

Effekter av trängselskattens införande

Redovisning 25 februari 2015

Under 2014 ligger det totala kollektivresandet för Västra Götalandsregionen på samma höga nivå som 2013. För expressbussar och stombussar har resandet ökat med cirka 6 respektive 10 procent jämfört med 2013.

Kollektivtrafik
Sid 2



Restiderna på infarterna har ökat något under fjärde kvartalet 2014 jämfört med fjärde kvartalet 2013, men jämfört med samma kvartal 2012 har restiderna minskat. Restiderna i januari 2015 har ökat något jämfört med januari 2014, men minskat något jämfört med januari 2012.

Biltrafikflöden genom betalstationerna under betaltid har ökat med 3–4 procent under fjärde kvartalet 2014, vilket motsvarar ca 20 500 fler passager jämfört med fjärde kvartalet 2013, men jämfört med fjärde kvartalet 2012 har biltrafikflödena under fjärde kvartalet 2014 minskat med 5 procent vilket motsvarar ungefär 43 000 passager under betaltid.

Under januari 2015 har biltrafikflöden genom betalstationerna ökat med 2 procent jämfört med januari 2014, men jämfört med januari 2012 har biltrafikflödena i januari 2015 minskat med 10 procent. Det motsvarar ungefär 61 000 passager under betaltid.

Biltrafik
Sid 5

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. Dessutom ingår 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 att delfinansiera Västsvenska paketet.



Effekter i kollektivtrafiken



Kollektivtrafiken i Västsvenska paketet

Åtgärder i Västsvenska paketet skapar förutsättningar för en förbättrad och utökad kollektivtrafik i Västra Götalandsregionen och Region Halland. Åtgärder görs i första hand utmed kollektivtrafikstråken, det vill säga Bohusbanan, Alependeln, Alingsåspendeln, Boråsbanan, Kungsbackapendeln, Väg 155, E6 Norr, Väg 190, Väg 40 och Väg 158.

Stora förändringar har genomförts inom kollektivtrafiken för att möta den förväntade resandökningen till följd av trängselskattens införande. Stombussnätet har byggts ut och kompletterats med fyra nya linjer och ett nytt nät för expressbussar har införts. I december 2012 startade en ny pendeltågslinje mellan Älvängen och Göteborg. Regiontågen har fått fler turer.

Ytterligare åtgärder som genomförts är förlängning av plattformar för pendeltåg. Det har gjort det möjligt att köra längre pendeltåg, med plats för fler resenärer. Busskörfält har hittills utökats från tre till åtta mil. Detta har gett bussarna bättre framkomlighet och därmed kortat restiden. Utbyggnaden av busskörfält fortsätter under kommande år. Nya pendelparkeringar har byggts och befintliga pendelparkeringar har fått fler platser. I slutet av 2014 fanns i Göteborgsregionen drygt 7400 bilplatser och 5500 cykelplatser. Utbyggnaden av pendelparkeringar fortsätter under kommande år.

Antal delresor

Resandeutveckling redovisas i delresor utifrån information från Västtrafiks betalsystem. 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. Alla resenärer registrerar inte sin resa i betalmaskinerna. För att få större säkerhet i resandestatistiken räknar Västtrafik antalet resenärer på utvalda turer och jämför det med hur många av resenärerna som viserat ("stämplat") sitt färdbevis på dessa turer. Skillnaden mellan antalet viserade färdbevis och antalet faktiska resenärer kallar Västtrafik för stämplingsbenägenhetsfaktor. Denna faktor skiljer sig åt mellan olika linjer och trafikslag och kan ändras med tiden. Västtrafik genomför undersökningar av stämplingsbenägenheten vid två tillfällen per år. Dels i april/maj och dels i oktober/november.

Under 2014 ligger det totala kollektivresandet för Västra Götalandsregionen på samma höga nivå som 2013. För expressbussar och stombussar har resandet

ökat med cirka 6 respektive 10 procent jämfört med 2013. För spårvagnstrafiken redovisas ett minskat resande med 2 procent. Stämplingsbenägenheten i spårvagnstrafiken är mycket låg, 17 procent, och därför finns ett stort mått av osäkerhet i statistiken. Vid jämförelse med annan information, bland annat intäktsutvecklingen för de biljetter som dominerar resorna med spårvagn (bl a periodkort Göteborg), har en bedömning av resorna med spårvagn 2012, 2013 och 2014 gjorts. Då konstateras att ökningen 2013 var något lägre än vad som tidigare redovisats. En justering har därför gjorts av 2013 års resande vid jämförelsen. Minskningen i tågtrafiken går att hänföra till resor med Kinnekullebanan och Öresundståg. I övrig tågtrafik, inklusive pendeltågen, är resandet oförändrat eller marginellt högre än 2013.

I tabellen på nästa sida redovisas resandet för perioden januari till och med december 2014 för några av trafikslagen. I de totala uppgifterna för Göteborgsregionen respektive Västra Götaland ingår även annan busstrafik samt båttrafik.

Resandeutveckling		
	Miljoner delresor jan–dec 2014	Förändring jämfört med jan–dec 2013
Totalt Västra Götaland	278,3	0%
varav tåg	17,5	-1%
Totalt Göteborgsregionen	235,2	0%
varav expressbuss, Göteborgsregionen	27,5	6%
varav spårvagn, Göteborg	113,0	-2%
varav stombuss, Göteborg	44,7	10%

Miljoner delresor för olika trafikslag under januari–december 2014 jämfört med samma period 2013.

Andel turer i rätt tid

Andel turer i rätt tid är ett mått på hur pålitlig kollektivtrafiken är. Flera faktorer påverkar kollektivtrafikens punktlighet, t.ex. turtäthet, tillgång till busskörfält, signalljusprioriteringar, framkomlighetsproblem och stort förändrat resande på kort tid.

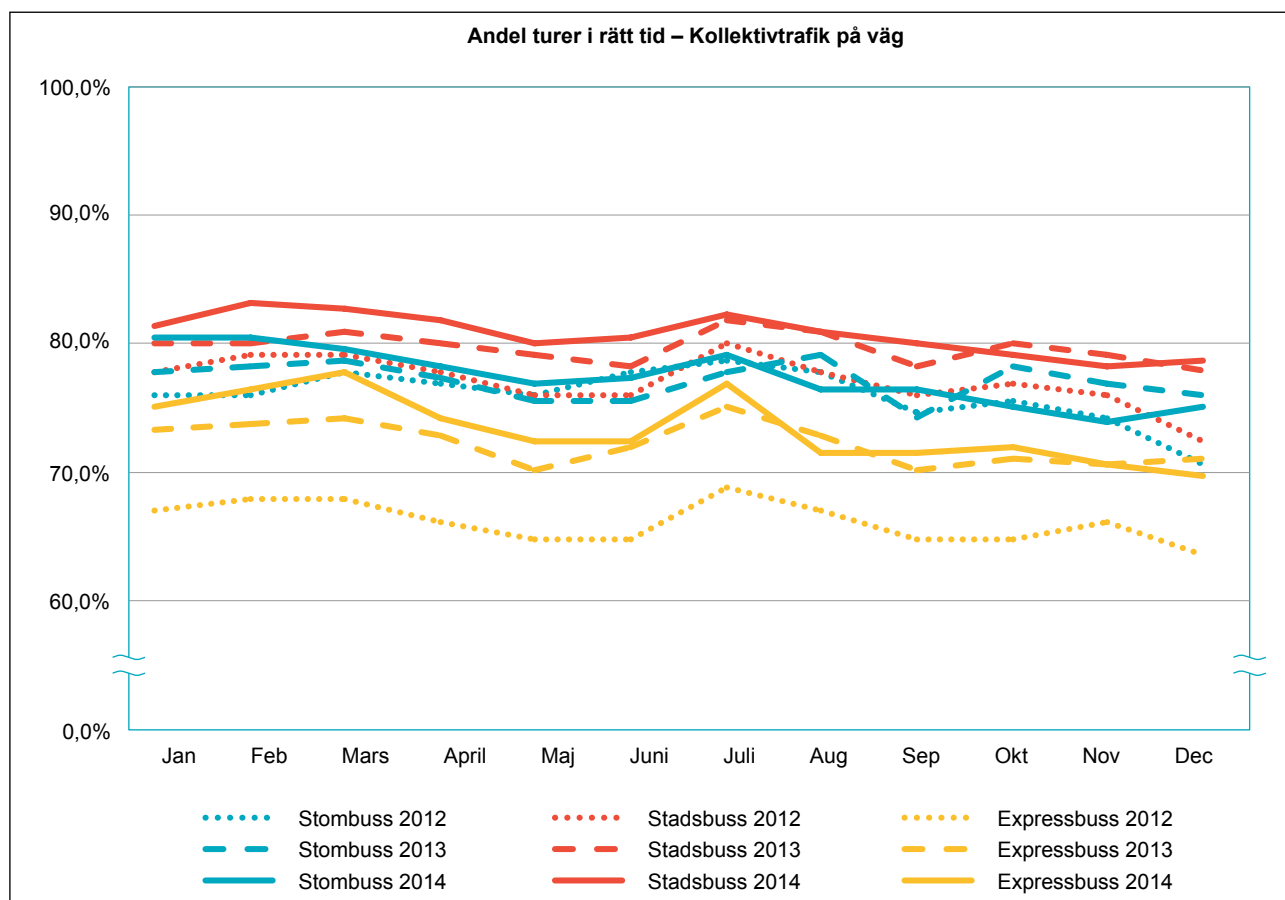
Att spårvagn, expressbuss och stombuss avgår i rätt

tid betyder att de avgår mindre än en halv minut för tidigt eller mindre än 3 minuter för sent. För pendeltåg menas att tåget är i tid om det kommer fram till slutstation inom 4 minuter jämfört med tidtabell och för regiontåg menas att tåget är i tid om det kommer fram till slutstation inom 6 minuter jämfört med tidtabell.

