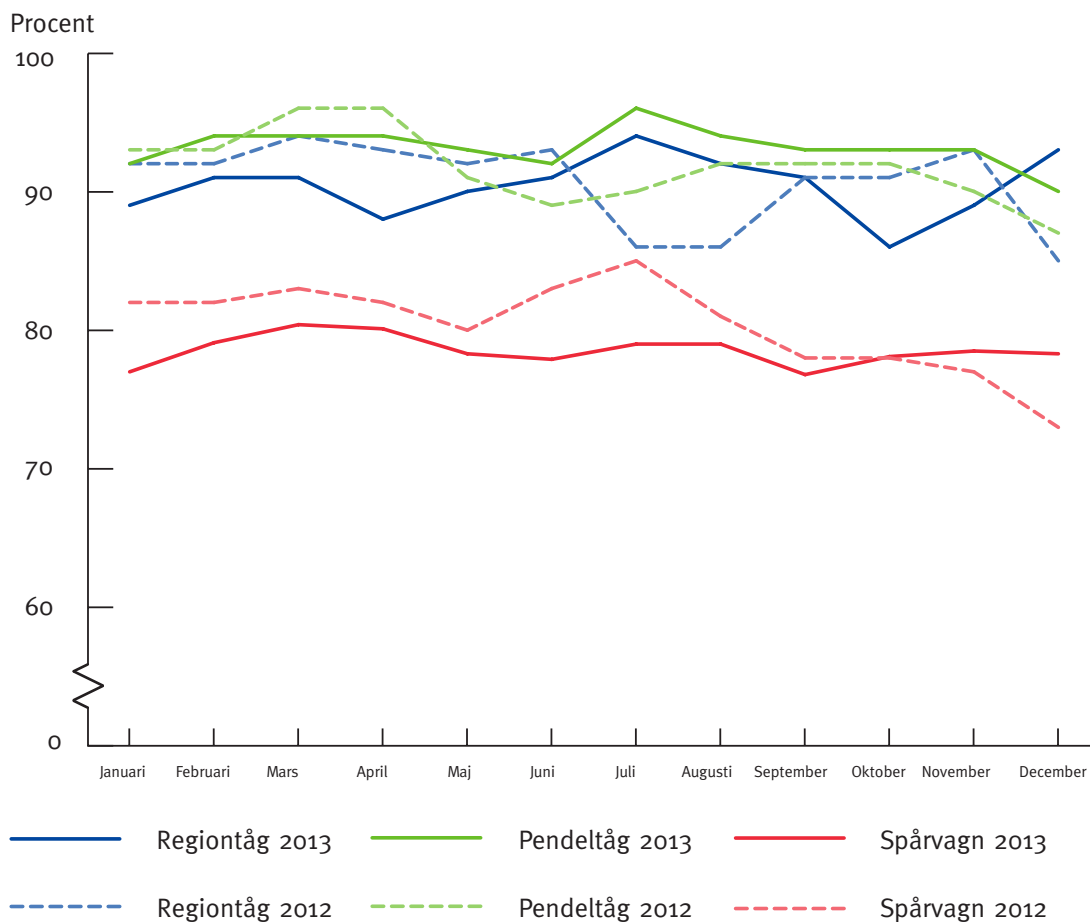
ANDEL TURER I RÄTT TID – KOLLEKTIVTRAFIK PÅ VÄG

Procent



Andel turer som avgick/ankom i rätt tid, statistiken gäller hela kalendermånaden 2012 (streckat) respektive 2013 (heldragen). Gällande stombuss, stadsbuss och expressbuss.

ANDEL TURER I RÄTT TID – KOLLEKTIVTRAFIK PÅ SPÅR



Andel turer som avgick/ankom i rätt tid, statistiken gäller hela kalendermånaden 2012 (streckat) respektive 2013 (heldragen). Gällande spårvagn, pendeltåg och regiontåg.

