Västsvenska paketet

Uppföljning av bil- och kollektivtrafik

Redovisning av 2016

För första gången gjordes över 300 miljoner delresor med kollektivtrafiken under ett år. Totalt gjordes 303 miljoner delresor, vilket är en ökning med sju procent eller 20 miljoner sedan 2015. Jämfört med 2015 står busstrafiken för den största ökningen med elva procent fler resor. Spårvagnsresorna har ökat med fem procent och båtresorna med tre procent.

För alla infartsstråken till Göteborg har en utbyggnad av antalet pendelparkeringsplatser för bil och cykel skett under de senaste åren. Antalet parkerade bilar och cyklar på pendelparkeringarna har också ökat successivt i alla stråk.

Kollektivtrafik
Sid 2

Biltrafik
Sid 10

Biltrafikflöden genom betalstationerna under betaltid har ökat med cirka 1,5 procent under 2016 jämfört med 2015. Biltrafikflödena är 5-6 procent lägre än innan införandet av trängselskatt, år 2012.

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.

Göteborgsregionens kommunalförbund
Göteborgs Stad
Region Halland
TRAFIKVERKET
VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN
västtrafik

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Västsvenska paketet

Om kollektivtrafiken fungerar kan de som ska resa till skola, jobb och fritidsaktivitet låta bilen stå nästan jämt – och på så sätt spara både pengar och miljö. Utformningen av resenärsmiljön är därför en viktig faktor för att kollektivtrafiken ska upplevas som ett bra alternativ till bilresan. Det ska finnas bra gång- och cykelanslutningar, pendelparkering, bra information och generellt goda förutsättningar för att göra hela resan attraktiv för alla.

Åtgärderna i Västsvenska paketet ger förutsättningar för att skapa en förbättrad och utökad kollektivtrafik i Västra Götalandsregionen och Region Halland.

Sen trängselskatten infördes i januari 2013 har resandet i kollektivtrafiken ökat genom bland annat de stora satsningar som gjordes på kollektivtrafiken. Västtrafik har därefter fortsatt att successivt bygga ut och anpassa trafiken för att möta ett ökat kollektivtrafikresande.

Utbyggnaden av busskörfält bland annat på E6 norrut mot Kungälv som ger bussarna bättre framkomlighet har fortsatt, liksom utbyggnad av pendelparkeringar.

Antal delresor

För första gången gick vi över 300 miljoner delresor under ett år. Buss stod för största ökningen.

Totalt gjordes 303 miljoner delresor, vilket är en ökning med sju procent eller 20 miljoner sedan 2015. Av de 20 miljonerna beror cirka åtta miljoner på en ny räknemetod, det nya kundräkningssystemet, vilket ökat exaktheten i resandemätningarna. Den största ökningen står busstrafiken för med elva procent fler resor jämfört med 2015. Spårvagnsresorna har ökat med fem procent och båtresorna med tre procent. Resandet med tåg har minskat en procent.

Västtrafik bedömer att målet att fördubbla resandet med kollektivtrafik från 2006 till 2025, kommer att kunna nås.

Tabellen nedan redovisar delresor fördelat per trafikslag.

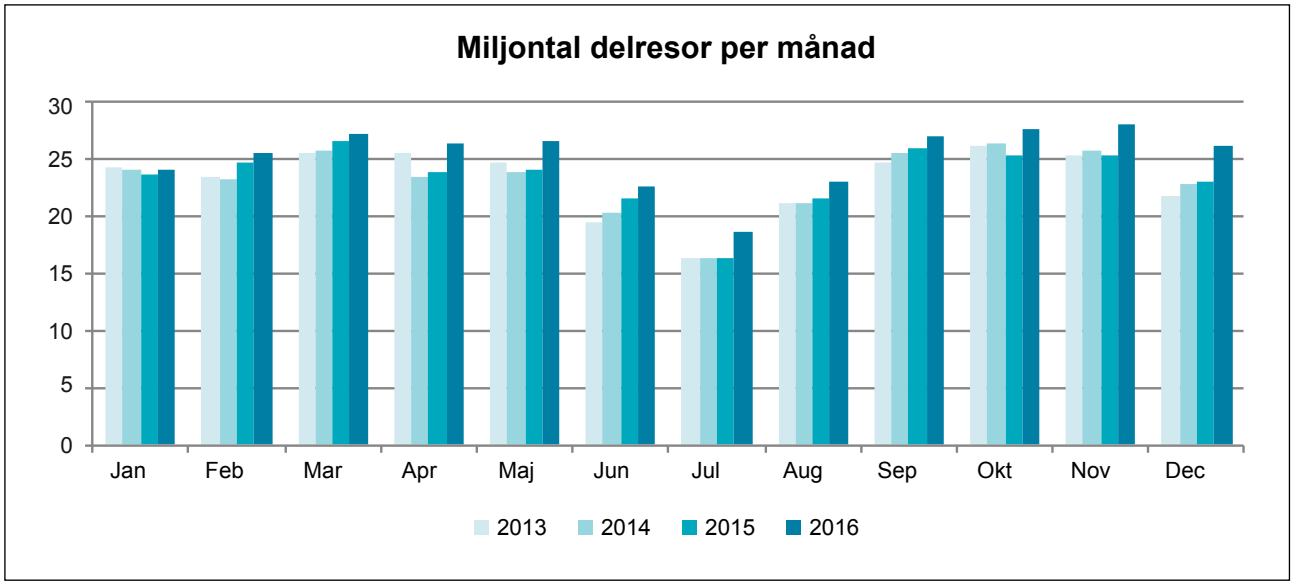
Resandeutveckling

	Miljoner delresor jan–dec 2016	Förändring jämfört med jan–dec 2015
Totalt Västra Götaland	***303***	***7 %***
Varav tåg	*18*	*- 1 %*
Varav buss	*158*	*11 %*
Varav spårvagn	*119*	*5 %*
Varav båt	*7*	*3 %*
Totalt Göteborgsregionen	***258***	

Miljoner delresor för olika trafikslag under januari–december 2016 jämfört med samma period 2015.

