

SÅ RÖR SIG VÄSTTRAFIK- RESENÄRERNA I LIDKÖPING EN VANLIG VARDAG



Passagerarundersökning inför planeringen av nytt resecentrum.



Europe an Community
European Regional
Development Fund



Interreg North Sea Region



Lidköpings
kommun



västtrafik



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN
REGIONAL UTVECKLING

En utredning inom EU-projektet SustAccess

Uppdrag: Lidköping Resecentrum SustAccess
Passagerarintervjuer

Uppdragsperiod: September 2004 – februari 2005

Beställare: Line Johansen
Västtrafik
Box 405
401 26 Göteborg

Tora Gustafsson
Lidköpings kommun
531 88 Lidköping

Västra Götalandsregionen
405 44 Göteborg

Konsult: Helena Sjöstrand
SWECO VBB Kollektivtrafik

Uppdragsnummer: 2391136

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING	1
SUMMARY	3
1 INLEDNING	5
2 SYFTE	7
3 METOD	7
3.1 Passagerarundersökning 2004	7
3.1.1 Hållplats- och plattformintervjuer	7
3.1.2 Bortfall och konsekvenser	8
3.2 Statistiken från Västtrafik	9
4 RESULTAT	10
4.1 Antal påstigande	10
4.2 Från vilket område man kom	10
4.2.1 Från vilka områden i Lidköping	11
4.2.2 Från vilket område till stadsbussar och regionala bussar	16
4.2.3 Från vilket område förmiddag respektive eftermiddag	17
4.2.4 Byten	18
4.2.5 Ankomst i bil	19
4.3 Beskrivning av passagerarna	20
4.3.1 Kön	20
4.3.2 Ärende	20
4.4 Antal påstigande per linje	23
5 BESKRIVNING AV UPPRÄKNINGAR	27
5.1 Uppräkning med dem som inte svarat med område	27
5.2 Uppräkning utifrån skolkort	27
5.3 Uppräkning med resenärer på tidiga och sena turer	28
6 SLUTSATS OCH KOMMENTAR	30

Sammanfattning

Lidköpings kommun, Västtrafik och Västra Götalandsregionen deltar i EU-projektet SustAccess som handlar om hur man på bästa sätt utformar Lidköpings nya resecentrum med avseende på tillgänglighet, stadsmiljö, service etc. I EU-projektet ingår även att studera möjligheterna att främja och förbättra kontakten mellan Resecentrum och torget.

I Lidköping har beslut tagits om att placera nytt resecentrum vid järnvägsstationen för både tåg, regionala bussar och stadsbussar. För att få bättre underlag till den fortsatta planeringen genomfördes en passagerarundersökning. Under en vardag i november 2004 intervjuades alla som skulle stiga på buss eller tåg i Lidköping. Frågorna var

- Vilken busslinje/ tåg ska du åka med?
- Har du bytt från annan buss/ tåg?
- Från vilket område i Lidköping kom du nu?
- Vilket ärende hade du?

Man noterade om passageraren var kvinna eller man. Intervjusvaren låg till grund för att beräkna antalet påstigande på Nya Stadens Torg till 1554 per dag, på järnvägsstationen 237 per dag och på Framnäs City 98 personer per dag.

Undersökningen genomfördes en vardag från klockan 6.30 till 19.00. Eftersom inte hela trafikdygnet täcktes in och eftersom gymnasie- och grundskoleelever hade studiedag den utvalda undersökningsdagen räknades intervjusvaren upp för att täcka resandet en normal vardag. Information om skolelevernas resor erhöles från respektive skolor och resandet med turer utanför undersökningsperioden uppskattades utifrån befintlig statistik.

I Lidköping dominerar skoleleverna resandet från Nya Stadens Torg. Det innebär att väldigt många (24% av de 1554 påstigande) kommer från området Rudenschöldsskolan/de la Gardieskolan. Många av skoleleverna går via ärenden i Centrum till bussen. Tillsammans med övriga resenärer som kommer från området Centrum/Nya Staden innebär det 40% av de påstigande. De flesta åker från Nya Stadens Torg på eftermiddagen.

Av de påstigande vid järnvägsstationen har 30% kommit från centrum/ Nya Staden och 26% från Rudenschöldsskolan/ de la Gardieskolan.

Varje dag är det ca 20 personer som byter mellan tåg och buss, vilket motsvarar 2% av tågresenärerna och mindre än en procent av de som stiger

på bussarna. 178 personer byter varje dag mellan två bussar, vilket motsvarar 11% av de som stiger på bussarna vid Nya Stadens Torg.

Omkring 1% av de påstigande (18 personer per dag) beräknas komma till busstationen med bil. Till järnvägsstationen bedöms 4% (9 personer per dag) komma med bil.

57% av de påstigande var kvinnor. Ärendena skola/arbete och affär/fritid var ungefär lika vanliga med 40% respektive 37% av de påstigande. Resten kom hemifrån.

Den stadsbuss som har flest påstigande på Nya Stadens Torg är linje 13 (Stenhammar) med ca 100 personer per dag. Linje 10 (Råda) har lägst resande från Nya Stadens Torg med 36 personer per dag.

Resandet på flera av de regionala linjerna domineras av skoleleverna. De busslinjer som har flest resenärer är linje 106 (Källby-Götene, 290 påstigande), linje 1 (Skövde-Karlsborg, 180 påstigande) och linje 200 (Skara-Skövde, 160 påstigande).

Stadsbussarna har många resenärer vid lunchtid och på eftermiddagen. De regionala bussarna har flest resenärer på eftermiddagen, men många reser också från Nya Stadens Torg under tidig morgon.

Resultat från passagerarundersökningen och sammanställning av resandestatistik kommer att användas för att göra en konsekvensanalys av att bygga resecentrum i Lidköping. Konsekvensanalysen ska i sin tur användas som bakgrundsmaterial i kommande planeringsarbete.

Summary

The Municipality of Lidköping, Västtrafik and the Region of Västra Götaland participate in the EU-project SustAccess, which deals with the question how to find the best location and lay-out for a new public transport interchange serving both local and regional traffic, considering accessibility, city environment, quality of service etc. This EU-project also includes a study of the possibility to promote and improve the contact between the new Travel Centre and the Town Square.

Ahead of this project, the Municipality of Lidköping had decided to locate the new Travel Centre for both train service and regional and local bus lines at the present Railway Station. In order to create a better basis for the further planning of this terminal, a passenger survey was carried out. All passengers boarding a bus or a train on a single weekday in November 2004 were interviewed. The questions were:

- Which bus or train line are you boarding?
- Have you made a change from another bus or train?
- Which part of Lidköping are you coming from prior to this trip?
- Which purpose did you have?

The interviewer also noted the passenger's gender. The interviews were used as basis for calculating the total number of boarding passengers. Calculations showed that 1554 passengers were boarding a bus at the Town Square, 227 were boarding a train at the main railway station and 98 at another railway station (Framnäs City) located at the outskirts of the town centre.

The survey was made a weekday between 6.30 am and 7.00 pm. While some bus departures were outside this period and while all school pupils were free from school this day, the interview result was scaled to represent the travelling during an entire normal day. Information regarding the school pupils' trips was received from each school. Number of passengers on early and late bus departures was estimated from available statistics.

Among bus travellers boarding buses on Town Square school pupils are dominating with 24% of the over 1500 boarding passengers coming directly from schools. It was assumed that some of the pupils make errands in the central business district (CBD) before they go home. These pupils together with other passengers who had been visiting CBD constitute 40% of all boarding bus passengers. Most of them were leaving Town Square in the afternoon.

At the main railway station, 30 % of the boarding passengers were coming from CBD and 26 % came from the schools mentioned above.

Approximately 20 persons were changing from train to bus or vice versa, corresponding to 2% of the train travellers or less than one percent of boarding bus travellers. 178 were changing from one bus to another, corresponding to 11% of the bus passengers boarding on Town Square.

About 1% of the bus passengers boarding buses on Town Square (18 per day) are assessed to arrive by car. At the railway station 4% of the boarding passengers (9 per day) are assessed to arrive by car.

The interviews showed that 57 % of the boarding passengers were women, and the purpose of the trip was about equally divided between school/ work (40 %) and business/leisure (37 %). The rest came from their homes.

The local bus line with the highest number of boarding passengers at the Town Square was line 13 (Stenhammar), having 100 boarding passengers a day. Line 10 (Råda) had the least number, with only 36 passengers a day.

Pupils were dominating among the passengers on several of the regional bus lines. The highest number of passengers (290) were boarding on bus line 106 (Källby-Götene), followed by line 1 having 180 passengers a day and line 200 (Skara-Skövde) with 160.

The local buses had most of the passengers boarding at lunchtime and in the afternoon. The regional buses had their highest number in the afternoon, but many were travelling from the Town Square even in the early morning.

The results from the survey along with travelling statistics will be used to make a consequence analysis of building a Travel Centre in Lidköping. The consequence analysis will serve as basis for further planning.