ANDEL UTFÖRD TRAFIK: För stombussarna genomfördes år 2013 i genomsnitt 99,9 procent av planerade turer. Expressbuss- och pendeltåg ligger något lägre, 99,8 procent respektive 98,7 procent, medan regiontågen genomförde 98,1 procent av planerade turer. För spårvagn genomfördes 96,1 procent av planerade turer.

Andelen genomförda turer är ett mått på hur pålitlig kollektivtrafiken är, det vill säga att de turer som utlovats i tidtabellen också genomförs.

BELÄGGNINGSGRAD PÅ PENDELTÅG OCH EXPRESS-

BUSSAR: På expressbussar i Göteborgsområdet har de flesta turena haft gott om plats för passagerare under 2013, förutom på expresslinjerna "Blå" från Särö och "Rosa" från Billdal där det varit hög beläggning med enstaka lediga sittplatser eller stående passagerare.

Turer med pendeltåg har sällan varit fullbelagda under

Restiden med expressbussar har kortats och punktligheten blivit bättre.

2013. Högst beläggning hade Kungsbackapendeln, där som mest 5 procent av turerna var fullbelagda på vardagar under en månad.

Beläggningsgraden har mätts på utvalda expressbussar och alla pendeltåglinjer. Beläggningsgraden på buss har mätts i tre grader; gott om lediga sittplatser, enstaka lediga sittplatser och stående. Pendeltåg räknas som fullbelagt om resenärer står i gångarna mellan sätena.

BELÄGGNINGSGRAD PÅ PENDELPARKERINGAR: Mellan åren 2012 och 2013 ökade antalet bilplatser från cirka 5 320 till 7 430 platser och vid mättillfällena har antalet parkerade bilar ökat från cirka 4 130 till 5 460 stycken. På hälften av pendelparkeringarna, 60 stycken, var beläggningen över 80 procent. Hälften av dessa 60 parkeringar var fullbelagda. 38 pendelparkeringar hade en beläggning på under 50 procent.

Mellan åren 2012 och 2013 ökade antalet cykelplatser från cirka 4 390 till 5 520 platser. Antalet parkerade cyklar har legat på ungefär 2 700 per dag både 2012 och 2013. På 9 av pendelparkeringarna var beläggningen över 80 procent. Knappt hälften av dessa 9 parkeringar var fullbelagda.

Beläggningsgraden på pendelparkeringar inventerades vid två olika vardagar mellan 09.00 och 15.00. Medelvärdet av de två mätningarna redovisas.

NÖJDHET MED KOLLEKTIVTRAFIKEN: Under 2013 uppgav 53 procent av resenärerna vid telefonintervjuer att de var nöjda med Västtrafik, vilket är något större andel jämfört med 2012, då 51 procent svarade att de var nöjda. För senaste resan var förhållandet det omvända, 79 procent för 2012 medan 77 procent svarade 2013 att de var nöjda med senaste resan. Vid ombordmätningar av kundnöjdhet uppgav däremot 92 procent att de var nöjda med senaste resan 2013 och 2012 var 87 procent nöjda med senaste resan.

Om resenärer är nöjda undersöks både med hjälp av intervjuer med resenärer i kollektivtrafiken och med hjälp av telefonintervjuer.

DISKUSSION

Korta restider, hög punktlighet och hög andel utförd trafik samt tillgång till korrekt och tillförlitlig information och kringservice som till exempel pendelparkeringar, är några av de faktorer som är viktiga för resenärens upplevelse av kvaliteten på kollektivtrafikresan.

Om dessa faktorer förbättras kan en högre nöjdhet hos resenären åstadkommas. Nöjdhet med kollektivtrafiken kan ses som en indikator på att kollektivtrafiken har den utformning som förväntas och att de satsningar som görs i Västsvenska paketet faller väl ut.