Resandeutveckling 2013–2016

Nedanstående diagram visar antal delresor per månad jämfört med tidigare år.



Restider i utvalda stråk

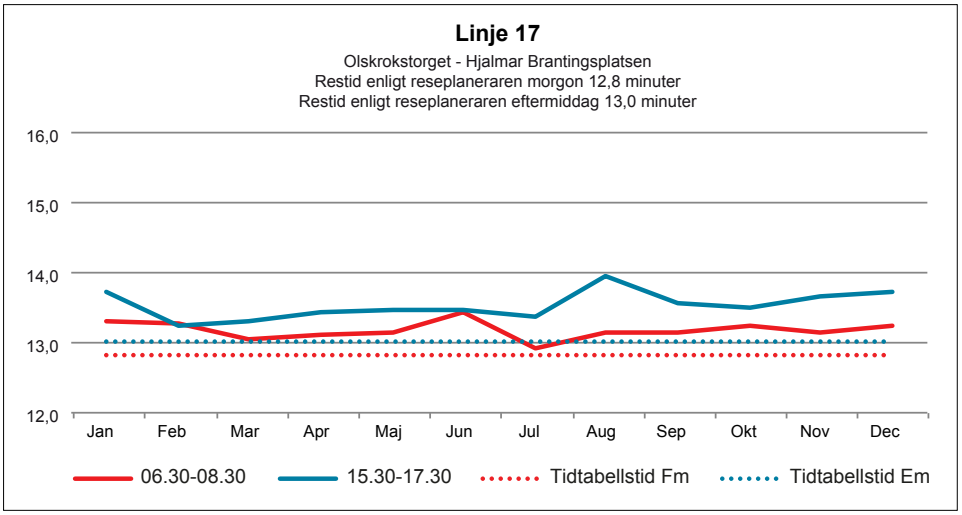
Västtrafik mäter kontinuerligt den faktiska restiden för kollektivtrafiken för några olika sträckor i Göteborg. För respektive delsträcka och månad beräknas den genomsnittliga restiden för turer måndag-fredag på morgonen mellan 6.30 och 8.30 och på eftermiddagen mellan 15.30 och 17.30. Den uppmäta restiden jämförs med tidtabellstiden.

Linjer och sträckor som mäts är följande:

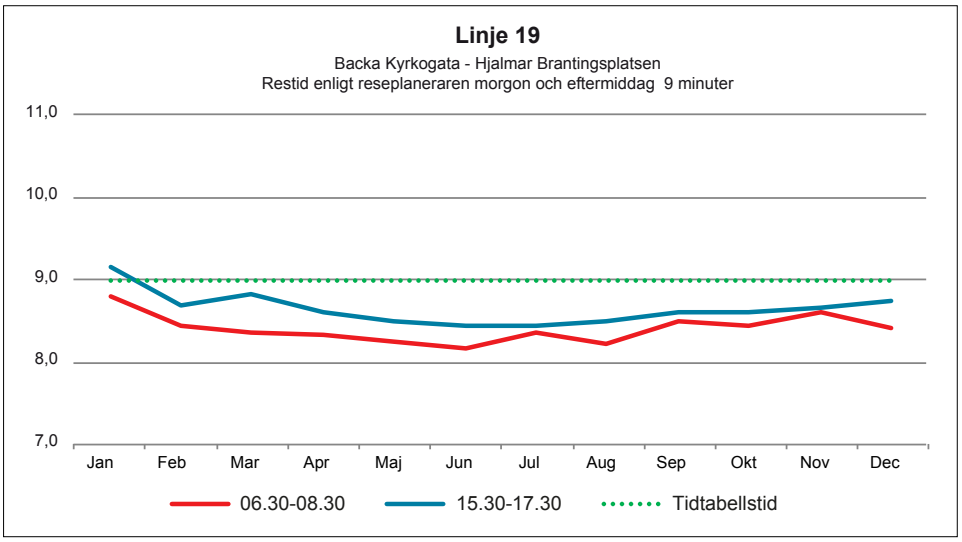
1. Linje 17: Olskrokstorget – Hjalmar Brantingsplatsen (båda riktningar)
2. Linje 18: Kungsportsplatsen – Hjalmar Brantingsplatsen (båda riktningar)
3. Linje 19: Backa Kyrkogata – Hjalmar Brantingsplatsen (båda riktningar)
4. Blå Express: Hjällbo – Svingeln (båda riktningar)
5. Blå Express: Radiomotet – Snipen (båda riktningar)
6. Grön Express: Eriksdal – Hjalmar Brantingsplatsen (båda riktningar)
7. Rosa Express: Linnéplatsen – Nordstan (båda riktningar)
8. Röd Express: Järnvågen – Centralstationen (båda riktningar)
9. Röd Express: Amhult resecentrum – Vädermotet (en riktning)
10. Röd Express: Järnvågen – Volvo Torslanda PV (en riktning)

För sträckorna 1, 2, 3, 4, 5, 7 och 8 är restiden ungefär densamma som tidtabellstiden. Exempel är restiderna för linje 17 mellan Olskrokstorget och Hjalmar Brantingsplatsen och linje 19 mellan Backa Kyrkogata och Hjalmar Brantingsplatsen som redovisas i diagrammen nedan.

Linje 17: Olskrokstorget – Hjalmar Brantingsplatsen, en riktning.