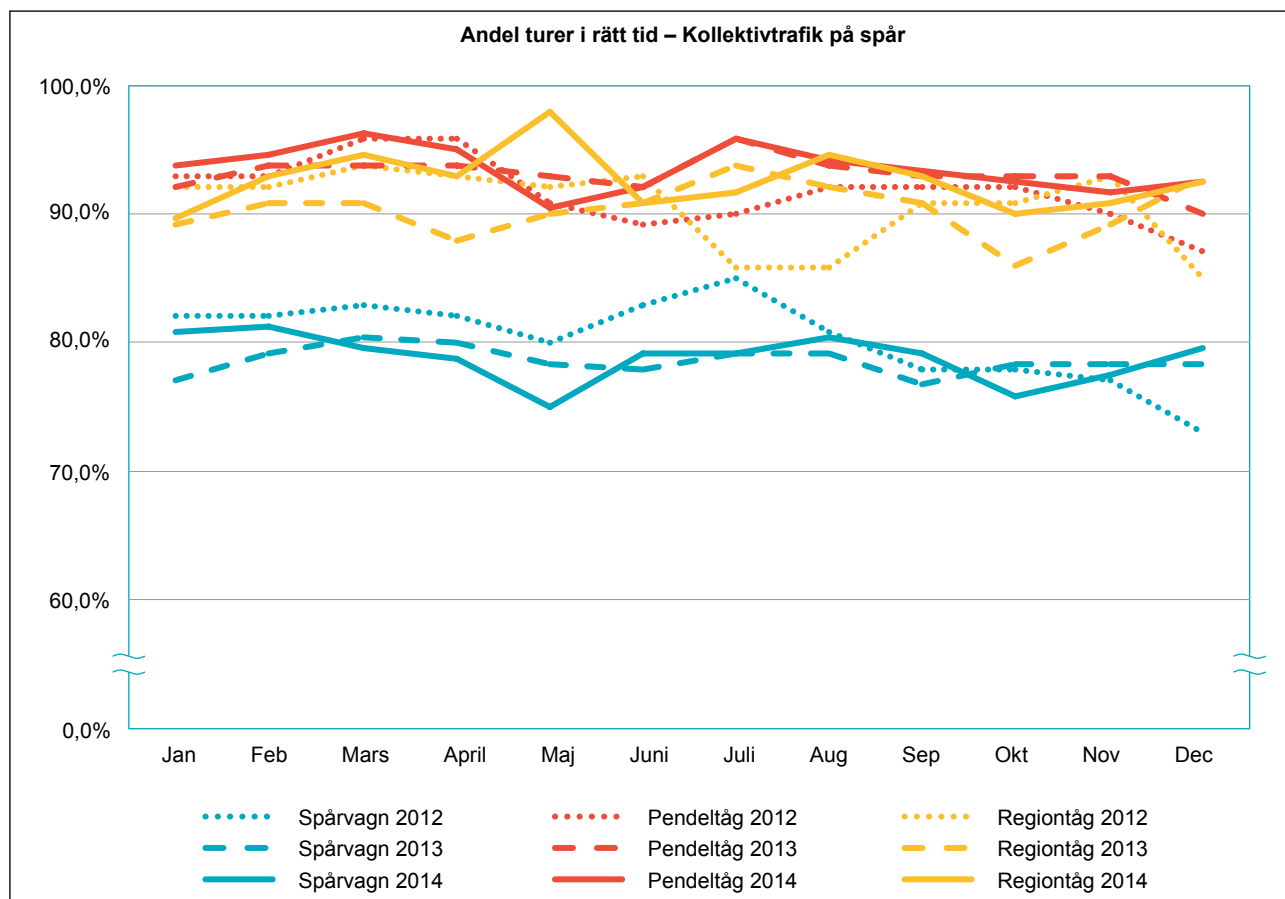
Andel turer i rätt tid januari till och med december 2014

Från 2012 har punktligheten generellt legat stabil för de flesta fordonsslagen. Under 2014 har buss- och tågtrafiken haft bättre punktlighet

jämfört med motsvarande perioder 2012 och 2013. Punktligheten för spårvagnstrafiken har legat på ungefär samma nivåer 2014 som 2013.



Andel turer som avgick/ankom i rätt tid, statistiken gäller hela kalendermånaden 2012 (prickad), 2013 (streckad) respektive 2014 (heldragen). Gällande stombuss, stadsbuss och expressbuss.



Andel turer som avgick/ankom i rätt tid, statistiken gäller hela kalendermånaden 2012 (prickad), 2013 (streckad) respektive 2014 (heldragen). Gällande spårvagn, pendeltåg och regiontåg.

Andel genomförda turer

Andelen genomförda turer är ett mått på hur pålitlig kollektivtrafiken är i form av att de turer som utlovats i tidtabellen också genomförts.

För alla trafikslag har andel genomförda turer under januari till och med december 2014 varit på samma höga nivåer som under motsvarande period 2013.

Andel genomförda turer månadsvis 2013, enhet i procent												
	Jan	Feb	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
Spårvagn	96,60	91,20	88,50	96,30	96,28	97,50	98,00	98,47	97,60	97,50	97,70	97,30
Stombuss	99,84	99,95	99,95	99,96	99,94	99,95	99,93	99,94	99,95	99,96	99,97	99,96
Expressbuss	99,62	99,83	99,85	99,82	99,84	99,82	99,86	99,85	99,79	99,74	99,74	99,80
Pendeltåg	98,44	98,80	98,98	98,48	99,10	99,70	99,40	98,63	98,97	96,98	98,80	98,50
Regiontåg	96,00	99,36	98,09	97,90	98,40	98,70	98,70	98,71	98,33	97,65	99,00	96,60

Andel genomförda turer av antalet planerade turer januari tom december 2013.

Andel genomförda turer månadsvis 2014, enhet i procent												
	Jan	Feb	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
Spårvagn	97,80	97,50	95,40	91,50	94,60	96,20	97,50	96,50	93,00	92,10	93,20	94,60
Stombuss	99,97	99,97	99,96	99,95	99,96	99,95	99,93	99,93	99,97	99,94	99,96	99,94
Expressbuss	99,84	99,86	99,86	99,84	99,77	99,77	99,86	99,80	99,72	99,83	99,82	99,69
Pendeltåg	97,58	98,05	99,40	99,50	96,90	98,14	99,36	98,01	98,72	99,05	99,15	99,22
Regiontåg	98,31	98,54	98,79	98,73	98,22	97,83	98,56	95,20	98,50	98,52	99,64	98,76

Andel genomförda turer av antalet planerade turer januari tom december 2014.

Biltrafik



Restider och restidsosäkerhet i biltrafiken

De stora lederna in och ut mot Göteborg är p.g.a. trängsel känsliga för störningar. Ett stillastående fordon kan snabbt leda till köbildningar och därmed längre restid. För resenären innebär det svårigheter att i förväg veta hur lång tid en resa kommer att ta. Med minskad trängsel får resenären en säkrare resa. Detta är viktigt för såväl bil- som kollektivtrafik och för näringslivets transporter.

Restider beräknas med hjälp av restidssystemet

på de stora infartslederna in mot Göteborg under förmiddagens högtrafik.

Som mått på osäkerheten i restider mellan olika dagar (vid samma tid på dygnet) beräknas två mått utöver medianrestiden: 15-percentilen samt 85-percentilen. Skillnaden mellan 15-percentil och 85-percentil talar om hur osäkra restiderna är: ju närmare de ligger varandra, desto mindre är restidsosäkerheten.

Restidsosäkerhet

Median

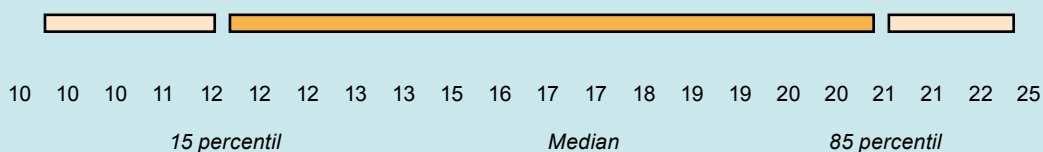
Restiderna sorteras efter antal minuter, medianen är mittenvärdet

15 percentil

15 procent av restiderna har en kortare restid

85 percentil

15 procent har en längre restid



Sträckorna är inte jämförbara med varandra, bland annat eftersom de mätta sträckorna är olika långa. Det är enbart möjligt att jämföra var sträcka för sig mellan olika mättillfällen. Generellt gäller samban-

det att en minskad trafikvolym ger kortare restid och mindre restidsosäkerhet, och tvärt om vid ökad trafikvolym.

Restider och restidsosäkerhet på infartsleder under förmiddagen

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2013

Restiderna under förmiddagens högtrafik är något längre under fjärde kvartalet 2014 jämfört med samma tidsperiod 2013. Variationen i restider är också större, vilket betyder att skillnader i restiden varierar mer beroende på när resan startar under tidsintervallet 06.30–08.30. De förlängda restiderna gäller samtliga infarter in mot Göteborg.

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2012

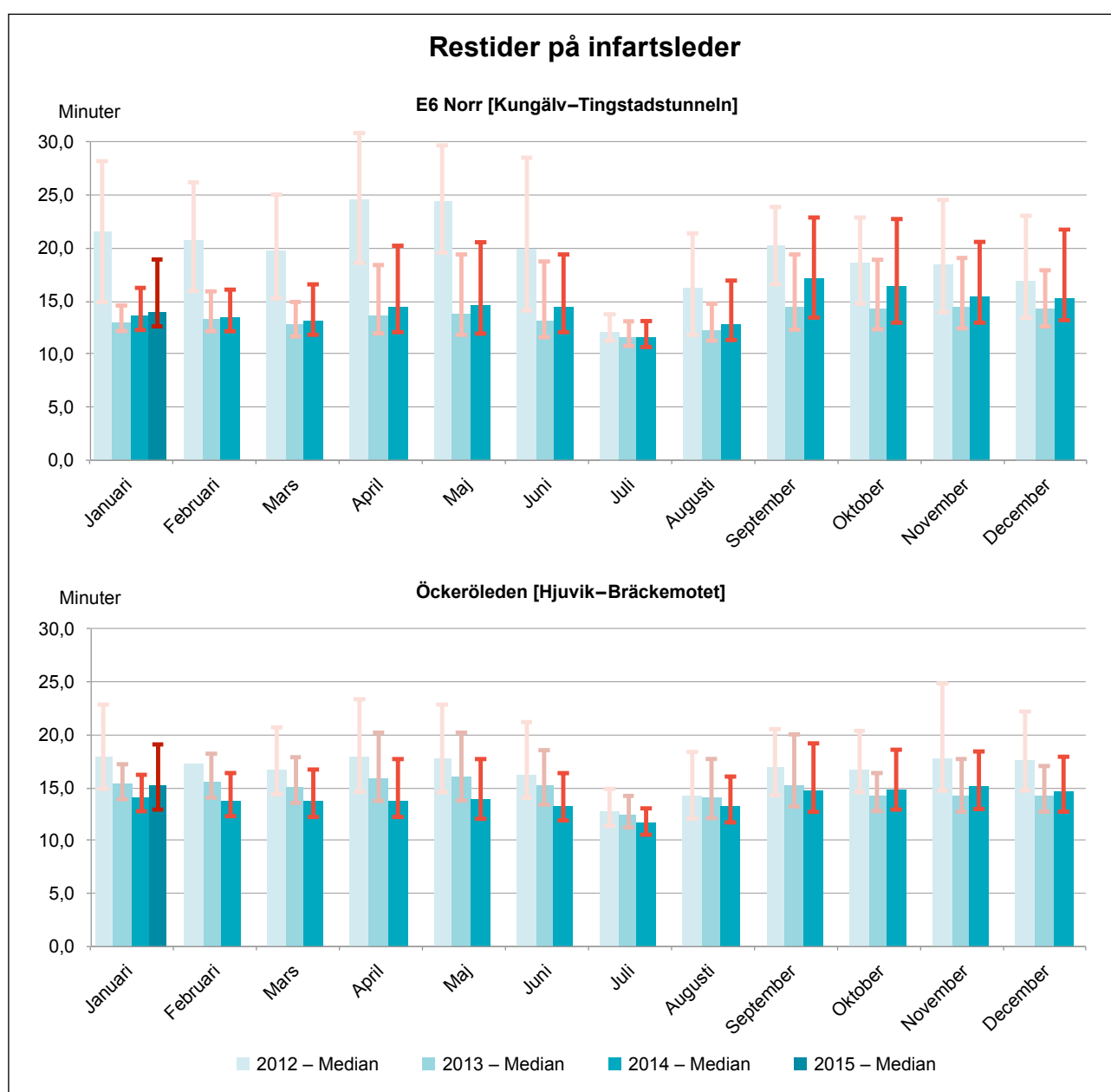
Restiderna under fjärde kvartalet 2014 jämfört med samma tidsperiod 2012 har minskat på E6 Norr, Öckeröleden och Rv40. På E6 Syd och E20 har restiden minskat under oktober 2014 jämfört med samma tidsperiod 2012 och ökat något under november och december 2014 jämfört med samma tidsperiod 2012.

