

Kollektivtrafik i större städer

En jämförelse av stadstrafiken i Norrköping och Helsingborg

Namn: Zahra Helal

Handledare: Erik Johansson & Mats Améen

Introduktion

I dagens läge satsar flera svenska städer på att öka resorna med de hållbara transportslagen. Flera studier har analyserat olika förklaringsvariabler som kan leda till resandeökning i en stad. Den här studien utfördes i samarbete med Trivector Traffic AB i syfte att jämföra resandeutvecklingen i stadstrafiken i städerna Helsingborg och Norrköping. Studien undersöker om variation i utbud kan vara en orsak till att städerna har utvecklats på olika sätt.

Problemformulering

Hur har resandeutvecklingen över tid sett ut i Helsingborg respektive Norrköping?

Hur kan turtätheten i stadstrafiken förklara skillnader i resandet städerna emellan?

Hur kan linjenätets yttäckning förklara skillnader i resandet städerna emellan?

Utgör utbudet en orsak till resandeutvecklingen för stadstrafiken i Helsingborg och Norrköping?

Metod

Studien baseras på litteraturstudier och statistik från resevaneundersökningar. För att analysera hur utbudet påverkar resandet genomfördes en statistisk analys baserat på det tillgängliga datamaterialet. Utbudet definieras som turtäthet per linje och linjenätets yttäckning vilka erhöles genom att använda tidtabeller och linjenätskartor för de studerade linjerna i respektive stad. Specifikt studerades busstrafiken i Helsingborg, medan i Norrköping studerades både buss- och spårvagnstrafik då det sistnämnda trafikslaget utgör en stomme för kollektivtrafiken i staden.

