

# K2020

## Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet

**Nulägesanalys** | Samverkansprojekt mellan Göteborgs Stad Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret, Västtrafik, Vägverket, Banverket och Göteborgsregionens kommunalförbund



# K2020

## Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet

3 INLEDNING

4 DAGENS KOLLEKTIVTRAFIK

6 SLUTSATSER OM DAGENS SITUATION

8 SWOT-ANALYS

9 RESANDEUTVECKLING I FRAMTIDSBILDER

10 PRIORITERADE ÅTGÄRDER

### **K2020 Styrgrupp**

Jan Gustafsson, ordförande	Vägverket
Bernt Nielsen, projektansvarig	Trafikkontoret
Per-Magnus Bengtsson	Banverket
Bo Aronsson	Göteborgsregionens kommunalförbund
Kjell-Ove Eskilsson	Stadsbyggnadskontoret
Jonas Johansson	Trafikkontoret
Håkan Bergqvist	Västtrafik
Lennart Löfberg	Västtrafik

### **K2020 Arbetsgrupp**

Jonas Borglund	Banverket
Erik Palme	Göteborgsregionens kommunalförbund
Ylva Löf	Stadsbyggnadskontoret
Lennart Adolfsson	Trafikkontoret
Anna Svensson	Trafikkontoret
Jan Efraimsson	Västtrafik
Magnus Lorentzon	Västtrafik
Lena Nylander	Vägverket

### **Projektledare**

Stenerik Ringqvist	RTM-Konsult AB
--------------------	----------------

### **Projektsekreterare**

Frida Karlge	SWECO VBB
--------------	-----------

**K2020** är benämningen på en översyn av kollektivtrafiken i Göteborgsområdet som görs i samverkan mellan Göteborgs Stad Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret, Västtrafik, Vägverket, Banverket och Göteborgsregionens kommunalförbund. Utredningsarbetet leds av en utsedd styrgrupp som i januari 2003 startade med förberedande studier och programarbete. Samma år etablerades en modell för att analysera dagens trafiksituation i Göteborgsområdet.

Syftet med nulägesanalysen är att ge underlag för en fördjupad diskussion om dagens trafiksituation. Den skall också hjälpa till att skapa en samstämmig bild av de förutsättningar som finns att utveckla kollektivtrafiken i Göteborgsområdet. Analysens slutsatser skall även ligga till grund för kommande arbete med åtgärdsförslag.

Analysen refererar till geografiska avgränsningar som används inom projektet K2020. Dessa är:

**Göteborgsområdet** som definierar Göteborg, Partille, norra Mölndal och västra Härryda – områden som i huvudsak trafikeras av en sammanhållen stadstrafik.

**Göteborgsregionen** som definierar det område som ingår i Göteborgsregionens kommunalförbunds verksamhet.

**Göteborg** som definierar Göteborgs kommun.

Faktauppgifter är hämtade från K2020:s modellanalys, Västtrafik RVU 2000<sup>1</sup>, RVU89<sup>2</sup> samt andra källor.

Alla tal som anges är ungefärliga.

1. Västtrafik RVU 2000 omfattar undersökning av resandet i kollektivtrafiken.

2. RVU89: Resvaneundersökning 1989.

**DAGENS KOLLEKTIVTRAFIK**

SLUTSATSER OM DAGENS SITUATION

SWOT-ANALYS

RESANDEUTVECKLING I FRAMTIDSBILDER

PRIORITERADE ÅTGÄRDER

Dagligen görs 400 000 resor med kollektivtrafiken i Göteborgsområdet. Det motsvarar 24 procent av det totala antalet resor (1,7 milj/dygn) som sker med bil eller kollektivtrafik. Andelen är låg jämfört med både Stockholm (SL-området) och Helsingfors (HST-området) där kollektivtrafikresandet utgör 40 procent av det totala resandet. I Oslo kommun är motsvarande siffra 37 procent.

Göteborgsområdets kollektivtrafik omfattar 150 linjer med 10 000 avgångar per dygn. Trafiken utförs med buss (90 000 km/dygn), spårvagn (40 000 km/dygn) samt färja i södra skärgården och på älven. Dessutom finns flera regionala och storregionala busslinjer, samt regional och nationell tågtrafik, som samtliga har stor betydelse för resandet till och från Göteborgsområdet.