Januari 2015 jämfört med 2014

Restiderna under januari 2015 har ökat jämfört med januari 2014 på E6 Norr, Öckeröleden och E20. På E6 Syd och Rv40 har restiden minskat något under januari 2015 jämfört med januari 2014.

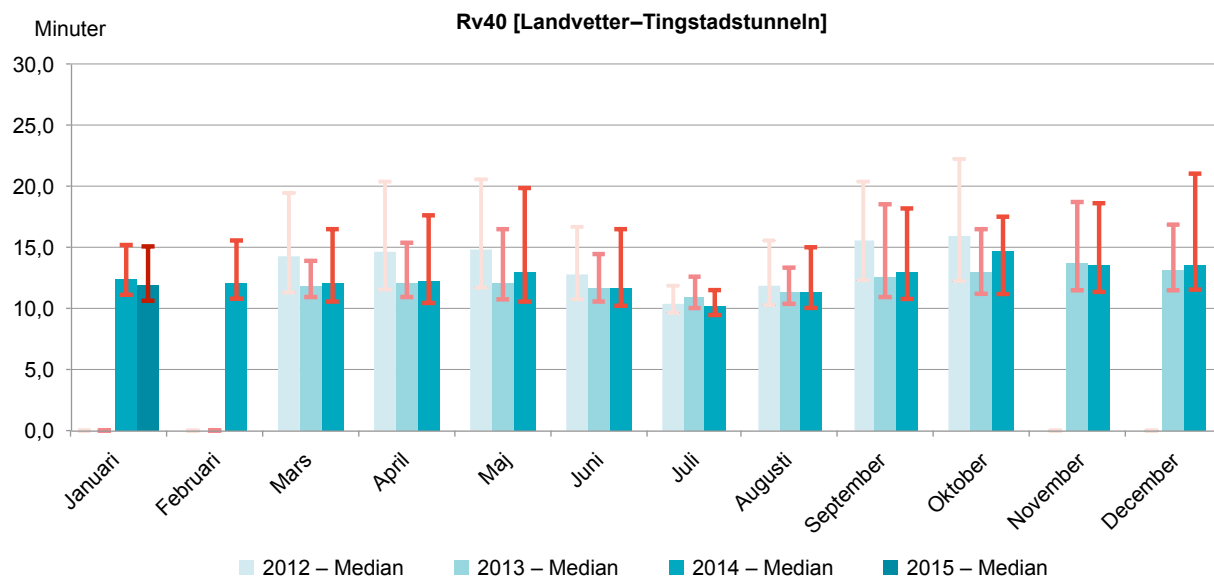
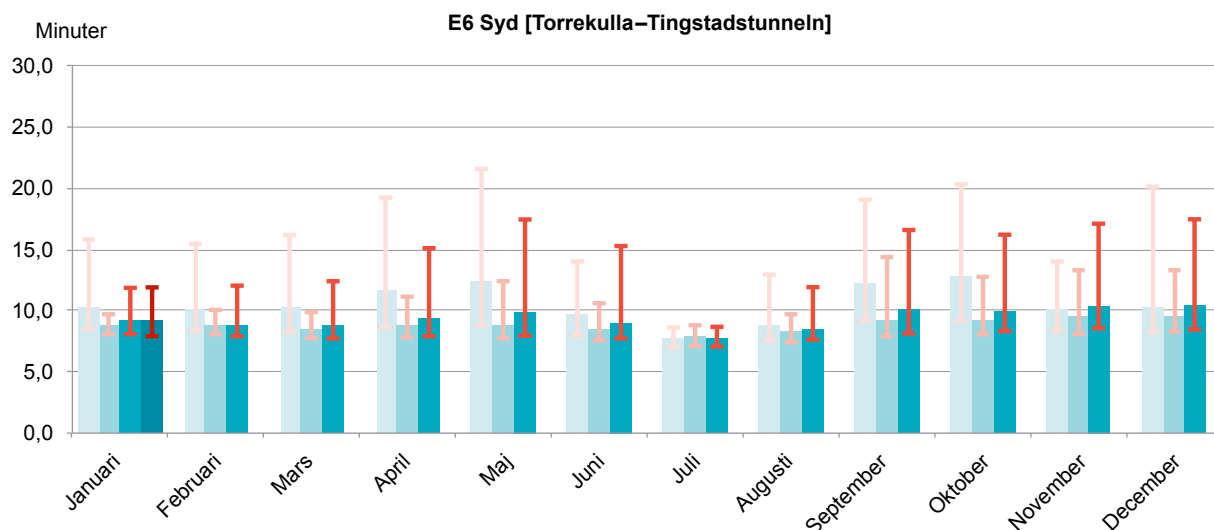
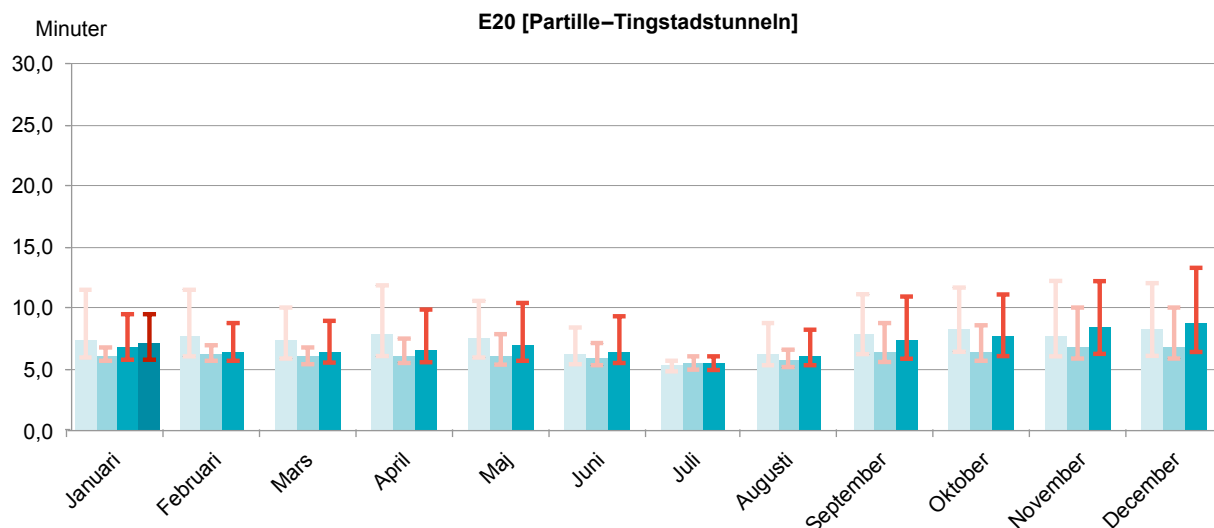
Januari 2015 jämfört med 2012

Restiderna under januari 2015 har ökat jämfört med januari 2012 på E6 Norr, Öckeröleden och E20 och E6 Syd. På Rv40 saknas data för januari 2012.



Blå staplar avser medianrestid [50-percentilen] under vardagsförmiddagens rusningstrafik 06:30–08:30 [minuter]. Röda staplar avser spannet mellan 15-percentil och 85-percentil

Restider på infartsleder



Blå staplar avser medianrestid [50-percentilen] under vardagsförmiddagens rusningstrafik 06:30–08:30 [minuter]. Röda staplar avser spannet mellan 15-percentil och 85-percentil

Biltrafikflöden

Storleken på biltrafiken mäts i antalet passerande fordon på ett vägvagnsnitt under en viss tidsperiod, t ex ett dygn eller förmiddagens rusningstrafik. För att bedöma skillnader i biltrafiken beräknas antalet passerande fordon vid två olika tillfällen och förändringen beräknas. Sådana beräkningar görs på ett stort antal vägvagnsnitt i och runt Göteborg. Alla beräkningar avser vardagsdygn och innehåller inte trafiken under helgerna. Storleken på trafiken beräknas i redovisningarna som ett genomsnitt över flera vardagar.

Antalet passerande fordon mäts med hjälp av detektorer på de olika vägvagnsnitten. Dessa detektorer

kan antingen vara radardetektorer ovanför vägbanan, induktiva slingor nedfrästa i vägbanan eller kamera- och laserdetektorer ovanför vägbanan.

Trafikförändringarna till följd av trängselskattens införande var som störst i början av 2013 för att gradvis avta under våren 2013. Under hösten 2013 stabiliserades trafikförändringarna både på vägar där trafiken minskade och på vägar där trafiken ökade. Vid en jämförelse av trafikflöden under början av 2014 med trafikflöden under början av 2013 ses därför ökningar av trafiken på de flesta vägar.

Biltrafikflöden över betalstationerna

Flöden under förmiddag 06:30–08:30

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2013

Under förmiddagens högtrafik ökade antalet passager per dag genom betalstationerna under fjärde kvartalet 2014 med 4 procent (ungefär 4 000 passager) jämfört med samma period 2013.

