



Rapport från Göteborgs Stads klimatråd 2025

Rapportnummer 2026:02

Rapport från Göteborgs Stads klimatråd 2025

Rapportnummer: 2026:02

Datum: 2026-01-12

Författare: Maria Schnurr, Holger Wallbaum, Sara Brorström, Niklas Haring, Daniel Johansson, Åsa Svenfelt och Petra Svensson.

Fotograf: Christina Petersson

ISBN nummer: 1401–2448

Vill du använda text eller bilder ur denna rapport citerar du: Miljöförvaltningen Göteborgs Stad, 2026:02 Rapport från Göteborgs Stads klimatråd 2025. Detta är en rapport i miljöförvaltningens rapportserie. Hela rapportserien hittar du på <https://goteborg.se/mfrapporter>

Sammanfattning

Göteborgs Stads klimatråds rapport 2025 analyserar stadens möjligheter att nå sina ambitiösa klimatmål, med särskilt fokus på transportsektorn och mobilitet. Rapporten konstaterar att nuvarande takt och omfattning av åtgärder inte är tillräckliga för att uppnå målen till 2030. För att lyckas krävs en kraftigt intensifierad och mer samordnad insats plus åtgärder av mer transformativ karaktär som komplement till nuvarande arbete, där både politiskt ledarskap och förvaltningens genomförandeförmåga är avgörande.

Centrala utmaningar

- **Begränsad lokal rådighet:** Många avgörande styrmedel ligger på nationell eller EU-nivå, särskilt vad gäller elektrifiering och drivmedel. Kommunen har dock större möjlighet att påverka trafikvolym och stadsplanering.
- **Organisatorisk komplexitet:** Tvärsektoriella mål kräver samverkan mellan förvaltningar och bolag, vilket ofta försvåras av otydliga mandat och resursbrist.
- **Medborgerligt stöd och kommunikation:** Medborgerligt stöd är en viktig del av omställningen. Kostnaderna för denna behöver fördelas på ett sätt som inte uppfattas som orättvist och kommuniceras på ett begripligt sätt.

Huvudsakliga rekommendationer

1. Bredda och intensifiera insatserna

- Öka omfattningen och tempot i genomförandet av befintliga strategier avsevärt.
- Våga prioritera stadsmiljönytta framför parkeringsytor och påskynda hastighetssänkningar i hela staden.

2. Samordna incitament och restriktioner

- Inför ”morötter” för hållbara färdssätt parallellt med ”piskor” för mindre önskvärd trafik för att maximera effekten.
- Etablera kraftfulla styrmedel såsom cirkulationsplaner, marknadsmässiga parkeringsavgifter och lågemissionszoner.

3. Öka attraktiviteten av hållbara färdssätt

- Gör hållbara färdssätt mer attraktiva genom att förbättra tillgänglighet, trygghet och kvalitet.
- Minska nackdelarna och lyft fördelarna med kollektivtrafik och aktiva transporter i vardagen.

4. Integrera transportåtgärder med samhällsnytta

- Utnyttja sektorsövergripande synergier mellan mobilitet, bostadsbyggande och folkhälsa för att minimera målkonflikter.
- Kommunicera de ekonomiska och sociala mervärdena för att stärka acceptansen för nödvändiga omställningar.

5. Etablera tydliga spelregler för näringslivet

- Fastställ långsiktiga regleringar och miljökrav som ger företagen investerings säkerhet i ny teknik.
- Kombinera kravställning med incitament för att premiera innovation och hållbar omställning inom näringslivet.

6. Förstärk samverkan med externa aktörer

- Använd stadens ambitiösa mål för att aktivt påverka regionala och nationella beslutsfattare.
- Utveckla gemensamma former för samverkan med regionen och Trafikverket inom områden där kommunen saknar full rådighet.

7. Använd planeringsverktygen systematiskt

- Tillämpa konsekvent fysisk planering för att öka attraktiviteten och lönsamheten för kollektivtrafik, gång och cykel.
- Omdisponera stadens ytor från bilberoende till förmån för närhet, blandad bebyggelse och datadriven analys.

8. Arbeta strategiskt med acceptans

- Tydliggör helheten i omställningen och visa vad invånarna får i utbyte mot förändrade resvanor.
- Tillhandahåll transparent information om syftet med åtgärder för att upprätthålla förtroendet och bygga vidare på den positiva opinionen.

Rapporten understryker att Göteborgs Stad har en unik möjlighet att gå före i klimatomställningen, men att det kräver modiga politiska beslut, tydligt ledarskap och en utökad kraftsamling inom förvaltningen. Arbetet behöver intensifieras, påskyndas och kompletteras – den smala ”stigen” som man arbetar på just nu behöver breddas till en bred ”aveny”. De rekommenderade åtgärderna är väl förankrade i forskning och internationella exempel, och om de genomförs konsekvent kan de minska stadens klimatpåverkan – samt att de flesta föreslagna åtgärder har dessutom en rad andra positiva effekter på till exempel stadsliv, tillgänglighet, trygghet, säkerhet eller jämlikhet.

Innehåll

1	Inledning	8
2	Göteborgs klimatmål: Utveckling och relation till nationella och europeiska målsättningar	11
2.1	Utveckling av Göteborgs territoriella utsläpp.....	11
2.2	De territoriella utsläppen Göteborg i relation till omvärlden..	13
3	Bakgrund.....	15
3.1	Genomförbarhet av klimatåtgärder	15
3.2	Avoid – Shift – Improve: Samklang av åtgärder	18
4	Göteborgs Stads arbete med mobilitetsrelaterade klimatmål	21
4.1	Program, delmål och indikatorer	21
4.1.1	Tillkommande budgetuppdrag inom hållbara transporter ..	23
4.1.2	Pågående arbete för mer hållbara transporter	24
4.1.3	Slutsats: Klimatarbetets fokus har förskjutits – från teknikfokus till helhetsgrepp	26
4.2	Utveckling av vägtrafiken i Göteborg	26
4.3	Identifierade utmaningar	29
4.3.1	Organiseringsutmaningen.....	29
4.3.2	Rådighetsutmaningen.....	30
4.3.3	Kommunikations- och acceptansutmaningen.....	30
4.3.4	Mobilitetsutmaningar för framtidens stadsbyggande	31
5	Rådets slutsatser och rekommendationer.....	33
6	Referenser.....	37

Figurförteckning

Figur 1: Utsläppen inom Göteborgs territorium 2018–2023 för olika sektorer.	12
Figur 2: Effekter av åtgärder för att minska bilresande i städer (resultat från en metastudie, Kuss & Nicholas 2022)	16
Figur 3: Avoid – Shift – Improve (GIZ 2021).....	18
Figur 4: Tidsutvecklingen av vägtrafikens territoriella utsläpp i Göteborgs stad.	27
Figur 5: Utveckling av antal resor och fördelning av färdmedel i Göteborgs stad. Indexsiffrorna är normaliserade med hänsyn till både realiserad och prognostiserad ökning i resandet.	27
Figur 6: Bedömning av måluppfyllelsen för effektmålen på trafik- och resandeutvecklingen (Göteborg Stad 2025).....	28
Figur 7: Processkartan som visar stegen från strategisk nivå till uppföljning i mobilitetsarbetet för stadsutveckling	32

1 Inledning

Den 8 oktober 2021 beslutade kommunstyrelsen i Göteborg att tillsätta ett klimatråd med uppdrag att analysera hur de lokalt beslutade klimatmålen i Göteborg kan nås på ett kostnadseffektivt sätt. Rådet har hittills publicerat två rapporter.

Klimatrådets rapport 2023

I 2023 års rapport behandlades vilka åtgärder som är centrala för att kunna nå de uppsatta målen. Rådet kom fram till att tre åtgärder var avgörande för att nå målen som de är uppsatta:

- drastiskt minska utsläppen från raffinaderierna
- investera i koldioxidinfångning på Sävenäs
- minska trafikens utsläpp.

Ett grundläggande problem som pekades ut var att kommunen har nästintill ingen rådighet över raffinaderierna, och endast begränsad rådighet över trafiken. I 2023 års rapport rekommenderade rådet att för att uppnå målet krävdes i många fall ett förändrat arbetssätt, en förändrad organisationskultur, bättre helhetssyn samt en tydligare rollfördelning inom staden.

Klimatrådets rapport 2024

2024 års rapport fokuserade på stadens organisatoriska möjligheter att arbeta mot klimatmålen. Omfattande tidigare forskning har konstaterat och pekat på utmaningarna som finns inom offentliga organisationer att arbeta mot tvärsektorieella mål. Detta trots att samordning och samverkan är nödvändigt för att gemensamt möta samhällets stora utmaningar. Rapporten baserades på tidigare forskning, samt på samtal med ett antal nyckelpersoner inom staden. Det konstaterades att det fanns olika tolkningar av hur målen skulle förstås, och i förlängningen också angående hur det skulle arbetas mot dem. Målen betraktades av vissa som företrädesvis visionära och av andra som exakta mål som skulle nås. För att det ska vara en möjlighet måste dock arbetssätten förändras och skärpas och det var därför rapportens rekommendationer formulerades som de gjorde. Syftet med 2024 års rapport var således att identifiera var det fanns förbättringspotential till en mer effektiv och stärkt organisation, med en tydligare ansvars- och mandatstruktur samt, där det behövs, mer resurser. För att det ska ske krävs dock ett ledarskap och en vilja att förändra, något som tidigare forskning konstaterat är utmanande. Rapporten har väckt gensvar både inom och utanför Göteborg.