Kvalitet i biltrafiken

RESULTAT

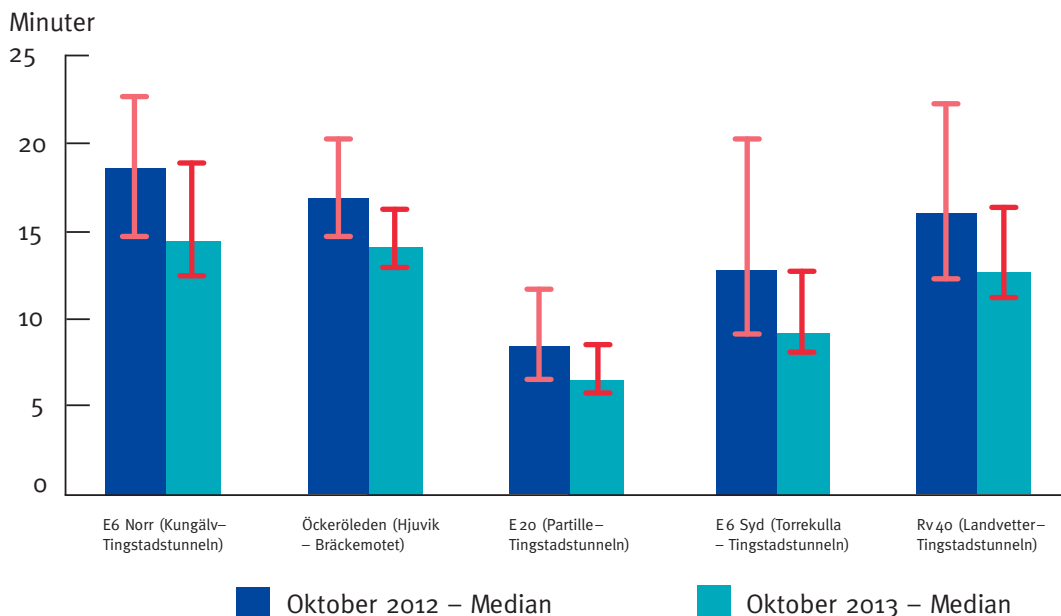
RESTIDER I BILTRAFIKEN: Restiderna under förmiddagens högtrafik (06.30–08.30) har minskat under 2013 jämfört med 2012 på samtliga infarter in mot Göteborg.

Även variationen mellan restiderna har minskat på samtliga infarter. På grund av resurskrävande hantering av restidsdata har redovisningarna begränsats till förmiddagen.

Minskningen i restid och restidsvariation har varit störst på infarten från Kungälv in till Tingstadstunneln. I oktober 2013 var medianrestiden drygt 14 minuter jämfört med drygt 18 minuter i oktober 2012. Även på de sträckor där förändringen i restid har varit mindre har variationerna i restid minskat. Det innebär en större säkerhet i restiden då den inte varierar så mycket vid olika tidpunkter under morgontrafiken eller mellan dagarna under veckan.

Diagrammets staplar för "restidsvariation" har minskat. Det beror dock framförallt på att trängselskatten haft störst effekt på köerna under den allra värsta högtrafiken. De resenärer som åker vid samma tid varje dag drabbas alltså inte av den stora osäkerhet som staplarna visar.

RESTIDER (MINUTER) I OKTOBER* PÅ INFARTSLEDER, FÖRMIDDAG (06.30–08.30)



* Oktober månad är vald som redovisning då trafikminskningarna hade stabiliserat sig efter trängselskattens införande.

Blå staplar avser medianrestid under vardagsförmiddagens rusningstrafik 06.30–08.30 (minuter). Röda staplar avser spannet mellan 15-percentil och 85-percentil.

På mer centrala leder runt och inom Göteborg har förändringen av restiderna varit marginell eftersom det på dessa leder inte fanns samma problem med köer som ledde till förlängda restider innan trängselskatten infördes.

Det finns även vägar där trängselskatten lett till ökad trafik och där restiden troligen (det saknas restidsmätningar) blivit längre, till exempel Landvettervägen. Även på Norrleden har trafiken ökat men leden har tillräcklig kapacitet och trafikökningen där har inte lett till några restidsförlängningar enligt restidsmätningar.