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2012

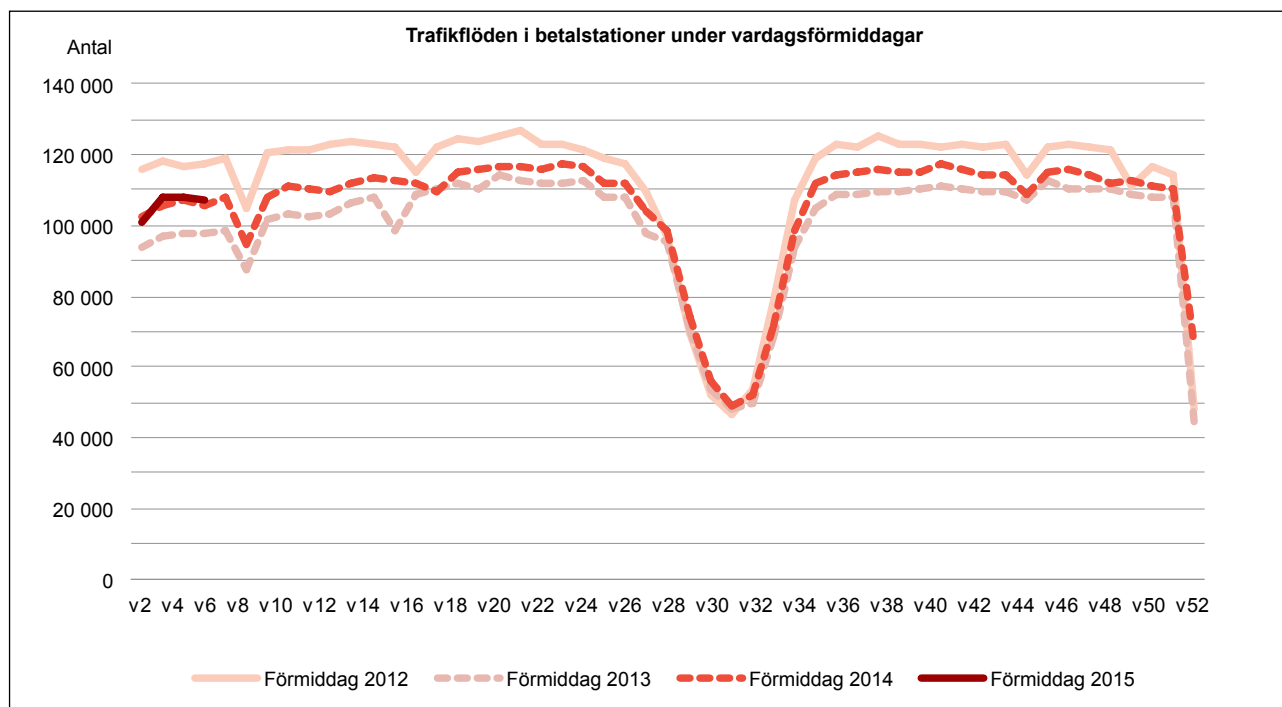
Vid en jämförelse mellan fjärde kvartalet 2014 och fjärde kvartalet 2012 har antalet passager per dag minskat med 5 procent (ungefär 5 700 passager).

Januari 2015 jämfört med 2014

Under förmiddagens högtrafik ökade antalet passager per dag genom betalstationerna under januari 2015 med 0,5 procent (ungefär 600 passager) jämfört med samma period 2014.

Januari 2015 jämfört med 2012

Vid en jämförelse mellan januari 2015 och januari 2012 har antalet passager per dag minskat med 9 procent (ungefär 10 800 passager).



Genomsnittligt antal passerande fordon 06:30–08:30 under vardagsdygn.

Flöden under betalperiod 06:00–18:30

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2013

Under betalperioden ökade antalet passager per dag genom betalstationerna under fjärde kvartalet 2014 med 3,5 procent (ungefär 20 500 passager) jämfört med samma period 2013.

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2012

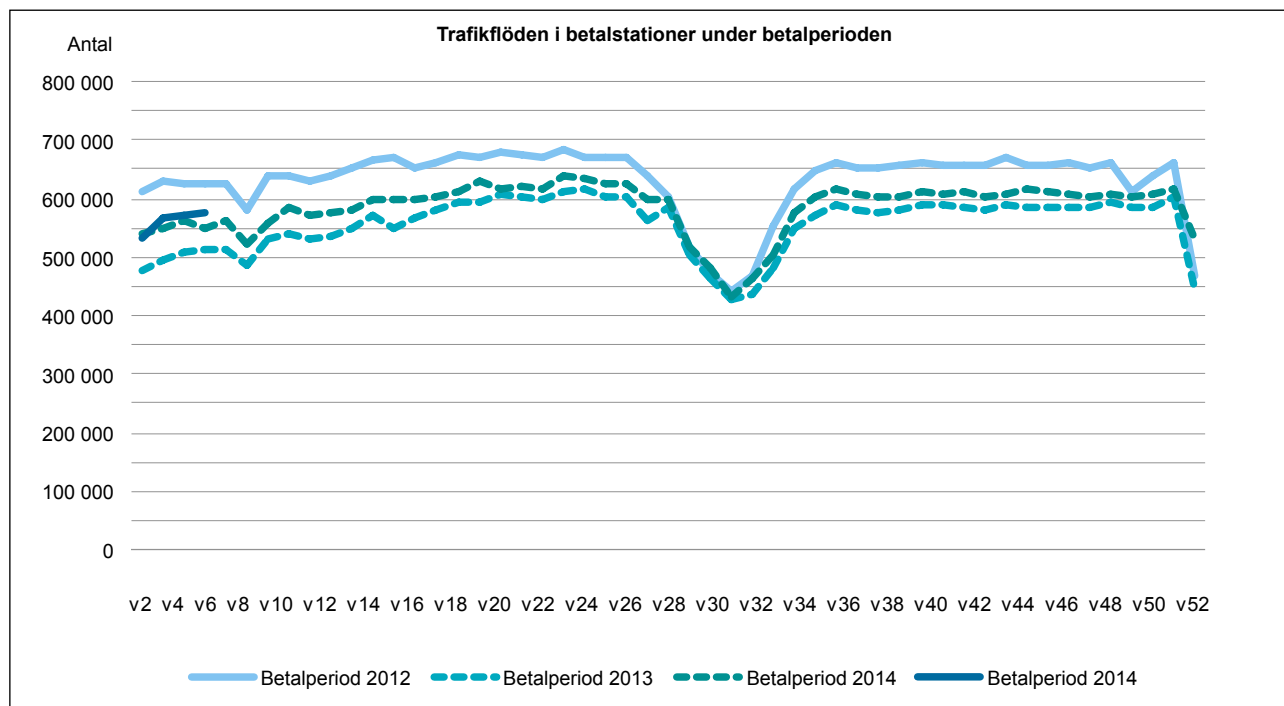
Vid en jämförelse mellan fjärde kvartalet 2014 med fjärde kvartalet 2012 har antalet passager per dag minskat med 7 procent (ungefär 43 400 passager).

Januari 2015 jämfört med 2014

Under betalperioden ökade antalet passager per dag genom betalstationerna under januari 2015 med 2 procent (ungefär 10 800 passager) jämfört med samma period 2014.

Januari 2015 jämfört med 2012

Vid en jämförelse mellan januari 2015 och januari 2012 har antalet passager per dag minskat med 10 procent (ungefär 61 500 passager).



Genomsnittligt antal passerande fordon 06.00–18.30 under vardagsdygn.

Dygnsflöden i betalstationerna

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2013

Under dygnet ökade antalet passager genom betalstationerna under fjärde kvartalet 2014 med 3,5 procent (ca 24 500 fler passager per dygn) jämfört med samma period 2013.

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2012

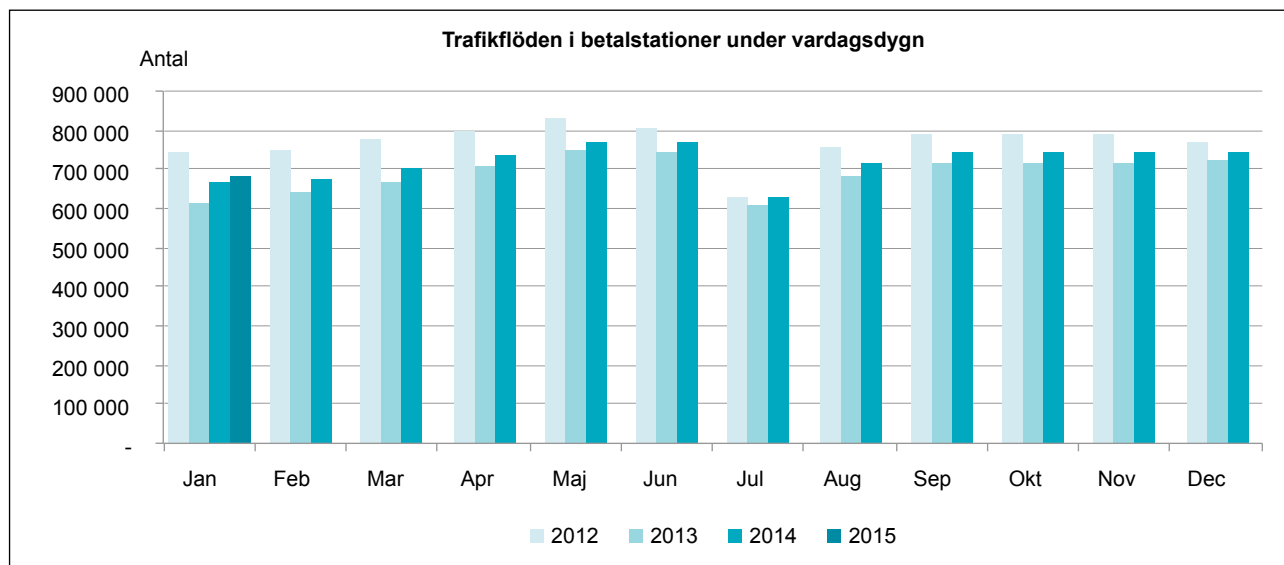
Vid en jämförelse mellan fjärde kvartalet 2014 och fjärde kvartalet 2012 har antalet passager minskat med 5 procent (ca 41 800 färre passager per dygn).

Januari 2015 jämfört med 2014

Under dygnet ökade antalet passager genom betalstationerna under januari 2015 med 2 procent (ungefär 12 500 passager) jämfört med samma period 2014.

Januari 2015 jämfört med 2012

Vid en jämförelse mellan januari 2015 och januari 2012 har antalet passager per dag minskat med 9 procent (ungefär 63 000 passager).



Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.

