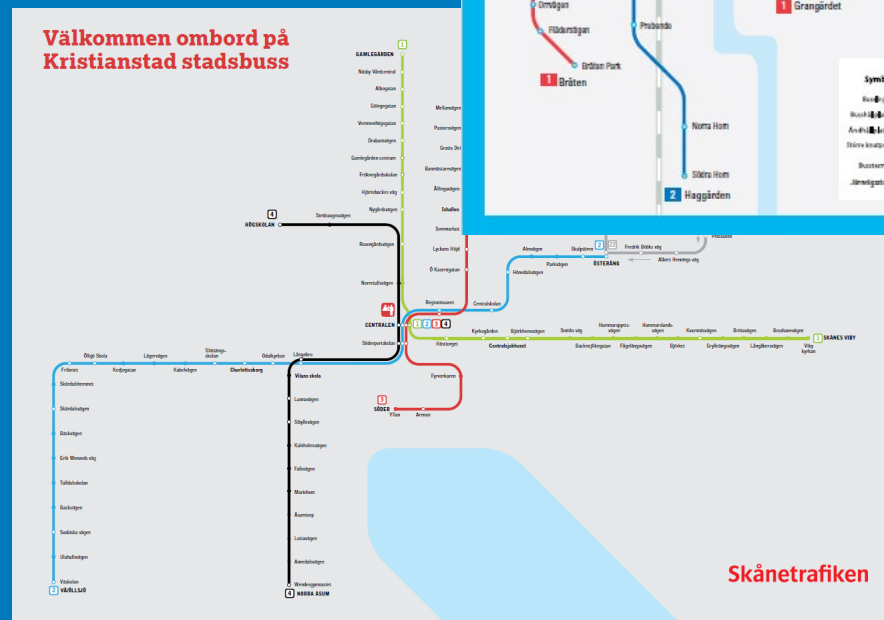
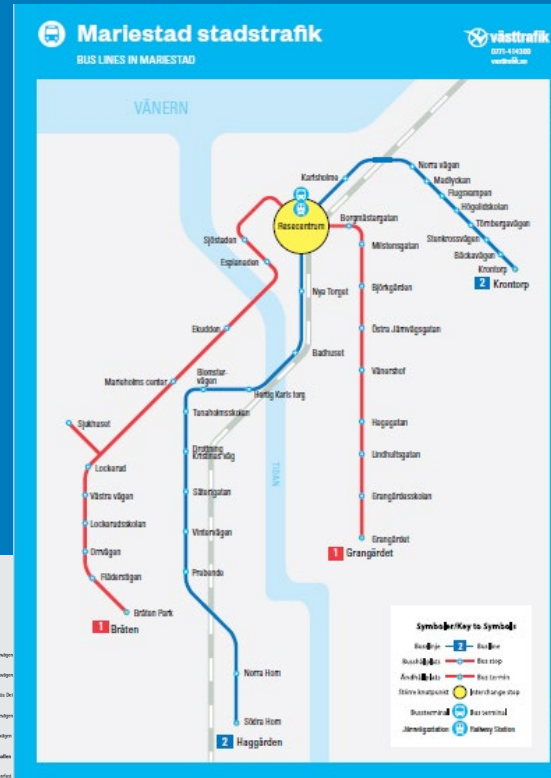


BENCHMARKING STADSTRAFIK I GÖTALAND

Linköping 2019-01-10

Mats Améen



SYFTE

- ▶ Utifrån tidigare erfarenheter och forskning göra en systematisk studie av stadstrafik i V Götaland.
- ▶ Mått på resandet är resor per invånare.
- ▶ Städerna i VG mäts över tiden (1998-2016) och jämförs med de städer av motsvarande storlek som är bäst i Sverige.
- ▶ Ett antal mätbara framgångsfaktorer har valts ut som RKTm med samarbetspartners har rådighet över. Poängsättning.
- ▶ Resultaten används för att ge input till förbättringsmöjligheter och åtgärdsförslag.