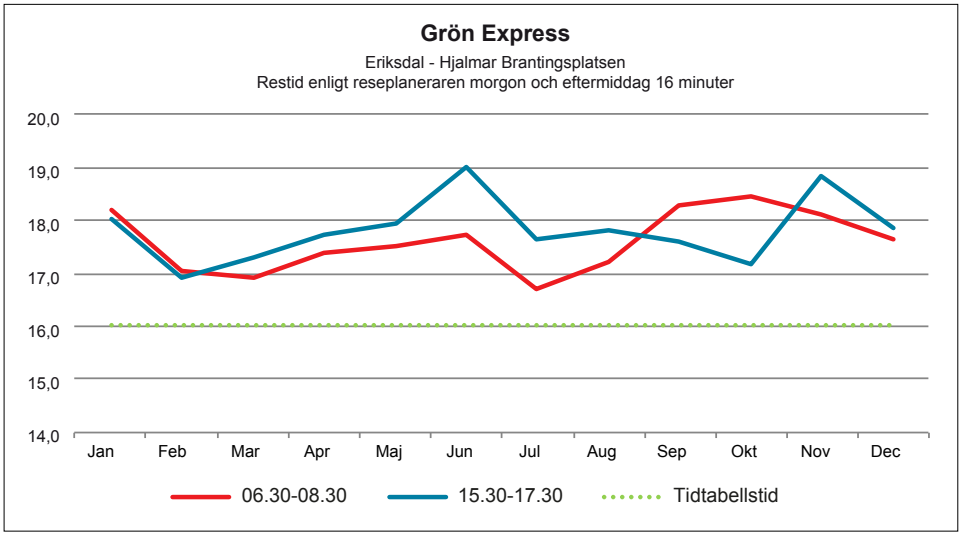


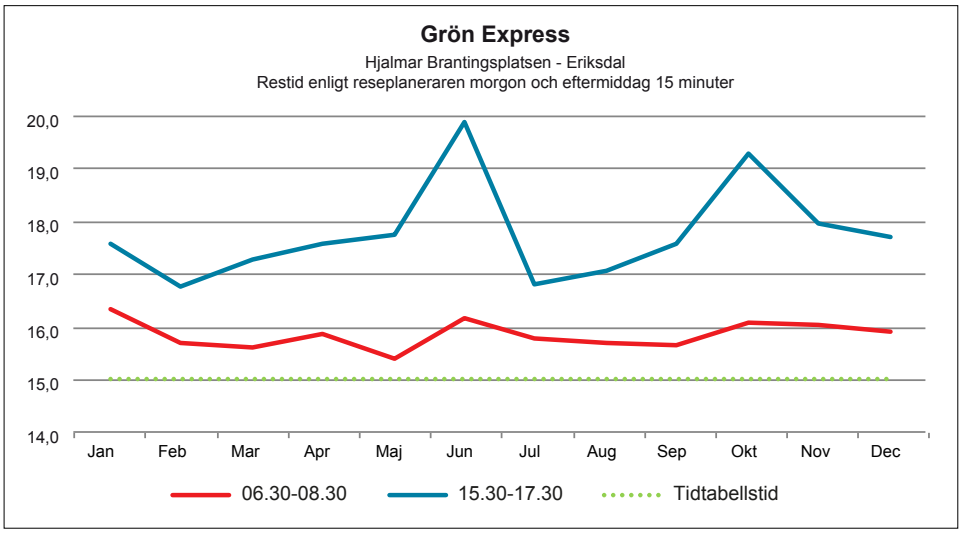
Linje 19: Backa Kyrkogata – Hjalmar Brantingsplatsen, en riktning.



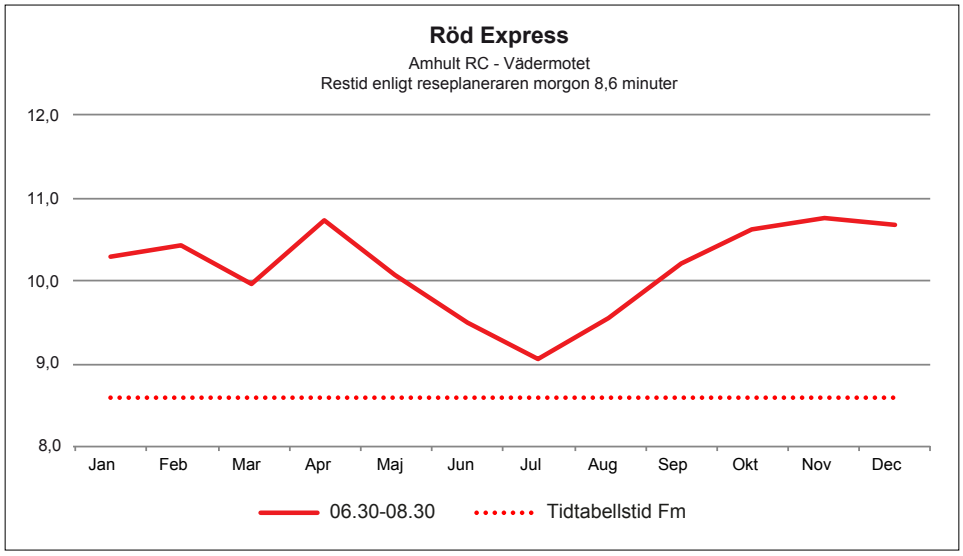
Sträckor där restiden avviker från tidtabellstiden redovisas nedan. Att restiden är högre än tidtabellstiden kan bero på pågående arbeten på vägsträckan och/eller trängselproblem på sträckan.

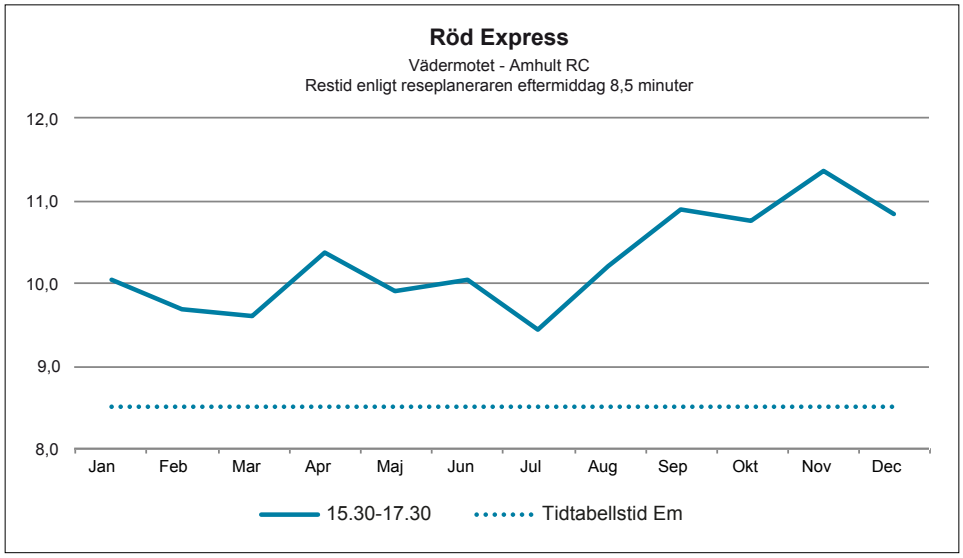
Grön Express: Eriksdal – Hjalmar Brantingsplatsen, båda riktningar