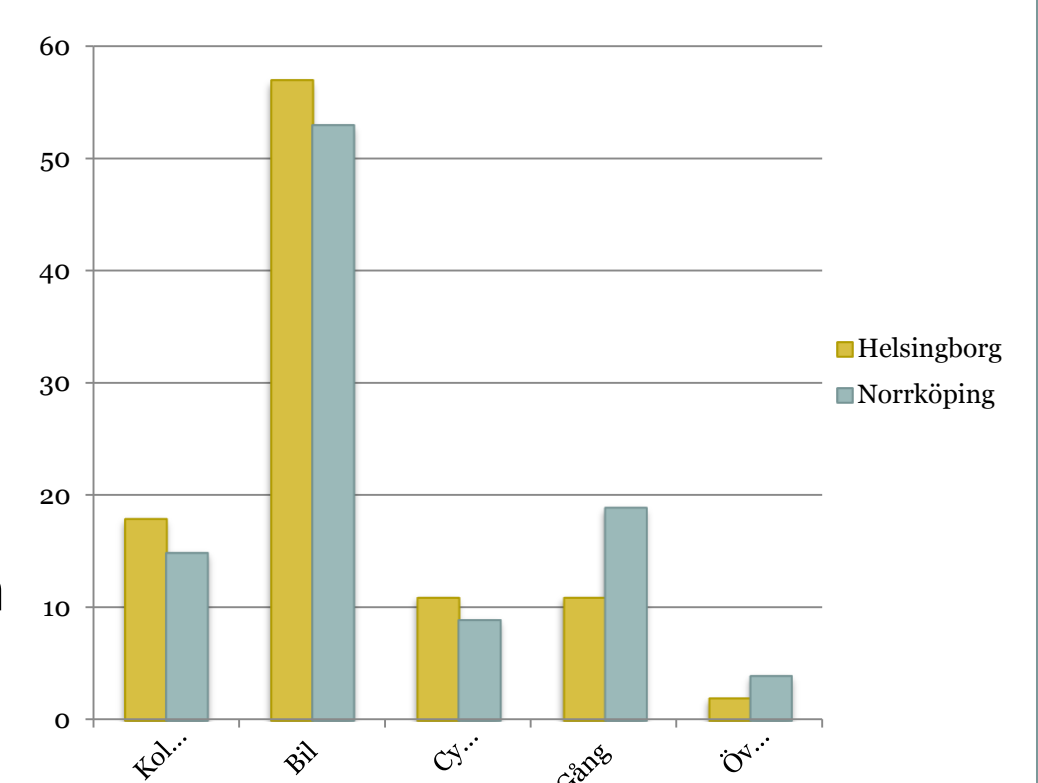
Resultat

Resultatet av studien visade att turutbudet för busslinjerna i Helsingborg var högre i jämförelse med busslinjerna i Norrköping, där samtliga busslinjer i Helsingborg hade 613 avgångar/dygn. Norrköping hade 419 avgångar/dygn i tätortstrafiken och turtätheten för spårvagnarna var högre än turtätheten för busslinjerna i staden. Linjenätets yttäckning visade sig vara bättre i Norrköpings tätort än i Helsingborg, och närheten till en hållplats visade sig därför vara bättre i Norrköping. Andel yta som inte täcks in av stadstrafiklinjerna i Norrköping beräknades vara 3,6 procent av den totala tätortsytan, motsvarande 10,6 procent i Helsingborg.

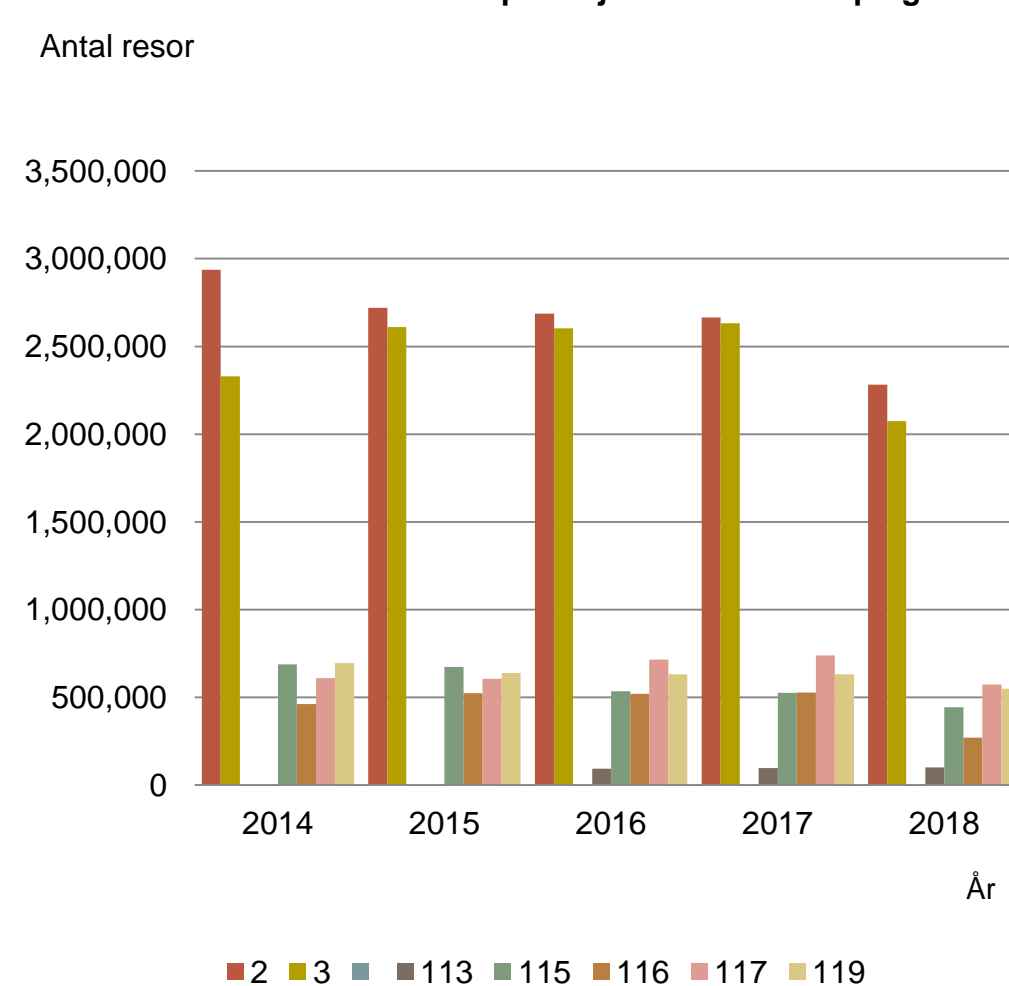
Vid jämförelse av färdmedelsfördelningen mellan städerna visade sig att kollektivtrafikandelen var större i Helsingborg än i Norrköping, medan andel resande med de hållbara transportslagen var högre i Norrköping. Andelen resor som sker med gång och cykel är lägre i Helsingborg jämfört med i Norrköping.