STADSTRAFIKENS UTVECKLING - GENOMSNIITTSVÄRDEN

	Resor/inv 1998	Resor/inv 2016	Förändring 1998-2016
V Götaland (exkl. Gbg)	42	55	+32 %
Jämförelsestäderna	61	107	+75 %
Riket (exkl. Sthlm o Gbg)	53	71	+34 %

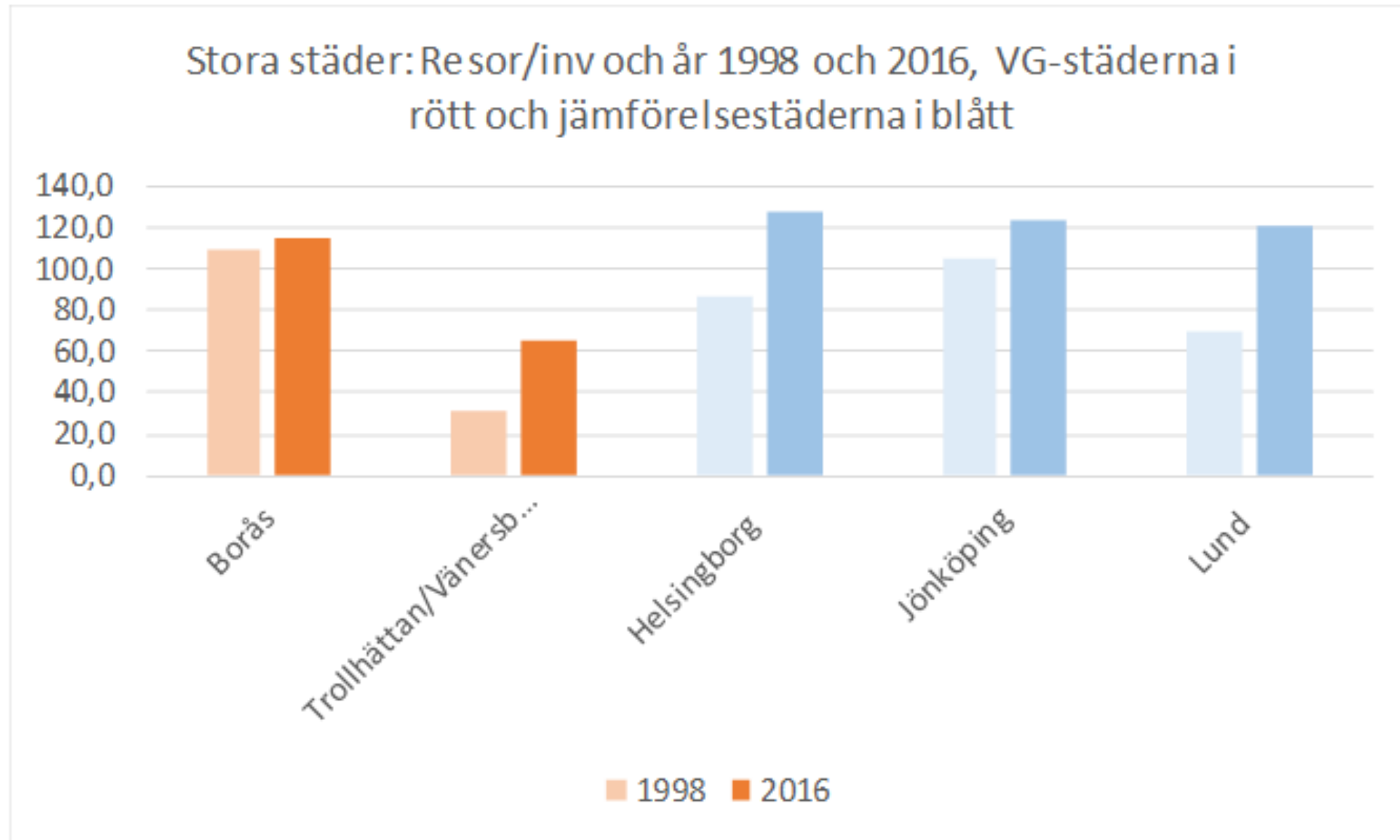


STADSTRAFIKENS UTVECKLING – PER STAD

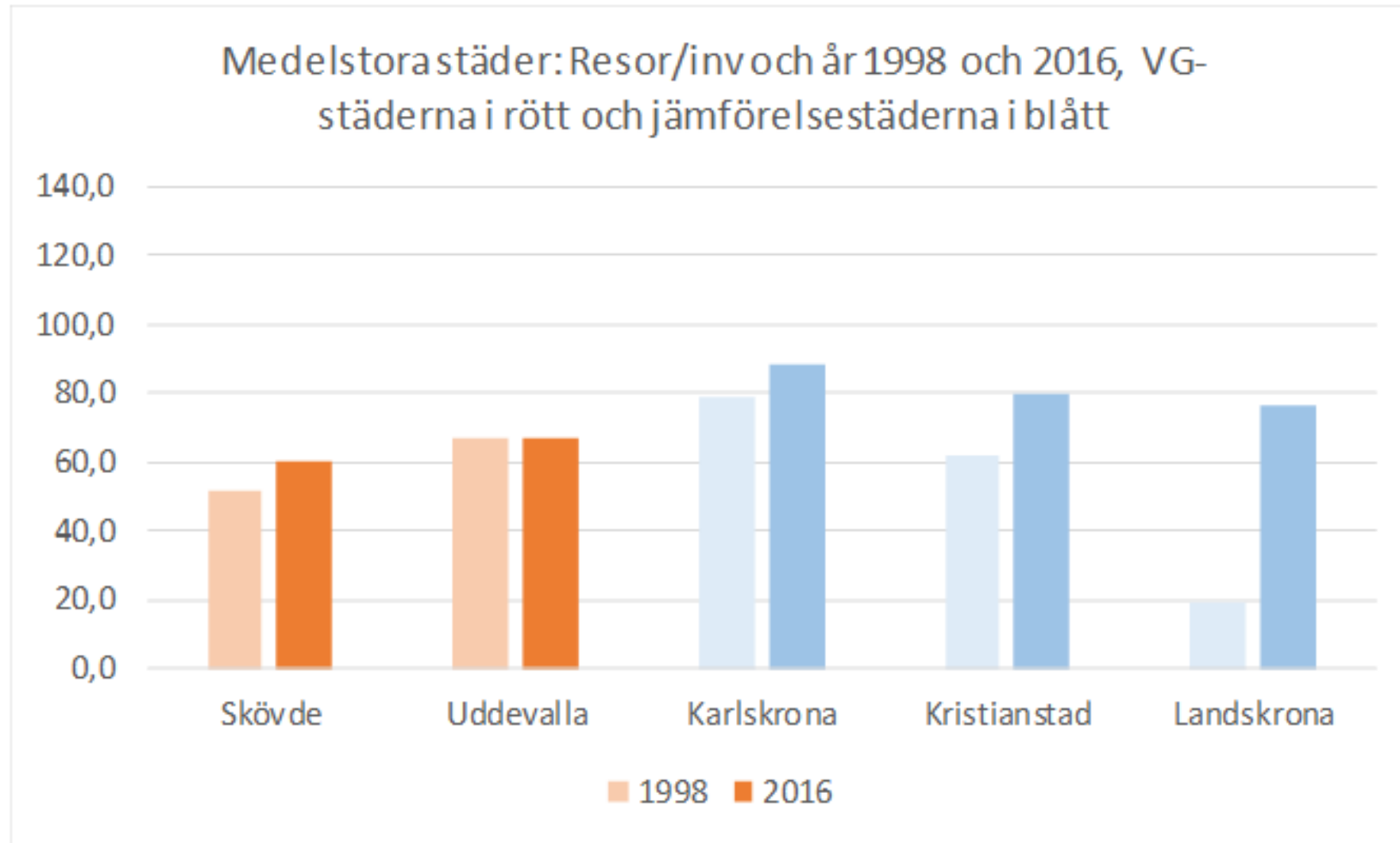
Stad	Resor/inv 1998	Resor/inv 2016	Förändring 1998-2016
STORA STÄDER (60'-120' inv)			
Borås	108,9	114,6	+5 %
Trollhättan/Vänersborg	31,1	65,8	+112 %
Helsingborg	86,6	128,6	+48 %
Jönköping	105,5	123,5	+17 %
Lund	70,3	120,6	+72 %
MEDELSTORA STÄDER (30'-60' inv)			
Skövde	51,3	60,4	+18 %
Uddevalla	66,8	67,0	0 %
Karlskrona	79,4	88,5	+11 %
Kristianstad	62,0	80,2	+29 %
Landskrona	19,6	76,3	+289 %
GANSKA SMÅ STÄDER (15'-30' inv)			
Alingsås	3,6	18,2	+406 %
Falköping	11,8	20,8	+76 %
Kunälv	1,2	17,5	+1358 %
Lidköping	7,0	11,3	+61 %
Mariestad	15,1	13,1	-13 %
Stenungsund	21,6	27,4	+27 %
Hudiksvall	42,9	38,8	-10 %
Hässleholm	15,0	33,8	+125 %
MYCKET SMÅ STÄDER (under 15' inv)			
Skara	1,5	1,8	+20 %
Åmål	1,8	1,3	-28 %
Söderhamn	5,3	56,9	+974 %