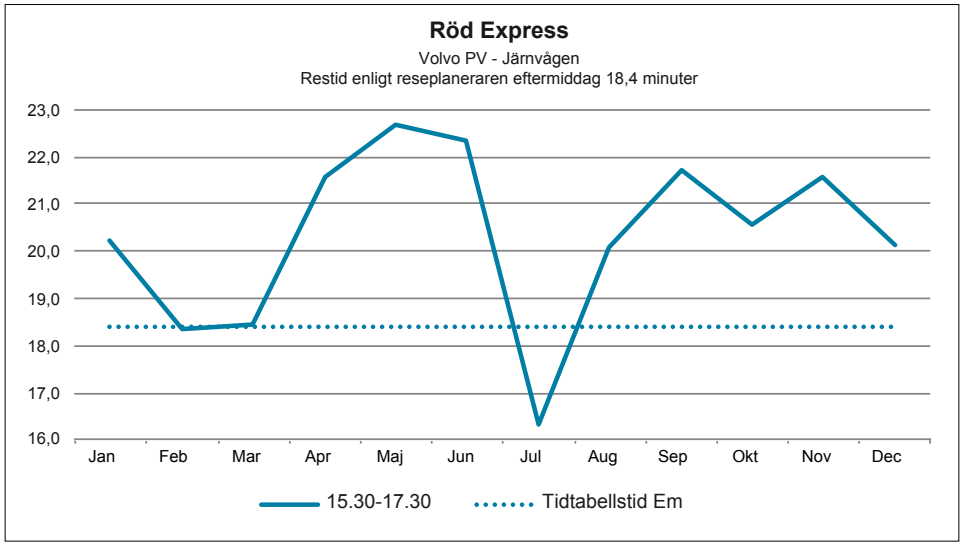


Röd Express: Amhult Resecentrum-Vädermotet, båda riktningar.





Röd Express: Volvo PV-Järnvågen, en riktning



Beläggning på pendelparkeringar

Inom Västsvenska paketet görs satsningar på pendelparkeringar genom kontinuerlig utbyggnad på ett flertal platser. Utbyggnadsplanen för pendelparkeringar för åren 2011-2016 omfattar cirka 2000 platser för bil och cirka 1600 platser för cykel, fördelade på 43 ställen. Under 2016 har drygt 570 nya platser byggts för cykel och drygt 550 nya platser för bil.

Tabellerna nedan visar beläggningsgraden på pendelparkeringar sorterade efter stråk, d.v.s. antalet parkerade bilar och cyklar i förhållande till totala antalet platser. Varje pendelparkering inventeras vid två olika vardagar mellan klockan 9.00 och 15.00. Medelvärdet av de två mätningarna redovisas i nedanstående tabeller. Inventeringen visar att det i GR-kommunerna totalt finns ca 10 295 kända pendelparkringsplatser för bil. Motsvarande värde för pendelparkeringsplatser för cykel är ca 7 330stycken.

Beläggning på utvalda bilparkeringar 2016

Pendelparkeringarna vid Amhult resecentrum (Postflyget 4), Angereds centrum, Delsjömotet, Eriksdal och Hjällbo var helt fullbelagda vid inventeringen 2016. Även parkeringarna vid Alingsås station, Älvängen station 2, Bingared, Burmans gata (Lillekärr) och Radiomotet hade en beläggning på över 90 procent. Ett vanligt mått för när en pendelparkering upplevs som fullbelagd är vid beläggning över 80 procent.

Ledig kapacitet (under 50 procent beläggning) fanns främst vid Billdals hållplats, Bäckebolsmotet östra, Kärra Klareberg (Ellesbovägen 5), Gunnilse skola, Högstensvägen och Långared.

Tabellen nedan visar beläggningen av bilar sorterat per stråk. NVB står för Norge/Vänerbanan.

Beläggning av bilar sorterat per stråk

Stråk	BILPLATSER 2016			
	Totalt antal bilplatser	Parkerade bilar	Ledig kapacitet, antal platser	Beläggningsgrad
E 20/Alingsåspendeln	2042	1414	628	69 %
E6 Norra/Bohusbanan	1677	1182	495	70 %
E6 Södra/Kungsbackapendeln	1865	1383	482	74 %
Rv 40/Boråsbanan	1117	922	195	83 %
E45/Alependeln/NVB	1060	628	432	59 %
Väg 155	853	564	289	66 %
Väg 158	679	452	227	67 %
Väg 190	668	363	305	54 %
Övriga stråk	334	195	139	58 %
Summa	10295	7103	3192	69 %

Bilplatser, parkerade bilar och beläggningsgrad per stråk 2016.

Beläggning på utvalda cykelparkeringar 2016

Cykelparkeringarna vid Snipen, Kungsbacka station, Anneberg, Skra Bro väst, Skintebo och Hästebäck hade en beläggning på över 100 procent vid inventeringen 2016. Övriga cykelparkeringar hade ledig kapacitet. Tabellen nedan visar beläggningen av cyklar sorterat per stråk. NVB står för Norge/Vänerbanan.