1 Inledning

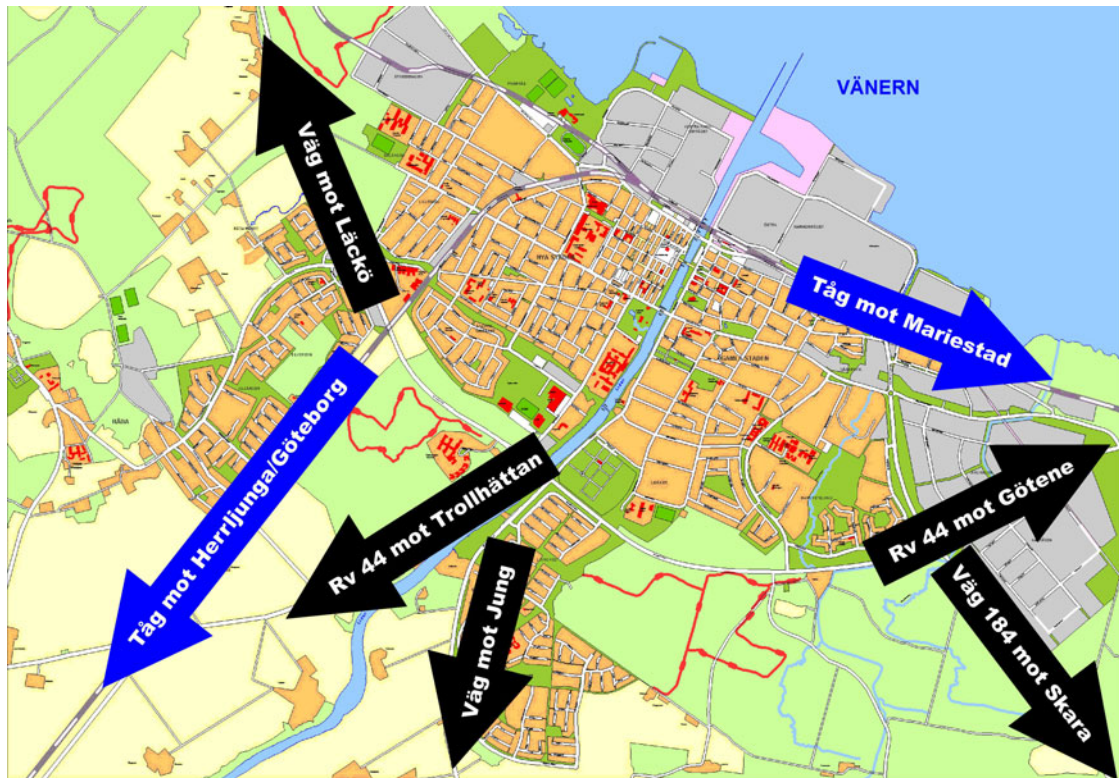
Målet för både Västtrafik och EU-projektet SustAccess är att öka resandet med hållbara transportmedel. Om resor med individuella transportmedel kan ersättas med kollektiva resor når vi närmare uppsatta mål gällande luftföroreningar, energianvändning och tillgänglighet.

Lidköpings kommun, Västtrafik och Västra Götalandsregionen samarbetar i EU-projektet SustAccess om hur man på bästa sätt utformar Lidköpings nya resecentrum med avseende på tillgänglighet, stadsmiljö, service etc. Möjligheterna att främja och förbättra kontakten mellan resecentrum och torget ska också studeras.

EU-projektet bedrivs inom "North Sea Interreg III B Programme"¹. SustAccess står för sustainable accessibility (hållbar tillgänglighet). Projektet är indelat i områdena persontransporter och godstransporter. Målet för området persontransporter är att hitta metoder för att minska bilresorna och få människor att cykla eller åka kollektivt istället. För godstransporter gäller det dels att minska antalet transporter genom att bättre utnyttja befintlig kapacitet genom samordning och ny teknologi, dels överföra gods från mer till mindre miljöbelastande transportmedel, närmast från väg till järnväg. Detta görs genom att utveckla och etablera terminalpunkter, utbilda personal till högre kompetens och finna och utveckla kommersiella samverkansformer mellan varuägarna. Projektet ska pågå 2004-2007 och inriktar sig mot erfarenhetsutbyte mellan länderna men också mellan områdena gods- och persontrafik. Övriga deltagare i projektet är Falköping, Aberdeenshire (UK), Perth (UK), Essex (UK), Southend (UK), Kortrijk (BE), Sluis (NL), Emsland (DE), Padborg (DK) och Vest Agder (NO). Projektets hemsida har adress www.sustaccess.org.

Lidköpings kommun ligger vid Vänern i Västra Götalands län. Kommunen har 37 000 invånare, varav 25 000 bor i Lidköpings tätort. Kartan visar Lidköpings placering och omgivande huvudvägar.

¹ Interreg-programmet är ett EU-initiativ för att stärka samarbetet mellan länderna kring Nordsjön 2000-2006. För mer information: www.interregnorthsea.org.



Lidköping vid Vänern.

Denna rapport redovisar en passagerarundersökning och sammanställning av resandestatistik.

Under hösten 2004 pågår också arbete med att beskriva bakgrunden till att bygga resecentrum i Lidköping och varför resecentrum ska placeras vid järnvägsstationen. Dessutom genomförs samtal i fokusgrupper bestående av Lidköpingsbor om deras synpunkter på resecentrum med mera. Båda delprojekten presenteras i separata rapporter.

2 Syfte

Den här rapporten ska användas som underlag i den fortsatta planeringen av Lidköpings resecentrum. Syftet är att få bättre kunskap om tåg- och busspassagerares start- och målpunkter i Lidköping, vilka ärenden de har, hur många som reser med olika linjer och vid olika tider. Informationen ska användas i den konsekvensanalys av nytt resecentrum, som ska göras våren 2005.

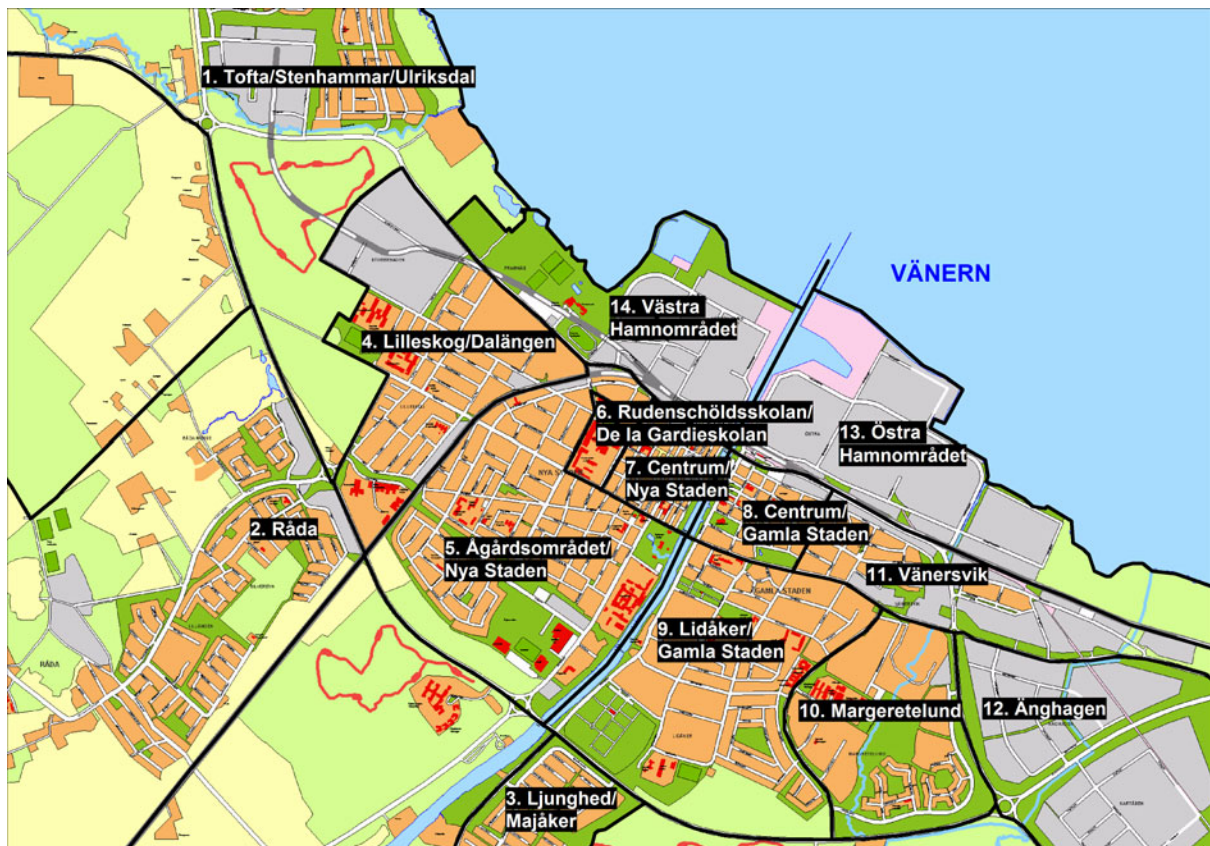
3 Metod

3.1 Passagerarundersökning 2004

3.1.1 Hållplats- och plattformintervjuer

En skolklass i Lidköping² anlätades att intervjua alla påstigande resenärer vid busstationen, järnvägsstationen och Framnäs City tisdagen den 16 november klockan 6.30-19. Alla påstigande skulle intervjuas om vilken buss, alternativt tåg, de skulle åka, deras senaste ärende och i vilket område i Lidköping de gjort ärendet. För svar på områdesfrågan var Lidköping indelat i 14 områden, numrerade 1-14 med områdesnamn enligt kartan nedan. Svaren noterades i ett protokoll, se bilaga 1.