Biltrafikflöden på centrala älvförbindelser

Dygnsfloeden på Centrala Älvförbindelser

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2013

Flödet minskade fjärde kvartalet 2014 genom Tingstadstunneln med 2–3 procent (cirka 3 000 fordon per dygn), över Älvsborgsbron ökade flödet med 4–6 procent (cirka 3 000 fordon per dygn) och över Götaälvbron var flödet i det närmaste oförändrat jämfört med samma period 2013.

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2012

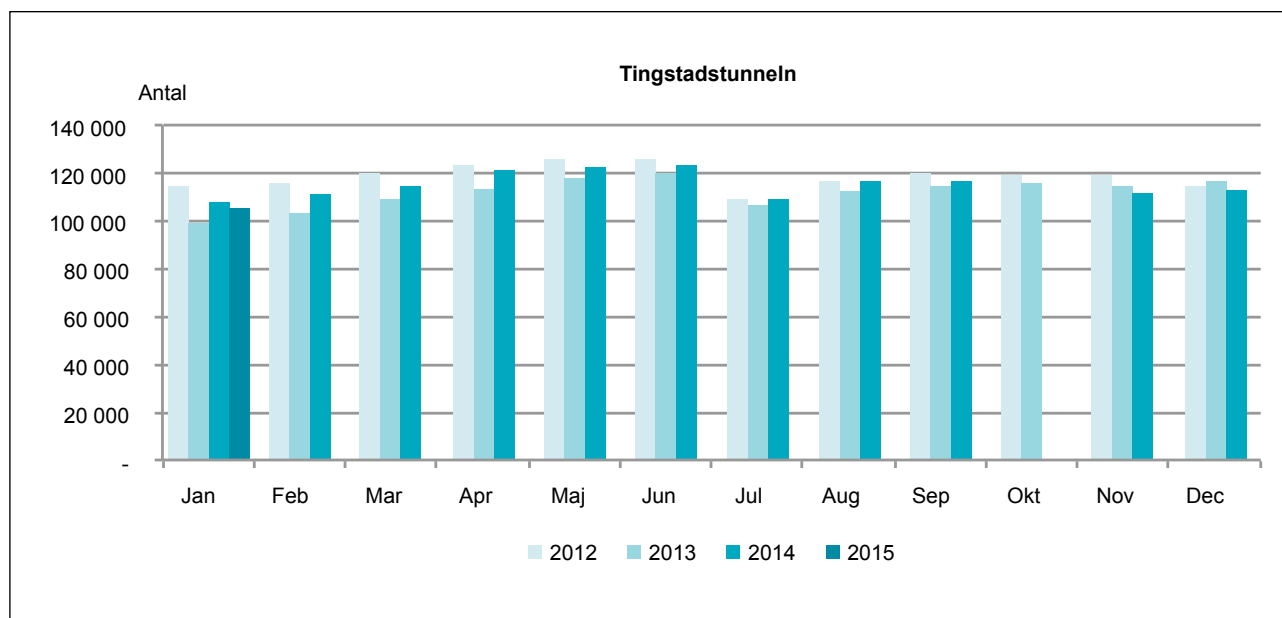
Vid en jämförelse mellan fjärde kvartalet 2014 och fjärde kvartalet 2012 har flödet minskat genom Tingstadstunneln med 2–6 procent (cirka 4 600 fordon per dygn), över Älvsborgsbron med 0–4 procent (cirka 1 500 fordon per dygn) och över Götaälvbron med 10–15 procent (cirka 3 200 fordon per dygn).

Januari 2015 jämfört med 2014

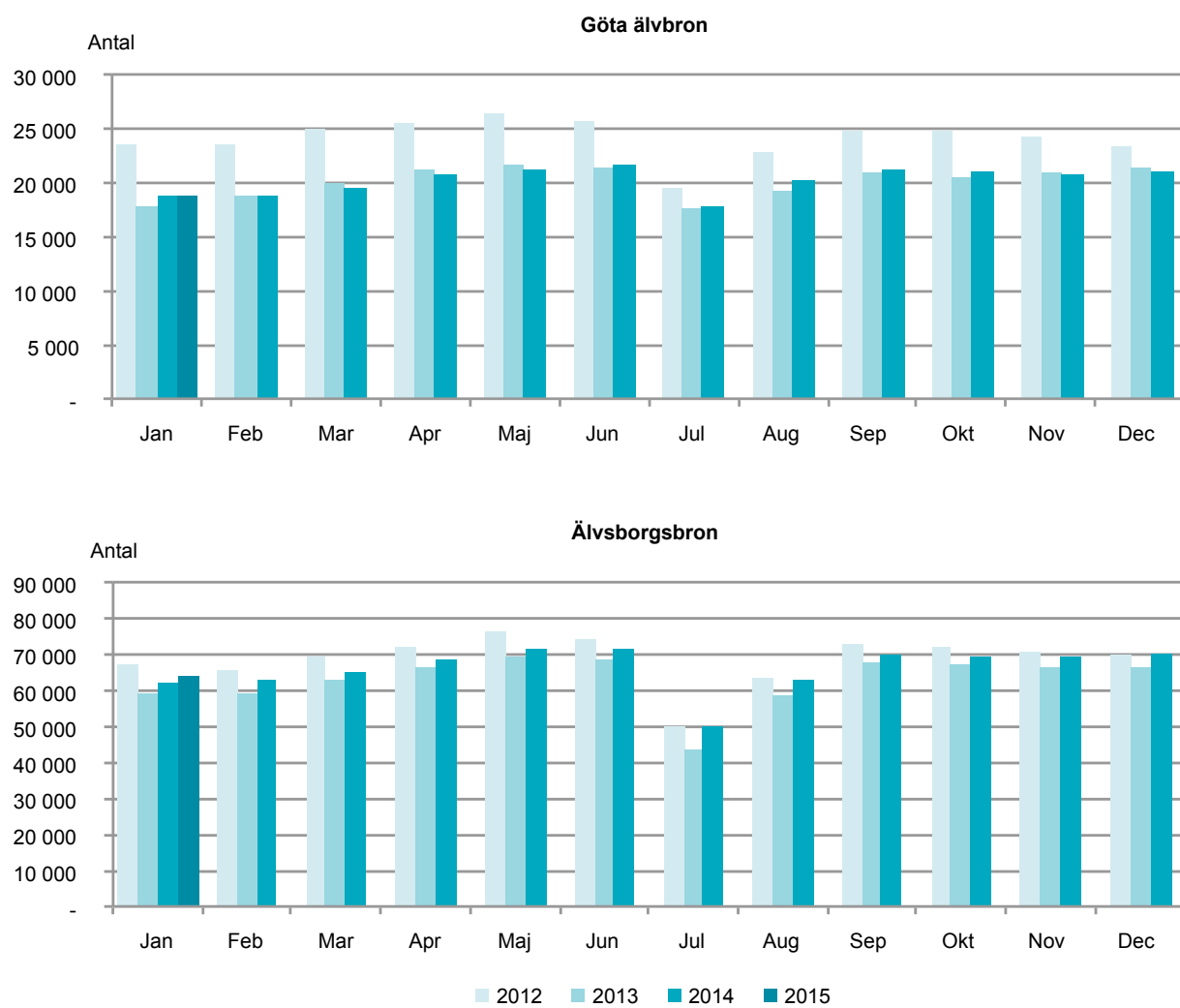
Flödet minskade januari 2015 genom Tingstadstunneln med 2 procent (cirka 1 900 fordon per dygn), över Älvsborgsbron ökade flödet med 2 procent (cirka 1 200 fordon per dygn) och över Götaälvbron var flödet i det närmaste oförändrat jämfört med januari 2014.

Januari 2015 jämfört med 2012

Vid en jämförelse mellan januari 2015 och januari 2012 har flödet minskat genom Tingstadstunneln med 8 procent (cirka 9 300 fordon per dygn), över Älvsborgsbron med 5 procent (cirka 3 500 fordon per dygn) och över Götaälvbron med 20 procent (cirka 4 700 fordon per dygn).



Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.



Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.

Biltrafikflöden på infartsleder

Dygnsfloeden på Öckeröleden

Under 2012 så pågick byggnadsarbeten på väg 155 vilket påverkade trafikflödena. Under 2013 klarställdes arbeten och därför har trafiken ökat igen när framkomligheten förbättrats.

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2013

På Öckeröleden ökade flödet fjärde kvartalet 2014 jämfört med samma period 2013 med 5 procent (cirka 1 500 fordon per dygn).

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2012

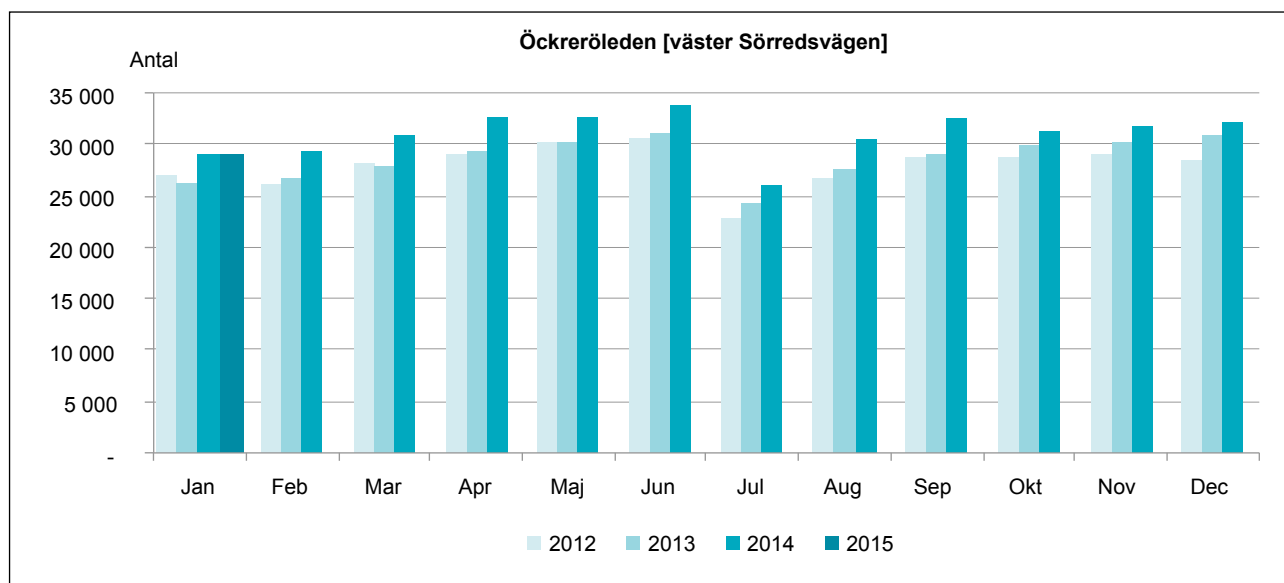
Vid en jämförelse mellan fjärde kvartalet 2014 och fjärde kvartalet 2012 har flödet ökat med 9–14 procent (cirka 3 100 fordon per dygn).