DISKUSSION

Den minskade biltrafiken till följd av trängselskatten har lett till kortare restider under förmiddagarna. Den största problematiken med förlängda restider och trängsel fanns innan trängselskattens införande runt Tingstadstunneln. Den minskade biltrafiken genom Tingstadstunneln har lett till en minskning av restiderna och trängseln på de vägar som leder in mot Tingstadstunneln. På övriga leder i och runt Göteborg var inte problematiken med förlängda restider och trängsel lika stor innan trängselskatten och därför är inte heller förändringen av restiderna så stora.

På vissa vägar där trafiken har ökat till följd av trängselskatten har även restiderna ökat, till exempel på Landvettervägen. På några vägar har restiderna ökat på grund av vägbyggen som pågått under 2013, till exempel Lundbyleden där ombyggnationen av Lindholmsmotet har ökat restiderna.

Slutsatser om kvalitet i kollektiv- och biltrafik

- Under 2013 har framkomligheten för busstrafiken blivit bättre, det kan särskilt ses för expressbusstrafiken. Det beror bland annat på utbyggda busskörfält och minskad biltrafik.
- Den ökade framkomligheten har gett säkrare restider och högre punktlighet för busstrafiken och det skapar förutsättningar för att få nöjdare kollektivtrafikresenärer.
- De olika undersökningar som genomförs av hur kollektivtrafikresenärens nöjdhet utvecklas ger ingen gemensam bild: vissa visar på ökad nöjdhet, andra på minskad.
- Tillgången på pendelparkering har ökat för både bilburna och cyklande kollektivtrafikresenärer under året.
- Restiderna för biltrafiken under förmiddagen har minskat på infartslederna under 2013 jämfört med 2012, minskningarna beror på trängselskatten som lett till mindre trafik och mindre trängsel på hårt belastade vägavsnitt.
- På de flesta infartsleder har även variationen i restid för biltrafiken under förmiddagen minskat under 2013 jämfört med 2012, vilket beror på att trafikminskningen haft störst effekt på köerna under förmiddagens trafiktopp.
- På centrala leder runt om och inom Göteborg har förändringarna av restiderna för biltrafiken varit små, vilket beror på att problem med trängsel var relativt kortvariga på dessa leder innan trängselskatten infördes.
- Vissa vägsträckor som fått ökad trafik till följd av trängselskatten har även fått ökade restider, till exempel Landvettervägen.

MILJÖEFFEKTER

Resultat

LUFT

Mellan åren 2012 och 2013 minskade vägtrafiken i Göteborgsområdet och trafiktopparna under rusningsperioderna minskade. Detta innebär lägre utsläpp av avgasemissioner och teoretiskt även lägre hälsopåverkande halter av kvävedioxider (NO_2). Modellberäkningar visar att utsläppen av kväveoxider har minskat främst från trafiken på innerstadsgatorna, men även från trafiken på de större vägarna i och runt Göteborg.

När utsläppen minskar bör också de genomsnittliga halterna av skadliga ämnen minska i genomsnitt. De halter som uppmäts vid ett visst tillfälle påverkas dock av många tillfälliga faktorer, bland annat väder och vind. Därför är det inte så förvånande att en utvärdering av uppmätta halter under det första halvåret 2013 visar på att halterna av kvävedioxider (NO_2) har minskat på vissa platser och vid vissa tidpunkter jämfört med 2012. På andra platser och vid andra tidpunkter har halterna däremot ökat jämfört med 2012. Det går alltså inte att dra några generella slutsatser utifrån mätningarna om hur halterna i Göteborgsluften ändrats till följd av trafikminskningarna.

Den minskade vägtrafiken och de minskade trafiktopparna ger även lägre utsläpp av partikelmissioner och teoretiskt även minskade halter av avgasemitterade partiklar ($\text{PM}_{2,5}$) på grund av slitage på vägbanan och uppvirvlade partiklar (PM_{10}).

En utvärdering av de uppmätta partikelhalterna under det första halvåret 2013 visar på att halterna av partiklar minskat på alla ställen där mätningarna gjorts jämfört med de fem senaste åren, men att det ändå är för tidigt att utifrån mätningar dra slutsatser om hur halterna i Göteborgsluften ändrats till följd av trafikminskningarna även när det gäller partikelhalterna.