Medelreslängden med kollektivtrafik inom Göteborgsområdet är åtta kilometer. Med bil är den drygt tio kilometer. Den genomsnittliga restiden med kollektivtrafiken är tjugo minuter.

Dagens kollektivtrafik har god yttäckning. I huvudsak kan hela det tätbebyggda området nås inom 400 meter från hållplats<sup>3</sup>.

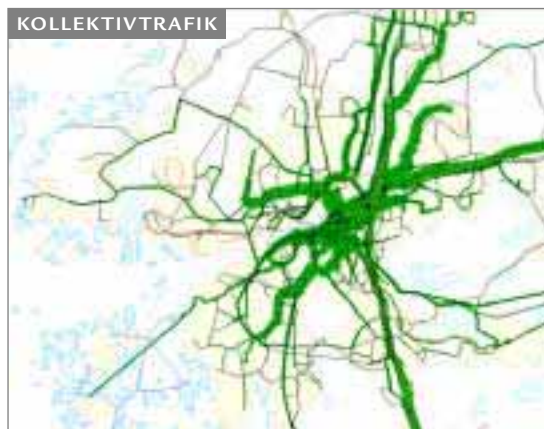
3. Avståndet är fågelvägen. Det faktiska gångavståndet är längre.

**Resor per dygn 2000**

	Totalt	Inom Gbg	Till/från Gbg	Till/från Gbg-området
Bilresor	1 300 000	820 000	360 000	280 000
Kollektivresor	400 000	320 000	70 000	50 000
Kollektivtrafikens marknadsandel	24 %	28 %	17 %	16 %



Område med mindre än 400 meters avstånd till hållplats i dagens trafik.



Resandets fördelning på väg- och kollektivtrafiknätet. Kollektivtrafiken har en påtaglig inriktning mot centrum medan bilresandet är mindre centrumdominerat. (Trafikflödena är inte skalenliga.)

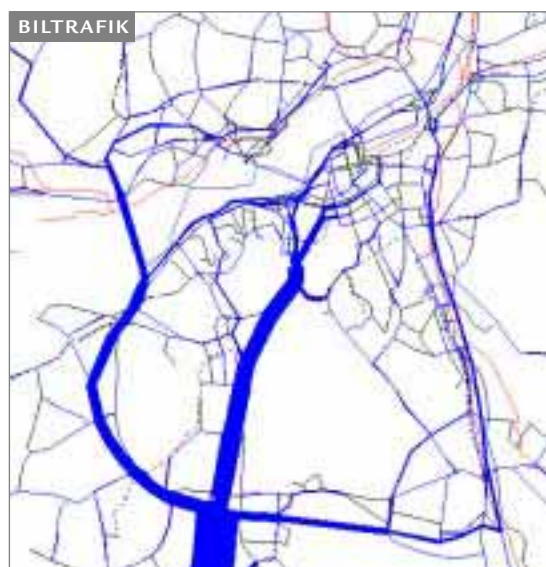
De flesta resor med kollektivtrafiken görs till och från de centrala delarna av Göteborg. Av alla kollektivtrafikresor i Göteborgsområdet påbörjas eller slutar nästan hälften i centrum och uppgår till 200 000 per dygn<sup>4</sup>. Av dessa har 25 000 både start och mål i centrum.

Centrala Göteborg är också det största resmålet för bilresor. Antalet bilresor som påbörjas eller slutar i centrum uppgår till 400 000 per dygn vilket är trettio procent av alla bilresor i Göteborgsområdet.

4. Centrum är här lika med stadsdelsnämnden Centrums område.



Resorna över Göta Älv fördelade över nätet. (Trafikflödena är inte skalenliga.)



Resorna vid infarten från Askim fördelade på nätet. (Trafikflödena är inte skalenliga.)