² Studerande vid KulturTurism, tvåårig eftergymnasial linje



Områdesindelning i passagerarundersökningen i Lidköping.

Både lokalt och regionalt resande ingick i undersökningen.

Avstigande resenärer intervjuades **inte** om var i Lidköping de hade sitt resande. Men resandet antas vara i stort sett symmetriskt så att målpunkterna är i stort sett desamma som startpunkterna. Vi valde att inte intervjua avstigande resenärer eftersom vi trodde att de var mindre benägna att svara när de var på väg till sitt arbete och liknande.

För att få en uppfattning om hur många som byter buss eller byter mellan tåg och buss ingick också en fråga om byten och vilken busslinje man bytt från.

3.1.2 Bortfall och konsekvenser

Den dagen undersökningen genomfördes hade både gymnasieskolan och grundskolorna i Lidköpings kommun studiedag, vilket inte blev känt förrän undersökningen redan var igång. Det innebär att antalet kollektivtrafikresor var mycket lägre än en vanlig vardag.

Vi har försökt kompensera för detta bortfall genom att använda information om hur många skolelever som har fått skolbusskort, se vidare i avsnitt 5.

Intervjuformulären var i vissa fall bristfälligt ifyllda, så att svar på frågan om varifrån resenären kom saknades. Detta har vi försökt kompensera med antaganden om att dessa resenärer har samma områdesfördelning som de resenärer som svarat.

Intervjuformulären saknade svarsruta för alternativet att man kommit i bil, antingen kört själv eller blivit skjutsad, till stationen eller torget. I några fall har intervjupersonalen ändå gjort egen notering om att personen kommit i bil. Men det är okänt om detta gäller fler av svaren.

3.2 Statistiken från Västtrafik

Från Västtrafik har erhållits resultat från resanderäkningar 2001 på lokala och regionala bussar och från 2004 på Kinnekulletåget. Uppgifter finns om antal påstigande och avstigande per tur och hållplats vardagar, lördagar och söndagar.

4 Resultat

4.1 Antal påstigande

921 intervjuer har registrerats i passagerarundersökningen. Alla är inte fullständiga, utan svar på någon eller några av frågorna kan saknas.

Tabellen visar antalet påstigande resenärer vid Nya Stadens Torg, järnvägsstationen och Framnäs City i vår undersökning.

	Nya Stadens Torg	Järnvägsstationen	Framnäs City
Intervjuer 16 nov 2004	776	113	32

Bland annat eftersom skoleleverna hade lov var resandet avsevärt mindre än normalt.

Det ursprungliga materialet har räknats upp för att motsvara resandet en normal vardag. Med uppräkningsgrupper på grund av de som inte svarat med område, skolelever och tidiga och sena turer finns totalt 1889 individer fördelade på påstigningsplats enligt tabellen.

	Nya Stadens Torg	Järnvägsstationen	FramnäsCity
Antal individer inklusive intervjuer och uppräkningsgrupper	1554	237	98

4.2 Från vilket område man kom

I undersökningen på Nya Stadens Torg, järnvägsstationen och Framnäs City frågade man efter vilket område i Lidköping man kom från senast. Staden var indelad i 14 områden enligt kartan på sidan 7. Om man hade bytt från annan buss eller tåg blev det en egen kategori, hade man kommit i bil blev det en annan.

4.2.1 Från vilka områden i Lidköping

Tabellen och de följande figurerna visar från vilka områden i Lidköping resenärerna som stiger på bussar och tåg vid Nya Stadens Torg, järnvägsstationen och Framnäs City under en vardag kommer. Uppgifterna bygger på intervjuundersökningen 16 november. Uppräkningar har gjorts för resenärer som inte svarat med område, skolelevernas resor och resenärer som reste utanför undersökningstiden. Resenärer som bytt från annat kollektivt färdmedel redovisas separat, liksom de som kommit i bil. Dessa beskrivs ytterligare i kommande avsnitt. De som enligt tabellen kommer från de olika områdena har alltså gått eller cyklat till Nya Stadens Torg, järnvägsstationen eller Framnäs City.

Områdesnummer och namn	Nya Stadens Torg		Järnvägsstationen		Framnäs City	
1 Tofta/Stenhammar/Ulriksdal	36	2%	10	4%	3	3%
2 Råda	29	2%	0	0%	1	1%
3 Ljunghed/Majåker	25	2%	8	3%	0	0%
4 Lilleskog/Dalängen	30	2%	2	1%	32	33%
5 Ågårdsområdet/Nya Staden	90	6%	21	9%	19	19%
6 Rudenschöldsskolan/de la Gardieskolan	366	24%	62	26%	34	35%
7 Centrum/Nya Staden	619	40%	72	30%	2	2%
8 Centrum/Gamla Staden	64	4%	19	8%	0	0%
9 Lidåker/Gamla Staden	42	3%	17	7%	0	0%
10 Margretelund	14	1%	13	5%	0	0%
11 Vänersvik	0	0%	0	0%	0	0%
12 Änghagen	1	0%	0	0%	0	0%
13 Östra Hamnområdet	11	1%	0	0%	0	0%
14 Västra Hamnområdet	17	1%	0	0%	3	3%
Bytt från buss eller tåg	192	12%	4	2%	2	2%
Kommit i bil	18	1%	9	4%	2	2%
Summa	1554		237		98	

Till Nya Stadens Torg

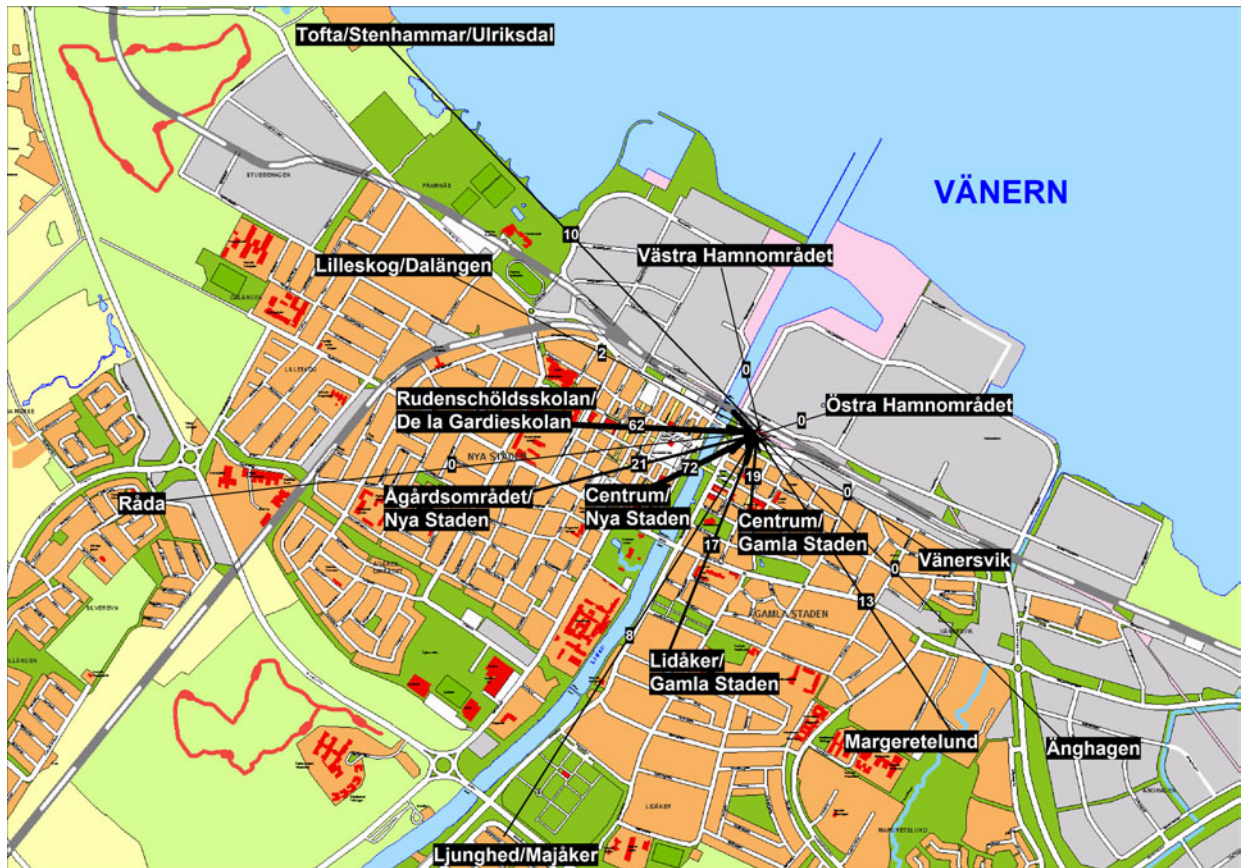


Från vilka områden i Lidköping de som stiger på bussar en vardag vid Nya Stadens Torg kommer.