Januari 2015 jämfört med 2014

På Öckeröleden ökade flödet januari 2015 jämfört med samma period 2014 med 2,5 procent (cirka 700 fordon per dygn).

Januari 2015 jämfört med 2012

Vid en jämförelse mellan januari 2015 och januari 2012 har flödet ökat med 10 procent (cirka 2 700 fordon per dygn).



Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.

Dygnslöden på E6 Norr

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2013

På E6 Norr ökade flödet fjärde kvartalet 2014 jämfört med samma period 2013 med 2 procent (cirka 1 200 fordon per dygn).

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2012

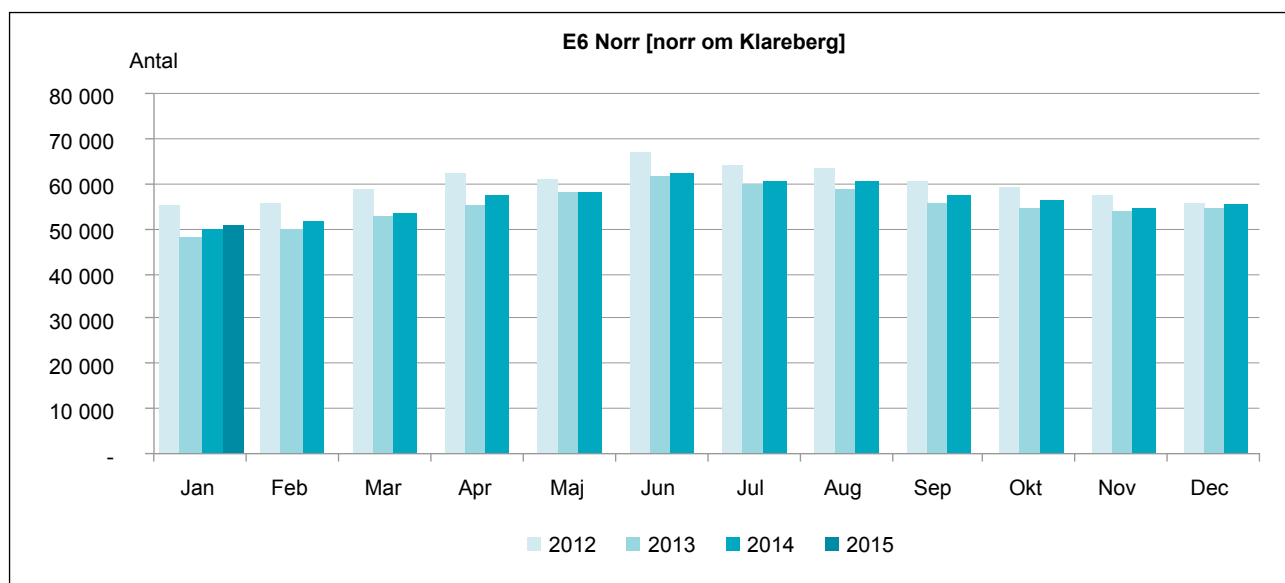
Vid en jämförelse mellan fjärde kvartalet 2014 och fjärde kvartalet 2012 har flödet minskat med 0–6 procent (cirka 2 100 fordon per dygn).

Januari 2015 jämfört med 2014

På E6 Norr ökade flödet januari 2015 jämfört med januari 2014 med 3 procent (cirka 1 300 fordon per dygn).

Januari 2015 jämfört med 2012

Vid en jämförelse mellan januari 2015 och januari 2012 har flödet minskat med 8 procent (cirka 4 200 fordon per dygn).



Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.

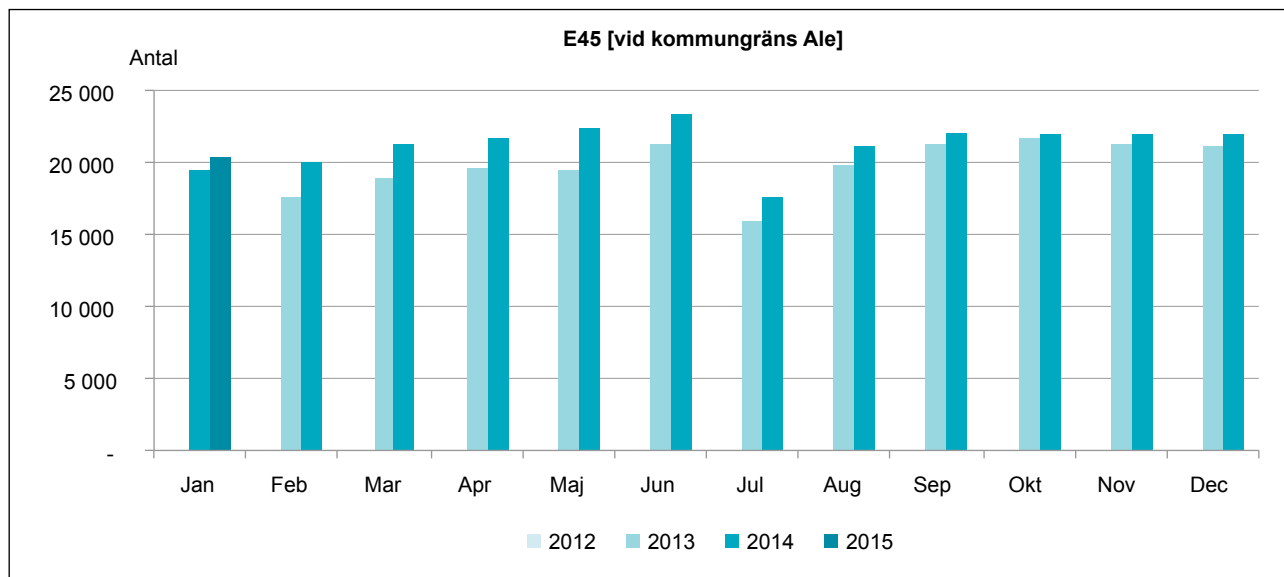
Dygnsflöden på E45

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2013
På E45 ökade flödet fjärde kvartalet 2014
jämfört med samma period 2013 med 2–4 procent
(cirka 650 fordon per dygn).

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2012
För 2012 saknas data att jämföra mot.

Januari 2015 jämfört med 2014
På E45 ökade januari 2015 jämfört med samma
period 2014 med 4 procent (cirka 870 fordon
per dygn).

Januari 2015 jämfört med 2012
För 2012 saknas data att jämföra mot.



Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.

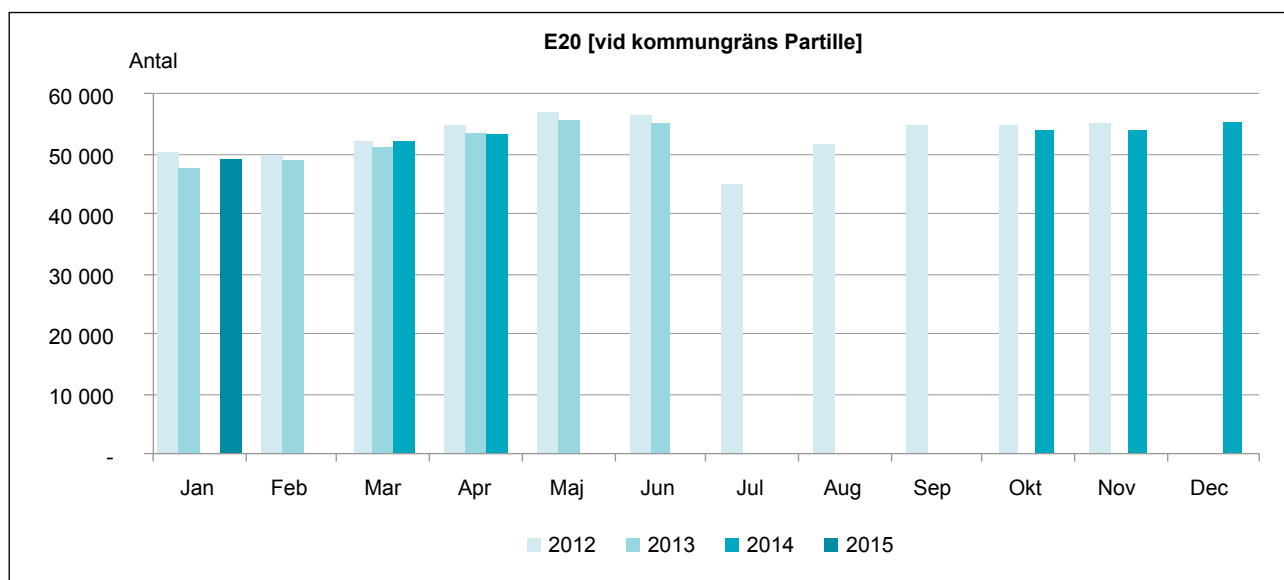
Dygnsflöden på E20

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2013
För 2013 saknas data att jämföra mot.

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2012
Vid en jämförelse mellan fjärde kvartalet 2014 och fjärde kvartalet 2012 har flödet minskat med 1–2 procent (cirka 1 100 fordon per dygn).

Januari 2015 jämfört med 2014
För januari 2014 saknas data att jämföra mot.

Januari 2015 jämfört med 2012
Vid en jämförelse mellan januari 2015 och januari 2012 har flödet minskat med 2 procent (cirka 1 000 fordon per dygn).



Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.

Dygnsflöden på Väg 40

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2013

På väg 40 ökade flödet i oktober och november 2014 jämfört med samma period 2013 med 2 procent (cirka 1 000 fordon per dygn).