Att utvärdera trafikens påverkan på emissionshalter med hjälp av mätningar är svårt eftersom halterna av luftföroreningarna i staden inte enbart beror på storleken på utsläppen, utan i stor utsträckning även påverkas av vilka meteorologiska förhållanden som råder under en period. Det går därför inte att dra slutsatser om skillnader baserat på mätningar under två på varandra följande år.

KOLDIOXID

Antalet körda kilometer i vägtrafiken har minskat med 2,5 procent i Göteborgsregionen 2013 jämfört med 2012. Beräkningar visar att utsläppen av koldioxid har minskat med samma storlek ungefär 2,5 procent (43 000 kton) i Göteborgsregionen mellan åren. Minskningen på ett år är stor och är i nivå med den koldioxidminskning som ges av låginblandningen av förnybara drivmedel i bensin och diesel hos bensinbolagen idag.

BULLER

Mätningar under våren 2013 jämfört med våren 2012 visar att bullernivåerna har minskat vid mätpunkter i centrala mer tätbefolkade områden och ökat vid mätpunkter i områden med färre bostäder. Förändringarna är dock små och mätningarna för osäkra för att dra några slutsatser vad gäller trafikminskningarnas effekt på bullernivåerna generellt.

Generellt gäller att det krävs mycket stora förändringar i trafikflöden, trafiksammansättning och hastigheter för att kunna ge märkbara skillnader i bullernivåer. Gränsen för människans förmåga att uppfatta en skillnad i ljudnivå ligger på 3 dBA, vilket i trafiksammanhang motsvarar ungefär en fördubbling eller halvering av trafikmängden.

Diskussion och slutsatser om miljöeffekter

Göteborg har problem att klara de lagstadgade miljökvalitetsnormerna för utomhusluften avseende kvävedioxid (NO₂) i närheten av de större trafiklederna och i stora delar av centrala staden. Modellberäkningarna visar att utsläppen av kväveoxid minskat under 2013 jämfört med 2012 till följd av den minskade biltrafiken, men inte tillräckligt för att klara miljökvalitetsnormerna.

Problemet att uppfylla miljökvalitetsnormerna för partiklar är inte lika stort som för kvävedioxid. Men det finns gaturum i Göteborg där det är risk att miljökvalitetsnormerna överskrids. Ur ett hälsoperspektiv är det dock minst lika viktigt att minska partikelhalterna som halterna av kväveoxider.

Det är svårt att med mätningar belägga att den minskade vägtrafiken mellan åren 2013 och 2012 har gett positiva effekter på luftkvalitet, buller och utsläpp av koldioxid. Minskad vägtrafik innebär dock, allt annat lika, minskade utsläpp av luftföroreningar, minskat buller och minskade utsläpp av koldioxid. Det går därför med viss säkerhet att säga att minskningarna av vägtrafiken mellan åren 2012 och 2013 har haft generella positiva effekter ur miljösynvinkel. Modellberäkningar visar även på att utsläppen av koldioxid och kväveoxider har minskat.

Det är dock nödvändigtvis inte så att det blivit bättre på alla ställen. Lokalt kan trafiken ha ökat till följd av omfördelningar av biltrafik till följd av trängselskatten eller på grund av en ökad kollektivtrafik. I dessa områden kan miljöpåverkan i form av ökad exponering av buller, kväveoxider och partiklar ha ökat.

- Beräkningar visar att koldioxidutsläppen från vägtrafiken under 2013 minskade med ungefär 2,5 procent i Göteborgsregionen jämfört med 2012.
- Beräkningar visar att kväveoxidutsläppen minskade under 2013 jämfört med 2012, men att miljökvalitetsnormerna fortsatt överskrids på vissa platser.
- Mätningar visar att utsläppen av partiklar minskade under 2013 på alla ställen där mätningar görs jämfört med de fem senaste åren, men att det är för tidigt att dra säkra slutsatser.
- Mätningar visar på små förändringar av bullernivåerna och att det inte går att dra några säkra slutsatser utifrån dessa.