Rekommendationerna för 2024 var följande:

- **Tydliggörande.** Klargör om Göteborgs Stads klimatmål är avsedda som ledstjärnor för att skapa riktning eller om de är mål som faktiskt ska uppnås. Klimatrådet har i rapporten utgått från att målen är möjliga att uppnå.
- **Ledarskap.** Ge antingen miljöförvaltningen eller stadsledningskontoret ett tydligt mandat att leda arbetet mot klimatmålen. Detta inkluderar ekonomiska resurser, tydlig kommunikation och förväntningar för hela organisationen.
- **Prioritering.** Prioritera bland mål och strategier samt förtydliga vilka aktörer som utöver sina kärnuppgifter ska bidra till klimatmålen. Huvudansvaret bör ligga på de förvaltningar som står för majoriteten av utsläppen.
- **Ansvarsutkrävande.** Decentralisera mål till de mest relevanta förvaltningarna och utkräv ansvar om målen inte uppnås. Placera målen där de bäst kan påverkas och stärk mandatet för samordning och ledning hos miljöförvaltningen eller stadsledningskontoret.
- **Datahantering.** Implementera processer och strukturer som säkerställer att kommunens aktörer använder homogena data för scenarier och prognoser. Konsolidera befintliga verktyg och komplettera där det behövs för delad och säker datahantering över förvaltnings- och bolagsgränser.

Klimatrådets rapport 2025 – årets rapport

Årets rapport från klimatrådet har fokus på transporter och mobilitet och framför allt uppfyllandet av delmålet *Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från transporter*. Delmålet innebär att klimatpåverkan från transporter ska minska med minst 90 procent till 2030 jämfört med 2010 och det motoriserade vägtrafikarbetet ska minska med 25 procent. Det vill säga antal körda kilometer med alla typer av motoriserade vägfordon i Göteborg, till 2030 jämfört med 2020 (Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram).¹ Vårt fokus är också det tillhörande arbetet med strategin *Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter*.² Målet och inriktningen i denna strategi är att öka takten mot att uppfylla miljö- och klimatprogrammets mål för hållbara transporter. Detta innebär att Göteborgs Stad ska ”minska klimatpåverkan från transporter, säkerställa god luftkvalitet för invånarna, och säkerställa en god ljudmiljö för göteborgarna.”

För delmålet *Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från transporter* finns tre indikatorer. Klimatpåverkan ska minska med 90 procent till 2030 jämfört med 2010. Det årliga vägtrafikarbetet ska vara 25 procent lägre 2030 jämfört med 2019. Den tredje indikatorn anger att 100 procent av stadens fordonsflotta ska vara fossilfri till 2023.

I årets rapport kommer framför allt ett av delmålen i stadens miljö- och klimatprogram diskuteras: *Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från transporter*. Vi har valt att fokusera på stadens arbete med åtgärder riktade mot det

¹ Eftersom vissa motoriserade transporter såsom varutransporter, serviceresor, kollektivtrafik inte kan respektive ska minska i volym behöver vägtrafikarbetet från personbilar (privata motorfordon) minska ännu mer.

² Göteborgs Stad 2024b

motoriserade vägtrafikarbetet.³ Utsläppen från vägtrafiken påverkas i stor utsträckning av politik på nationell och EU-nivå, och än mer så med det kommande utsläppshandelssystemet EU ETS2⁴ för bland annat fordonsbränsle, krav på koldioxidutsläpp från nya fordon, och regler om inblandning av förnybara drivmedel. I den nationella politiken påverkas den i form av exempelvis bränsleskatter och subventioner för elektrifiering av fordonsflottan. Inom dessa områden har staden endast begränsade möjligheter att påverka. Däremot har kommunen en större möjlighet till direkt styrning när det kommer till själva trafikarbetet.

I samband med rapportskrivandet har samtal förts med nyckelpersoner som arbetar inom flera av Göteborgs Stads förvaltningar och bolag, och akademien. Förutom klimatrådets egen analys har rapportens fokus också formats av vad som lyfts fram som viktigt av de personer som författarna har fört samtal med.

³ (Väg)trafikarbete är ett mått på mängden trafik på vägnätet och uttrycks vanligtvis i fordonskilometer.

⁴ ETS2: buildings, road transport and additional sectors - Climate Action, mer information se: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors_en

2 Göteborgs klimatmål: Utveckling och relation till nationella och europeiska målsättningar

Göteborgs Stad har ett övergripande klimatmål med två målvärden och fyra delmål. Det övergripande målet innebär att stadens klimatavtryck ska minska till nära noll år 2030. Det innebär att de territoriella utsläppen, som sker inom Göteborgs kommuns geografiska område, ska minska med 72% per invånare till 2030 jämfört med 2018. De konsumtionsbaserade utsläppen – alltså utsläpp från varor och tjänster som Göteborgs invånare och det offentliga använder, oavsett var i världen de uppstår – ska minska med 65% per invånare jämfört med 2017. De fyra delmålen innebär att

- Primärenergianvändningen ska minska med minst 30% per invånare från 2010 års nivå
- Göteborg Energi bara ska producera el och värme med förnybar energi
- Transportutsläppen av koldioxidekvivalenter ska minska med minst 90% jämfört med 2010
- Livscykelutsläppen från kommunens övriga inköp exklusive livsmedel ska minska med 90%.

Utöver detta finns ett målvärde angående livsmedelsinköpsens livscykelutsläpp som säger att dessa ska minska med 32%.⁵

I redovisningen av utsläppstrender nedan utgår vi från de territoriella utsläppen. Det är också de territoriella utsläppen som ligger till grund för den analys som vi gör om vägtrafikens utsläpp i denna rapport. De konsumtionsbaserade utsläppen är även de viktiga, och för persontransporter överlappar de med de territoriella utsläppen. De konsumtionsbaserade utsläppen för transporter omfattar göteborgarnas resor oavsett var de sker, och även utsläpp från produktionen av fordon och bränslen. Persontransporter utgör ca 20% av de konsumtionsbaserade utsläppen.⁶ En minskning av de territoriella utsläppen av persontrafik minskar även de konsumtionsbaserade utsläppen. I de territoriella utsläppen omfattas till exempel inte flygresor och produktionen av bilar och bränsle.

2.1 Utveckling av Göteborgs territoriella utsläpp

De territoriella växthusgasutsläppen från Göteborgs kommun uppgår till drygt 2 miljoner ton koldioxidekvivalenter (CO₂-ekv) år 2023, se figur 1. Ungefär hälften av utsläppen kommer från de två raffinaderierna, Preem och St1. Den andra hälften domineras av vägtrafiken med bilar, kollektivtrafik och lastbilar.

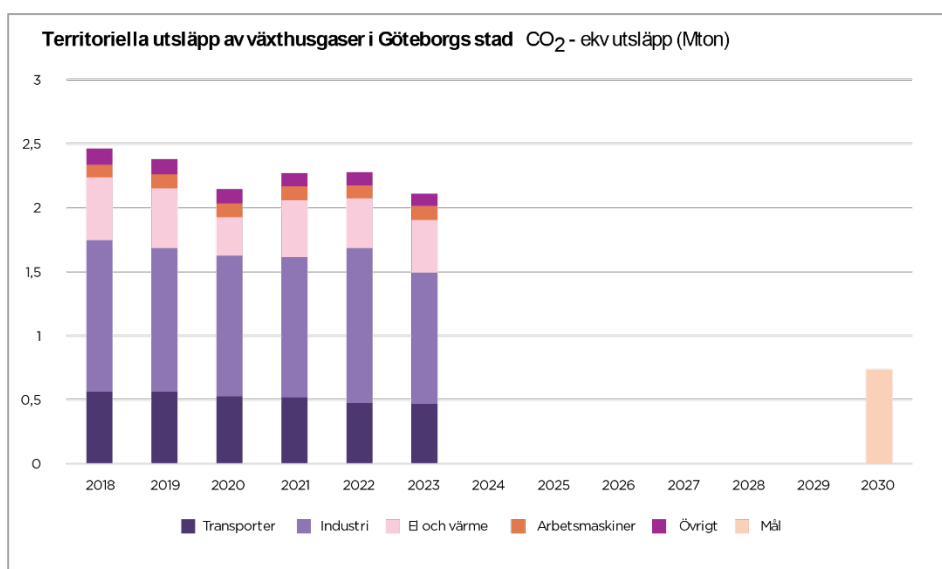
⁵ Det råder viss politisk oenighet om målen i Göteborgs stad, där delar av den nuvarande oppositionen (M, L, KD, D) vill revidera målen.

⁶ Göteborgs Stad 2025b

Utsläppen som är direkt kopplade till el och fjärrvärme uppgår till ungefär 0,4 miljoner ton CO₂-ekv per år och kommer främst från Ryaverket som använder naturgas och Sävenäs som förbränner avfall med fossila plaster. Göteborgs uppvärmning baseras dock på att raffinaderierna levererar spillvärme till fjärrvärmenätet. Arbetsmaskiner som ofta är kopplade till olika infrastrukturprojekt i staden står för runt 0,1 miljoner ton CO₂-ekv.

Om vi undersöker utsläppen över tid, se figur 1, ser vi att utsläppen under 2023 var lägre än de 2018. De har i relativa termer minskat med ca 14% sedan 2018 fram till 2023. Den största delen av denna minskning beror på minskade utsläpp från industri, följt av transporter och el- och värmeproduktion. Sedan 2005 fram till 2023 går det att se att de territoriella utsläppen minskat med 17%, främst tack vare att utsläppen från transporter minskat med ca 30% och de från industri med ca 18%. Enligt miljö- och klimatprogrammet ska de territoriella utsläppen minska med 10,3% årligen för att målet ska kunna nås och som vi ser ligger minskningstakten långt under det.