Bland dem som stiger på buss vid Nya Stadens Torg kommer de allra flesta från Centrum och skolområdet (totalt 985 resenärer). Även från Ågårdsområdet (sydväst om Nya Stadens Torg) och Gamla Staden kommer många resenärer (90 respektive 106 stycken). Det kommer resenärer från alla aktuella områden, även de som ligger längre från centrum, utom från området Vänersvik.

Det är också en stor andel (12% av de påstigande) som byter från annan buss eller från tåg, mer om dem i kommande avsnitt.

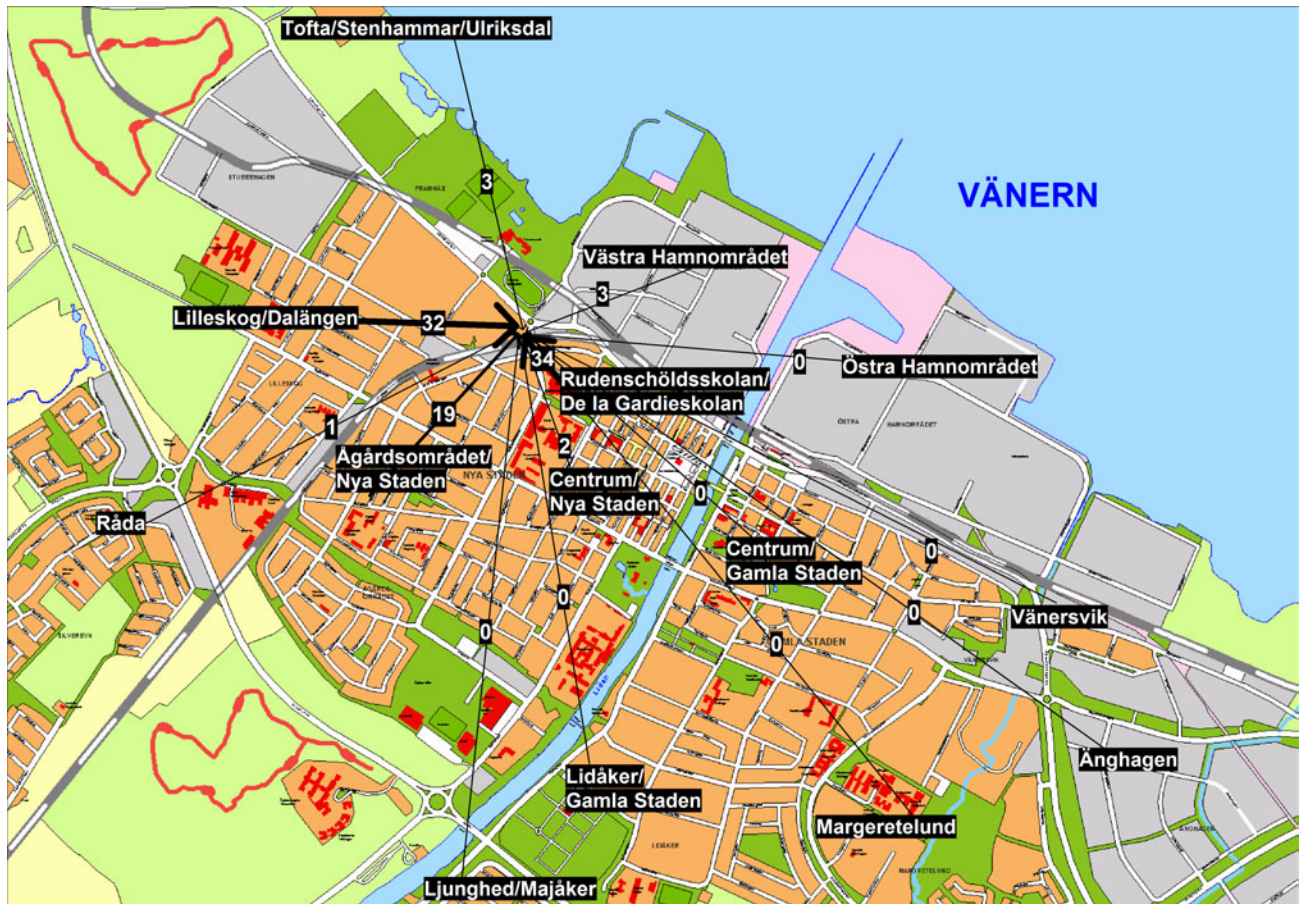
Till järnvägsstationen



Från vilka områden i Lidköping de som stiger på tåg en vardag vid järnvägsstationen kommer.

Av de 237 som stiger på tåg vid järnvägsstationen kommer de flesta från Nya Staden och skolområdet (134 personer). Från Gamla Staden kommer 36 personer. Från områdena något längre från järnvägsstationen, Ågårdsområdet och Lidåker, kommer 21 respektive 17 personer. Det är endast ett fåtal som kommer till järnvägsstationen med buss (4 personer).

Till Framnäs City



Från vilka områden i Lidköping de som stiger på tåg en vardag vid Framnäs City kommer.

De flesta som stiger på tåg vid Framnäs City antas vara skolelever från området Rudenschöldsskolan / de la Gardieskolan och från området väster om järnvägen, Lilleskog/Dalängen. Från vart och ett av dessa områden kommer drygt 30 resenärer varje dag.

Till Framnäs City kommer inga resenärer från de östra delarna av Lidköping.

Slutsats om från vilka områden i Lidköping resenärerna kommer

Nya Stadens Torg har över 1500 påstigande resenärer varje dag, medan järnvägsstationen har mellan 200 och 300.

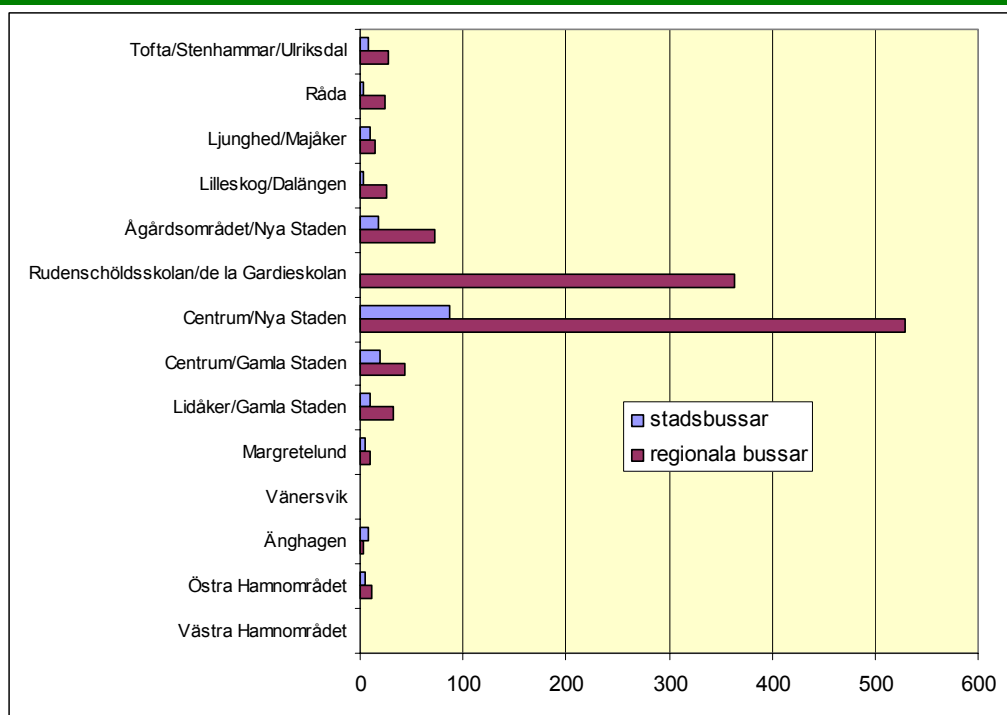
Till både Nya Stadens Torg och järnvägsstationen kommer de flesta resenärerna från Centrum/Nya Staden och Rudenschöldsskolan/de la Gardieskolan. Från dessa två områden kommer cirka 60% av de påstigande resenärerna.

Från Gamla Staden är det fler resenärer som ska till Nya Stadens Torg än till järnvägsstationen. Men för järnvägsstationen svarar dessa resenärer för en större andel av alla påstigande resenärer, än vad de gör på Nya Stadens Torg.

4.2.2 Från vilket område till stadsbussar och regionala bussar

Om påstigande på Nya Stadens Torg fördelas på stadsbussar (linjer 10-13) och på regionala bussar (linje 1, 5, 100-200) blir fördelningarna som i tabellen nedan.