Att minska biltrafiken minskar de negativa miljöeffekterna, vilket krävs för en attraktiv stad.

TRAFIKSÄKERHETSEFFEKTER

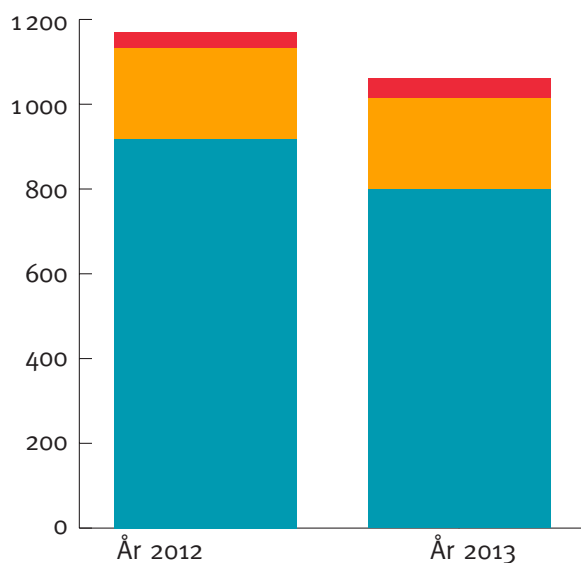
Resultat

Vid en jämförelse mellan 2012 och 2013 har det totala antalet skadade i trafiken minskat, däremot har antalet måttligt och allvarligt skadade istället ökat något.

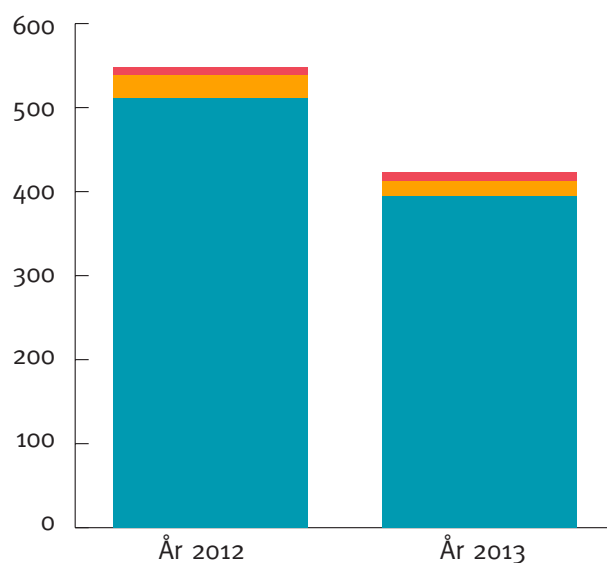
För antalet skadade som har färdats i personbil syns en minskning bland antalet lätt skadade. De finns även en minskning bland de måttligt skadade. Antalet allvarligt skadade är i stort sett oförändrat. Den största minskningen av antalet skadade återfinns bland upphinnandelyckorna. Det bör även poängteras att bland de svårare skadeföljderna handlar det om ett litet antal skadade.

För skadade fotgängare i konflikt med fordon och för skadade cyklister syns små förändringar mellan åren. Det bör även här poängteras att det totalt handlar om ett relativt litet antal skadade, varför det ej blir relevant att i detalj redovisa dessa.

ANTAL SKADADE I GÖTEBORGSTRAFIKEN
2012 OCH 2013



ANTAL SKADADE I PERSONBIL
I GÖTEBORGSTRAFIKEN 2012 OCH 2013



■ Allvarligt skadade ■ Måttligt skadade ■ Lätt skadade

Diskussion och slutsatser om trafiksäkerhetseffekter

När antalet fordon minskar i vägtrafiken kan det innebära att det totala antalet skadade personer minskar på grund av att det blir färre konflikter. Det skulle också kunna innebära att det blir glesare trafik med högre fordonshastigheter och att de olyckor som inträffar leder till svårare skadeföljder.