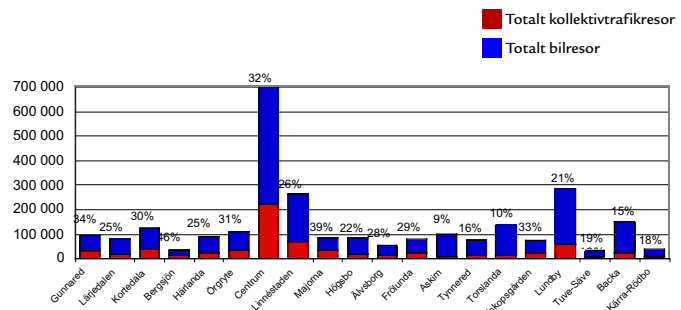
De fyra figurerna ovan visar en tydlig tendens med centrumdominerad kollektivtrafik och en mer utspridd biltrafik.

**SLUTSATSER OM DAGENS SITUATION****■ Resor till och från centrum dominerar**

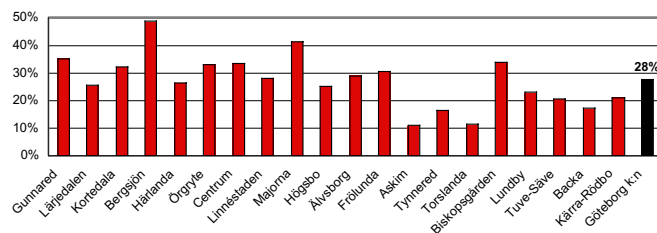
Resandet till och från centrala Göteborg (centrum, Linné, Lundby) är dominerande och det gäller särskilt för kollektivtrafiken. Koncentrationen av resandet ger förutsättningar för en utbyggnad och förbättring av kollektivtrafiken, med ökad marknadsandel som följd. Andra områden i Göteborg har relativt små resandevolymer vilket försvårar en utbyggnad.

**■ Låga men varierande marknadsandelar**

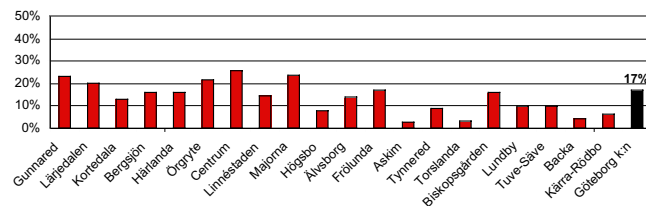
En stor del av resandet med kollektivtrafiken i Göteborgsområdet är skolresor. Om man räknar bort dessa resor blir kollektivtrafikens andel mindre än tjugoprocent. Marknadsandelen varierar mellan olika stadsdelar. Till exempel har Bergsjön en andel på femtio procent medan Askim och Torslanda endast har tio procent.



Antal resor inom samt till/från Göteborgs kommun per stadsdel (procental anger kollektivtrafikens marknadsandel). Avser alla resor med start eller mål eller både start och mål i stadsdelen.



Andel kollektivtrafikresor inom Göteborgs kommun per stadsdel och totalt för kommunen (av totala antalet bil- och kollektivtrafikresor).



Andel kollektivtrafikresor till/från Göteborgs kommun per stadsdel och totalt för kommunen (av totala antalet bil- och kollektivtrafikresor).

### ■ Låg reshastighet

Den genomsnittliga reshastigheten med kollektivtrafiken är 22 km/h vilket är lågt jämfört med bilresor. De låga reshastigheterna är resultat av korta hållplatsavstånd, trafik i blandad miljö, kapacitetsbegränsningar och köbildningar i framför allt infartsstråken.

Nittio procent av alla bilresor är kortare än trettio minuter. I kollektivtrafiken är motsvarande siffra sjuttio procent. Med bil kan hela Göteborgsområdet nås från centrum inom fyrtio minuter. Med kollektivtrafiken nås ett avsevärt mindre område på samma tid. Detta är en av de viktigaste orsakerna till kollektivtrafikens låga konkurrenskraft.

### ■ Begränsad åtkomst till arbetsplatser

Det är stora skillnader i tillgängligheten till arbetsplatser beroende på om färdmedlet är bil eller kollektivtrafik. Inom Göteborgsområdet kan alla arbetsplatser nås med bil inom trettio minuter. Med kollektivtrafiken är endast trettio till fyrtio procent av arbetsplatserna nåbara på samma tid.