		Nya Stadens Torg stadsbussar		Nya Stadens Torg regionalbuss	
1	Tofta/Stenhammar/Ulriksdal	8	3%	28	2%
2	Råda	4	2%	24	2%
3	Ljunghed/Majåker	10	4%	15	1%
4	Lilleskog/Dalängen	4	2%	25	2%
5	Ågårdsområdet/Nya Staden	18	7%	72	6%
6	Rudenschöldsskolan/de la Gardieskolan	2	1%	364	28%
7	Centrum/Nya Staden	87	35%	529	41%
8	Centrum/Gamla Staden	20	8%	44	3%
9	Lidåker/Gamla Staden	10	4%	32	2%
10	Margretelund	5	2%	9	1%
11	Vänersvik	0	0%	1	0%
12	Änghagen	8	3%	3	0%
13	Östra Hamnområdet	5	2%	12	1%
14	Västra Hamnområdet	0	0%	1	0%
Summa		182		1162	



Från vilket område i Lidköping de påstigande på stadsbussar respektive regionala bussar kommer.

Ungefär sex gånger så många åker med regionalbussar som med stadsbussar. Skoleleverna är en dominerande grupp av resenärerna och de åker regionala bussar.

4.2.3 Från vilket område förmiddag respektive eftermiddag

Antalet påstigande på Nya Stadens Torg efter klockan 12 är ungefär fyra gånger så många som före klockan 12. Skoleleverna har antagits resa från Nya Stadens Torg efter klockan 12.

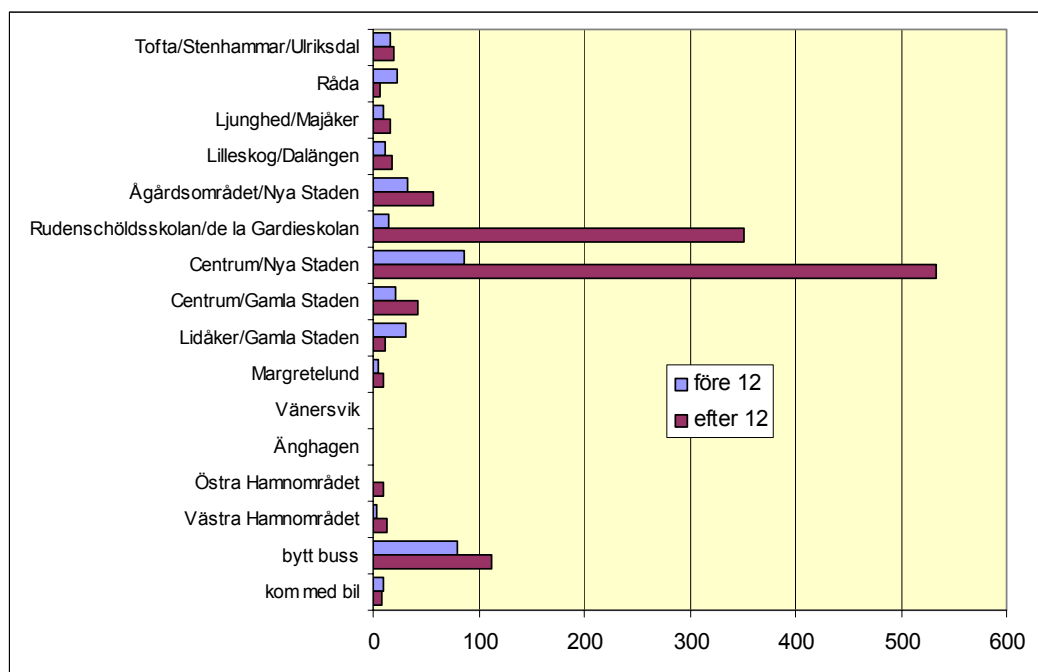
Från område	Påstigande på Nya Stadens Torg klockan 00-12		Påstigande på Nya Stadens Torg klockan 12-24	
1 Tofta/Stenhammar/Ulriksdal	16	5%	20	2%
2 Råda	22	6%	7	1%
3 Ljunghed/Majåker	9	3%	16	1%
4 Lilleskog/Dalängen	12	3%	18	1%
5 Ågårdsområdet/Nya Staden	33	10%	57	5%
6 Rudenschöldsskolan/de la Gardieskolan	15	4%	351	29%
7 Centrum/Nya Staden	86	25%	533	44%
8 Centrum/Gamla Staden	21	6%	43	4%
9 Lidåker/Gamla Staden	31	9%	11	1%
10 Margretelund	5	1%	9	1%
11 Vänersvik	0	0%	0	0%
12 Änghagen	1	0%	0	0%
13 Östra Hamnområdet	2	1%	9	1%
14 Västra Hamnområdet	4	1%	13	1%
bytt från buss eller tåg	79	23%	113	9%
kom med bil	9	3%	8	1%
Summa	345	100%	1209	100%

Vi har bara intervjuat de som **stiger på** buss vid Nya Stadens Torg, dvs när de reser **från** Lidköpings centrum. Om vi hade intervjuat de som kommer **till** Nya Stadens Torg i buss också, hade resandet förmiddag och eftermiddag troligen varit mera likt.

Man kan anta att resandet **till** Lidköpings centrum är i stort sett spegelvänt mot resandet **från** Lidköpings centrum. En viktig skillnad är dock att på morgonen är det många skolelever som stiger av sina bussar nära sina skolor, men på eftermiddagen går många skolelever vägen genom centrum och stiger på bussarna vid Nya Stadens Torg. Detsamma gäller i viss utsträckning arbetspendlare.

På morgonen är det en större andel av de påstigande som byter buss på Nya Stadens Torg, än på eftermiddagen. Det beror troligen på att man på

morgonen åker direkt till sitt arbete eller skola, medan man på eftermiddagen tar en promenad genom centrum och gör ärenden innan man åker hem.



Påstigande vid Nya Stadens Torg. Vilka områden de kommer från förmiddagar och eftermiddagar.

4.2.4 Byten

Utifrån svaren i intervjuundersökningen har beräknats hur många personer som varje dag byter mellan olika trafikslag.

	Till stadsbuss	Till regionalbuss	Till tåg
Från stadsbuss	20	49	1
Från regionalbuss	36	73	13
Från tåg	2	3	1
Summa	58	125	15
Andel av påstigande	23%	10%	2%

Av dem som stiger på stadsbussarna (linjerna 10, 11, 12, 13) har nära en fjärdedel kommit till Nya Stadens Torg med annan buss eller med tåg. Till övriga busslinjer, de regionala, har var tionde av de påstigande bytt från annan buss eller tåg. Bland de som stiger på tåg antingen på järnvägsstationen eller Framnäs City har 2% bytt från buss eller annat tåg.

Utifrån de bytesrelationer som är kända har konstaterats att det största utbytet är mellan linjerna 13 och 1. Uppräknat för alla påstigande byter 34 personer mellan dessa linjer varje dag. Andra relationer som kan nämnas är mellan linjerna 12 och 11, samt mellan 1 och 132. Uppskattningsvis byter 5-10 personer i dessa relationer varje dag. Övriga bytesflöden är mindre än fem personer i intervjuerna. En uppräknning av från början små tal känns mycket osäker.

Det är få resenärer som byter mellan tåg och buss. Antalet väntas öka med gemensamt resecentrum.

Skoleleverna antas inte byta buss eller mellan buss och tåg.

4.2.5 Ankomst i bil

En liten andel av de påstigande antas komma med bil, antingen kör de själv eller så blir de skjutsade.

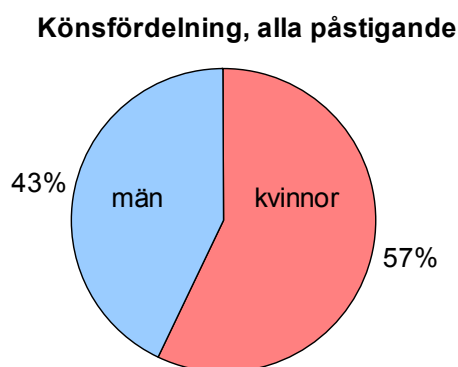
	Nya Stadens Torg	Järnvägsstationen	Framnäs City
Antal som kommer med bil	18 (1%)	9 (4%)	2 (2%)

Andelen som kommer med bil är störst vid järnvägsstationen. Resultatet kan användas för att bedöma behovet av angöring och parkering.

4.3 Beskrivning av passagerarna

4.3.1 Kön

Vid intervjuerna noterades om passagerarna var män eller kvinnor. Av de som steg på bussar vid Nya Stadens Torg och tåg vid järnvägsstationen var 58% kvinnor. Vid Framnäs City var det lika många kvinnor som män. Kvinnor åker mer kollektivt än män gör enligt flera tidigare undersökningar.



Fördelning kvinnor / män bland alla påstigande.

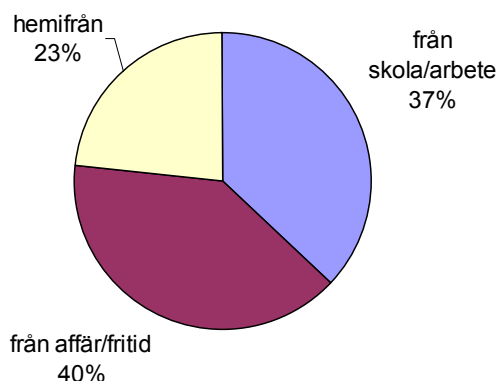
För skoleleverna har antagits att hälften är flickor och hälften är pojkar. För resenärer med tidiga och sena turer har antagit samma könsfördelning som för de som deltog i intervjuerna.