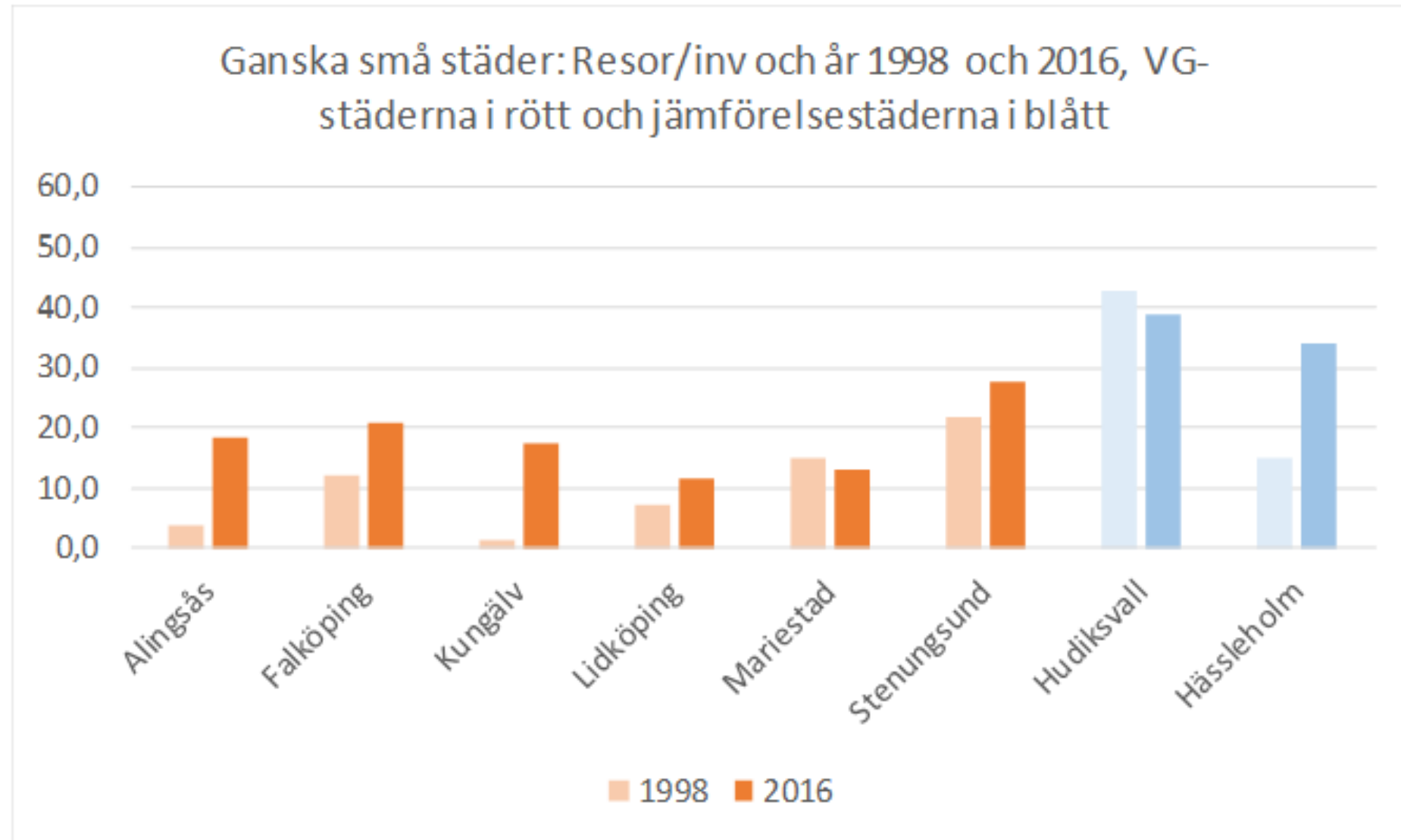
UTVECKLING: STORA STÄDER



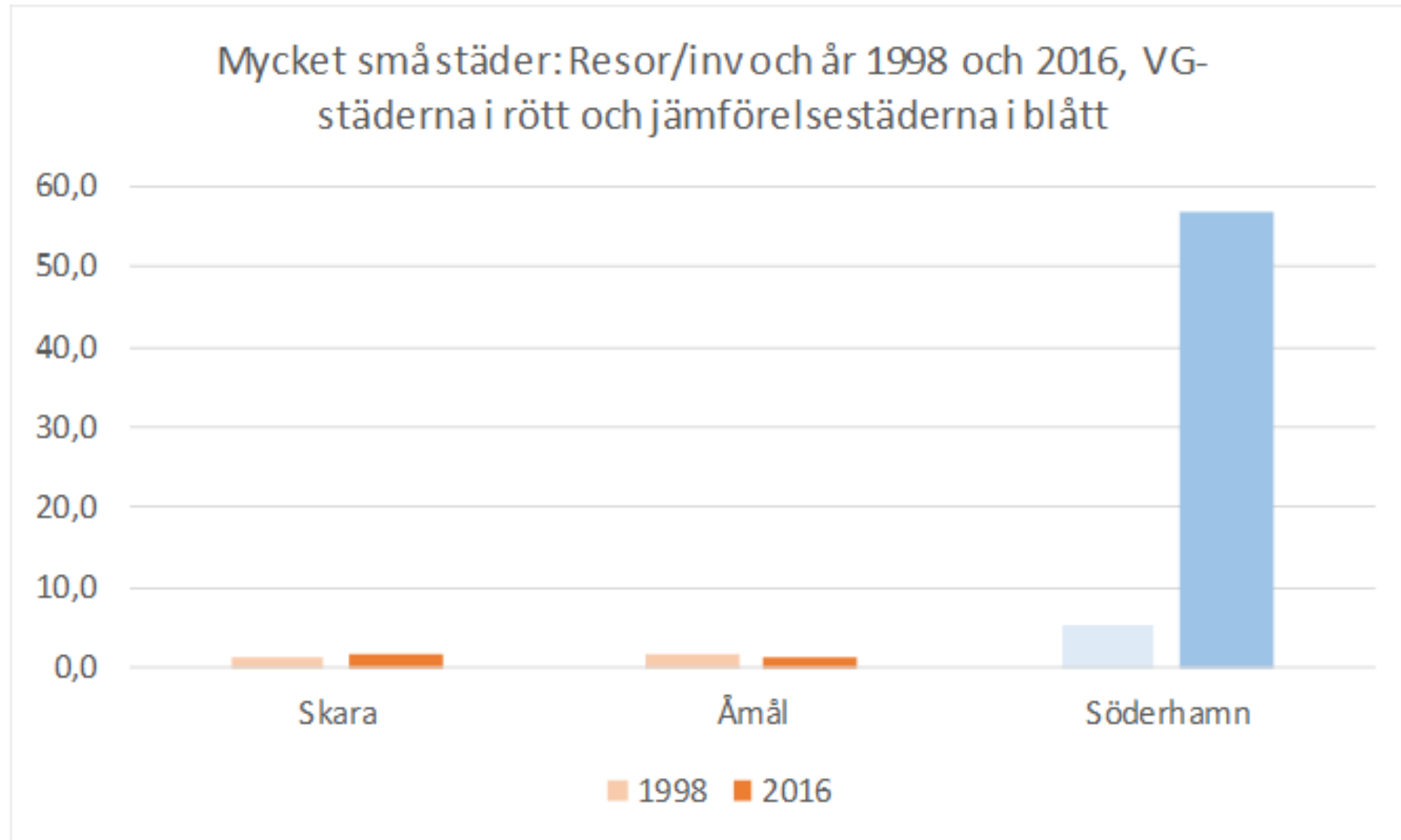
UTVECKLING: MEDELSTORA STÄDER



UTVECKLING: GANSKA SMÅ STÄDER



UTVECKLING: MYCKET SMÅ STÄDER



FAKTORER SOM HAR BETYDELSE FÖR RESANDET

Fakta om kollektiv transport – erfaringer og lösninger for byområder (TØI)