- Det totala antalet skadade personer i trafiken har minskat 2013 jämfört med 2012. Det är dock för tidigt att dra slutsatser om utvecklingen för antalet skadade personer mellan två år, då det är normalt med stora variationer mellan åren. Uppföljningen av antalet skadade personer måste därför studeras över en längre tidsperiod.

ATTITYDER TILL VÄSTSVENSKA PAKETET

Attityder hos allmänheten till Västsvenska paketet och dess innehåll

RESULTAT

Attityden till trängselskatt i Göteborg har blivit mer positiv vid två mätningarna som gjordes 2013. På en femgradig skala har attityden gått från 2,0 (november 2012) till mellan 2,5 och 3,0 (december 2013).

Attityder hos näringslivet till Västsvenska paketet och dess innehåll

RESULTAT

För att ta reda på hur trängselskatten och initiala åtgärder har påverkat transportörerna har intervjuer gjorts med ett antal viktiga transportörer både våren 2012 och våren 2013 om deras inställning till Västsvenska paketet och dess olika delar.

Trafiken och trängseln upplevs ha minskat. Detta påverkar möjligheterna till godsdistribution positivt, men det finns en rädsla för att effekterna är övergående.

Generellt är uppfattningen mestadels positiv om trängselskatten, såväl före som efter införandet. Utländska transportörers undslippande av trängselskatt är något som upplevs mycket negativt.

En önskan finns om att låta lastbilar få köra i kollektivtrafikfälten och har delvis ökat då man nu ser dess utbredning som något svagt negativt.

Kunskapsnivån om Västsvenska paketet har inte ändrats speciellt mycket mellan intervju-tillfällena och är fortfarande relativt låg.

Slutsatser om kännedom och attityder till Västsvenska paketet

- Förändringarna i attityd hos allmänheten till trängselskatt i Göteborg följer samma mönster som i Stockholm. Inför införandet sjönk acceptansen, för att därefter öka.
- Godsdistributörerna upplever minskad trafik och trängsel, vilket ger effektivare distribution, medan störningar i vägnätet på grund av olika åtgärder ses som negativa då de minskar framkomligheten.

INTÄKTER OCH ADMINISTRATIONSKOSTNADER FÖR TRÄNGSELSKATTEN

DE TOTALA INTÄKTERNA enligt skattebeslut för år 2013 uppgick till 723 miljoner kronor. Under året debiterades dessutom tilläggsavgifter på grund av försenade skatteinbetalningar uppgående till 78 miljoner kronor.

Detta kan jämföras med prognosticerade intäkten om cirka 925 miljoner kronor med 2010 års trafikmodeller. Den lägre intäkten beror dels på en lägre allmän trafikutveckling än prognosticerat under perioden 2006–2012 orsakad av konjunkturerffekter, ökande bensinpris mm, dels på att trängselskattens flerpassageregeln medfört ett större antal skattebefriade passager än som prognosticerats med trafikmodellerna. Västsvenska paketets kassaflöde påverkas av många andra faktorer såsom produktionstakt, räntenivåer, m m. Med gällande konjunkturprognos som grund beräknas intäkterna på 25-årsperioden bli tillräckliga för att klara delfinansieringen av Västsvenska paketet.

FLERPASSAGEREGELN innebär att om ett fordon passerar mer än en betalstation inom loppet av 60 minuter debiteras skatt endast på en av passagera, den med högst skattebelopp. Andelen skattebefriade passager på grund av flerpassageregeln utgör cirka 45 procent av totala antalet skattepliktiga passager. Detta är betydligt mer än de cirka 30 procent som bedömdes inför införandet av trängselskatten. Många olika typer av resor och resekedjor drar uppenbarligen nytta av flerpassageregeln.

Andelen från skatt undantagna fordonspassager i övrigt har under 2013 uppgått till cirka 6 procent. Dessa utgörs främst av bussar och övriga från skatt undantagna fordon, men även av utländska fordon, som utgjorde cirka 2 procent.