4.3.2 Ärende

Vid intervjuerna frågade man efter resenärernas senaste ärende.

	Nya Stadens Torg	Järnvägs- stationen	Framnäs City	Antal per ärende
Skola, arbete	35%	34%	68%	654 st
Affär, fritid	43%	31%	2%	701 st
Hemifrån	21%	35%	30%	415 st
Antal individer	1453 st	220 st	97 st	

Från vilket ärende, alla påstigande



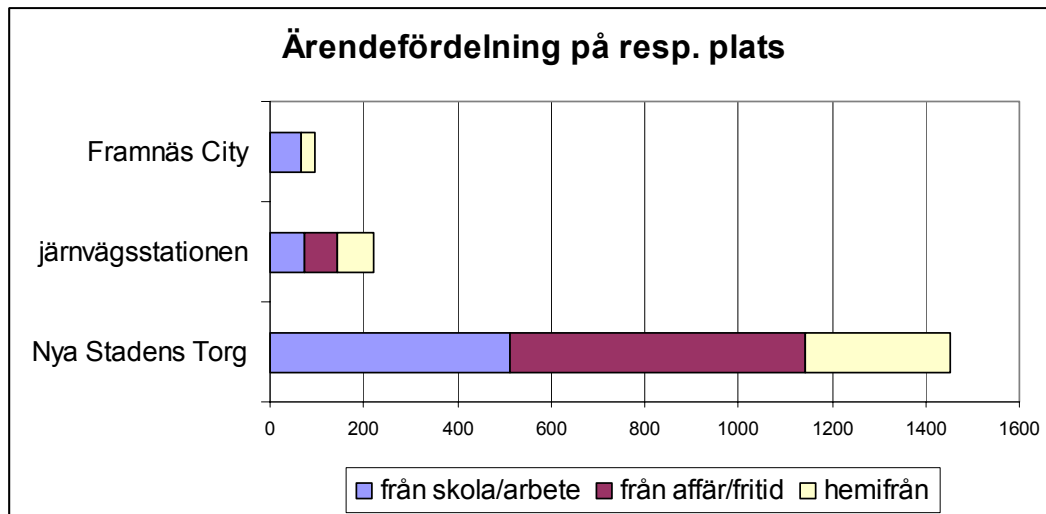
Svaret på frågan "Vilket var ditt senaste ärende?", alla påstigande.

Antalet som kommer hemifrån är färre än de som kommer från övriga ärenden. En förklaring till det är att "inpendlingen" till Lidköpings centrum är större än utpendlingen därifrån. "Inpendlarna", både för att studera, arbeta och göra andra ärenden, har intervjuats när de är på väg hem. "Utpendlarna" har intervjuats när de var på väg till sitt arbete eller övriga ärende.

De skolelever som kommit direkt från skolan har antagits ha ärendet "skola, arbete" och de skolelever som antagits gå via centrum har ärendet "affär, fritid". Ärendefördelning för de som åker med tidiga och sena turer har antagits vara samma som för de resenärer vi intervjuat.

Det vanligaste ärendet vid Nya Stadens Torg var affär och fritid. Vid järnvägsstationen var alla tre ärendena lika vanliga. Vid Framnäs City kom nästan ingen från affär eller fritid, utan de flesta kom från skola eller arbete.

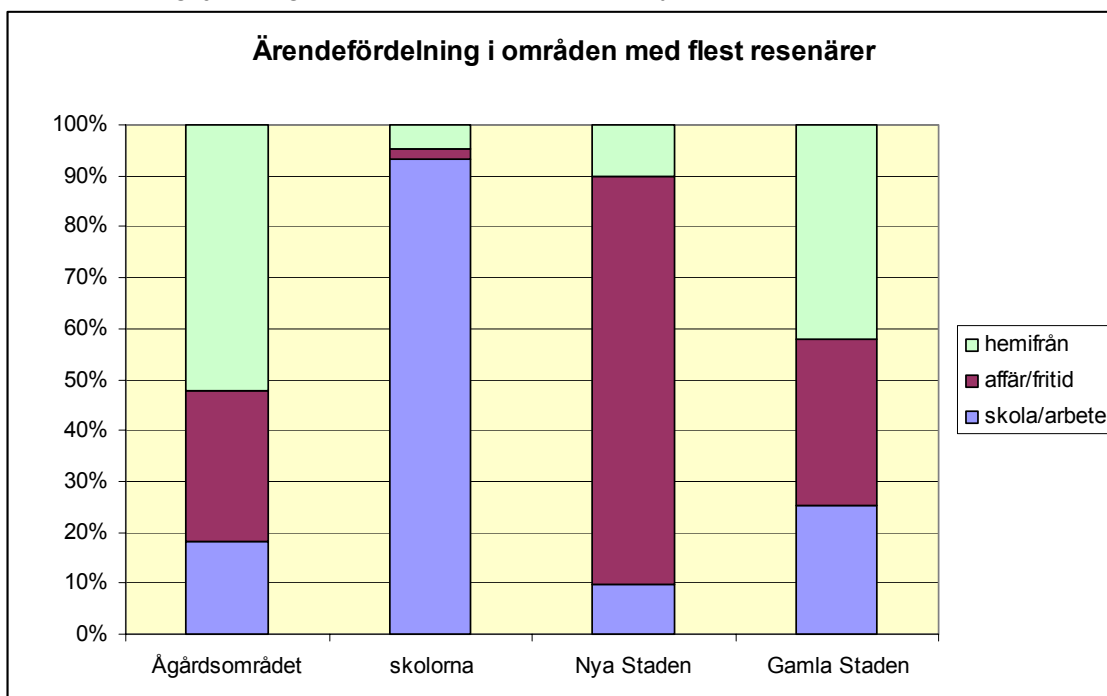
Ärendefördelningen vid Nya Stadens Torg är mycket lik den totala ärendefördelningen, eftersom Nya Stadens Torg har så stor andel av resenärerna.



Svaret på frågan "Vilket var ditt senaste ärende?", på respektive plats.

Endast två av de som stiger på vid Framnäs City kommer från affär/fritid, trots närheten till köpcentrat.

Diagrammet nedan visar vilka ärenden man gjort i de områden som har flest resenärer. Bilden gäller alla påstigande från de här områdena, både på Nya Stadens Torg, järnvägsstationen och Framnäs City.



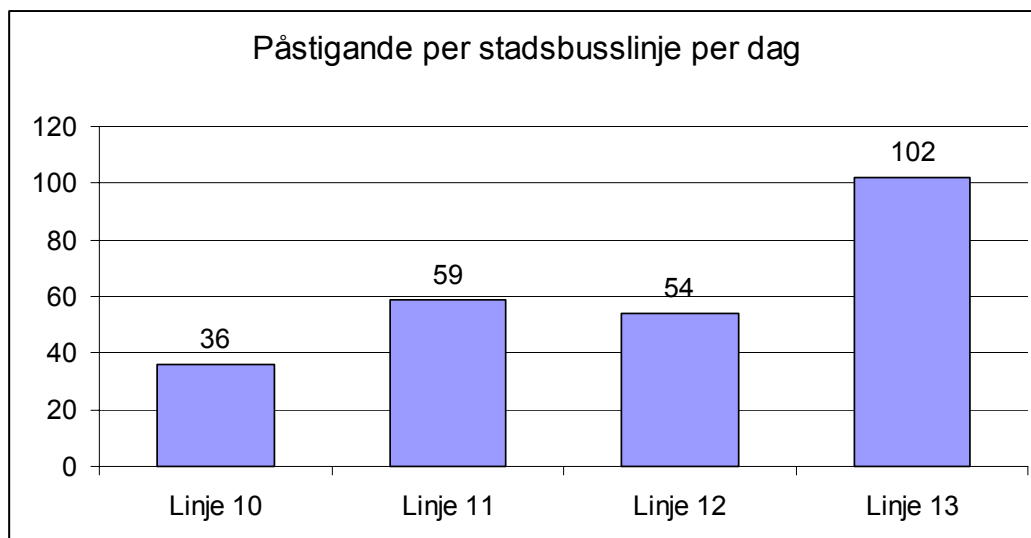
Ärendefördelning från områden med flest resenärer.

Ågårdsområdet är ett område med många bostäder och därför är det många av resenärerna därifrån som kommer hemifrån. Från skolområdet är ärendet skola/arbete helt dominerande, medan ärendet affär/fritid är vanligast i området Centrum/Nya Staden. I Gamla Staden finns både bostäder, arbetsplatser, skolor och service, vilket visar sig i den jämna ärendefördelningen.

4.4 Antal påstigande per linje

Hur många som steg på olika lokala busslinjer i vår undersökning och enligt senast tillgänglig statistik visas i tabellen.