Beläggning av cyklar sorterat per stråk

Stråk	CYKELPLATSER 2016			
	Totalt antal cykelplatser	Parkerade cyklar	Ledig kapacitet, antal platser	Beläggningsgrad
E 20/Alingsåspendeln	2025	1076	949	53 %
E6 Norra/Bohusbanan	1007	566	441	56 %
E6 Södra/Kungsbackapendeln	1763	914	849	52 %
Rv 40/Boråsbanan	180	75	105	42 %
E45/Alependeln/NVB	823	363	460	44 %
Väg 155	823	386	437	47 %
Väg 158	339	156	183	46 %
Väg 190	219	92	127	42 %
Övriga stråk	151	54	97	36 %
Summa	7330	3682	3648	50 %

Cykelplatser, parkerade cyklar och beläggningsgrad per stråk 2016.

Beläggningsgraden på pendelparkeringar per stråk över åren 2012–2016

För alla stråken har en utbyggnad av antalet pendelparkeringsplatser för bil och cykel skett under dessa år. Antalet parkerade bilar och cyklar har också ökat successivt för alla stråk under tidsperioden.

Beläggningsgraden på bilparkeringar har minskat under åren 2012-2016 för stråken E20, E6 Norr, E6 Syd, E45 och väg 190. Att beläggningsgraden minskar beror på att utbyggnadstakten under åren har varit större än vad ökningen av antalet parkerade bilar har varit under samma tidsperiod. För stråken RV 40 och väg 158 har beläggningsgraden ökat procentuellt sett. För cykelparkeringar har beläggningsgraden varit ungefär densamma per stråk över åren 2012–2016.

Kundundersökning – Uppföljning av pendelparkeringar anlagda inom Västsvenska Paketet

Inom ramen för Västsvenska Paketet har Västtrafik under 2016 genomfört en kundundersökning som följer upp användandet av och attityden till pendelparkeringar anlagda inom Västsvenska paketet. Uppföljningen gjordes för målgrupperna Befintliga användare och Potentiella användare. Följande sju pendelparkeringar ingick i undersökningen; Delsjön, Eriksdal, Radiomotet, Amhult, Klareberg, Hede och Stora Höga.

Befintliga användare

Generellt kunde konstateras att nöjdheten hos Befintliga användare är hög, hela 81 procent. De önskemål om förbättringar som finns rör framförallt fler parkeringsplatser, och framförallt vid Eriksdal, Radiomotet och Amhult. Nästan 90 procent av användarna pendelparkerar flera dagar per vecka och använder då oftast samma parkering. Användandet är relativt nytt, 40 procent har börjat använda sin pendelparkering under det senaste året. Pendelparkeringarna används något mer av kvinnor än män, och något oftare bland 35-55 åringar än av övriga åldersgrupper. Färdsätt till pendelparkeringen är ensam i bil och ca 90 procent har inget annat ärende att utföra i samband med bilturen utöver att transportera sig till kollektivtrafiken. Pendelparkeringen har gett en påverkan på kollektivtrafikresandet; hälften av de befintliga användarna gjorde tidigare hela den aktuella resan med bil, men om den aktuella parkeringen inte fanns skulle bara en tredjedel välja bil hela vägen.

Primära drivkrafter för att välja att pendelparkera sin bil var låga/lägre kostnader jämfört med att göra hela resan med bil samt att få snabba resor med enkelhet (undvika t.ex. parkeringsbekymmer och köer) och bekvämlighet (t.ex. låta någon annan köra) i resan. Miljövänlighet i resandet är också en drivkraft, men inte lika framträdande som ekonomi och snabbhet/enkelhet.

Potentiella användare

Denna grupp arbetar i högre utsträckning udda tider jämfört med de befintliga användarna och består av en högre andel män. I ålder är gruppen jämförbar med de befintliga användarna. Nio av tio känner till den pendelparkering de tillfrågas om och har därför inte valt bort pendelparkering på grund av bristande kännedom. De har en samsyn på pendelparkering, oavsett vilket område de bor i eller vilken parkering de tillfrågas om; nämligen den att resesättet är miljövänligt men tar för lång tid jämfört med att använda bil. Bara 10 procent av de Potentiella användarna bedömer det som troligt att de kommer att börja använda en pendelparkering i sitt sätt att resa.