- ▶ Högt turutbud
- ▶ Avgångstider på fasta minuttal
- ▶ Knutpunkter med bekväma byten
- ▶ Enkla och lättbegripliga linjesträckningar med lätt igenkännbara linjenummer och namn
- ▶ Kollektivtrafik-prio för att få korta restider och bra punktlighet
- ▶ Stråksatsningar



FAKTORER SOM HAR BETYDELSE... FORTS

Attraktiv kollektivtrafik i små städer (KFB)

- ▶ Få linjer (stort resandeunderlag per linje)
- ▶ Hög turtäthet
- ▶ Låg taxenivå

Kollektivtrafik med människan i centrum (SOU 2003:67)

- ▶ Konkurrenskraftig taxa
- ▶ Prio av busstrafiken för att få kortare åktider och bättre punktlighet
- ▶ Satsa på starka stråk med stor potential för ökat resande
- ▶ Enklare att resa genom fasta avgångstider och hög frekvens



FAKTORER SOM HAR BETYDELSE... FORTS

Framgångsfaktorer för kollektivtrafik i småstäder (examensarbete)

- ▶ Kraftig utökning av turtätheten
- ▶ Koncentration av linjer till stomstråk närmast centrum
- ▶ Nya kanaler för marknadsföring
- ▶ Gratis resor för pensionärer/låg prisnivå

Kol-TRAST (SKL)

- ▶ "Rendez-vous-principen" i småstäder, d v s trafiken strålar samman i centrum vid bestämda klockslag.
- ▶ Takttrafik när turtätheten är glesare än 10-minuterstrafik (turutbudsändringar med faktor 2)
- ▶ Enkel och tydlig linjestruktur med få linjevarianter och utan avvikelser (fotnoter).
- ▶ Hög turtäthet över större delen av dagen, veckan och året.
- ▶ Tydlig profil hos linjerna genom utformningen av fordon, hållplatser, info, kartor, skyltar etc
- ▶ Realtidsinformation för passagerarna på hållplatser och i fordon.
- ▶ Snabba restider, bl. a genom enkelt biljettsystem för korta hållplatsuppehåll
- ▶ Samverkan med övrig stads- och samhällsplanering



SLUTSATS: VIKTIGA FAKTORER

- ▶ Turutbud
- ▶ Enkelhet
- ▶ Korta restider och punktlighet
- ▶ Central bytespunkt
- ▶ Tydlig profilering av stadstrafiken
- ▶ Konkurrenskraftiga priser



KRITERIER I BENCHMARKINGSTUDIEN

Frekvens i högtrafiktid (kl 7-8) på tyngsta linjerna

	<u>Grön</u>	<u>Gul</u>	<u>Röd</u>
Stora städer	-8 min	9-14 min	15- min
Medelstora städer	-10 min	11-19 min	20- min
Ganska små städer	-15 min	16-29 min	30- min
Mkt små städer	-20 min	21-44 min	45- min

Frekvens i lågtrafiktid (kl 20-21) på tyngsta linjerna

	<u>Grön</u>	<u>Gul</u>	<u>Röd</u>
Stora städer	-15 min	16-24 min	25- min
Medelstora städer	-15 min	16-29 min	30- min
Ganska små städer	-20 min	21-44 min	45- min
Mkt små städer	-30 min	31-59 min	60- min



KRITERIER I BENCHMARKINGSTUDIEN FORTS

Åktidskvot (kl 7-8) på tyngsta linjerna

Grön	max 1,2
Gul	1,3 - 1,5
Röd	1,6 eller högre

Biljettpris (50 % periodkort, 50 % enkelbiljett)

Grön	<20 kr
Gul	20 – 21 kr
Röd	>22 kr



KRITERIER I BENCHMARKINGSTUDIEN FORTS

Få men starka linjer (invånare per linje)

	<u>Grön</u>	<u>Gul</u>	<u>Röd</u>
Stora städer	över 10' inv	5'-10' inv	under 5' inv
Medelstora städer	över 8' inv	4'-8' inv	under 4' inv
Ganska små städer	över 6' inv	3'-6' inv	under 3' inv
Mkt små städer	över 4' inv	2'-4' inv	under 2' inv

Enkelhet tidtabeller (Är det takttrafik, förekommer många fotnoter?
Finns många olika tidtabellsperioder?)

