

Uppföljning av bil- och kollektivtrafik

Redovisning av 2015

Under 2015 låg kollektivresandet på en något högre nivå än 2014, med en ökning på 1 procent totalt i hela Västra Götalandsregionen. För expressbussar och stombussar har resandet ökat med cirka 2 respektive 7 procent jämfört med samma period 2014.



Kollektivtrafik
Sid 2



Restiderna på infarterna har ökat något under 2015 jämfört med 2014. På E6 Norr, E6 Syd och Rv40 är restiderna kortare än samma period 2012 innan trängselskatten infördes.

Biltrafikflöden genom betalstationerna under betaltid har ökat med 1-2 procent under 2015 jämfört med 2014. Jämfört med 2012 innan trängselskattens införande är biltrafikflödena genom betalstationerna 6-7 procent lägre.

Biltrafik
Sid 7

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.





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 i regionen tack vare

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 som ger bussarna bättre framkomlighet har fortsatt, bland annat på E6 norrut mot Kungälv, liksom utbyggnad av pendelparkeringar. Under 2015 har nya pendelparkeringar, för både bil och cykel, öppnats i Olofstorp och Klareberg och en utökning av platser har skett i Floda och Storås. Efter sommaren öppnade också den nya Badhuslänken, med spårvagn mellan Järntorget och Brunnsparken via Stenpiren.

Antal delresor

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.

Under januari till och med december 2015 ligger resandet på en något högre nivå än 2014, med en ökning på 1 procent totalt. För expressbussar och stombussar har resandet ökat med cirka 2 respek-

tive 7 procent jämfört med samma period 2014. Även tåg har ökat något jämfört med 2014 medan spårvagn är oförändrat.

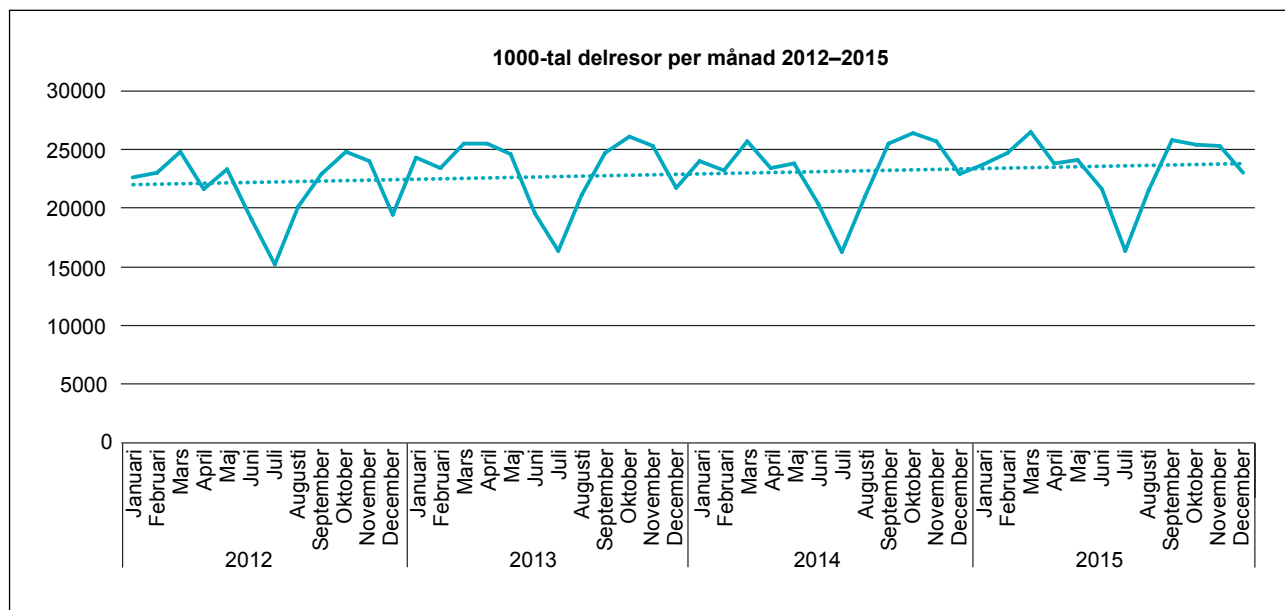
I tabellen nedan redovisas resandet för perioden januari till och med december 2015 för några av trafikslagen. I de totala uppgifterna för Göteborgsregionen respektive Västra Götaland ingår även annan busstrafik samt båttrafik.

Resandeutveckling		
	Miljoner delresor jan–dec 2015	Förändring jämfört med jan–dec 2014
Totalt Västra Götaland	280,2	1 %
varav tåg	17,7	1 %
Totalt Göteborgsregionen	238,2	1 %
varav expressbuss, Göteborgsregionen	22,5	2 %
varav spårvagn, Göteborg	113,0	0 %
varav stombuss, Göteborg	47,6	7 %

Miljoner delresor för olika trafikslag under januari–dec 2015 jämfört med samma period 2014.

Diagrammet nedan visar antal delresor i regionen från januari 2012 till och med december 2015. Det visar att antalet delresor stadigt har ökat under perioden. Under sommarmånaderna är resandet

betydligt lägre än resten av året. Även hur helger infaller under året, och därmed påverkar antalet arbetsdagar i månaden, har betydelse för antalet delresor.



Tusentals delresor per månad för åren 2012-2015 för hela Västra Götaland. Den prickade linjen är trendkurva.

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.