Statistik över växthusgasutsläppen i Göteborg för 2024 är inte presenterade än, men bör förväntas öka för transporter på grund av minskad iblandning av biobränslen till följd av förändrad reduktionsplikt. Enligt preliminär statistik ökade växthusgasutsläppen från vägtrafiken på nationell nivå under 2024 med ca 24% jämfört med 2023, främst på grund av den minskade reduktionsplikten.⁷



Figur 1: Utsläppen inom Göteborgs territorium 2018–2023 för olika sektorer.⁸

Även om utsläppen minskar är nedgången långt ifrån vad som krävs för att uppnå målet om minskning med 72% per invånare till 2030. Målet är att utsläppen i Göteborg ska vara runt 0,65 miljoner ton koldioxidekvivalenter (CO₂-ekv)

⁷ <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/sveriges-utslapp-och-upptag-av-vaxthus-gaser/>; <https://www.naturvardsverket.se/om-oss/aktuellt/nyheter-och-pessmeddelanden/2025/juni/sveriges-klimatutslapp-okade-med-7-procent-under-2024/>

⁸ <https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/>

år 2030. Vi kan från figur 1 se att bara utsläppen från industrierna (främst raffinaderierna) ligger på nästan en miljon ton.

2.2 De territoriella utsläppen Göteborg i relation till omvärlden

Klimatpolitiken regleras idag på flera olika nivåer. På den internationella nivån finns klimatkonventionen UNFCCC, där Parisavtalet fastslår att den globala medeltemperaturökningen ska hållas väl under två grader och sträva efter 1,5 graders temperaturökning. Den internationella domstolen i Haag ansåg under sommaren 2025 att Parisavtalets överenskomna primära temperaturmål ligger 1,5 °C över den förindustriella nivån. Från dessa globala klimatmål går det dock inte vetenskapligt att uttolka vare sig vad Sverige eller Göteborg ska göra för att uppnå målet – tolkningsutrymmet vad Parisavtalets skrivningar om länders ansvar och möjligheter innebär är för vaga för det.

EU har en gemensam klimatpolitik där handeln med utsläppsrätter utgör en hörnsten. EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS 1) omfattar i princip all elproduktion och industri, däribland raffinaderierna i Göteborg och avfallsförbränningen i Säve. Systemet innebär att det finns ett gemensamt tak för de totala utsläppen, vilket sänks varje år.

Från och med 2028 införs även EU ETS 2. Det är ett liknande system som omfattar koldioxidutsläpp från förbränning av fossila bränslen inom vägtransporter, bostäder, offentliga lokaler, jordbruk, skogsbruk och fritidsbåtar (och som ursprungligen skulle ha införts redan 2027). Därmed styrs även utsläppen från dessa sektorer av ett gemensamt EU-tak.

Syftet med systemen är att minska utsläppen där det är billigast, vilket marknaden avgör genom handel med utsläppsrätter. En konsekvens är dock att lokala utsläppsminskningar, exempelvis om Göteborg kraftigt skulle begränsa biltrafiken, särskilt av bilar som drivs med fossila bränslen eller om raffinaderierna skulle lägga ner, delvis kan motverkas av ökade utsläpp i andra EU-länder.

Detta beror på att det totala antalet utsläppsrätter inom EU ETS 1 och 2 i huvudsak är fast, men systemen innehåller så kallade marknadsstabilitetsreserver som ger viss flexibilitet. Denna mekanism gör det svårare att avgöra hur lokala åtgärder påverkar de totala EU-utsläppen. Detaljerna för EU ETS2 och dess marknadsstabilitetsreserv är fortfarande under diskussion hösten 2025.

Göteborgs Stad förhåller sig till denna interaktion mellan lokala territoriella utsläpp och övergripande utsläpp på EU-nivå, och i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram står att "Samtidigt ska vi säkerställa att våra åtgärder inte enbart minskar lokala utsläpp utan även de totala utsläppen i Sverige, Europa och världen" (s. 18). Om staden kan hjälpa företag att sänka kostnaderna för utsläppsminskningar (tex genom enklare regleringar) eller genom att stimulera kollektivtrafik som ersättning för privatbilism gör det att omställningen inom hela EU blir enklare och billigare, priserna på utsläppsrättigheter hålls lägre och sannolikheten att extra utsläpp tillförs marknaderna (ETS 1 och 2) via marknadsstabilitetsreserverna minskar.

Sverige har även nationella klimatmål, samt åtagande gentemot EU för sektorer som ingår i de så kallade ESR (*Effort Sharing Regulation*)-sektorerna (det vill säga växthusgasutsläpp som inte ingår i EU ETS 1). Den parlamentariska Miljömålsberedningen föreslog nyligen en bibehållen ambitionsnivå för de svenska klimatmålen.⁹ Nationella styrmedel för att nå dessa mål har också stor inverkan på växthusgasutsläppen i Göteborg, till exempel trafikens utsläpp som påverkas av nationell lagstiftning genom till exempel koldioxidskatt, reduktionsplikt (inblandning av förnybara bränslen) och subventioner till elfordon.

⁹ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/10/miljomalsberedningen-foreslar-bibehallen-ambitionsniva/>

3 Bakgrund

Att minska klimatpåverkan av transporter på lokal nivå kräver hänsyn till en rad faktorer när man väljer åtgärder och tillvägagångssätt. Forskningsperspektiv som framstår som särskilt relevanta för Göteborgs transportrelaterade klimatmål och -åtgärder beskrivs i det här avsnittet.

3.1 Genomförbarhet av klimatåtgärder

För att Göteborgs Stad kraftigt ska kunna minska transportsektorns koldioxidutsläpp krävs styrmedel som är ytterst kraftfulla och verkningsfulla. Det finns flera aspekter som är avgörande för att Göteborgs Stad ska kunna uppnå en effektiv klimatstyrning. Först och främst handlar det, som tidigare nämnts, om *rådighet*. En rekommendation i 2024 års klimatrapporten var att stadens fokus bör vara att agera inom de områden där den faktiskt har möjlighet att direkt påverka. Det andra handlar om genomförbarhet där man behöver väga tre centrala krav mot varandra: *måleffektivitet*, *kostnadseffektivitet* och *acceptans*.¹⁰

Måleffektivitet eller verkningsfullhet innebär att ett styrmedel ska ge största möjliga måleffekt, till exempel genom att tydligt minska biltrafiken eller genom att främja övergången till gång-, cykel- och kollektivtrafik. Detta talar för att införa eller förstärka styrmedel som på ett tydligt sätt styr bort från utsläppsintensiva transportslag. Om staden ska nå sitt mål krävs alltså kraftfulla åtgärder.

Det är inte lätt att jämföra effekter av olika åtgärder, eftersom resultaten beror på lokala förhållanden och hur åtgärderna är utformade. Trots denna komplexitet så identifierade Kuss & Nicholas (2022), genom att granska nästan 800 studier och fallstudier av europeiska städer, tolv åtgärder som särskilt effektiva för att minska bilresor, där kombinationer av restriktiva och främjande strategier ger störst effekt (se figur 2). De mest verkningsfulla åtgärderna inkluderar enligt författarna ekonomiska styrmedel som trängselskatt och vägavgifter, parkeringsrestriktioner och bilfria zoner och cirkulationsplaner som begränsar genomfartstrafik.

¹⁰ Haring & Jagers, 2025

INTERVENTIONS	'STICK' ELEMENTS	'CARROT' ELEMENTS	EFFECTIVENESS
1. Congestion charge	Drivers pay to enter city centre	Revenues go to city's sustainable transport schemes	12-33% reduction in city-centre cars
2. Parking & traffic control	Remove parking spaces, alter traffic routes	Replace parking spaces with bike lanes and walkways, add car-free streets	11-19% drop in city-centre cars
3. Limited traffic zone	Exclude cars from part of the city (except residents)	Violation fines fund public transport	10-20% reduction in city-centre cars
4. Mobility service for commuters	—	Workers given free public transport pass, then private shuttles to workplace	37% drop in car commuters
5. Workplace parking charge	Drivers pay to park at work	Cash-out scheme for employees to use public transport; parking revenues fund public transport	8-25% reduction in car commuters
6. Workplace travel planning	Parking management and removal of spaces	Discounts for public transport; improved bike infrastructure; advice to help commuters use public transport/walk/cycle	3-18% drop in car use by commuters
7. University travel planning	Reduced parking on campus	Discounts for public transport; improved bike infrastructure; advice and promotion to students and staff of alternatives to car	7-27% reduction in car use by university commuters
8. Mobility services for university	—	Free public transport pass and shuttle connections for students	24% drop in students commuting by car
9. Car sharing	—	Car sharing access integrated to work and neighbourhoods	12-15 private cars replaced by each shared car
10. School travel planning	—	Advice and events to help students and parents walk, cycle or carpool to school	5-11% reduction in car use for school trips
11. Personalised travel planning	—	Discounted public transport; advice to help city residents walk and cycle	6-12% drop in car use share among residents
12. App for sustainable mobility	—	Rewards for achieving targets for walking, cycling or using public transport	73% – proportion of app users declaring reduced car use

Figur 2: Effekter av åtgärder för att minska bilresande i städer (resultat från en metastudie, Kuss & Nicholas 2022)

Kuss & Nicholas (2023) lyfter även fram potentialen i så kallade omställnings-experiment eller policyexperiment. Syftet med sådana experiment är att påskynda omställningen genom att integrera lärande i beslutsfattandet och involvera ett brett spektrum av aktörer – statliga, offentliga och privata institutioner, företag och medborgare.

Samtidigt bör politiken vara *kostnadseffektiv*. I klimatkonventionen är det formulerat som att “politik och åtgärder för att hantera klimatförändring bör vara kostnadseffektiva så att de säkerställer globala fördelar till lägsta möjliga kostnad”.¹¹

¹¹ Utrikesdepartementet, 1993

En tredje, men också avgörande, faktor är den medborgerliga *acceptansen*. Även om ett styrmedel är både verkningsfullt och kostnadseffektivt kan det misslyckas, eller få oönskade konsekvenser, om det saknar folkligt stöd. En central utmaning är därför att skapa acceptans för åtgärder som samtidigt är verkningsfulla och kostnadseffektiva.