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2012

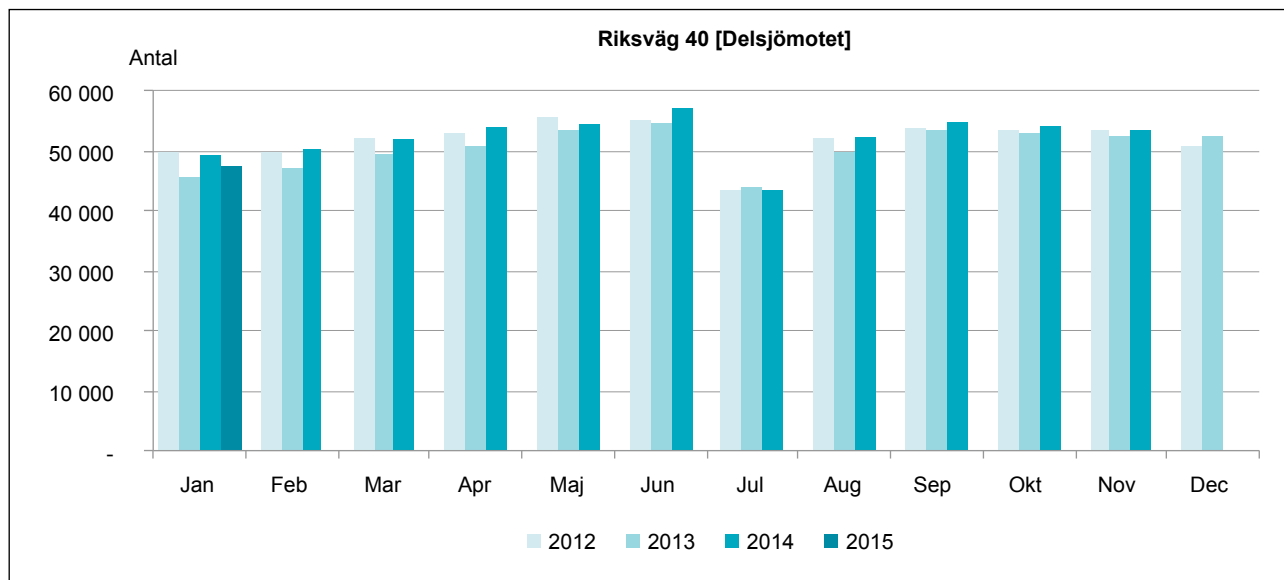
Vid en jämförelse mellan fjärde kvartalet 2014 och fjärde kvartalet 2012 har flödet ökat med 0,5 procent (cirka 220 fordon per dygn).

Januari 2015 jämfört med 2014

På väg 40 minskade flödet i januari 2015 jämfört med samma period 2014 med 4 procent (cirka 1 900 fordon per dygn).

Januari 2015 jämfört med 2012

Vid en jämförelse mellan januari 2015 och januari 2012 har flödet minskat med 6 procent (cirka 2 900 fordon per dygn).



Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.

Dygnsfloöden på E6 Syd

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2013

På E6 Syd ökade flödet i oktober och november 2014 jämfört med samma period 2013 med 0,5–1,5 procent (cirka 550 fordon per dygn). I december 2014 jämfört med december 2013 minskade flödet med 0,5 procent (cirka 370 fordon per dygn).

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2012

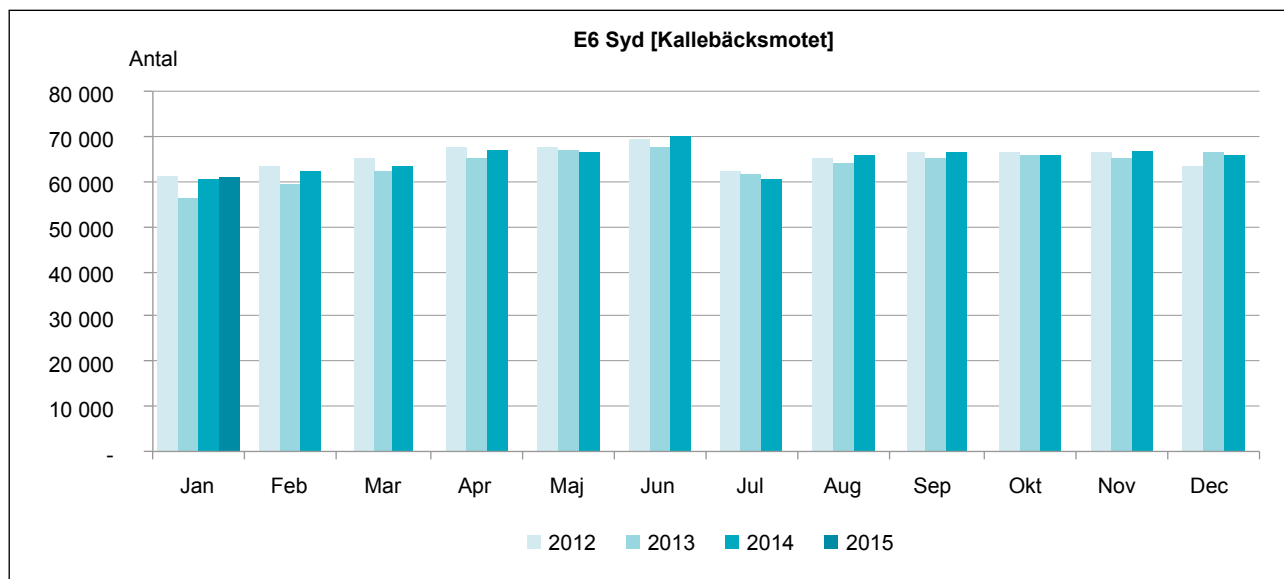
Vid en jämförelse mellan fjärde kvartalet 2014 och fjärde kvartalet 2012 har flödet minskat med 0,4 procent i oktober, ökat med 0,3 procent i november och ökat med 4 procent i december (cirka 2 800 fordon per dygn).

Januari 2015 jämfört med 2014

På E6 Syd ökade flödet i januari 2015 jämfört med januari 2014 med 1 procent (cirka 600 fordon per dygn).

Januari 2015 jämfört med 2012

Vid en jämförelse mellan januari 2015 och januari 2012 har flödet minskat med 0,2 procent (cirka 150 fordon per dygn).



Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.

Dygnslöden på Säröleden

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2013

På Säröleden minskade flödet i oktober 2014 jämfört med samma period 2013 med 0,7 procent (cirka 100 fordon per dygn). I november och december 2014 jämfört med samma period 2013 ökade flödet med 2–3 procent (cirka 400 fordon per dygn).

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2012

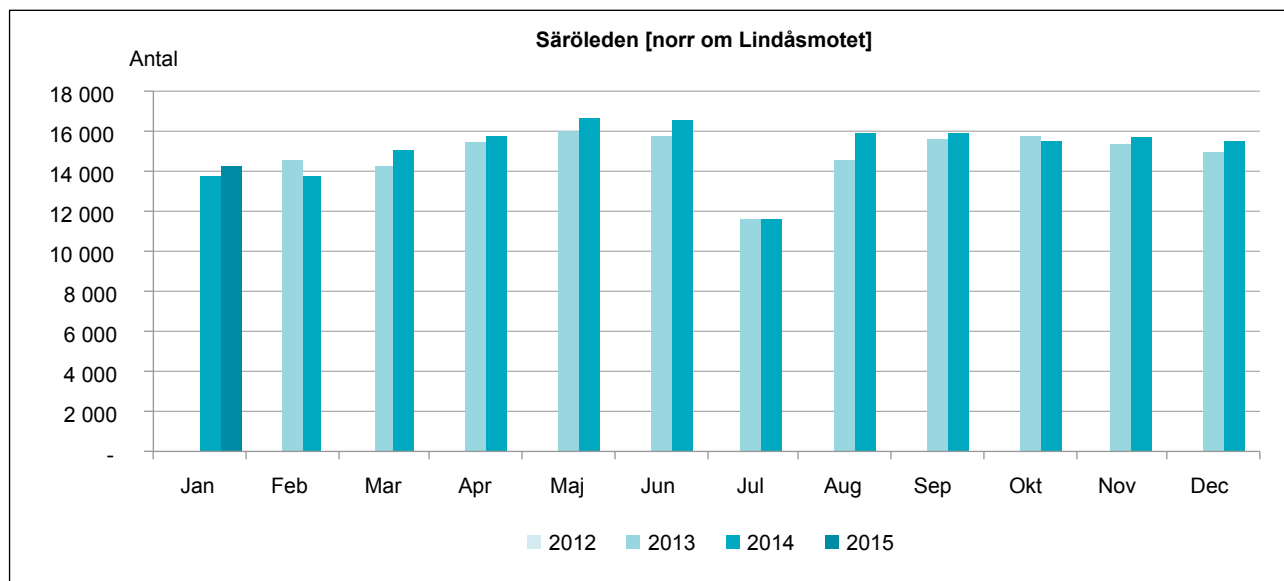
För fjärde kvartalet 2012 saknas data att jämföra mot.

Januari 2015 jämfört med 2014

På Säröleden ökade flödet i januari 2015 jämfört med januari 2014 med 3 procent (cirka 450 fordon per dygn).

Januari 2015 jämfört med 2012

För januari 2012 saknas data att jämföra mot.



Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.

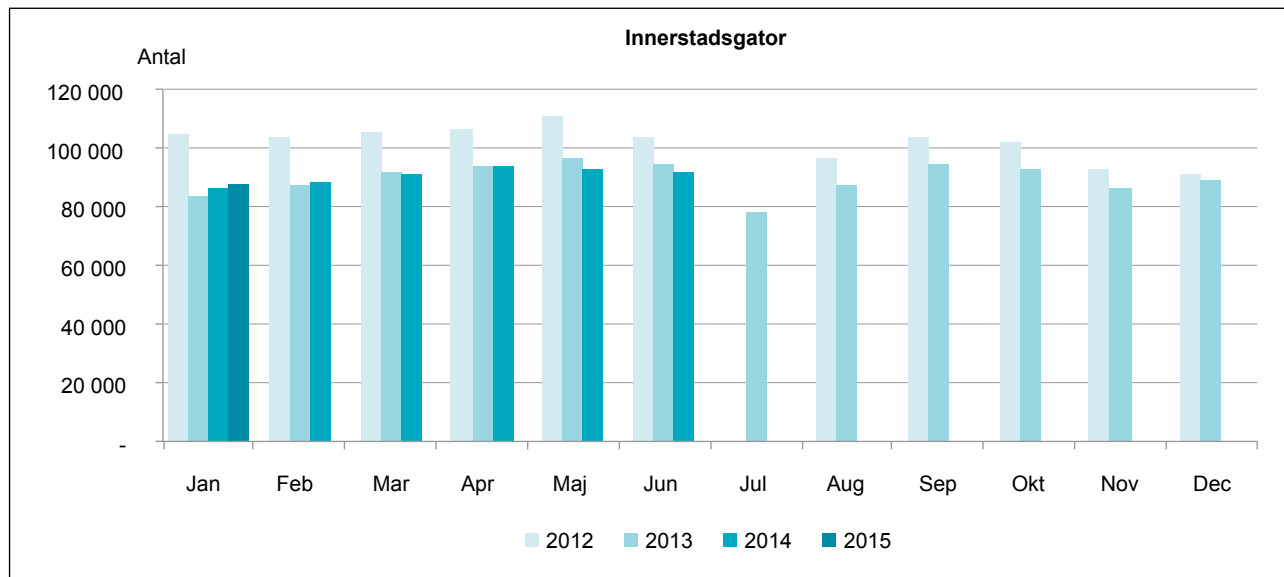
Biltrafikflöden på innerstadsgator

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2013
För fjärde kvartalet 2014 saknas data.