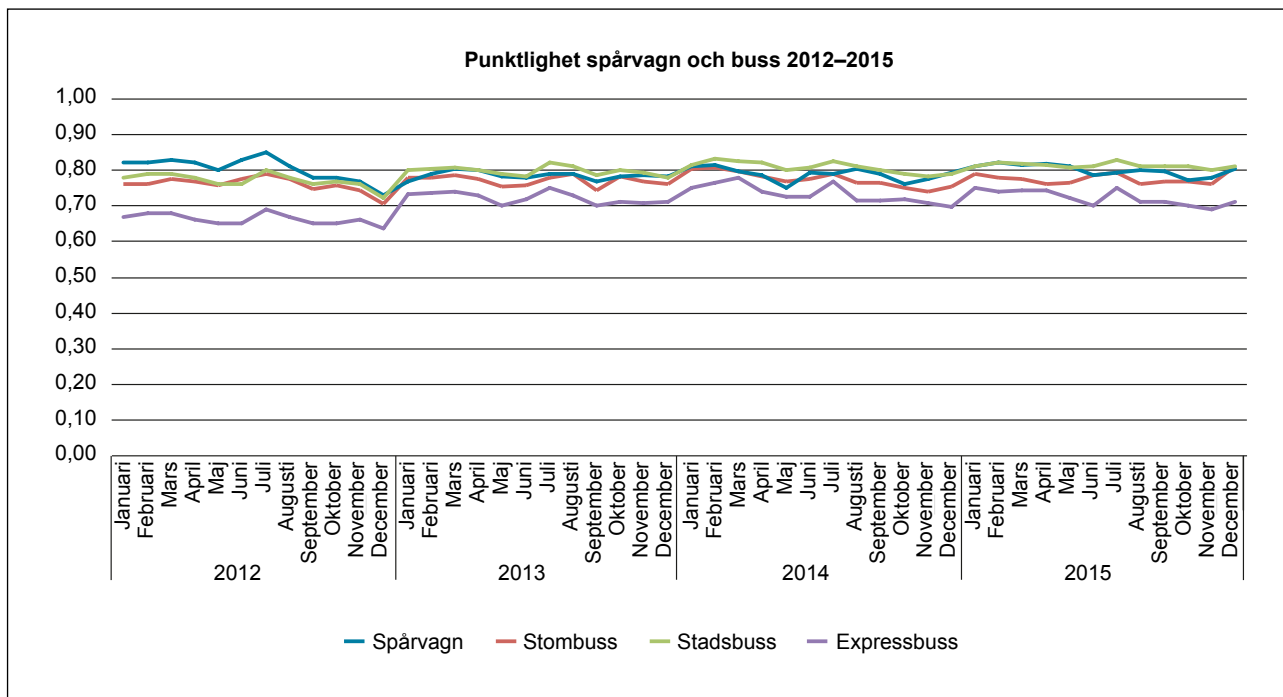
Att spårvagn, expressbuss och stombuss avgår i rätt tid betyder att de avgår mindre än en halv minut för

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 2012 till och med december 2015

Diagrammet på nästa sida visar punktlighet för spårvagn och bussar 2012 till 2015. Punktligheten för stombuss och stadsbuss gick ner under 2012 för att förbättras under 2013 i samband med trängsel-skattens införande och har sedan dess legat på ungefär samma nivåer. För expressbuss har punkt-

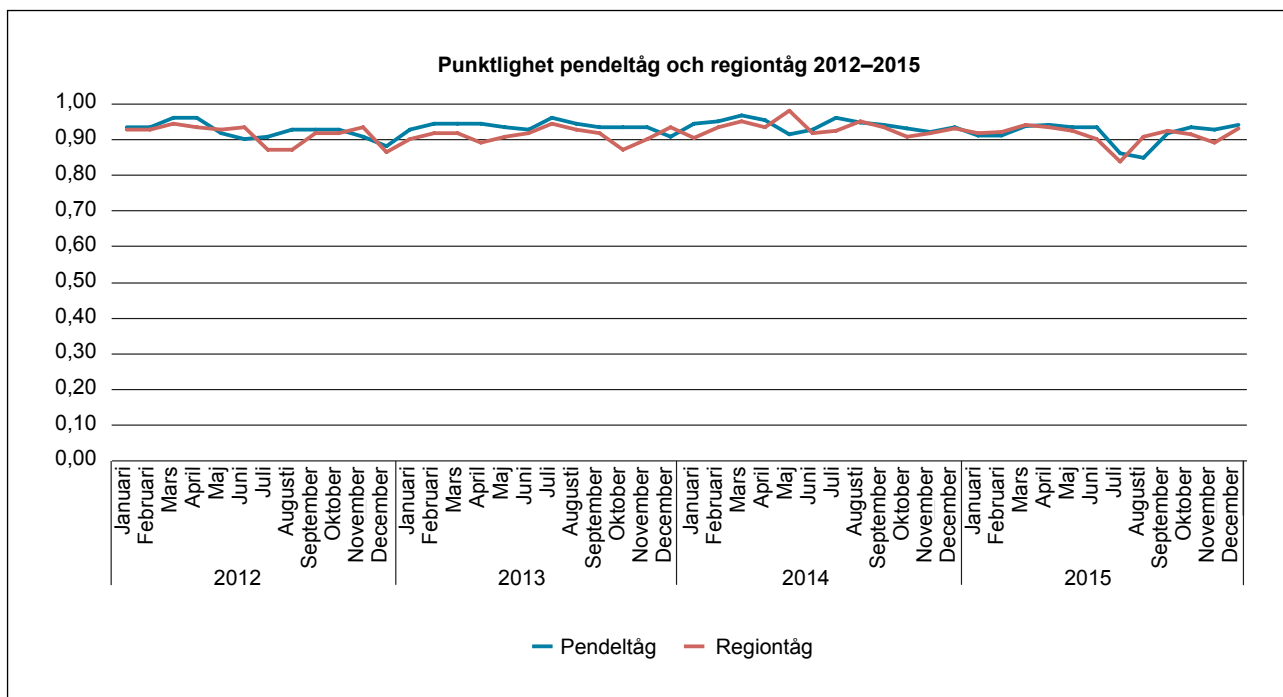
ligheten förbättrats mellan 2012 och 2013 för att sedan gå upp flera procentenheter under resterande period. Spårvagnstrafiken hade en något högre punktlighet under 2012 och har sedan legat på ungefär samma punktlighetsnivå på cirka 80 procent.



Andel turer som avgick/ankom i rätt tid, statistiken gäller hela kalendermånaden 2012 till och med 2015. Gällande spårvagn, stombuss, stadsbuss och expressbuss.