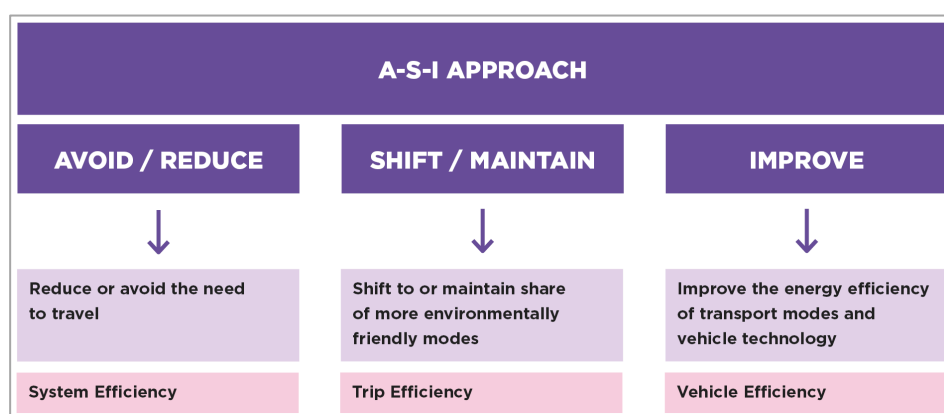
Det finns flera potentiella konflikter mellan dessa krav – *måleffektivitet, kostnadseffektivitet och acceptans*. Det kan exempelvis leda till att politiker avstår från att föreslå verkningsfulla åtgärder, eftersom de inte tror att dessa har medborgarnas stöd eller acceptans. Istället kan de välja att föreslå åtgärder som väcker mindre motstånd; åtgärder som är begränsade till den tekniska omställningen (till exempel övergång från fossila drivmedel till batterielektriska fordon) eftersom de inte kräver beteendeförändring i större utsträckning och är lättare att acceptera; eller till och med symbolåtgärder som får det att se ut som att man agerar för klimatets bästa, utan att de får reell effekt.

Det vore verklighetsfrånvänt om vi i den här rapporten bortsåg från medborgerlig acceptans som en viktig aspekt av klimatstyrning och enbart beaktade styrmedlens verkningsfullhet frånsett frågan om acceptans. Samtidigt är det politikens ansvar att bygga stöd för sin politik. I en representativ demokrati förväntas partier utforma sina budskap utifrån sina ideologiska och strategiska överväganden, och om de menar allvar med att nå de lokalt fattade klimatmålen, så behöver de bygga acceptans för åtgärder som gör att dessa uppnås. Vi kommer därför i vår analys att först och främst fokusera på åtgärder som kan vara effektiva för att nå målen. Men utifrån utgångspunkten att acceptans är en viktig beståndsdel i en genomförbar klimatpolitik kommer vi avslutningsvis att diskutera förutsättningarna för att bygga medborgerligt stöd och acceptans, givet just Göteborg Stads situation.

3.2 Avoid – Shift – Improve: Samklang av åtgärder

Medan genomförbarhet är ett kriterium för att identifiera effektfulla och realistiska åtgärder, kan själva karaktären av åtgärderna variera. Ett sätt att kategorisera åtgärder är Avoid-Shift-Improve-konceptet:¹²

1. **Avoid:** Undvika resor genom att minska behovet att resa respektive minska distanser. I stadsplaneringen sker detta genom närhetsbaserad planering, blandad bebyggelse med mera, men även digitala tjänster som ersätter en resa ingår i den kategorin.
2. **Shift:** Flytta resor till färdmedel med mindre miljö- och klimatpåverkan, till exempel från den enskilda bilen till kollektivtrafiken eller cykel och gång.
3. **Improve:** Förbättra eller effektivisera resor, till exempel genom drivmedel/-linor med mindre miljö- och klimatpåverkan.



Figur 3: Avoid – Shift – Improve (GIZ 2021)

Tanken med konceptet är inte att ställa olika typer av åtgärder emot varandra, utan snarare att se dem som en helhet då en kombination av olika typer av åtgärder brukar anses som nödvändig och mest effektiv. Den synen är dock långt ifrån en självklarhet när det kommer till strategiutveckling eller beslutsfattning.

¹² GIZ 2021, online: https://ledsgp.org/app/uploads/2016/01/SUTP_GIZ_FS_Avoid-Shift-Improve_EN.pdf. Liknande tre- eller fyrklang i miljö- och systemteorin är: a) Sufficiency (undvika materialförbrukning, minska behov), Consistency (byta ut material/ämnen mot sådana med mindre miljöpåverkan), Efficiency (använda mindre material för samma effekt) som används mest i samband med resursförbrukning; b) Trafikverkets fyrstegsprincip som gäller för infrastrukturplanering, se <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings-och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/>

I vissa sammanhang betraktas de tre vägarna som hierarkiska, där *Avoid* anses behöva arbetas med i första hand innan man går vidare till *Shift* och sedan *Improve*, även om det är underförstått att *Avoid* och även *Shift* är de svåraste kategorierna eftersom de kräver störst beteendeförändring.¹³ I andra sammanhang anses det att *Improve*, alltså fordonens effektivitet, leder till den största kvantitativa minskningen respektive förbättringen i praktiken, och är enklast att genomföra.¹⁴ Historiskt har fokus i miljö- och klimatarbetet faktiskt legat väldigt mycket på *Improve* (fordonens effektivitet), eftersom det kräver ingen eller låg beteendeförändring vilket minskar acceptanströskeln, samt att dessa förändringar kan ske till stor del inom samma sektor eller industri. Effekter av *Improve*-åtgärder brukar också vara lättare att mäta, jämfört med *Avoid*- och *Shift*-åtgärder som ligger på systemnivå och innebär en del indirekta effekter och/eller effekter som är svåra att kvantifiera.¹⁵

Strategier baserade enbart på teknisk effektivisering och substitution (tekniskifte) möter dock flera strukturella hinder som försvårar en snabb och omfattande reduktion av klimatutsläpp, särskilt inom transportsektorn och på den lokala nivån:

1. **Tekniska implementeringsgränser:** Trots snabb elektrifiering av lätta fordon kvarstår tekniska och ekonomiska utmaningar för tunga transportslag, inklusive sjöfart och flyg. Dessutom fördröjs omställningen av fordonsflottan av fordonens långa livslängd, vilket innebär att fossila, eller biobaserade, drivmedel kommer att vara nödvändiga under en utdragen övergångsperiod.
2. **Marknadsmässig tröghet och låsningseffekter:** Fordons- och drivmedeltillverkarnas tidigare investeringar i fossila teknologier skapar låsningseffekter, vilket gör att de bibehåller dessa produkter på marknaden. Utan starka styrmedel tenderar konsumenter att välja bort dyrare ny teknik, vilket resulterar i att äldre, mindre effektiva teknologier kvarstår i drift trots att fossilfria alternativ är kommersiellt tillgängliga.
3. **Begränsad lokal rådighet över teknikskiftet:** Kommuner och lokala aktörer har begränsad förmåga att direkt påverka utrullningstakten av ny teknik, eftersom denna primärt styrs av nationell lagstiftning, marknadens utbud och näringslivets prissättning. Detta understryker behovet av att komplettera teknikfokus med lokala åtgärder där rådigheten är störst, såsom att minska vägtrafikarbetet.

Det tillkommer att omställning genom endast teknisk effektivisering missar en rad positiva bieffekter som åtgärder av karaktären *Avoid* eller *Shift* brukar föra med sig, såsom förbättringar i tillgängligheten, stadsmiljön eller folkhälsan.

Tidigare forskning visar tydligt att tekniska lösningar som elektrifiering och förnybara drivmedel inte är tillräckliga för att uppnå klimatmålen inom

¹³ Liknande "hierarki" återfinns i Trafikverkets 4-steps-princip (se <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/>) som används som planeringsprincip för nationella infrastrukturatgärder och AVS/åtgärdsvalstudier.

¹⁴ Börjesson/Eliasson 2026

¹⁵ Trafikverket 2023

transportsektorn, utan att även en minskning av trafikarbetet är nödvändig. Exempelvis har det genomförts analyser som visar vad som krävs för att de svenska territoriella utsläppen från personbilar ska minska med 70 procent mellan 2010 och 2030.¹⁶ Studierna pekar på behovet av en snabb elektrifiering av fordonsflottan, men man konstaterar att målet inte kan nås utan ett minskat bilresande och att elektrifieringstakten är för långsam för att vara den enda strategin för att nå målen. Det behövs även en ökad inblandning av biobränslen och ett minskat bilresande.