### ■ Gles bebyggelse

Göteborgsområdet består till stora delar av gles och utspridd bebyggelse. Det försämrar förutsättningarna för en konkurrenskraftig kollektivtrafik. Ett sätt att höja kollektivtrafikens marknadsandel är att koncentrera bostäder och arbetsplatser till områden där det finns möjlighet att utveckla kollektivtrafiken.

### ■ Det enda tillgängliga alternativet

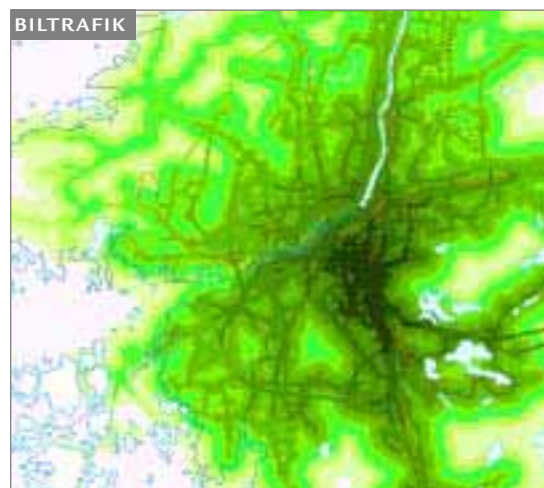
En stor andel resenärer reser idag kollektivt som en följd av att det är det enda tillgängliga alternativet. Många av dem är skolresenärer, som i de flesta fall saknar valmöjligheter. Resandet är därför mera följden av ett socialt och ekonomiskt mönster än av kollektivtrafikens utbud.

### ■ Spritt resande ställer krav

Kollektivtrafiken är centrumdominerad. Om resandet skall öka måste kollektivtrafiken upplevas som konkurrenskraftig till och från områden som ligger utanför centrum. Det utspridda resandet kräver ett system som har attraktiva byten mellan olika linjer. Det innebär en strukturell förändring av dagens trafik, vilket delvis har inletts genom etableringen av Kringen.

### ■ Begränsad kapacitet att ta emot ökat resande

Under högtrafik har dagens kollektivtrafik begränsad ledig kapacitet i de centrala delarna. Detta gäller både tågtrafiken och spårvagns-trafiken. Med nuvarande infrastruktur finns därför begränsade möjligheter att öka trafikomfattningen för att möta ett ökat resande.



Områden som nås med högst 40 minuters restid från Korsvägen. Ljusgröna områden nås med högst 40 minuters restid, områden med mörkare färg på kortare tid. Att bilresorna kan bli något längre under rusningstid påverkar inte resultatet nämnvärt.



**SWOT-ANALYS: STYRKOR, SVAGHETER, MÖJLIGHETER, HOT**

Beskrivning av dagens kollektivtrafik kan göras utifrån styrkor, svagheter, möjligheter och hot. Sammanställningen nedan – som baseras på arbetsgruppens samlade bedömning utifrån faktauppgifter och erfarenheter – skall ligga till grund för prioritering av åtgärder som syftar till att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft.