Diagrammet nedan visar punktligheten för regiontåg och pendeltåg. Punktligheten för regiontåg och pendeltåg har haft liknande utveckling under tidsperioden. Den lägre punktligheten under juli

och augusti 2015 berodde på de stora arbeten som pågick med inkoppling av nytt ställverk vid Göteborgs Central och spårbyte på Västra stambanan.



Andel turer som avgick/ankom i rätt tid, statistiken gäller hela kalendermånaden 2012 till och med 2015. Gällande pendeltåg och regiontåg.

Beläggning på pendelparkeringar

Inom Västsvenska paketet görs satsningar på pendelparkeringar genom kontinuerlig utbyggnad på ett flertal platser. Utbyggnadsplan för pendelparkeringar omfattar cirka 2 000 platser för bil och cirka 1 600 för cykel, fördelade på 43 ställen. Av detta har utbyggnad till och med december 2015 genomförts och cirka 1 700 nya bilplatser och cirka 1 270 cykelplatser har färdigställts i Göteborgsregionen.

Tabellerna nedan visar beläggningsgraden på utvalda pendelparkeringar, 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.

2015 omfattade mätningen 9 886 bilplatser och 7 117 cykelplatser.

År 2015 har fler pendelparkeringar inventerats än tidigare år. Det ökade antalet pendelparkeringsplatser är högre på grund av utbyggnation, både i regi av Västsvenska paketet och av kommunerna. Det beror också på att inventeringen har varit mer omfattande än föregående år och inkluderat mindre parkeringar som tidigare inte ingått i inventeringen. Vad gäller cykelplatser orsakas skillnaden vid årets inventering av att större hänsyn har tagits till cykelställens montering/placering, d.v.s. de faktiska möjligheterna att parkera cyklar i ställen.

Detta innebär att det är olämpligt att jämföra beläggningsgraden mellan år 2014 och 2015.

Beläggning på utvalda bilparkeringar 2015

Pendelparkeringarna vid Amhult, Delsjömotet, Radiomotet och Snipen var helt fullbelagda vid inventeringen 2015. Även parkeringarna vid Bohus Station, Mölnlycke Station, Varekils Station, Kungsbacka Station, Kode Station och Stenkullen Station hade en beläggning på över 90 procent. Hornkams-gatan och Hällsviksvägen i Torslanda, med matar- trafik till väg 155, är ytterligare två parkeringar med hög beläggning.

Ledig kapacitet (under 50 procents beläggning) fanns främst vid Askimsbadet (endast öppen under

vinterhalvåret), Kodemotet, Källered Station, Rävlanda Station, Nol station och Lödöse södra station.

Vid mätningen 2015 var totalt 6 627 bilar parkerade på de inventerade pendelparkeringarna.

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

Beläggning av bilar sorterat per stråk				
Stråk	BILPLATSER 2015			
	Totalt antal bilplatser	Parkerade bilar	Ledig kapacitet, antal platser	Beläggningsgrad
E 20/Alingsåspendeln	2030	1395	636	69 %
E6 Norra/Bohusbanan	1477	1078	399	73 %
E6 Södra/Kungsbackapendeln	1795	1138	657	63 %
Rv 40/Boråsbanan	1168	965	204	83 %
E45/Alependeln/NVB	935	587	349	63 %
Väg 155	613	317	297	52 %
Väg 158	591	410	182	69 %
Väg 190	417	219	198	53 %
Övriga stråk	860	520	340	60 %
Summa	9886	6627	3260	67 %

Bilplatser, parkerade bilar och beläggningsgrad per stråk 2015.

Beläggning på utvalda cykelparkeringar 2015

Cykelparkeringarna vid Snipen, Kungsbacka Station, Anneberg, Skintebo samt "Delsjömotet söder" och "Skra Bro väster" hade en beläggning på över 100 procent vid inventeringen 2015. Övriga cykelparkeringar hade ledig kapacitet.

Vid mätningen 2015 var det totalt 3 492 cyklar parkerade på de inventerade pendelparkeringarna.

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

Beläggning av cyklar sorterat per stråk				
Stråk	CYKELPLATSER 2015			Beläggningsgrad
	Totalt antal cykelplatser	Parkerade cyklar	Ledig kapacitet, antal platser	
E 20/Alingsåspendeln	1962	1035	928	63 %
E6 Norra/Bohusbanan	881	532	350	60 %
E6 Södra/Kungsbackapendeln	1717	837	881	49 %
Rv 40/Boråsbanan	272	103	170	38 %
E45/Alependeln/NVB	808	293	516	36 %
Väg 155	542	340	203	63 %
Väg 158	280	152	128	54 %
Väg 190	212	94	118	44 %
Övriga stråk	443	109	335	24 %
Summa	7117	3492	3626	49 %

Cykelplatser, parkerade cyklar och beläggningsgrad per stråk 2015.

Beläggning på nybyggda parkeringsplatser

Parkeringar som har blivit färdigställda under året är bland annat Eriksdal och Lödöse södra Station. I Eriksdal är beläggningen hög, närmare 90 procent.

I Lödöse finns gott om ledig kapacitet, där är beläggningen ca 40 procent.