Även om elbilar och biobränslen införs brett är det fördelaktigt om biltrafiken minskar utifrån ett hållbarhetsperspektiv, eftersom en fullständig omställning av bilparken tar tid och dessa lösningar fortfarande medför miljöpåverkan och kräver naturresurser. Beräkningarna utgår från en minskning av antalet körda kilometer med personbil på 21–4%, där spannet beror på i vilken utsträckning andra åtgärder genomförs.¹⁷ I klimatscenarier från 2021 och 2023 kommer författarna till slutsatsen att en kombination av tekniska åtgärder och minskade bilresor leder till minskade territoriella och konsumtionsbaserade växthusgasutsläpp.¹⁸ Detta kan innebära en övergång till aktiva transporter (cykling och gång), kollektivtrafik och samåkning. Senare forskning har visat att ett minskat bilresande, mindre och färre bilar m.m. leder till ett minskat uttag av ämnen som behövs för elbilsbatterier, och därmed, i ett bredare perspektiv, leder till ett mer hållbart transportsystem.¹⁹

Även FNs klimatpanel IPCC (International Panel on Climate Change) konstaterar att ”the decarbonization of the transport sector requires a paradigm shift that ensures prioritization of high-accessibility transport solutions that minimize the amount of mobility required to meet people’s needs and favors transit and active transport modes”.²⁰ I samma anda utvecklar Naturvårdsverket i scenariot *Omställning för Sverige – en möjlig väg till klimatmålet 2045 (Panorama-verktyget*²¹) att en betydande andel av utsläppsminskningen i transportsektorn behöver komma från *Avoid-* och *Shift-*åtgärder, nämligen 27%. Den nivån brukar vara mycket högre på lokal nivå eftersom möjligheter att flytta eller minska transporter brukar vara större på den lokala nivån än den nationella.

¹⁶ Morfeldt m. fl. 2021; Berg Mårtensson m.fl. 2023

¹⁷ Berg Mårtensson m.fl. 2023

¹⁸ Morfeldt m. fl. 2021; Berg Mårtensson m.fl. 2023

¹⁹ Morfeldt 2025

²⁰ IPCC 2022

²¹ <https://www.panorama-sverige.se/>

4 Göteborgs Stads arbete med mobilitetsrelaterade klimatomål

4.1 Program, delmål och indikatorer

Kommunfullmaktige i Göteborgs Stad antog i mars 2021 Miljö- och klimatprogrammet. Programmet gäller för alla stadens nämnder och bolag med målet att ställa om till ekologiskt hållbar stad till 2030 (Göteborgs Stad 2021). Miljö- och klimatnämnden ansvarar för att driva och samordna arbetet med programmet. Arbetssätten för att nå målen består dels av stadens systematiska miljöarbete, dels av samarbeten mellan förvaltningar och bolag genom sju tvärgående strategier. För varje strategi finns en ansvarig nämnd eller styrelse och en eller flera samordningsansvariga. Ansvarig nämnd för strategin *Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter* är stadsmiljönämnden och arbetet leds av två samordningsansvariga från stadsmiljöförvaltningen. De samordningsansvariga har till uppgift att göra det möjligt att skapa en ökad kapacitet för genomförande och därigenom möjlighet att nå målen i programmet (Göteborgs Stad 2021). Strategisamordnarna för de sju strategierna samverkar också med varandra och har flera andra strategiska dokument att förhålla sig till.

I Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram finns följande indikatorer formulerade kopplat till delmålet för att minska klimatpåverkan från transporter:

- Klimatpåverkan ska minska med 90% till 2030 jämfört med 2010.
- Vägtrafikarbetet (antal körda kilometer med alla typer av motoriserade vägfordon) ska vara 25% lägre 2030 jämfört med 2019.²²
- Stadens fordonsflotta ska vara 100% fossilfri till 2023.²³
- Göteborgs Stad säkrar en god luftkvalitet för göteborgarna
- Göteborgs Stad säkrar en god ljudmiljö för göteborgarna.

Det är dessa mål och indikatorer som de samordningsansvariga har att förhålla sig till och driva arbetet utifrån.

För att minska utsläppen från vägtrafiken behöver förflyttningar ske inom huvudsakligen tre områden: 1) minskat vägtrafikarbete, 2) ökad elektrifiering och 3) övergång till biodrivmedel. För att Göteborg ska nå delmålet till 2030 krävs åtgärder inom alla tre områden, både på lokal och nationell nivå. Göteborgs Stad har begränsad rådighet över utvecklingen av elektrifiering och biodrivmedel, som till större del är beroende av utveckling och beslut på nationell nivå. Däremot kan Göteborgs Stad påverka volymerna i vägtrafiken till större del utifrån den egna rådigheten.

²² Eftersom vissa typer av motoriserade vägtransporter – till exempel godstransporter, kollektivtrafik – inte avses att eller bör minska behöver trafiken med personbilar minska jämförelsevis ännu mer.

²³ År 2025 var 88 procent av stadens fordon fossilfria. Enligt uppföljningen som gjordes 2025 har flera faktorer bidragit till att målvärdet inte uppnåtts, bland annat begränsad laddinfrastruktur och ökade kostnader, som har inneburit att Göteborgs Stads verksamheter valt att behålla befintliga bilar i stället för att köpa nya.

Möjligheten att nå delmålet påverkas av mängden vägtrafik i kommunen, vilket Göteborgs Stad delvis har rådighet över, men också av elektrifieringstakten och reduktionsplikten där rådigheten är mer begränsad. Strategisamordningen fokuserar på att öka styrning och kapacitet för att nå målet om minskat vägtrafikarbete, och det arbetet drivs tillsammans med kollegor från framför allt de stadsutvecklande förvaltningarna. Detta arbete innebär bland annat följande:

- Göteborgs Stad utvecklar mer effektiv mobilitet genom att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik vid trafikstyrning och i prioritering av hur gatu- och vägutrymmet används. [...]
- Göteborgs Stads prioritering av gång och cykel innebär att staden behöver värna mer mjuka parametrar och skapa attraktiva stadsrum och gångstråk där människor vill vara, vistas och röra sig igenom. [...] För att lyckas minska trafiken behöver vi tillgodose att närmiljön tillfredsställer fler av invånarnas behov.
- Göteborgs Stad arbetar för ett elektrifierat transportsystem, fossilfria drivmedel och laddinfrastruktur för stadens egna fordon [...].
- Göteborgs Stad utvecklar och använder kontinuerligt olika typer av styrmedel som trängselskatt, prissättning och reglering för parkering, miljözoner och bilfria innerstadszoner och beteendepåverkande insatser.

Utifrån rådigheten samt hur snabbt åtgärderna ger effekt har man inom strategiarbetet pekat ut tre fokusområden:²⁴

Hastighetssänkningar (till exempel 30 km/h i staden): Arbetet drivs av en kombination av trafiksäkerhet och målet att skapa goda stadsmiljöer och hållbart resande. Ambitionen är att använda de lägre hastighetsgränserna som en teknisk förutsättning för att underlätta efterföljande åtgärder som omfördelning av yta. Arbetet går ut på att ersätta den gamla rekommenderade hastigheten (blå 30-skyltar) och den generella 50 km/h-gränsen med skarpa hastighetsgränser: 40 km/h på det övergripande vägnätet och 30 km/h på övriga gator och vid skolor. Arbetet genomförs områdesvis för att vara effektivt.

Parkering: Här har man antagit en parkeringsstrategi som just nu håller på att omsättas i en motsvarande parkeringspolicy. Parkeringspolicyn innebär en sänkning av parkeringstal vid nybyggnation (det vill säga en minskning av antalet parkeringsplatser per bostad), en höjning av ram för parkeringsavgifter, en utredning om avgiftsbeläggning i nya områden och flytt av parkering till anläggning ingår.

Omdisponering av yta: En plan för gatuutveckling tas fram, för styrning av fordonstrafiken och omprioritering av ytor från bil till aktiv mobilitet och stadsliv. Tillfälliga åtgärder testas och utvärderas innan de blir permanenta. När allmän plats förändras återställs den med högre vistelsekvaliteter och mer främjande av hållbart resande.

²⁴ Göteborgs Stad 2024b

Ansvaret för det operativa arbetet med hastighet, parkering och yta ligger utanför strategiarbetet, i en speciell programstruktur inom linjeorganisationen. Strategisamordnarna är hoppfulla om att dessa områden nu prioriteras och att en organisation har skapats för att hantera dem, även om arbetet är i uppstartsfasen och det är för tidigt för att se resultat.

För att samordna arbetet över förvaltningsgränser har strategisamordnarna startat *Arena Hållbara transporter*, som är en plattform med återkommande mötesformer. Plattformen ska ”sprida kunskap från forsknings- och utvecklingsprojekt samt lära av varandras erfarenheter och skapa nya samarbeten” och är ”öppen för alla i stadens förvaltningar och bolag som på något sätt arbetar med hållbara transporter.”²⁵

4.1.1 Tillkommande budgetuppdrag inom hållbara transporter

Den beslutade budgeten för 2026²⁶ kan tolkas som en förstärkning för inriktningen att minska vägtrafiken och öka andelen resor med kollektivtrafik, cykel och till fots. Bland annat står: ”Stadsmiljönämnden och stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag att [...] utreda och samordna konkreta åtgärder som minskar trafiken i centrala Göteborg och samtidigt förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken samt andra hållbara trafikslag och samtidigt åstadkommer bättre förutsättningar för stadsliv i gatumiljön.” Dessa åtgärder får vara ”inspirerade av cirkulationsplansmetodiken med minskad genomfartstrafik”²⁷ och ska vara klara för implementering 2028. Budgetutrymme respektive uppdrag har lämnats för bland annat följande åtgärder respektive ett intensifierat arbete eller utredningar (fördelat på olika förvaltningar):

- sänka bashastigheten
- införa bilfria zoner runt skolor med otrygga trafikmiljöer
- driva på för en lagändring för att kunna införa miljözon klass 3 för tunga och lätta lastbilar i centrala Göteborg
- prioritera utrymme för gående och cyklister utifrån säkerhetsaspekter
- anläggning av fler gånggator, sommargator och sommartorg.

Budgeten för 2026 bekräftar och förstärker alltså strategin *Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter* och förbättrar möjligheten att uppnå Göteborgs Stads miljö- och klimatprogramns mål. Det är framför allt en möjlighet att gå från ”frimärkesåtgärder” (till exempel en eller ett fåtal bilfria skolzoner) till en implementering i större skala som skapar en helhet och större effekt.