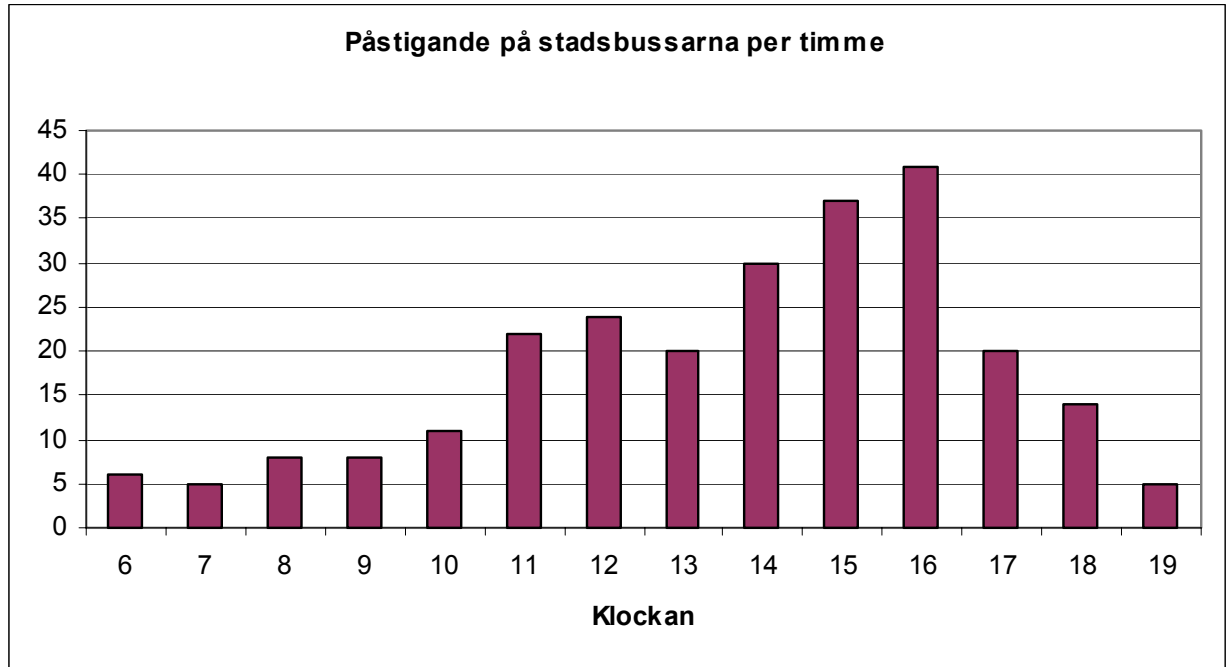
Stadsbuss	Undersökning 2004		Enligt statistik 2001	
	Klockan 6.30-19	andel	Hela dygnet	andel
10 Råda	36	14%	98	20%
11 Margretelund	59	24%	134	27%
12 Majåker	54	22%	124	25%
13 Stenhammar	102	41%	145	29%
Totalt	251	100%	501	100%



Antalet resenärer per dag som stiger på stadsbussarna vid Nya Stadens Torg dag enligt undersökningen 2004.

Bland stadsbusslinjerna är det linje 13 som har flest påstigande vid Nya Stadens Torg och linje 10 har lägst antal resenärer. Samma förhållande rådde vid passagerarräkningen 2001.

Figuren visar hur resandet med stadsbussarna fördelar sig över dagen.



Påstigande på stadsbussarna på Nya Stadens Torg per timme en vardag.

Antalet påstigande på stadsbussar har en topp redan vid lunchtid. Det antas bero på resenärer som är på väg hem efter att ha besökt centrum för ärenden på förmiddagen. Men de största resandemängderna är på eftermiddagen klockan 14-17. Då reser både arbetsresenärer och de som besökt affärer och liknande hem.

Skoleleverna antas inte åka med stadsbussarna, utan enbart med de regionala linjerna.

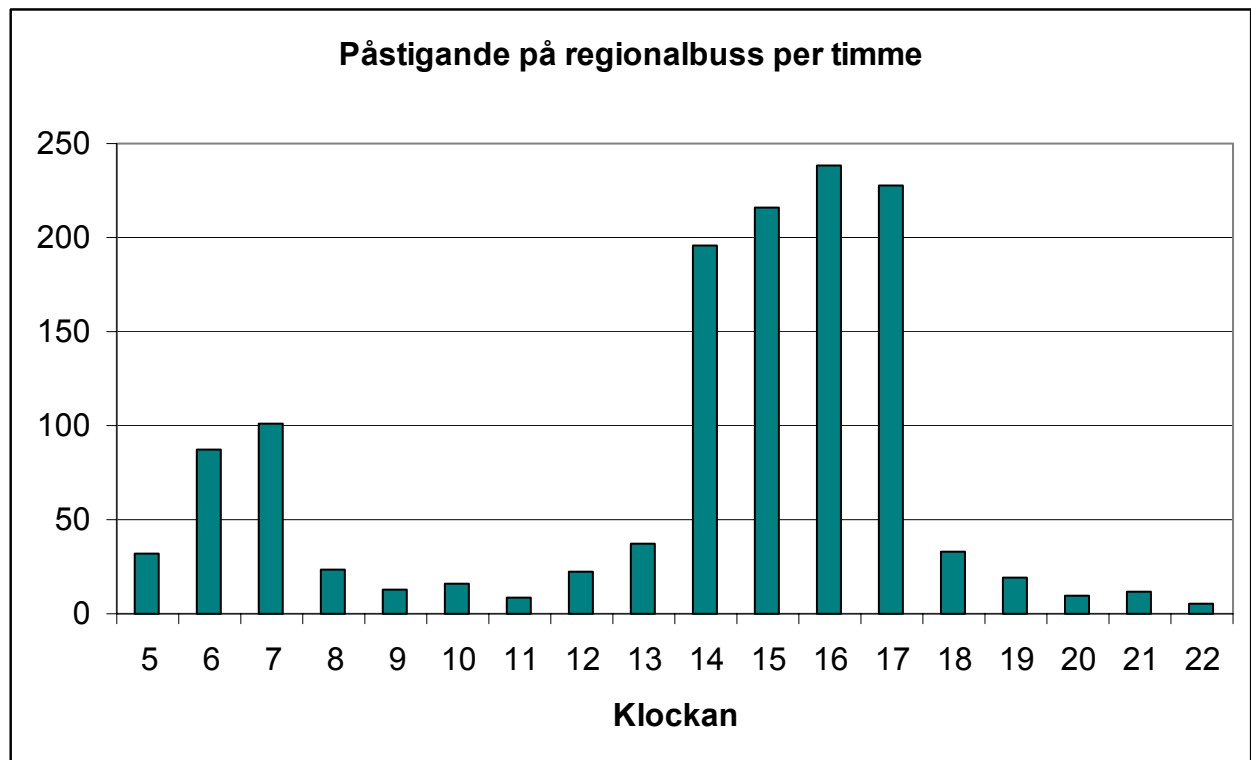
Tabellen nedan visar antalet påstigande på de regionala linjerna vid Nya Stadens Torg enligt uppräknat undersökningsmaterial 2004 och enligt statistik 2001. De 732 skoleleverna har inte fördelats ut på busslinjer.

Regional buss (mot)	Enligt undersökning 2004	Enligt statistik 2001	Andel 2004/2001
1 (Skövde-Karlsborg)	177	189	94%
5 (Skövde -L -Trollhättan)	90	105	86%
100 (Grästorp/Såtenäs)	6	49	12%
102 (Vara)	45	116	39%
105 (Kvänum)	15	69	22%
106 (Källby-Götene)	85	290	29%
130 (Såtenäs)	33	85	39%
131 (Rackeby-Söne)	2	15	13%
132 (Otterstad-Spiken)	25	63	40%
134 (Uvered-Järpås)	3	15	20%
135 (Vinninga-Glasbacken)	12	69	17%
200 (Skara-Skövde)	70	166	42%
902 Ronden 2 (KSS)	2	8	25%
950	-	6	0%
Okänd regional linje	732		
Totalt	1297	1245	

Kolumnen "Andel 2004/2001" ger en indikation på vilka busslinjer skoleleverna troligen åker med. Några av busslinjerna antas ha väldigt många skolelever i vanliga fall. Det gäller linjerna 100, 105, 106, 131, 134 och 135, som har låg andel påstigande 2004 jämfört med 2001.

Tabellen visar också att det är många som reser med linje 1 mot Skövde-Karlsborg.

Figuren nedan visar hur resandet med de regionala bussarna fördelar sig över dagen.



Påstigande på regionalbussarna på Nya Stadens Torg per timme en vardag.

De allra flesta resenärerna stiger på bussar vid Nya Stadens Torg på eftermiddagen. Det beror på alla skolelever som antas åka hem mellan klockan 14 och 18. Det är också många resenärer som åker iväg på morgonen klockan 6-8. Det är personer som pendlar från Lidköping till andra orter för att jobba eller studera.

Resandet kommer att analyseras vidare i konsekvensanalysen våren 2005.

5 Beskrivning av uppräknings

På grund av bristerna i materialet har det ursprungliga intervjumaterialet räknats upp för att motsvara resandet en normal vardag när det gäller områdesfördelning. De resultat som visades i avsnitt 4 bygger alltså på uppräknade intervjustvar.