Biltrafik



Trafikflöden

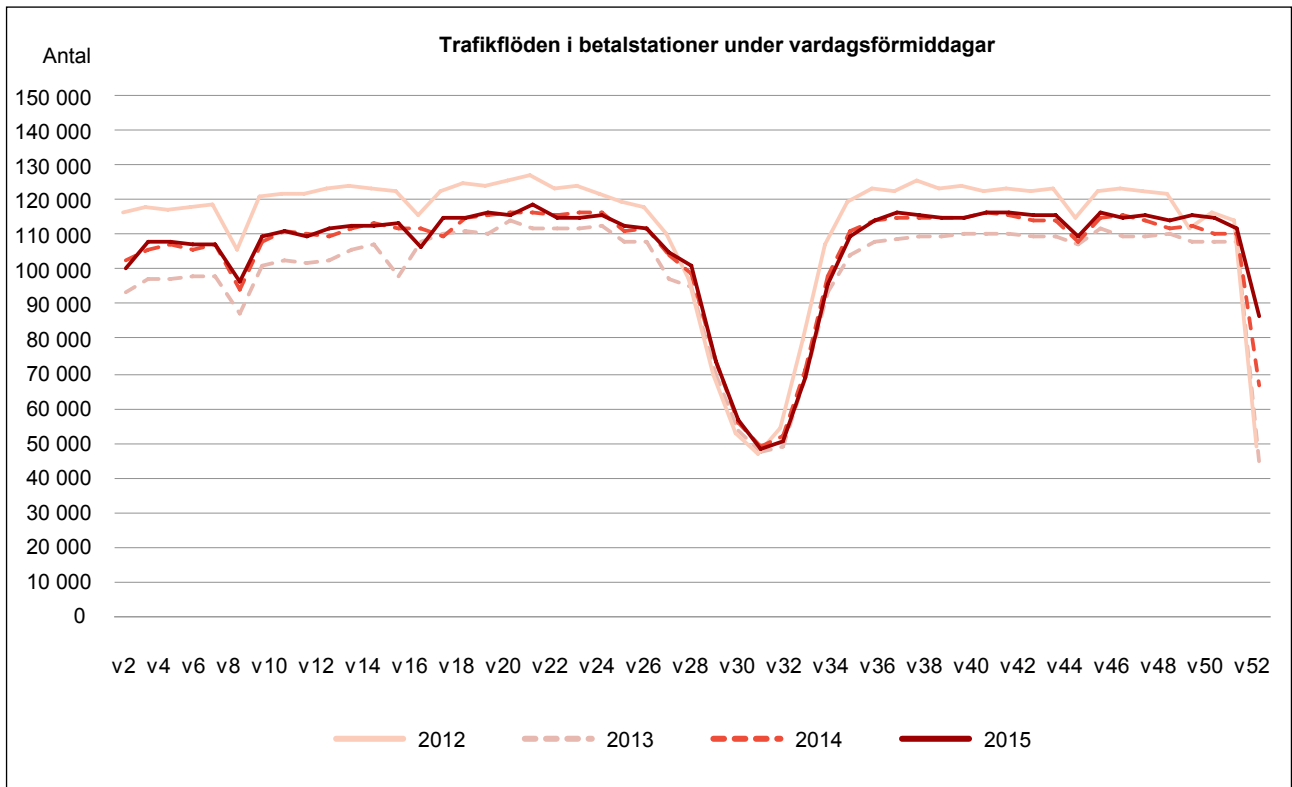
Storleken på biltrafiken mäts i antalet passerande fordon på ett vägavsnitt under en viss tidsperiod, t ex ett dygn eller förmiddagens rusningstrafik. För att bedöma skillnader i biltrafiken räknas antalet passerande fordon vid två olika tillfällen och förändringen beräknas. Sådana beräkningar görs på 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.

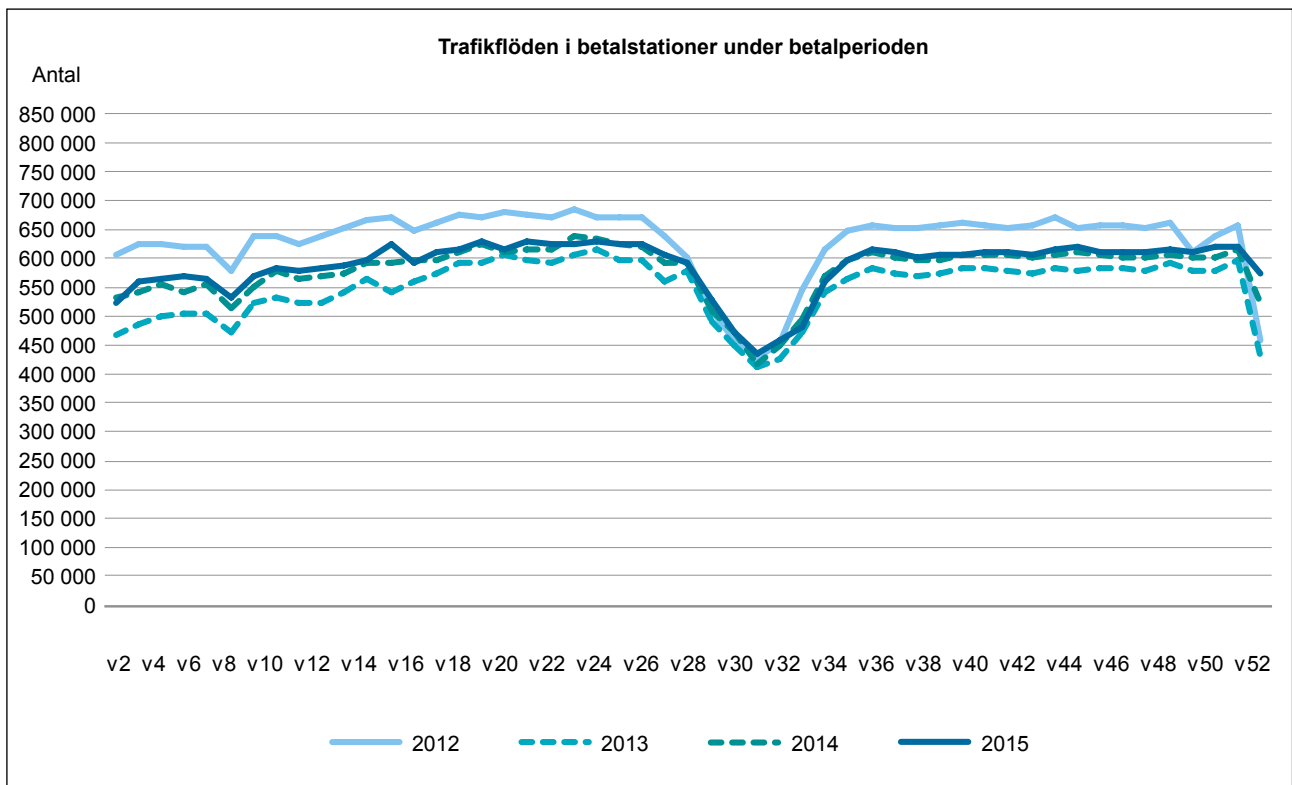
Betalstationerna

Trafiken över betalstationerna har ökat under 2015 jämfört med 2014. Ökningen ligger runt 1- 2 procent under betalperioden. Under förmiddagens rusnings- trafik har ökningen varit något mindre, runt 0,5-1 procent. Det innebär att trafiken har ökat mer på andra tider än under förmiddagens rusningstrafik.