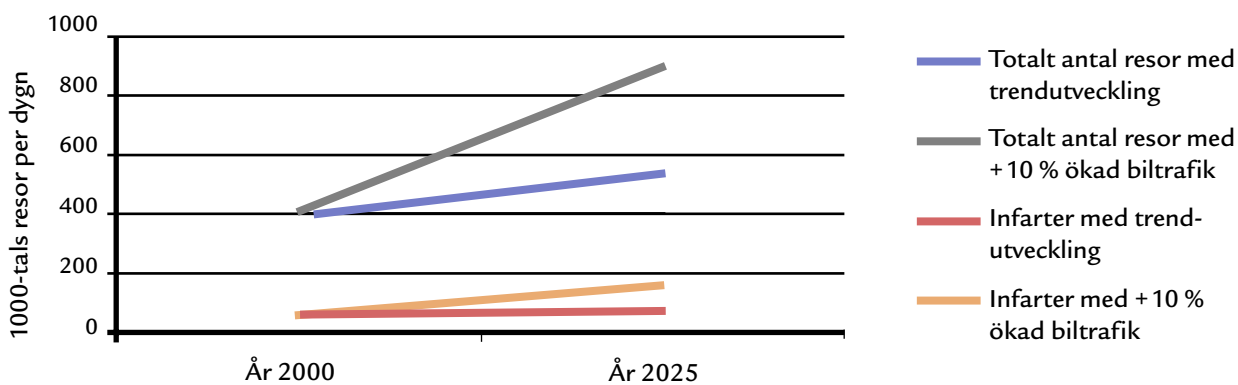
<p><b>+</b> <b>Styrkor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>En huvudman</li> <li>Gemensam taxa</li> <li>Miljöprofil</li> <li>Realtidssystemet</li> <li>Spårsystemet</li> <li>Starka stråk (ex stombuss)</li> </ul>	<p><b>-</b> <b>Svagheter</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Låg reshastighet (jfr bilresa)</li> <li>Begränsad framkomlighet</li> <li>Långsam trafik genom centrum</li> <li>Geografiska barriärer (älven mm)</li> <li>Bristande information</li> <li>Störningskänslig</li> <li>Funktionsuppdelad, utspridd stad</li> <li>Koncentration till centrumresor</li> <li>Dåliga resmöjligheter mellan ytterområden</li> <li>Kapacitetsbrist i vissa stråk</li> <li>Kompromisser i linjenätet</li> <li>Otydlighet</li> <li>Låg standard på vissa viktiga bytespunkter</li> </ul>
<p><b>+</b> <b>Möjligheter</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Starkare offentlig ekonomi</li> <li>Attitydförändring</li> <li>Duktigare planerare (underlag för beslut)</li> <li>Dyrare bilresor</li> <li>Förtätning/koncentration</li> <li>Skatteregler som prioriterar kollektivtrafiken</li> <li>Bättre utnyttjande av korridorer, stråk och spår</li> <li>Ändrad näringslivsstruktur (service, infosamhället)</li> <li>Teknikutveckling (ej fordonsindustrin)</li> <li>Krav på förbättrad stadsmiljö</li> <li>Tillförlitligt och robust system</li> </ul>	<p><b>-</b> <b>Hot</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Försämrade offentlig ekonomi/minskad ersättning till kollektivtrafik</li> <li>Fortsatt prioritering av biltrafiken (utbyggt bilnät och p-platser)</li> <li>Fortsatt utspridd bebyggelse</li> <li>Billiga biltransporter</li> <li>Dålig status för kollektivtrafiken</li> <li>Ökad social polarisering och anonymitet som leder till otrygghet</li> <li>Extern etablering av handel och arbetsplatser</li> </ul>

SWOT-analys av dagens situation. Styrkor, svagheter, möjligheter och hot.

Resandeutvecklingen är beroende av en rad faktorer som förändrad befolkning, sysselsättning med mera. En bedömd utveckling är att det totala resandet med bil och kollektivtrafik i Göteborgsområdet under femton år framåt, kommer att öka med i snitt trettio procent. Motsvarande ökning på 25 år uppskattas till 45 procent med hänsyn taget till ökad befolkning. Om ökningen av biltrafiken begränsas till 10 procent under de närmaste 25 åren, medför det att antalet resor i kollektivtrafiken ökar till 900 000. Det är mer än en fördubbling av de resor som görs idag med kollektivtrafiken. Då stiger marknadsandelen till fyrtio procent vilket är i nivå med de nordiska huvudstäderna.

För att begränsa ökningen av biltrafiken till tio procent krävs att minst en femtedel av bilresorna förs över till kollektivtrafiken. Endast en del av detta kan åstadkommas med åtgärder i kollektivtrafiksystemet. Andra åtgärder som påverkar färdmedelsvalet är därför nödvändiga.