²⁵ Göteborgs Stad 2024b

²⁶ Göteborgs Stad 2025c

²⁷ IVL 2023

4.1.2 Pågående arbete för mer hållbara transporter

Strategin *Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter* innefattar många områden. En kartläggning resulterade i att strategisamordningen valde att lägga fokus på minskat vägtrafikarbete. Andra områden där staden och andra relevanta aktörer arbetar för att nå målen är:

Elektrifiering

Arbetet med elektrifiering (se Göteborgs stads elektrifieringsplan 2021–2030²⁸) har getts i uppdrag till Business Region Göteborg och omfattar både elektrifieringen av kommunens fordonsflotta och (upphandlade) transporter, elektrifiering av kollektivtrafiken och tillgång till laddinfrastruktur.

Utvecklingen visar på både framsteg och utmaningar.²⁹ År 2024 bedöms utvecklingen vara positiv för stadens fordonsflotta och upphandlade transporter. Däremot bedöms utvecklingen vara negativ vad gäller (den upplevda tillgången till) publik laddinfrastruktur, även om målet för tillgång på laddinfrastruktur på kommunala ytor har uppfyllts. Utvecklingen för kollektivtrafiken bedöms vara både positiv och negativ. Aspekter relaterade till leveranskedjor och marknadsförhållanden, och tydliga processer för att bygga ut laddinfrastruktur, har identifierats som faktorer för att uppnå målen.

Kommunens fordonsflotta

Bolaget Göteborgs Stads Leasing AB har idag cirka 975 elbilar leasade i stadens verksamheter (vilket står för 43% av stadens fordonsflotta) och cirka 90% av fordonsflottan är fossilfri. Det innebär att stadens fordonsflotta till stor del drivs av el, metangas eller HVO100. Den reviderade elektrifieringsplanen med mål om 90% elbilar i staden till 2030 väntas antas.

Göteborgs Stads Leasing AB har mål om att byta ut cirka 350 bilar per år för att få en förnyad fordonsflotta som lever upp till det nya målet. De har under åren 2024 och 2025 fått hjälp av forskningsaktörer att ta fram en cirkulär handlingsplan som ska integreras i verksamhetsplanen. Målsättningen är bland annat att försöka nyttja fordonen längre och på så vis spara både resurser och ekonomi för staden.

En utmaning som finns kring måluppfyllelse är att det fortsatt är svårt att få laddning på plats. Göteborgs Stads Leasing AB har ett samarbete med Göteborgs Stads Parkering samt Stadsfastigheter för att hjälpa kunderna i staden. Kunderna, till exempel Äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen (ÄVO) som har flest bilar i kommunen, hyr också en del av privata hyresvärdar och där är det olika lätt att få fram laddning beroende på den privata hyresvärdens processer och välvilja till att hjälpa till med laddning. Göteborgs Stads Leasing AB har tätt mellan kundmöten där de följer upp hur det går med laddning och utbyte. De försöker också se till att de har ett bra upphandlat underlag av fordon som stämmer väl överens med de behov kunderna har.

²⁸ https://goteborg.se/wps/PA_Pabolagshandlingar/file?id=30253

²⁹ Business Region Göteborg, 2024

Kollektivtrafik

Västtrafik arbetar för en bättre kollektivtrafik för alla invånare i Västra Götalandsregionen. På grund av det stora resenärsunderlaget gynnas framför allt Göteborgs Stad av Västtrafiks utveckling, men samtidigt uppstår det i ett tätt bebyggt område också flaskhalsar och förseningar. Västtrafik jobbar kontinuerligt med förenklingar för resenären, genom enklare biljett- och betalsystem. Bolaget har också investerat i tätare dialog med kommunerna och tar en mer aktiv roll. Västtrafik har börjat att vara med tidigt i nyetableringar där de skriver avsiktsförklaringar om trafikering för att styra beteendet från start. Frågan om säker cykelförvaring vid knutpunkter är en utmaning som Västtrafik anses behöver lösas gemensamt med kommunen, då dagens infrastruktur anses som bristfällig, framför allt med utvecklingen mot dyrare (el-)cyklar. Att ta bort osäkerheten vid hållplatsen anses även kunna minska trycket på att ta med cykeln ombord på tåget.

Just nu är Västtrafik Nordens ledande region inom busselektrifiering. Målet är att all stads- och tätortstrafik ska vara elektrifierad senast 2030, med över 500 elbussar redan i drift. Det finns fortfarande framsteg att göra när det gäller elektrifieringen av färjetrafiken. För närvarande finns det bara en elhybridpassagerarfärja, *Elvy*, på Göta älv i Göteborg. Enligt nuvarande planer kommer färjetrafiken också att elektrifieras i allt högre grad. Från och med 2027 kommer Södra skärgården att ha elektrifierad färjetrafik med tre nya snabbfärjor. Utsläppen från kollektivtrafiken är dock inte den största utmaningen; den största utmaningen är att få fler att välja kollektivtrafiken och därigenom minska de totala utsläppen per personkilometer.

Godstransporter

De prioriterade åtgärderna i strategin för hållbara transporter har större betydelse för persontrafiken, medan godstransporter i staden påverkas av en rad andra åtgärder och kriterier. För att göra stadens arbete med hållbara godstransporter mer effektiv har en *Strategic Urban Logistics Plan 2024–2030* (SULP) antagits 2025.³⁰ SULP:en ska ”underlätta för godsflöden och godstransporters framkomlighet, säkerställa markytor kopplat till godsförsörjningen, värna livsmiljöperspektivet, nyttja, främja och möta innovation och teknikutveckling samt skapa förutsättningar för samverkan mellan myndigheter, näringsliv och akademi.” Det är viktigt att påpeka att SULP:en i nuläget syftar på att optimera godstransportflöden snarare än att minska transportarbetet. Insatserna i handlingsplanen preciserar strategierna. Ett konkret arbete med åtgärderna har påbörjats inom stadsbyggnadsförvaltningen. Elektrifiering av tunga transporter och tillgång till laddmöjligheter ligger dock i huvudsak inom elektrifieringsarbetet (se ovan).

³⁰ Göteborgs Stad 2025d

4.1.3 Slutsats: Klimatarbetets fokus har förskjutits – från teknikfokus till helhetsgrepp

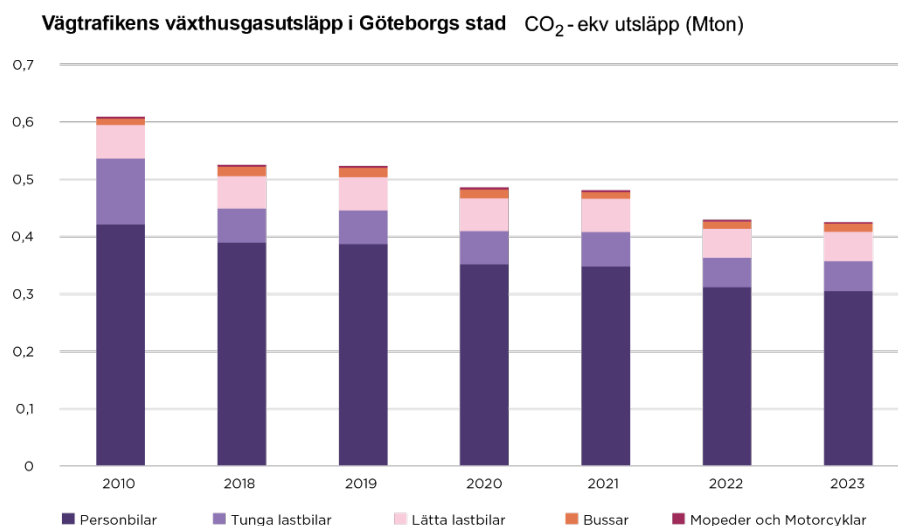
Göteborgs Stads strategi för hållbara transporter vilar på insikten att enbart teknisk effektivisering (*Improve*), såsom elektrifiering och övergång till biobränslen går för långsamt för att Göteborgs Stads klimatmål ska kunna nås (se teoretisk bakgrund i 4.2). Lagstiftningen på nationell- och EU nivå är inte tillräckliga, och det finns strukturella begränsningar för en snabb teknikomställning såsom tekniska gränser för omställningen av tunga transportslag, men framför allt en marknadsmässig tröghet som fördröjer utrullningen av fossilfria fordon. Lokala aktörer som kommunen har begränsad rådighet över teknikens utveckling och dess ekonomiska konkurrenskraft. Kombinationen av strukturella hinder och lokal rådighet har därför lett till en förflyttning till åtgärder inom *Avoid*- (minska transportbehovet) och *Shift*-kategorin (flytta resor till hållbara färdmedel) jämfört med tidigare insatspaket.

Denna förskjutning, som *Strategin för Hållbara Transporter* betonar, handlar om att använda stadens rådighet mer effektivt genom att minska vägtrafikarbetet. Inom *Avoid*- och *Shift*-kategorierna använder staden sina starkaste styrmedel: genom effektiv stadsplanering kan man på lång sikt skapa en närhetsbaserad stad som minskar transportbehovet (*Avoid*). Med påverkan på både kort och lång sikt används verktyg för att aktivt öka den relativa attraktiviteten för hållbara alternativ (*Shift*). Detta sker genom att förbättra kollektivtrafiken och förutsättningar för aktiv mobilitet samtidigt som bilens attraktivitet begränsas via minskade parkeringstal, höjda parkeringsavgifter och sänkta hastighetsgränser. Strategin genererar dessutom önskvärda synergieffekter inom stadsmiljö, livskvalitet, folkhälsa och tillgänglighet, vilket sällan uppnås med enbart teknikbaserade åtgärder. Samtidigt fortgår arbetet med att främja tekniksiftet genom upphandlingar av den kommunala fordonsflottan och genom stöd till elektrifiering i näringslivet.