Trängselskattesystemets tekniska funktion har successivt förbättrats under året. Andelen automatiskt korrekt identifierade passager var under första halvåret cirka 90 procent och under andra halvåret cirka 95 procent. Det pågår arbete med att förbättra den tekniska prestandan i systemet och därmed minska andelen passager som behöver manuell identifiering.

KOSTNADERNA FÖR DRIFT OCH ADMINISTRATION av trängselskattesystemet uppgick år 2013 till 117 miljoner kronor. Antal beskattade passager (efter avdrag av skattefria passager på grund av undantag eller flerpassageregeln) uppgick till 62 217 000 stycken. Kostnaden per beskattad passage blir således 1,88 kronor.

Slutsatser om intäkter för trängselskatten

- Att intäkterna från trängselskatten blir tillräckliga för att klara delfinansieringen av Västsvenska paketet. Under 2013 blev intäkterna inklusive tilläggsavgifter 801 miljoner kronor.

HUR BIDRAR UTVECKLINGEN DET FÖRSTA ÅRET TILL MÅLEN MED VÄSTSVENSKA PAKETET?

DE VIKTIGASTE SLUTSATSERNA från uppföljningarna och mätningarna är:

- Att resandet med kollektivtrafik har ökat under 2013 jämfört med 2012, vilket såväl räkningen av antalet delresor som resvanepanelen visar på. Ökningen beror på de stora satsningar som gjorts i och för kollektivtrafiken i kombination med införandet av trängselskatt.
- Att framkomligheten för bussarna har ökat under 2013 jämfört med 2012, vilket beror på minskad biltrafik och utökning av busskörfält.
- Att resandet med bil har minskat under 2013 jämfört med 2012, vilket till största del beror på trängselskattens införande.
- Att restiderna för biltrafiken har minskat på infartslederna under 2013 jämfört med 2012, vilket beror på mindre biltrafik och mindre trängsel på hårt belastade vägvägnitt.
- Att cykeltrafiken har ökat med drygt 20 procent i de permanenta mätstationerna i Göteborg. Förutom den för cyklister gynnsamma väderleken under år 2013 beror ökningarna på satsningar för att öka cyklandet och på införandet av trängselskatt.
- Att den minskade biltrafiken under 2013 jämfört med 2012 har lett till generellt mindre miljöpåverkan i Göteborgsområdet.
- Att intäkterna från trängselskatten blir tillräckliga för att klara delfinansieringen av Västsvenska paketet. Under 2013 blev intäkterna inklusive tilläggsavgifter 801 miljoner kronor.

Trots att det är svårt att utvärdera trafikåtgärder utan omfattande program är förändringarna 2013 så stora att vi kan vara säkra på att Västsvenska paketet med trängselskatten i centrum gjort att Göteborgsregionen nu tagit ett steg i riktning mot ett mer hållbart transportsystem.

MÅLEN FÖR VÄSTSVENSKA PAKETET anger i vilken riktning utvecklingen i Göteborgsregionen ska ske, men säger inte hur stor förändringen skall vara. Efter första året är det egentligen för tidigt att uttala sig om utvecklingen ligger i linje med de långsiktiga övergripande målen, men vissa tendenser går att se.

DE VIKTIGASTE SLUTSATSERNA bidrar till de övergripande målen med Västsvenska paketet genom att:

- Det ökade resandet med kollektivtrafiken och de säkrare restiderna för bussarna innebär ett positivt bidrag till målet om en konkurrenskraftig kollektivtrafik.

- Den minskade biltrafiken har lett till en generellt minskad miljöpåverkan vilket innebär ett positivt bidrag till målet om en god livsmiljö.
- Den minskade biltrafiken har lett till kortare och säkrare restider på infartslederna, ett positivt bidrag till målet om att kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- I och med att intäkterna från trängselskatten blir tillräckliga, kan Västsvenska paketet genomföras enligt avtal med 17 miljarder kronor från staten, 14 miljarder kronor från trängselskatten och 3 miljarder kronor i form av regionala/lokala bidrag (2009 års prisnivå). Paketets investeringar kommer att bidra till alla de fem övergripande målen.