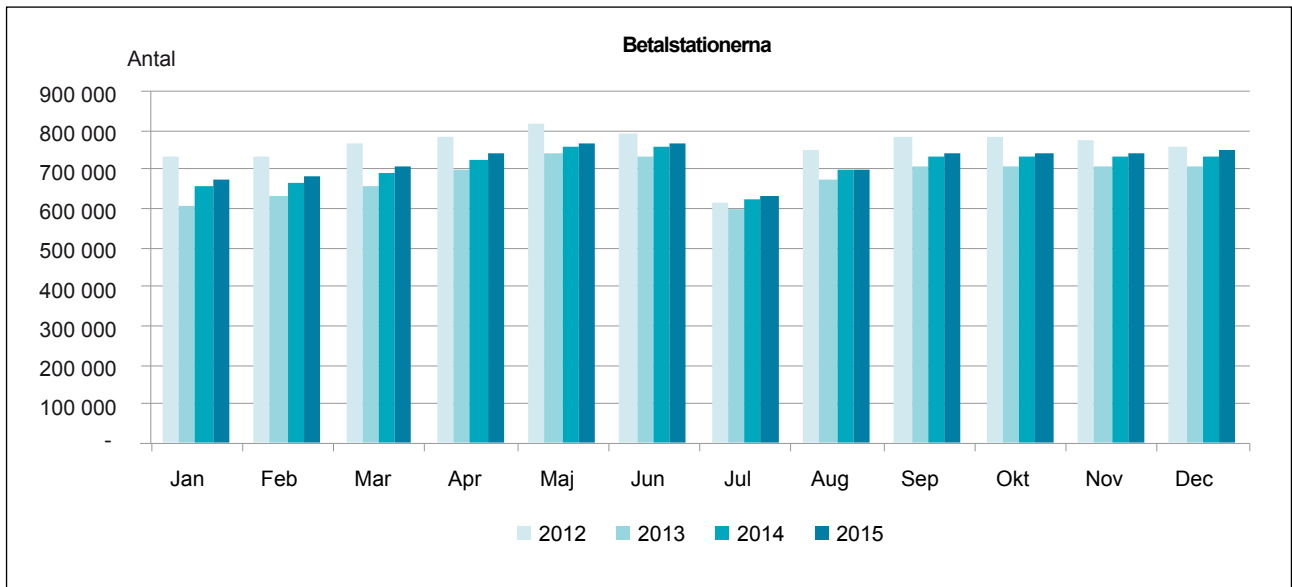
Trafiken över betalstationerna under betalperioden ligger fortfarande 6-7 procent lägre än 2012 innan trängselskatten infördes.



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



Genomsnittligt antal passerande fordon 06.00–18.30 under vardagsdygn.