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2012
För fjärde kvartalet 2014 saknas data.

Januari 2015 jämfört med 2014
På innerstadsgatorna ökade flödet i januari 2015 jämfört med samma period 2014 med 1 procent.

Januari 2015 jämfört med 2012
Vid en jämförelse mellan januari 2015 och januari 2012 har flödet minskat med 16 procent.



Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.

Innerstadsgator avser en summering av antalet passerande fordon på Ullevigatan, Skånegatan, Nya Allén, Parkgatan, Eklandagatan, Vasagatan, Aschebergsgatan, Linnégatan och Sten Sturegatan.

Skånegatan ingår inte i flödet under november och december 2012 och 2013 pga bortfall av data.

Biltrafikflöden på ett urval av andra vägar

Dygnsflöden på Landvettervägen

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2013

På Landvettervägen har flödet ökat fjärde kvartalet 2014 jämfört med samma period 2013 med 1–3,5 procent (cirka 300 fordon per dygn).

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2012

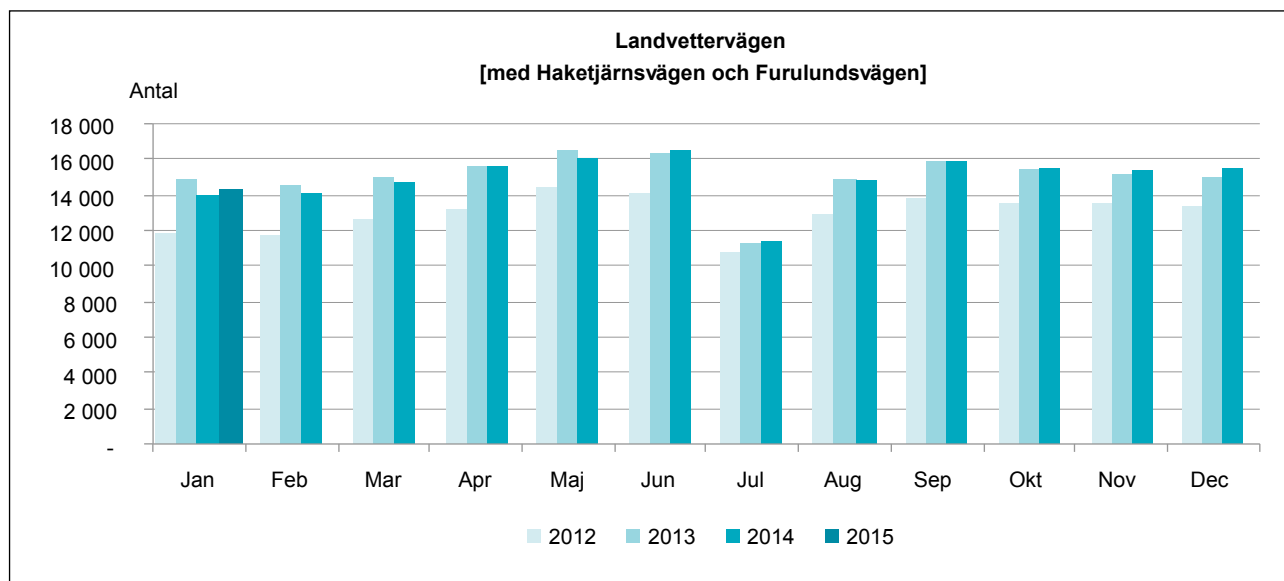
Vid en jämförelse mellan fjärde kvartalet 2014 med samma period 2012 har flödet ökat 14–16 procent (cirka 2 000 fordon per dygn).

Januari 2015 jämfört med 2014

På Landvettervägen har flödet ökat januari 2015 jämfört med januari 2014 med 2,5 procent (cirka 350 fordon per dygn).

Januari 2015 jämfört med 2012

Vid en jämförelse mellan januari 2015 och januari 2012 har flödet ökat 20 procent (cirka 2 400 fordon per dygn).



Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.

Dygnsflöden på Norrleden

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2013

På Norrleden har flödet minskat med 1–3,5 procent (cirka 330 fordon per dygn) under fjärde kvartalet 2014, jämfört med samma period 2013.

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2012

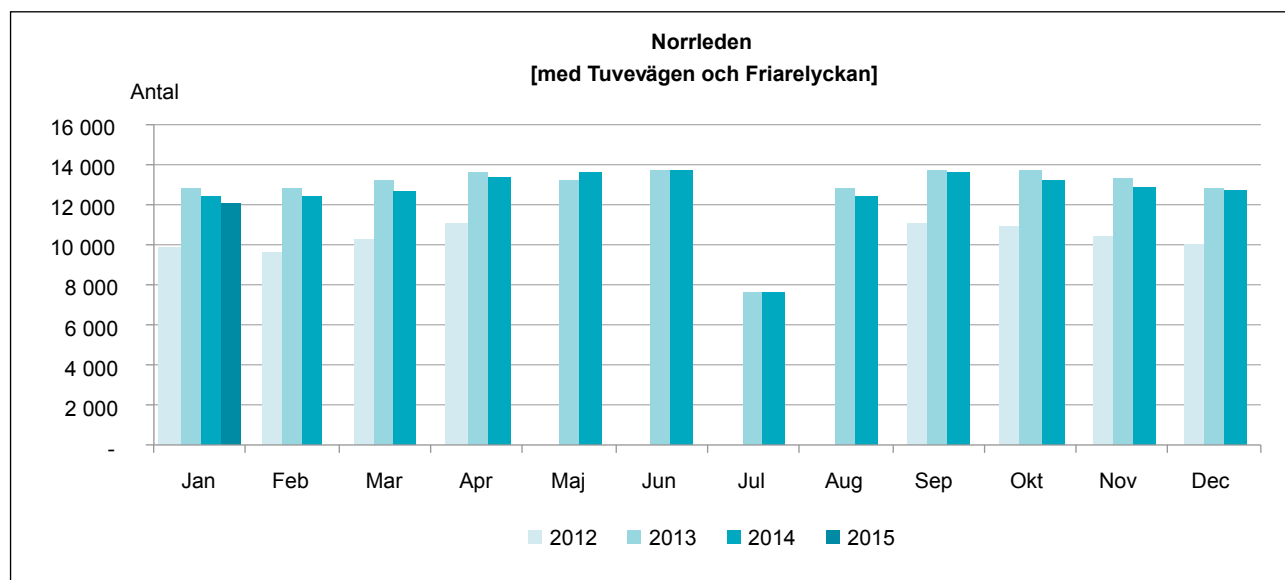
Vid en jämförelse mellan fjärde kvartalet 2014 med samma period 2012 har flödet ökat 21–28 procent (cirka 2 500 fordon per dygn).

Januari 2015 jämfört med 2014

På Norrleden har flödet minskat med 2,5 procent (cirka 310 fordon per dygn) i januari 2015 jämfört med januari 2014.

Januari 2015 jämfört med 2012

Vid en jämförelse mellan januari 2015 och januari 2012 har flödet ökat 22 procent (cirka 2 200 fordon per dygn).



Genomsnittligt antal passerande fordon vardagar under betalperioden 06:00–18:30. OBS för Norrleden redovisas flödet under betalperioden till skillnad mot andra vägar där dygnsflöden redovisas. Detta pga saknad data för hela dygnet under vissa perioder.

Dygnsflöden på Jordfallsbron

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2013

På Jordfallsbron ökade flödet i oktober 2014 jämfört med oktober 2013 med 2 procent (cirka 500 fordon per dygn). I december 2014 minskade flödet med 1,5 procent (cirka 300 fordon per dygn) jämfört med december 2013.

Fjärde kvartalet 2014 jämfört med 2012

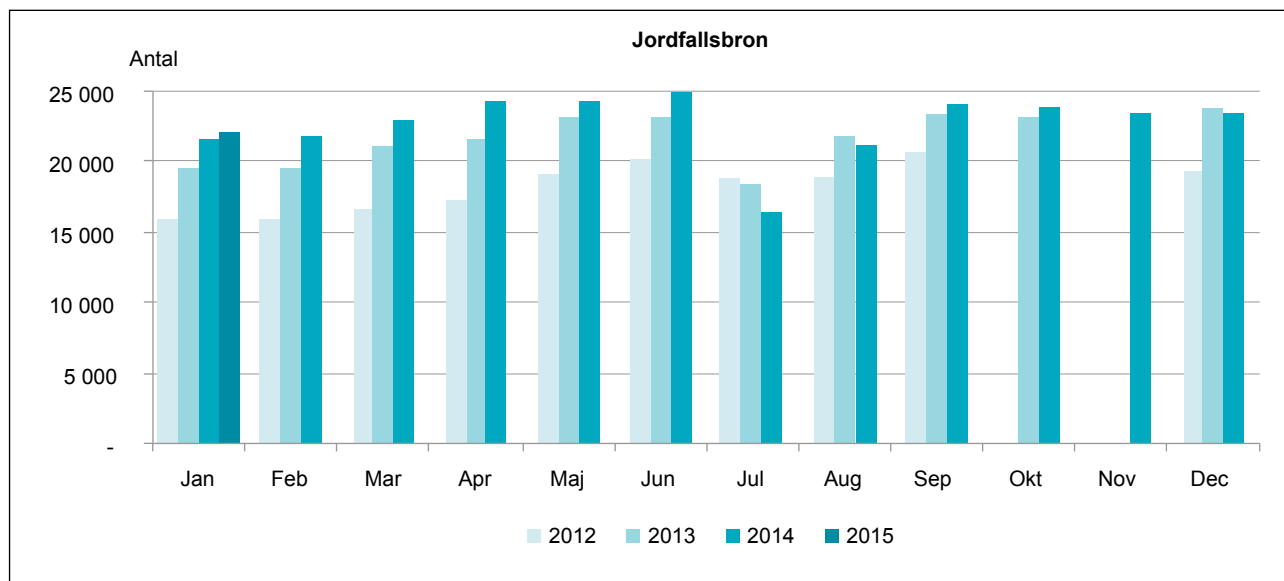
Vid en jämförelse mellan december 2014 jämfört med december 2012 har flödet ökat med 20 procent (cirka 4 000 fordon per dygn).

Januari 2015 jämfört med 2014

På Jordfallsbron ökade flödet i januari 2015 jämfört med januari 2014 med 1,5 procent (cirka 370 fordon per dygn).

Januari 2015 jämfört med 2012

Vid en jämförelse mellan januari 2015 jämfört med januari 2012 har flödet ökat med 40 procent (cirka 6 200 fordon per dygn).



Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.





www.vastsvenskapaketet.se
www.transportstyrelsen.se



treart.se