Grön	tre gröna svar eller två gröna och ett gult
Gul	minst gul som genomsnitt (t ex gul/gul/gul eller grön/gul/röd)
Röd	de olika betygen är lägre än gult som genomsnitt



KRITERIER I BENCHMARKINGSTUDIEN FORTS

Enkelhet linjesträckningar (avser alla linjer); "Blindtarmar"?, Stora enkelriktade slingor? Olika körvägar för olika turer? Grenade linjer?

Grön	nej på alla frågorna ovan eller om det max är ett ja
Gul	2 ja och 2 nej
Röd	3 eller 4 ja

Central bytespunkt (Finns bytespunkt där alla linjer möts? Sammanfaller bytespunkten med regional trafik?)

Grön	Ja på båda frågorna
Gul	En ja och en nej
Röd	Nej på båda frågorna



KRITERIER I BENCHMARKINGSTUDIEN FORTS

Tydligt profilerad stadstrafik; Är det låga linjenummer? Är det egen färgsättning på stadsbussarna som tydligt skiljer från regionbussar?

Grön	Ja på båda frågorna
Gul	1 ja och 1 nej
Röd	Nej på båda frågorna

Pålitlighet/punktlighet (Kundupplevd punktlighet enligt kollektivtrafikbarometern)

Grön	minst 90 %
Gul	85-89 %
Röd	under 85 %



FAKTORERNA HAR OLIKA STARKA SAMBAND MED RESANDEUTVECKLINGEN

Särskilt starkt samband:

- ▶ Turtätheten i både låg- och högtrafik
- ▶ Biljettpris
- ▶ Profilerings av stadstrafiken

Inget (t o m negativt) samband:

- ▶ Kundupplevd punktlighet (tas bort från poängberäkningen)

Övriga samband är ganska starka.



REDOVISNING AV BENCHMARKING-STUDIEN

Stad	Frekvens i högtrafik	Frekvens i lågtrafik	Åktidskvot koll/bil	Biljettpris	Invånare/linje	Enkelhet-tidtabeller	Enkelhet-linjesträck	Central bytespunkt	Profilerad stadstrafik	Punktlig-het	Totalt
Borås	2	1	0	1	1	1	2	1	1		10
Trollhättan/Vänersborg	1	0	0	1	0	2	2	1	0		7
Helsingborg	2	1	0	2	1	1	2	2	2		13
Jönköping	1	1	1	0	1	1	0	2	1		8
Lund	2	1	1	2	2	2	2	2	2		16
Skövde	1	0	1	1	2	2	2	2	1		12
Uddevalla	1	0	1	1	0	2	0	1	1		7
Karlskrona	2	1	0	2	1	1	1	2	1		11
Kristianstad	2	0	0	2	2	2	2	2	2		14
Landskrona	2	2	0	2	1	2	2	0	2		13
Alingsås	2	0	1	1	1	2	0	1	1		9
Falköping	1	0	2	1	1	2	2	2	1		12
Kungälv	0	1	2	1	2	0	0	1	1		8
Lidköping	1	0	0	1	2	2	2	2	1		11
Mariestad	0	0	0	1	2	2	2	2	1		10
Stenungsund	0	1	1	1	1	2	2	2	1		11
Hudiksvall	2	0	0	2	0	1	2	1	2		10
Hässleholm	1	1	1	2	1	1	0	2	2		11
Skara	1	0	0	1	0	2	2	2	1		9
Åmål	0	0	0	1	2	0	0	0	1		4
Söderhamn	2	2	0	2	2	2	2	1	2		15



SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

Generellt

- ▶ Profilera stadstrafiken tydligare
- ▶ Förbättra turtätheten – särskilt i lågtrafiktid
- ▶ Något lägre priser

Slutsatserna från benchmarkingen kan också ge indikationer på åtgärder som bör övervägas i respektive stad.



AVSLUTANDE REFLEKTION

- ▶ Många av åtgärderna för att förbättra stadstrafiken kan genomföras till låga kostnader – ibland utan kostnad.
- ▶ Borås är den av städerna i VG som har högst resande i förhållande till stadens storlek. De planeringsprinciper som gäller i Borås skulle med fördel kunna tillämpas även i övriga städer (t ex få men tättrafikerade linjer, låga linjenummer, gemensam tidtabell lörd och sönd etc)
- ▶ I mindre städer är ofta knutpunktstrafik, med radiella linjer i takttrafik som möts i centrum, en bra lösning.



TACK FÖR UPPMÄRKSAMHETEN!

Frågor?