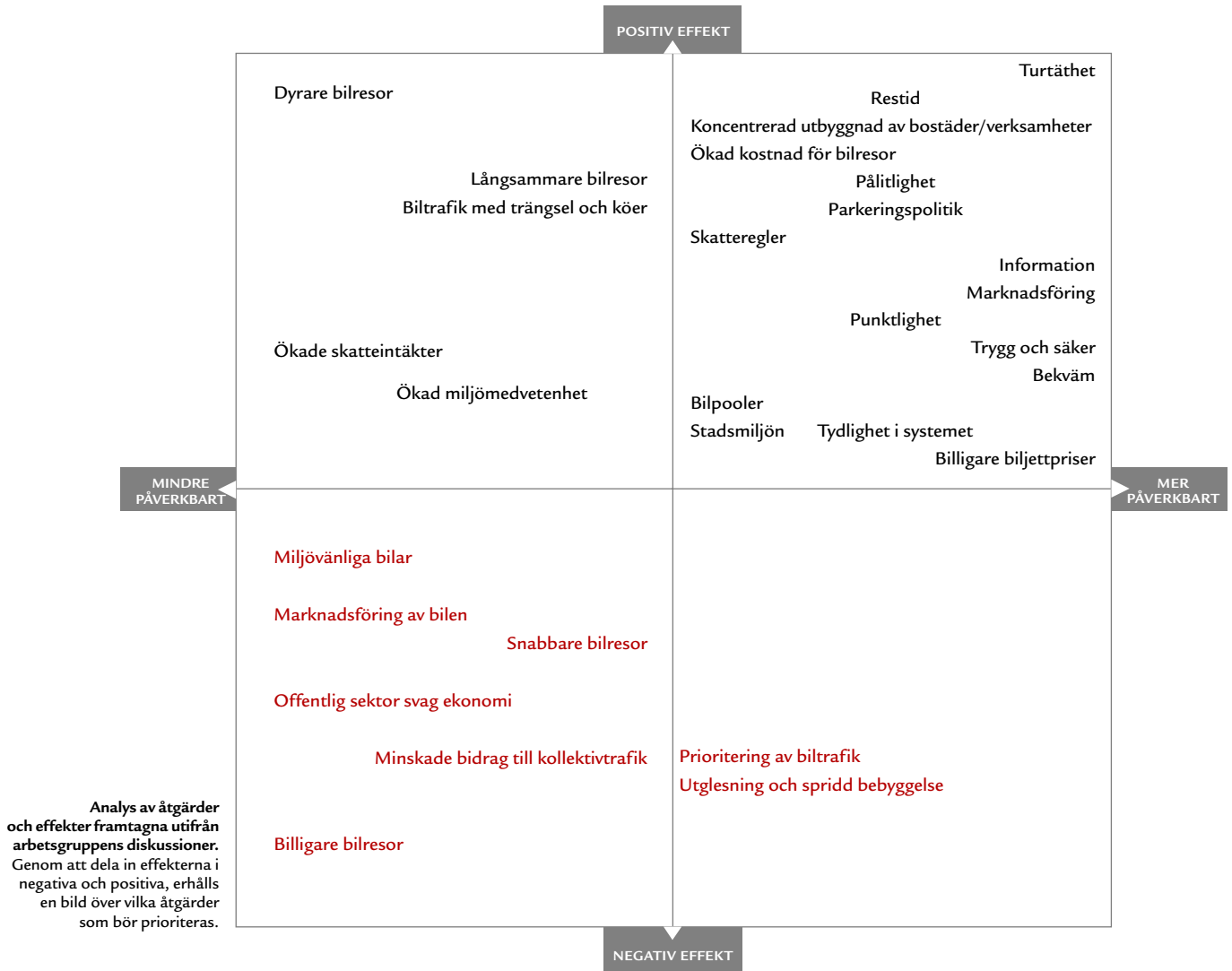
En fördjupad analys kommer att göras i syfte att belysa olika åtgärder som kan bidra till en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik. För att kunna ta emot åtskilligt fler resenärer måste dock kapaciteten i systemet öka.



Antal resor med kollektivtrafik i olika framtidsbilder.

**PRIORITERADE ÅTGÄRDER**

Om kollektivtrafiken skall bli konkurrenskraftig och öka sin marknadsandel – samtidigt som den har en kapacitet att möta det ökande resandet – krävs kraftfulla åtgärder, inte bara inom kollektivtrafiken utan också med hjälp av andra styrmedel.



Följande åtgärder bör, utan rangordning, prioriteras i arbetet för att öka kollektivtrafikens marknadsandel. I de fortsatta analyserna måste sambandet mellan insats och effekt belysas för att ge underlag för slutliga prioriteringar.

#### ■ **Turtäthet**

Ett ökat trafikutbud är en av de mest verksamma åtgärderna för att öka kollektivtrafikresandet. Ökningen bör koncentreras till sträckningar där ett stort antal bilresenärer sannolikt kan attraheras till kollektivtrafiken.