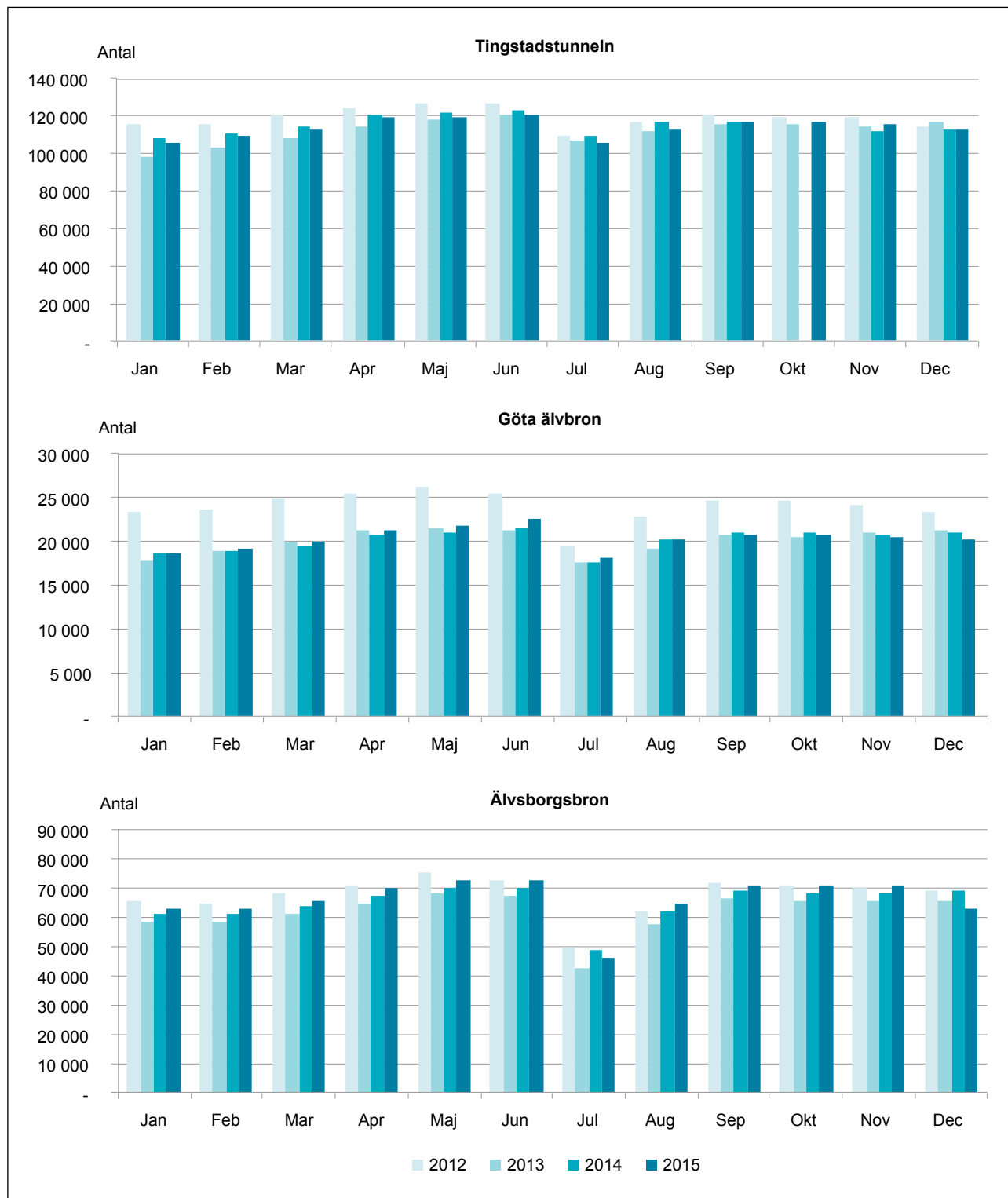


Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.

Centrala älvförbindelser

Genom Tingstadstunneln har trafiken minskat något under 2015 jämfört med 2014. Över Göta älvbron har trafiken ökat något under första halvåret 2015 jämfört med samma period 2014. Under andra halvåret 2015 har däremot trafiken minskat något jämfört med samma period 2014. Över Älvsborgsbron har trafiken ökat under 2015 jämfört med 2014.

Trafiken genom Tingstadstunneln och Göta älvbron är fortfarande lägre än under 2012 innan trängselkatten infördes. Över Älvsborgsbron är trafiken under andra halvåret uppe i samma nivåer som 2012 innan trängselkatten infördes.

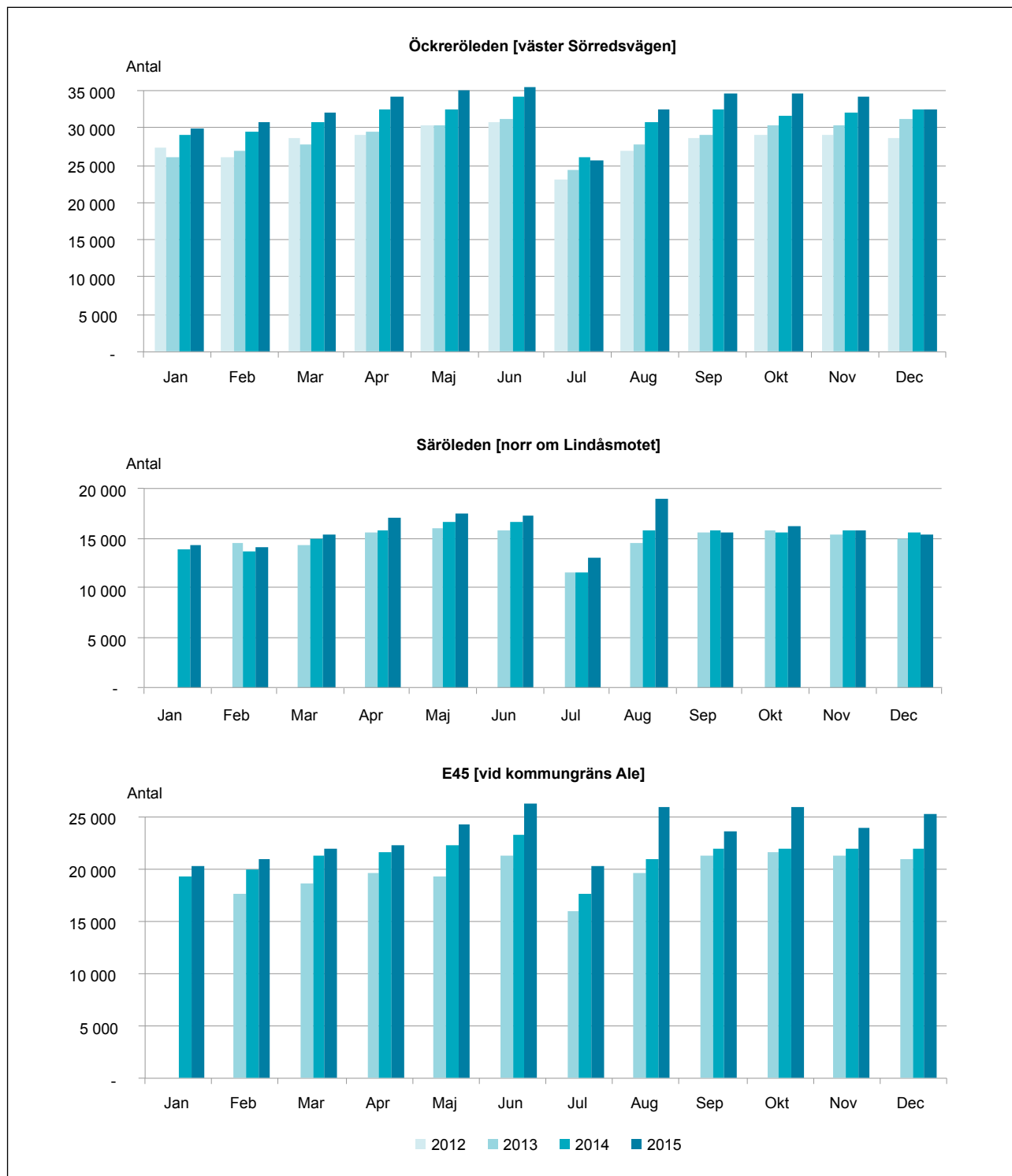


Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.

Infartsleder

På infartslederna har trafiken ökat något under 2015 jämfört med 2014. På E6 Norr har det under 2015 pågått vägarbeten vilket har gjort att en del trafik flyttat över till E45, vilket är en av orsakerna till att ökningarna är så stora där. På E6 Syd i höjd med Kungsbacka pågick vägarbeten under augusti månad, vilket gav en överflyttning av trafik från E6 till Säröleden (väg 158).