5.1 Uppräkning med dem som inte svarat med område

De resenärer som inte uppgett startområde antas komma från respektive område i samma utsträckning som de som uppgett startområden. Uppräkningsen görs separat för Nya Stadens Torg, järnvägsstationen och Framnäs City.

Av dem som saknar område har också en viss andel antagits byta från annat färdmedel i samma utsträckning som de som svarat.

Under två arbetspass vid järnvägsstationen noterades vilka resenärer som kom dit i bil. Det var 8% av de påstigande som kom i bil från orter utanför Lidköping. Vi har antagit att denna andel gäller för alla påstigande vid järnvägsstationen, dvs även under övriga arbetspass. Vi har antagit att en lägre andel, 2%, av de påstigande vid Nya Stadens Torg och Framnäs City kommit i bil.

5.2 Uppräkning utifrån skolkort

Eftersom skoleleverna var lediga den dagen undersökningen genomfördes saknas framför allt ett stort antal av dem som normalt åker från Nya Stadens Torg. Även på järnvägsstationen och Framnäs City "saknas" påstigande resenärer. Uppgifter om skolelevernas resor har därför antagits utifrån hur många busskort Västtrafik har lämnat ut. Lidköpings kommun har lämnat uppgifter om hur många skolelever som har busskort. Uppgifterna är uppdelade på om korten bara gäller inom Lidköpings kommun, eller över kommungräns. Korten inom Lidköping är uppdelade på hur många zoner de gäller för.

Skola	Antal kort inom Lidköpings kommun	Antal kort giltiga över kommungräns	Summa kort
De la Gardiegymnasiet	421	316	737
Rudenschöldskolan	226	1	227
Stenportskolan	20	-	20
Fredriksdalsskolan	149	1	150
Dalängskolan	240	-	240

De la Gardiegymnasiet och Rudenschöldsskolan ligger i det område som fick skolornas namn i Nya Staden. Stenportskolan och Dalängskolan ligger i Lilleskog/Dalängen öster om Nya Staden. Fredrikdalsskolan ligger i Lidåker/Gamla staden.

Utifrån en rad antaganden om skoleleverna räknas områdesfördelningen upp för att motsvara resandet en dag när eleverna har skoldag. Antag att 80% av de som har busskort reser med buss eller tåg en "vanlig" dag, resten cyklar, åker med föräldrar eller är sjuka. För gymnasieeleverna antas att hälften går direkt från skolan till buss eller tåg, andra hälften går via affärer och liknande i centrum. För grundskolelever antas att 75% åker direkt hem och 25% går via centrum.

30 elever från de la Gardieskolan och Rudenschöldsskolan antas åka tåg från Framnäs City. 630 elever antas åka buss från Nya Stadens Torg och 80 åker tåg från järnvägsstationen.

För Dalängskolan och Stenportskolan antas att 30 elever åker tåg från Framnäs city, 26 elever åker buss från Nya Stadens Torg och 13 åker tåg från järnvägsstationen. Resterande elever (13) åker från buss från andra hållplatser.

Från Fredrikdalsskolan antas ingen åka från Framnäs city, bara 15 elever från Nya Stadens Torg och 10 från järnvägsstationen. De flesta eleverna med busskort, 95 stycken, antas åka från andra busshållplatser.

Skoleleverna antas inte byta buss eller mellan buss och tåg. De antas antingen åka hem direkt med närmaste buss eller tåg, eller gå via centrum och göra ärenden där innan de åker hem.

Alla skolelever åker med regionala bussar.

Gymnasieeleverna antas åka hem klockan 14, 15, 16 eller 17, lika många under varje timma. Övriga elever antas åka klockan 14, 15 eller 16.

Skolelevernas antagna 834 påstigningar läggs till intervjusvaren.

5.3 Uppräkning med resenärer på tidiga och sena turer

Undersökningen den 16 november startade klockan 6.30 och pågick till klockan 19.00. Resenärer med mycket tidiga eller sena restider är därför inte med. För att kompensera för det har vi uppskattat antal resenärer vi "missat" utifrån befintlig resandestatistik. Tabellen visar för varje buslinje och tågstation hur många turer som gick utanför undersökningstiden och hur

många som steg på, hämtat från Västtrafiks statistik från 2001 (bussresor) och 2004 (tågresor).

Busslinje	Antal turer	Antal påstigande 2001
10	1	0
11	1	0
12	1	0
13	2	6
1	2	23
5	5	16 + en ny tur
100	1	ny tur
102	1	0
105	1	3
106	5	26 + en ny tur
130	2	2
135	2	2
200	4	14

Tåg från	Antal turer	Antal påstigande 2004
järnvägsstationen	3	21
Framnäs City	1	6

Avgångstiderna var mycket lika 2001 och 2004, utom för tre nya turer som tillkommit. Hur många som stiger på dessa turer vid Nya Stadens Torg, järnvägsstationen respektive Framnäs City har antagits utifrån närliggande turer till 2 st (linje 5 kl 4.30), 2 st (linje 100 kl 6.20) och 5 st (linje 106 kl 20.10).

Fördelningen av vilka områden passagerarna kom från har först antagits vara densamma som för övriga busspassagerare under hela dagen. Sedan gjordes justering därför att resandet från området Rudenschöldskolan / de la Gardieskolan antogs vara mindre under tidsperioderna före klockan 6.30 och efter klockan 19.00 än vad det är under den undersökta tiden. Ungefär två tredjedelar av de resenärer som enligt första fördelningen kom från skolorna har fördelats på övriga områden.

Resenärer med tidiga och sena turer antas byta buss eller mellan buss och tåg i samma utsträckning som de som blev intervjuade.

Sammanlagt har 134 resenärer beräknats resa med tidiga eller sena turer och stiga på vid Nya Stadens Torg, järnvägsstationen eller Framnäs City.

6 Slutsats och kommentar

Resultaten om varifrån buss- och tågresenärer kommer i Lidköping, som presenterats i denna rapport, ska användas för att ge bättre planeringsunderlag inför utredningar om nytt resecentrum i Lidköping. Bland annat kan konsekvenser för anslutningarna till buss- och tågresor bedömas, liksom hur Nya Stadens Torg ska se ut i framtiden. Underlag ges för att uppskatta hur många busshållplatser som behövs på Nya Stadens Torg när Resecentrum finns vid järnvägsstationen.

I Lidköping dominerar skoleleverna resandet från Nya Stadens Torg. Det innebär att väldigt många (24% av de 1554 påstigande) kommer från området Rudenschöldsskolan/de la Gardieskolan. Många av skoleleverna går via ärenden i Centrum till bussen. Tillsammans med övriga resenärer som kommer från området Centrum/Nya Staden innebär det 40% av de påstigande. De flesta åker från Nya Stadens Torg på eftermiddagen.

178 personer byter varje dag mellan två bussar vid Nya Stadens Torg. För att underlätta för dessa resenärer bör väntetiden mellan bussarna vara kort och busslinjernas hållplatser ligga nära varandra.

Tabellen nedan visar en jämförelse mellan antal genomförda intervjuer, hur många dessa räknades upp till och hur många påstigande som noterades i passagerarräkningarna 2001 (buss) och 2004 (tåg).

Sammanfattningsvis kan sägas att efter uppräkningsarna överensstämmer antalet påstigande ganska bra med tidigare statistik.

Antalet påstigande på stadsbussarna är avsevärt färre i uppräknade intervjuer (251) än i statistiken från 2001 (501). En del av den skillnaden kan bero på minskat resande. Uppräkningsarna från genomförda intervjuer blev liten eftersom stadsbussarna kör få turer utanför undersökningstiden och skoleleverna inte åker med stadsbussarna.

Antal påstigande på regionala bussar efter uppräkning (1297) är ungefär lika många som i passagerarräkningen 2001 (1245).

Misstanke fanns om att det var "för få" påstigande vid järnvägsstationen, på grund av intervjuprotokoll som kan saknas. Men tabellen nedan visar att med gjorda uppräkningsarna är beräknat antal påstigande vid järnvägsstationen nära nog lika många som i passagerarräkningen i november 2004 (237 respektive 220).

	Nya Stadens Torg			Järnvägsstationen	Framnäs City
	Stads- buss	Regional- buss	Buss totalt	tåg	tåg
Enligt statistik 2001	501	1245	1746		
Enligt statistik 2004				220	72
Intervjuer 16/11	245	526	776 ³	113	32
Uppräknade intervjuer	251	1297	1554	237	98
Andel (uppräknade/statistik)	50%	104%	89%	107%	136%

Att andelen uppräknade/statistik är 104% för resenärer med regionala bussar innebär att det uppräknade antalet är några fler (1297) än de som fanns i statistiken (1245). 104% innebär att det blev i stort sett lika många uppräknade intervjuer som resenärer i statistiken.

Antalet resenärer varierar från dag till dag och från vecka till vecka, vilket gör det ointressant att hamna på exakt samma antal resenärer som i resstatistiken. Resstatistiken visar inte "det rätta värdet", men ligger förstås i rätt storleksordning.

³ Fem intervjuer saknar svar om vilken busslinje man ska åka med