#### ■ **Restid**

Restiden är en av de viktigaste faktorerna vid val mellan bil och kollektivtrafik. För att reducera kollektivtrafikens restider krävs att olika aktörer samarbetar kring en infrastruktur som ger goda förutsättningar för detta. Åtgärderna bör inriktas på att öka andelen linjer med snabb trafik, förbättra tvärförbindelserna, separera kollektivtrafiken från övrig trafik med separata banor/körfält och vidareutveckla signalprioritering.

#### ■ **Information och marknadsföring**

Information och marknadsföring är en förutsättning för att olika åtgärder skall få genomslag och detta kan skötas inom kollektivtrafikens organisation. Rätt hanterad kan marknadsföring ge stor effekt vid en konkurrenskraftig kollektivtrafik. Aktivt trafikantstöd är en kostnadseffektiv åtgärd för att påverka resandet. Störningsinformation är angeläget men ännu viktigare är att göra trafiken pålitlig.

#### ■ **Pålitlighet**

Pålitlighet har bedömts som en av de mest väsentliga åtgärderna för att attrahera nya resenärer. Pålitlighet är beroende av en effektiv driftsorganisation och att kollektivtrafikens fysiska utformning möjliggör punktlighet. Dagens system är mycket sårbart, dels för att kollektivtrafiken blandas med biltrafik, dels för att spårvagnstrafiken är störningskänslig och har en begränsad kapacitet i de centrala delarna.

#### ■ **Bekväm, trygg och säker**

En grundförutsättning för att kollektivtrafiken skall attrahera fler resenärer är att den upplevs som bekväm, trygg och säker. Vid genomförande av åtgärder är det väsentligt att dessa egenskaper säkerställs.

#### ■ **Tydlighet i systemet**

Ett tydligt kollektivtrafiksystem är lätt att förstå och utnyttja. Tydlighet i linjenät, bytespunkter, och att kollektivtrafiken utgör en integrerad del i staden, innebär också att det blir enklare att informera om trafiken.

#### ■ **Bebyggelseutveckling**

En koncentration av nybebyggelse i kollektivtrafikvänliga områden är av central betydelse för att öka marknadsandelen. Detta bör tydligt ingå som en del i kollektivtrafikplanens slutresultat.

### ■ Stadsutformning

Goda stadsbyggnadslösningar som prioriterar fotgängare och kollektivtrafikresenärer ökar förutsättningarna för en attraktiv kollektivtrafik. En viktig faktor för att integrera kollektivtrafiken är att förlägga knutpunkter i centrumbildningar och vid större målpunkter.

### ■ Ökad kostnad för bilresor

För att nå en kraftigt ökad marknadsandel är höjda kostnader för biltrafiken som parkeringsavgifter sannolikt en nödvändig åtgärd. Införande av bilavgifter/trängselavgifter kan också medverka till att öka marknadsandelen samtidigt som ekonomiska resurser kan erhållas för en utbyggnad av kollektivtrafiken. Andra åtgärder som ändrade bensinskatter, avdragsregler med mera kräver nationella beslut.

### ■ Bilpooler

Bilpooler kan påverka resandet med kollektivtrafik. Hushåll med tillgång till bil via bilpool utnyttjar kollektivtrafiken i mycket större utsträckning än hushåll med egen bil. Genom att etablera bilpooler som en del i kollektivtrafikens naturliga verksamhet stöds mottot "Åk kollektivt när du kan och bil när du måste".

K2020 är benämningen på en översyn av kollektivtrafiken i Göteborgsområdet som görs i samverkan mellan Göteborgs Stad Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret, Västtrafik, Vägverket, Banverket och Göteborgsregionens kommunalförbund.

Syftet med nulägesanalysen är att ge underlag till en fördjupad diskussion om dagens trafiksituation. Den skall också hjälpa till att skapa en samstämmig bild av de förutsättningar som finns att utveckla kollektivtrafiken i Göteborgsområdet. Analysens slutsatser skall även ligga till grund för kommande arbete med åtgärdsförslag.



Göteborgs  
Stad



**västtrafik**



**Vägverket**



**BANVERKET**  
VÄSTRA BANREGIONEN