På Öckeröleden är trafikflödena högre än samma period 2012 innan trängselskatten infördes. På E6 Syd och Rv40 är trafikflödena i nivå med samma period 2012. På E6 Norr är trafikflödena mindre än under samma period 2012. För E20, E45 och Säröleden saknas data för jämförelse mot 2012.



Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.



Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.

Övriga vägar

På Jordfallsbron och Landvettervägen har trafiken ökat under 2015 jämfört med 2014. Under andra halvåret 2015 har vägarbeten pågått på E6 Norr, vilket har gett en överflyttning av trafik från E6 till E45 som i sin tur gör att trafiken ökar över Jordfallsbron.

Trafikflödena på Jordfallsbron och Landvettervägen är högre än samma period 2012 innan trängselskatten infördes. För Norrleden saknas data för februari till december 2015.



Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn. OBS för Norrleden redovisas flödet endast under betalperioden kl 06:00–18:30. Detta pga saknad data för hela dygnet under vissa perioder.

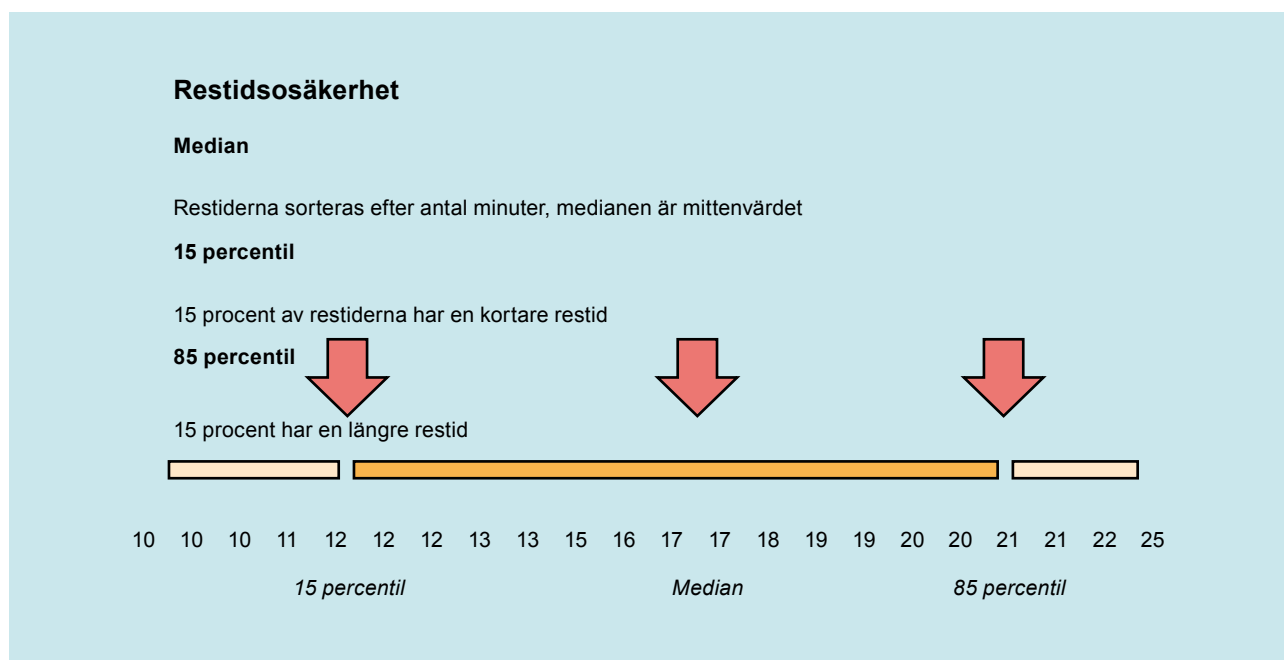
Restider på infartsleder

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

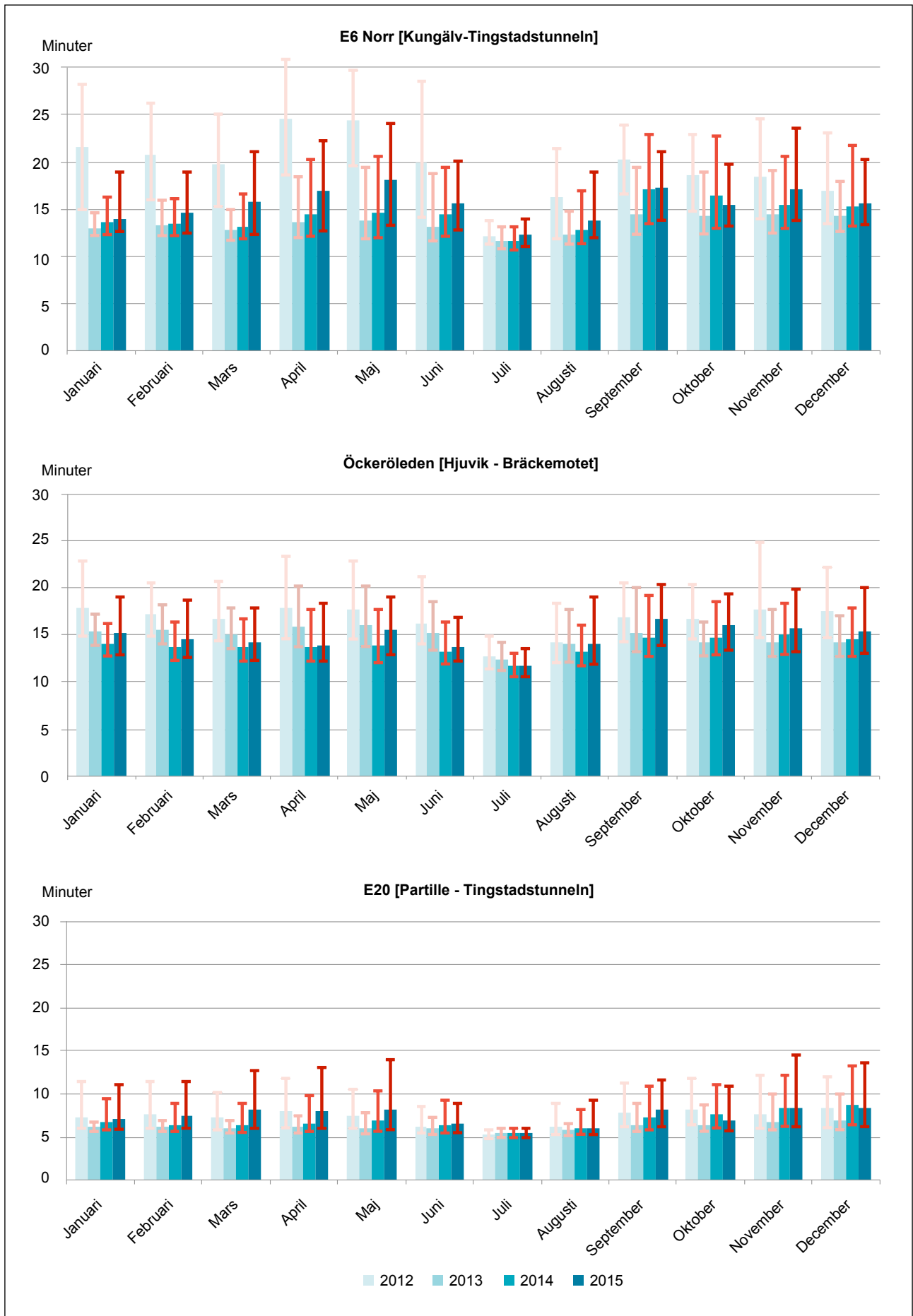
dygnet) beräknas två mått utöver medianrestiden: 15-percentilen samt 85-percentilen. Skillnaden mellan 15-percentil och 85-percentil talar om hur osäkra restiderna är: ju närmare de ligger varandra, desto mindre är restidsosäkerheten.