Biltrafik

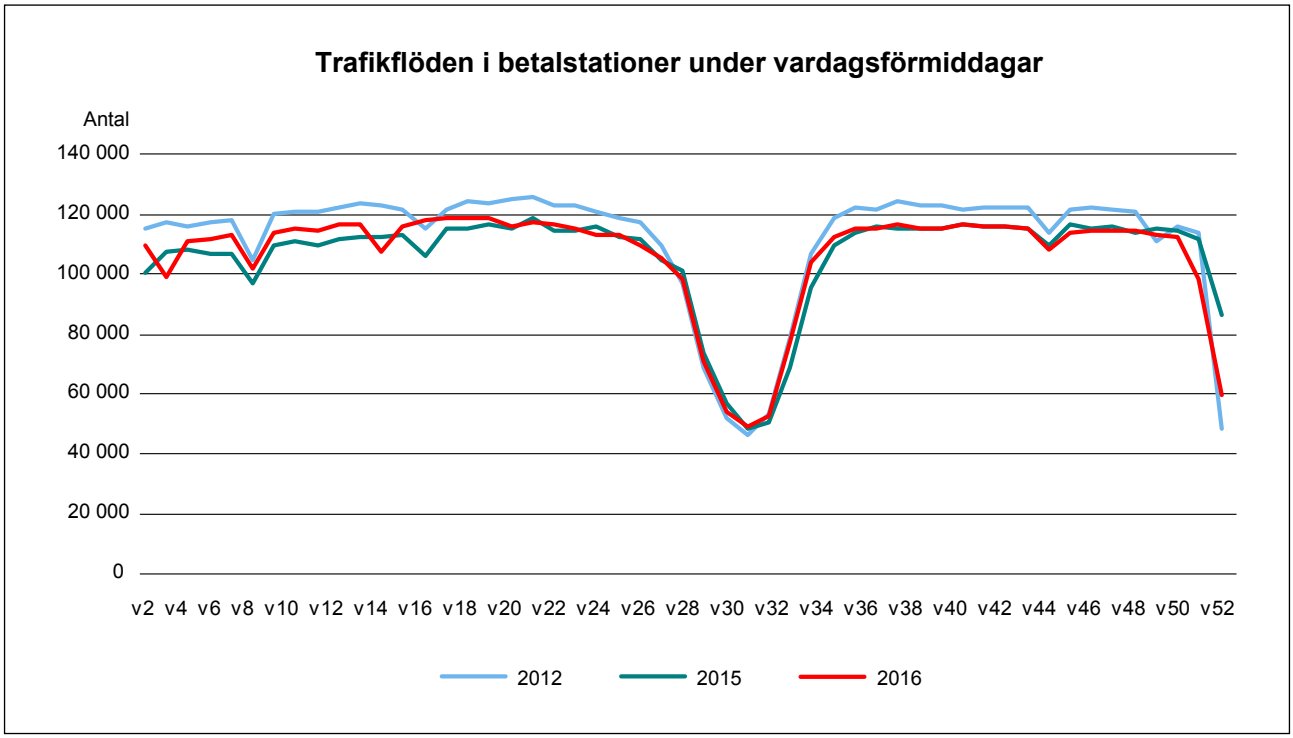
Trafikflöden

Storleken på biltrafiken mäts i antalet passerande fordon på ett vägavsnitt 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 vägavsnitt 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 vägavsnitten. Dessa detektorer kan antingen vara radardetektorer ovanför vägbanan, induktiva slingor nedfrästa i vägbanan eller kamera- och laserdetektorer ovanför vägbanan.

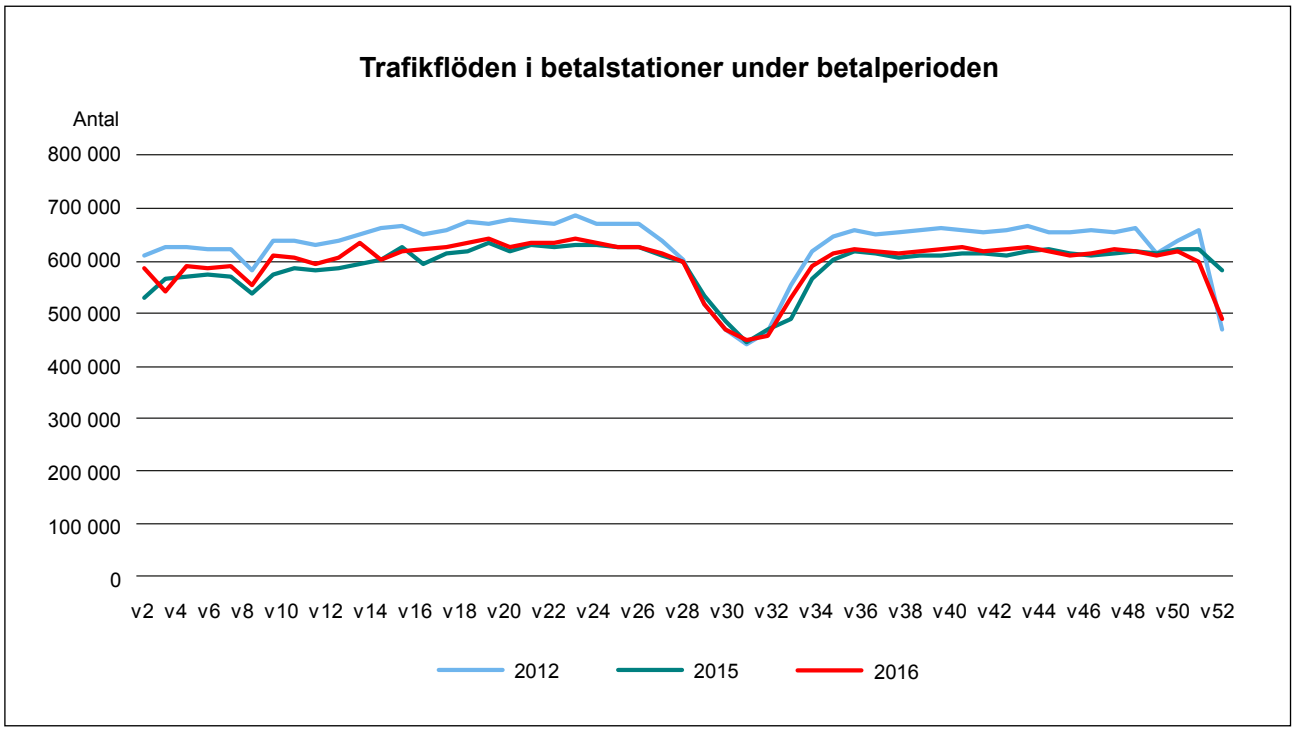
Betalstationerna

Trafiken över betalstationerna har ökat under 2016 jämfört med 2015. Ökningen ligger runt 1,5 procent under betalperioden. Under förmiddagens rusningstrafik har ökningen varit något mindre, runt 1 procent. Det innebär att trafiken har ökat mer på andra tider än under förmiddagens rusningstrafik.