Vid analys av statistiken visade sig resandeutvecklingen i stadstrafiken vara bättre i Helsingborg jämfört med i Norrköping. I Helsingborg ökade resandet i tätorten med ca 7 procent mellan åren 2012-2017, motsvarande siffra i Norrköping är 2,3 procent mellan perioden 2014-2017.

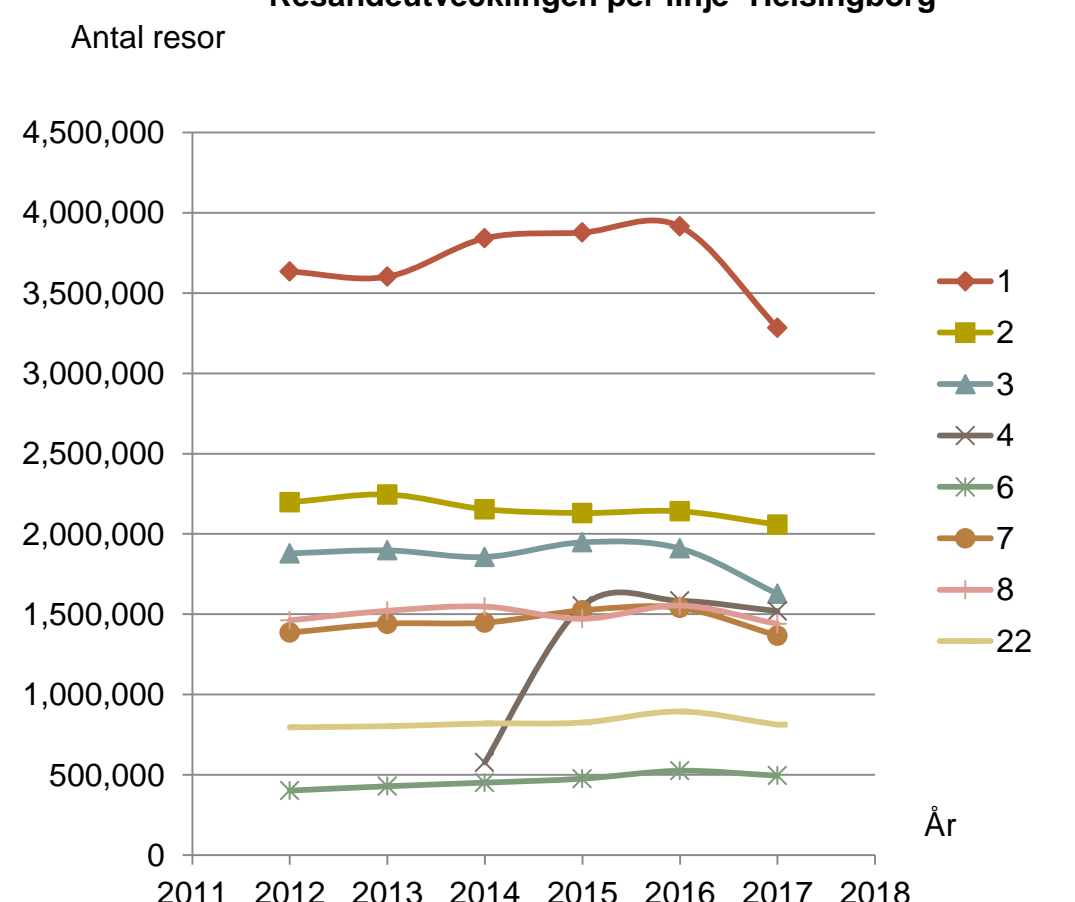
Färdmedelsfördelningen



Antal resande per linje och år- Norrköping



Resandeutvecklingen per linje- Helsingborg



Slutsats

Studien visade att det höga turutbudet på buss i Helsingborg och på spårvagn i Norrköping är en förklaringsfaktor som ledde till att resandet var högre för dessa linjer. Studien visade däremot inget samband mellan högt kollektivtrafikresande och god yttäckning.