4.2 Utveckling av vägtrafiken i Göteborg

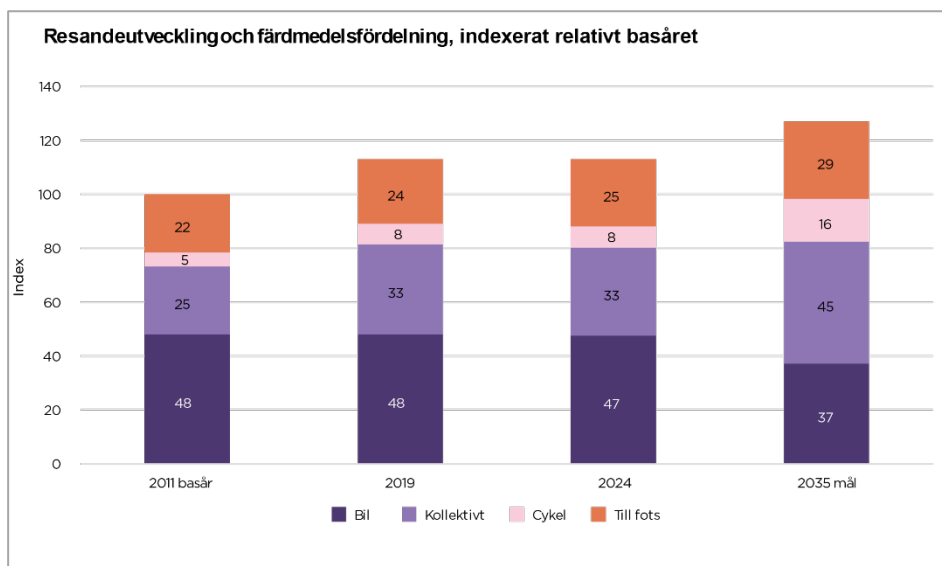
Som nämnts i kapitel 3.1 har de territoriella utsläppen från trafiken i Göteborg minskat över tid. Inom vägtrafiken är personbilar den största källan till växthusgasutsläpp, följt av tunga och lätta lastbilar, som 2023 stod för ungefär lika stora utsläpp, se figur 4.³¹ Andelen växthusgasutsläpp från personbilar i förhållande till de totala utsläppen från vägtrafiken har legat konstant kring 65% sedan 2010.

³¹ I de territoriella utsläppen ingår till exempel inte växthusgasutsläppen från produktion av fordon. Åtgärder för minskad trafikmängd i enlighet med vad som är beskrivet i stycket ovan torde minska efterfrågan på att äga bil och även minska bilanvändningen (i form av körda km/år), med möjlig konsekvens att bilens livslängd ökar (Morfeldt & Johansson, 2022). Det senare kan leda till minskad omsättning och därmed nyförsäljning av bilar. Dessa mekanismer skulle (allt annat lika) leda till att de konsumtionsbaserade utsläppen minskar mer än de territoriella utsläppen när det gäller åtgärder för att minska trafikmängden.



Figur 4: Tidsutvecklingen av vägtrafikens territoriella utsläpp i Göteborgs stad.³²

Utifrån data i rapporten *Trafik- och resandeutveckling 2024*, se figur 5, kan vi se att det totala antalet resor inom Göteborg år 2024 har ökat sedan 2011, men är stort sett på samma nivå som 2019. Antalet resor med bil, kollektivtrafik, cykel och till fots är ungefär detsamma 2024 som 2019. Jämfört med 2011 har antalet resor med kollektivtrafik, cykel och till fots ökat, medan antalet bilresor är ungefär oförändrat. För att nå de presenterade målen för 2035 krävs ett betydande trendbrott jämfört med utvecklingen 2010–2024, där cykelresandet fördubblas, resandet med kollektivtrafik ökar och bilresandet minskar.



Figur 5: Utveckling av antal resor och fördelning av färdmedel i Göteborgs stad. Indexsiffrorna är normaliserade med hänsyn till både realiserad och prognostiserad ökning i resandet.

³² <https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/>

Figur 6, som är hämtat från *Trafik- och resandeutveckling 2024*, visar att enbart 4 av 14 delmål är uppfyllda eller har en god utveckling. Fyra mål är inte uppfyllda eller gick i fel riktning, och sex delmål går inte att bedöma i nuläget.

● Målet är uppfyllt och/eller utvecklingen god.
 ● Målet är delvis uppfyllt och/eller utvecklingen går i rätt riktning, men inte i tillräcklig takt.
 ● Målet är inte uppfyllt och/eller utveckling går i fel riktning eller är oförändrad.
 ● Det går inte att göra en bedömning i nuläget.

Resor			2021	2022	2023	2024
E1	Minst 35 procent av resorna sker till fots eller med cykel år 2035.		●	●	●	●
E2	Minst 55 procent av de motoriserade resorna sker med kollektivtrafik år 2035.		●	●	●	●
E3	Restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik.	Bil	●	●	●	●
		Kollektivtrafik	●	●	●	●
Stadsrum			2021	2022	2023	2024
E4	År 2035 anser minst 85 procent av göteborgarna att gång är ett attraktivt sätt att röra sig i innerstaden och andra täta stadsmiljöer. Gång ska i dessa miljöer också vara det mest attraktiva sättet att ta sig fram (i jämförelse med övriga trafikslag).		●	●	●	●
E5	År 2035 anser minst 85 procent av göteborgarna att gaturummen i innerstaden och i andra stadsmiljöer är attraktiva att vistas i.		●	●	●	●
E6	Antalet dödade ska halveras och antalet allvarligt skadade i Göteborgstrafiken (på kommunalt vägnät) ska minska med 25 procent fram till 2030 jämfört med medelvärde för åren 2017-2019.		—	●	●	●
Godstransporter			2021	2022	2023	2024
E7	Transporttiderna och variationen i transporttider på väg och järnväg till och från viktiga industri- och logistikområden ökar inte och ligger år 2035 kvar på 2014 års nivåer.	Väg	●	●	●	●
		Järnväg	●	●	●	●
E8	Godstransporternas påverkan på luftkvalitet, buller och förurning ska minska jämfört med 2014 års nivåer.	Luftkvalitet	●	●	●	●
		Buller	●	●	●	●
		Förurning	●	●	●	●
E9	Göteborg ska anses vara Nordens bästa logistikläge i ledande rankingar samt allmänt ansedd som ledande inom klimatsmarta transporter.	Logistikläge	●	●	●	●
		Klimatsmart	●	●	●	●

Figur 6: Bedömning av måloppfyllelsen för effektmålen på trafik- och resandeutvecklingen (Göteborg Stad 2025).

4.3 Identifierade utmaningar

Detta avsnitt diskuterar fyra övergripande utmaningar för kommunens arbete med transportrelaterade klimatmål: organiseringsutmaningen, rådighetsutmaningen, kommunikations- och acceptansutmaningen, och den bristfälliga samordningen mellan stads- och trafikplaneringen.

4.3.1 Organiseringsutmaningen

Att organisera mobilitet är utmanade då detta är en fråga som spänner över flera sektorer och politikområden. I 2024 års rapport presenterade klimatrådet rekommendationer för hur staden kan hantera utmaningar som följer av den organisation och struktur som råder. Vi avsåg visa på att svårigheten med att styra och organisera klimatfrågan beror på att komplexitet är inbyggt i systemet genom att gamla strukturer finns kvar samtidigt som nya tillkommer. Ett vanligt sätt att organisera tvärsektoriella frågor är att anställa personer och inrätta organisationer som har till uppdrag att driva och samordna. I Göteborg gäller detta miljöförvaltningen. Risken är dock att dessa aktörer kommer uppleva att det är svårt att få genomslag.

I de samtal som förts med nyckelpersoner som arbetar inom Göteborgs stads olika förvaltningar och bolag i samband med rapportskrivandet har ett antal utmaningar förts fram. En utmaning, som också diskuterades i förra årets rapport, är att hitta arbetssätt för att effektivt arbeta mot målen. Trots att arbetssättet med de sju tvärgående strategierna är ett sätt att skapa samordning inom staden där förvaltningar och bolag förväntas ta gemensamt ansvar för att nå målen, är just samordningen och det gemensamma ansvaret en utmaning att få till i praktiken. Arbetssättet med samordningsansvariga innebär att det finns ett ansvar för att samordna frågorna, men de har samtidigt inte mandat att fatta beslut över organisatoriska gränser, eller nödvändigtvis de finansiella och personella resurser som krävs. Detta har tidigare forskning ofta pekat på är en svårighet när det gäller tvärgående styrning, där det ställs stora krav på de samordningsansvariga men där de saknar effektiva verktyg.³³ Det innebär också att det oftast på en övergripande nivå finns en acceptans inom organisationen för målen och arbetsätten, men när de ska konkretiseras uppstår målkonflikter och budgetrestriktioner som försvårar arbetet. Ju närmare genomförande desto svårare blir det – helhetsperspektiv är enkelt på visionsnivå och betydligt svårare på aktiv genomförandenivå.

Det finns tecken på att den existerande samverkan ger resultat, bland annat har stadsmiljönämnden, stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden beslutat om en gemensam inriktning för att nå målen i både miljö- och klimatprogrammet och i trafikstrategin. Detta inriktningsbeslut fokuserar på åtgärder inom fem prioriterade områden: omdisponering av yta, bilparkering, hastighet, styrning och kommunikation.