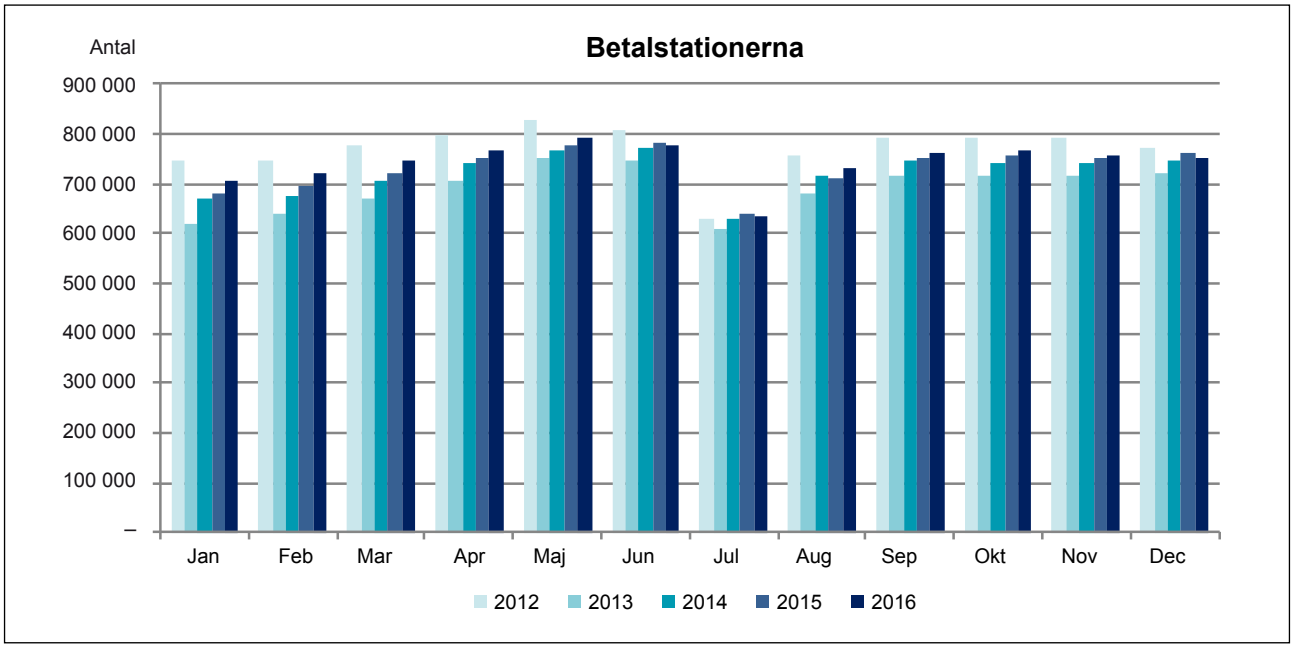


Genomsnittligt antal passerande fordon 06:30–08:30 under vardagsdygn.

Trafiken över betalstationerna under betalperioden ligger fortfarande 5-6 procent lägre än 2012 innan trängselskatten infördes.



Genomsnittligt antal passerande fordon 06.00–18.30 under vardagsdygn.

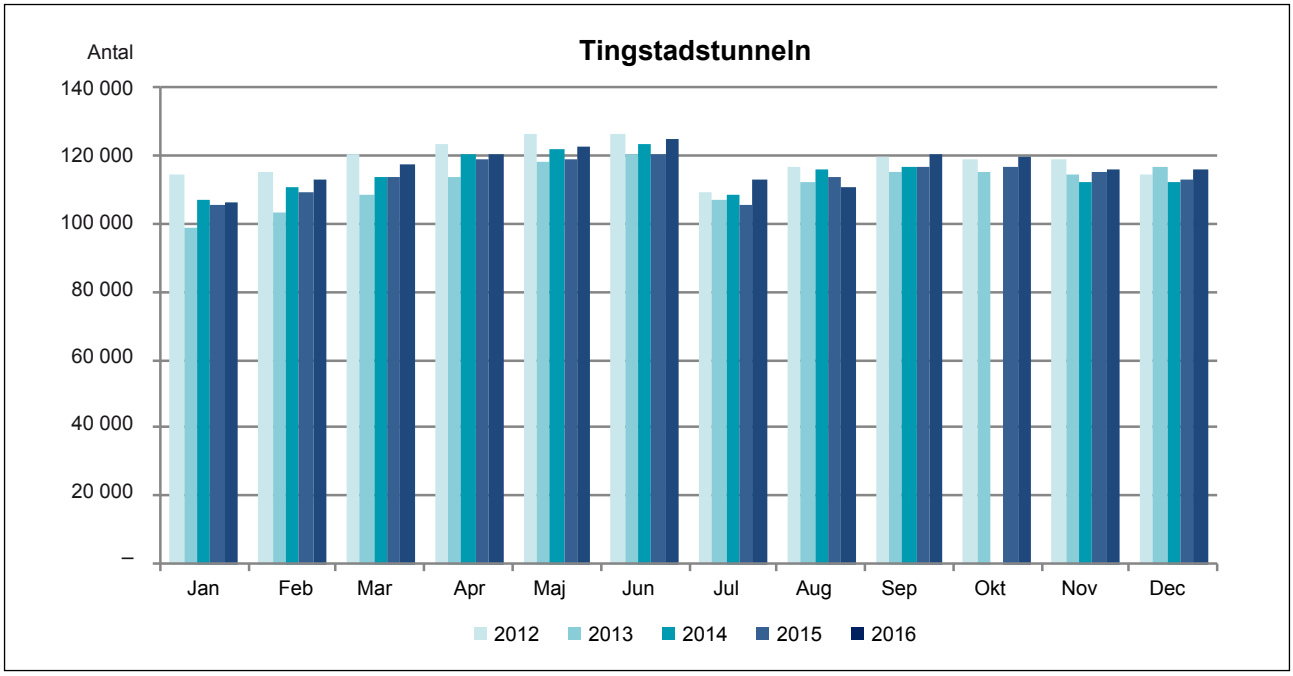


Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.