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

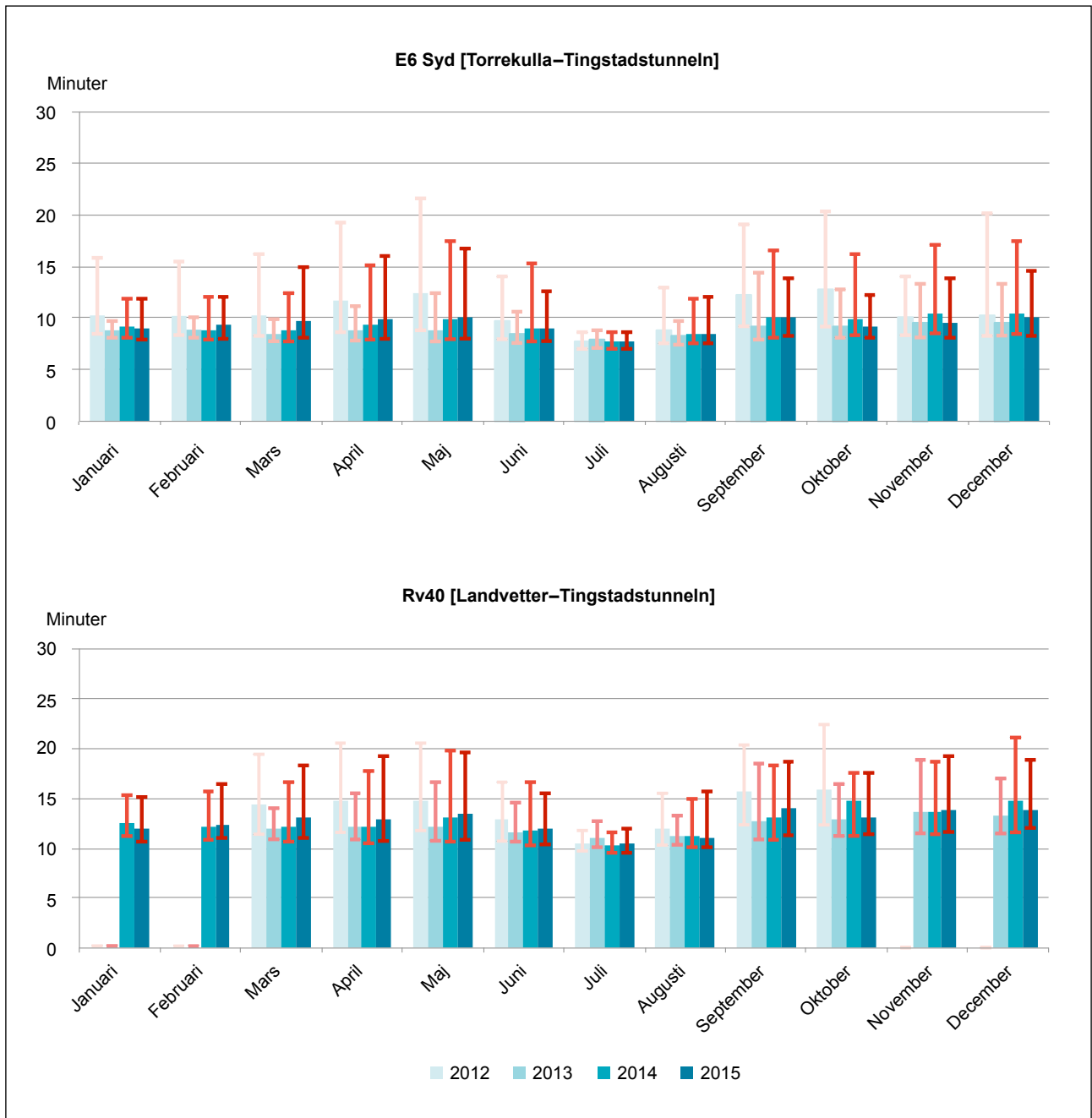


Restiderna på samtliga infartsleder har ökat under 2015 jämfört med 2014. På E6 Norr, E6 Syd och Rv40 är restiderna kortare än samma period 2012

innan trängselskatten infördes. På E20 är restiderna 2015 ungefär i nivå med restiderna 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



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

www.vastsvenskapaketet.se
www.transportstyrelsen.se



treart.se