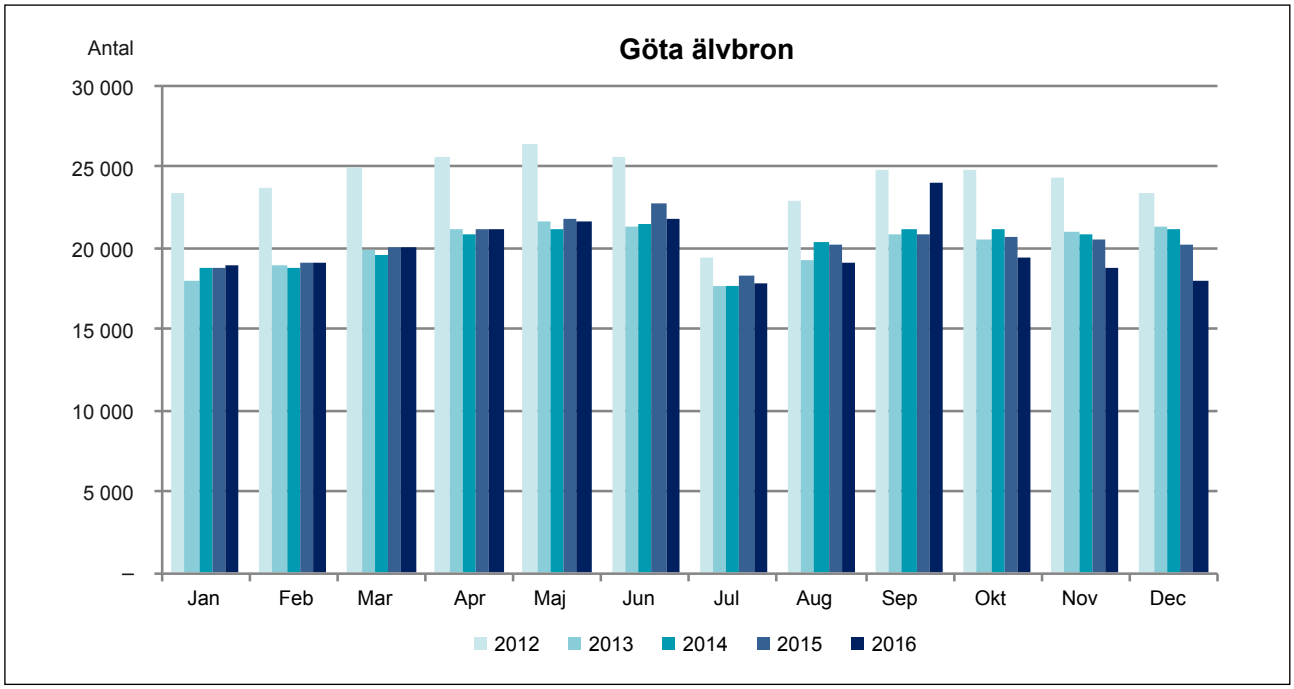
Centrala älvföbindelser

Genom Tingstadstunneln har trafiken ökat något under 2016 jämfört med 2015. Över Göta älvbron varierade trafiken något under de tre första kvartalen, vissa månader har trafiken varit mindre och vissa månader större 2016 jämfört med motsvarande period 2015. Under det sista kvartalet 2016 minskade trafiken betydligt jämfört med samma period 2015, vilket sannolikt beror på de arbeten som påbörjats runt Centralstationen. Över Älvsborgsbron ökade trafiken något under första kvartalet 2016 jämfört med samma period 2015, för att sedan minska något resten av året.

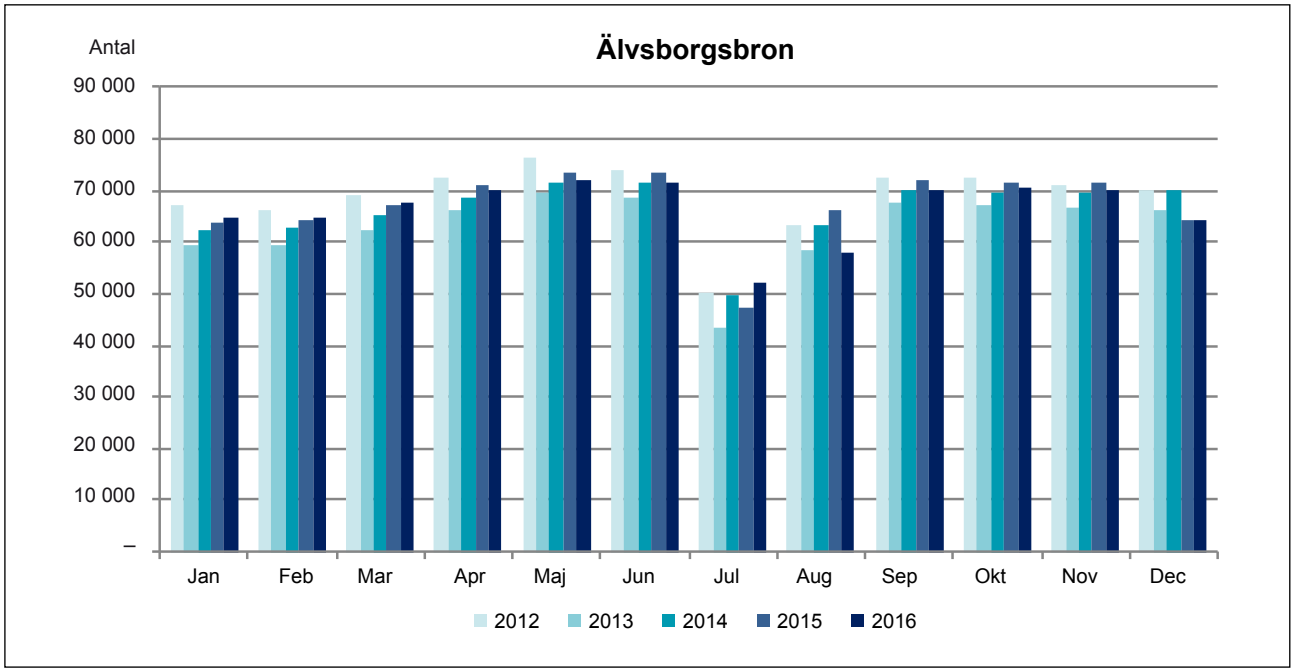
Trafiken genom Tingstadstunneln var under 2016 fortfarande något mindre för de flesta månader jämfört med innan trängselskatten infördes 2012. Men nivåerna är i det närmaste jämförbara med trafiknivåerna 2012. Samma mönster ses på Älvsborgsbron medan trafiken över Göta älvbron är betydligt mindre än under 2012 innan trängselskatten infördes.



Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.



Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.



Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.

www.vastsvenskapaketet.se
www.transportstyrelsen.se

treart.se

Göteborgsregionens kommunalförbund
Göteborgs Stad
Region Halland
TRAFIKVERKET
VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN
västtrafik