³³ Svensson 2019

4.3.2 Rådighetsutmaningen

Klimatomställningen i Göteborg påverkas i hög grad av beslut på nationell och internationell nivå, inte minst inom EU:s klimatpolitik. Denna politik kommer att driva på omställningen oavsett vad som sker lokalt. När exempelvis priset på fossila bränslen ökar till följd av EU-beslut eller nationella styrmedel, får det direkta konsekvenser för göteborgarnas beteenden när fler kan komma känna sig manade att välja kollektivtrafik eller elfordon. Här behöver staden agera proaktivt. Om kollektivtrafiken fungerar dåligt eller laddinfrastrukturen inte räcker till riskerar frustrationen att öka när omställningen blir påtaglig i vardagen. Det finns studier som visar att acceptansen ökar om medborgarna först ges goda möjligheter att ställa om och att därefter kostnader på klimatskadlig konsumtion införs.³⁴

4.3.3 Kommunikations- och acceptansutmaningen

En studie från Västtrafik visar att ”fler är för miljözoner än emot” och att ”en majoritet tycker att det är viktigt att det blir mindre biltrafik i staden”.³⁵ Andra undersökningar bekräftar denna bild. Enligt SOM-institutet är en majoritet av göteborgarna positiva till ökade satsningar på kollektivtrafik³⁶ och enligt Göteborgs stad (2024) instämmer de flesta i påståenden som att ”centrala Göteborg skulle bli mer attraktivt om mer yta omfördelas till vistelse och gående på bekostnad av yta för bilparkering och annan trafikyta”.

Att en majoritet uttrycker stöd för sådana påståenden utgör en viktig förutsättning för att politiskt och praktiskt kunna genomföra en omställning i staden. Samtidigt måste man beakta att klimatförändringarna utgör ett klassiskt samarbetsproblem: vi tjänar kollektivt på en omställning, men individer kan vara ovilliga att själva bära de upplevda kostnaderna. Dessa kostnader kan förstås brett; dels i monetära termer, såsom ökade parkeringsavgifter, dels i form av konkreta förluster i vardagen, till exempel att en tidigare tillgänglig parkeringsplats försvinner.

Eftersom klimatomställningen oundvikligen innebär kostnader, blir en central fråga inom klimatpolitiken hur dessa kostnader ska fördelas rättvist i samhället. När kostnaderna upplevs drabba en själv eller ens grupp – exempelvis när just min parkeringsplats försvinner eller mina avgifter höjs, kan upplevelsen av orättvisa öka. Det leder till mer negativa attityder till åtgärder och kanske även protester. Detta är i grunden förväntat – många människor uppfattar det som orättvist att själva bära kostnader för något som ses som en kollektiv nytta, såsom ett bättre klimat, ökad framkomlighet eller en grönare stad.³⁷

³⁴ Montford m.fl. 2023

³⁵ Västtrafik 2025. De svarande är inte enbart göteborgare utan bosatta i Västra Götaland över 16 år.

³⁶ SOM-institutet, 2024

³⁷ Maestre-Andrés m.fl. 2019

Att hantera fördelningen av kostnader mellan olika grupper utgör en central utmaning för acceptansen av klimatpolitik generellt och i högsta grad även i Göteborg. En särskild risk uppstår när kommunikationen kring omställningen sker i form av så kallad ”frimärkeskommunikation”, det vill säga när enskilda projekt kommuniceras isolerat utan att sättas in i ett större sammanhang. I sådana fall blir de konkreta förlusterna tydliga, medan de långsiktiga vinsterna och den gemensamma nyttan riskerar att hamna i skymundan.

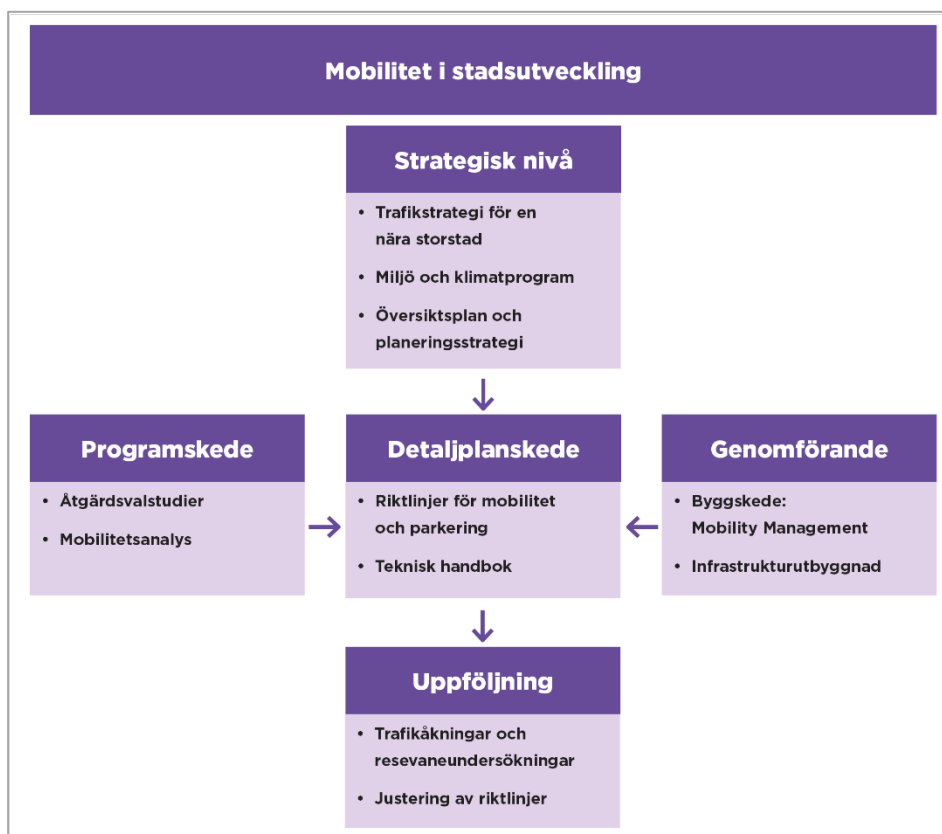
4.3.4 Mobilitetsutmaningar i framtidens stadsutveckling

Göteborg står inför betydande utmaningar när det gäller mobilitet i takt med att staden växer och förtätas. Stadsutvecklingen handlar inte bara om att bygga fler bostäder och arbetsplatser, utan också om hur människor och gods ska kunna röra sig effektivt och hållbart i staden. En av de största utmaningarna är att möjliggöra en växande befolkning, samtidigt som biltrafiken ska minskas och fossilfria godstransporter till hamnen måste fungera smidigt. Mobilitetsplaneringen är därför en avgörande utmaning i stadens utvecklingsprocesser – från strategiska beslut till genomförande och uppföljning.

Göteborgs Stad har satt upp ambitiösa mål för hållbar mobilitet i styrdokument som *Trafikstrategi för en nära storstad* och *Miljö- och klimatprogrammet*. Översiktsplanen och planeringsstrategin (2024–2027) integrerar mobilitetsmål i stadsutvecklingen, med fokus på täthet, funktionsblandning och närhet för att minska transportbehovet. En central utmaning är att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik framför biltrafik, och samtidigt skapa en stad där det är enkelt att välja hållbara färd sätt – med kraftigt minskad klimatpåverkan från transporter.

Mobilitetsfrågor måste hanteras i varje steg av stadsutvecklingen. I programskedet krävs åtgärdsvalsstudier och mobilitetsanalyser för att identifiera behov och möjligheter. I detaljplanskedet omsätts strategierna i konkreta riktlinjer för parkering, gång- och cykelinfrastruktur samt kollektivtrafiklösningar. Flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder måste anpassas efter projektets läge och förutsättningar. Utbyggnad av stomnätet enligt *Målbild Koll 2035*, inklusive spårväg, metrobuss och nya stationer i Västlänken, är en viktig del av utmaningen att minska bilberoendet och främja hållbart resande.

Under byggskedet används *Mobility Management* för att främja hållbara resvanor även under byggtiden. Samtidigt byggs ny infrastruktur, som cykelbanor och kollektivtrafikstråk. Efter genomförandet följs resultaten upp genom trafikräkningar och resvaneundersökningar, vilket ger underlag för att justera riktlinjer och strategier.



Figur 7: Processkartan som visar stegen från strategisk nivå till uppföljning i mobilitetsarbetet för stadsutveckling

Projekt som Hisingbrons cykelbanor och utvecklingen av Frihamnen visar hur mobilitetslösningar kan integreras i stadsbyggandet. Genom att kombinera fysisk planering med styrmedel som trängselskatt, parkeringsreglering, miljözoner och beteendepåverkande insatser skapas förutsättningar för en mer hållbar och attraktiv stad.

5 Rådets slutsatser och rekommendationer

Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram och strategin *Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter* innebär ett stärkt arbete mot minskade transportrelaterade klimatutsläpp, som till exempel den positiva utvecklingen av fossilfria fordon i stadens fordonsflotta illustrerar som har gått från 55% (2019) till 72% (2022) till 88% (2023). Men det finns mycket att göra och arbetet behöver påskyndas i ett läge där staden ligger kraftigt efter när det gäller takten av minskningen av växthusgaser, som kapitel 5.2 illustrerar. Den långsiktiga trenden visar att utsläppen av växthusgaser från transporter initialt minskade efter 2010, men på senare år så har minskningstakten avtagit och utsläppen 2022 och 2023 var nästan på samma nivå (och de kommer troligen öka 2024 även om det inte finns data för det ännu). Dessutom har trafikarbetet ökat efter pandemin och är nästan på samma nivå nu som 2019. De indikatorer som kommunen själv har valt för att följa upp transportsystemets utveckling (se figur 6) mot mer hållbarhet visar att utvecklingen i de flesta fall går åt fel håll eller helt har stagnerat.

Med den nuvarande takten och omfattningen av utvecklingen är det inte realistiskt att nå de mobilitetsrelaterade klimatmålen till 2030. De åtgärder som redan har vidtagits skulle kunna vara tillräckliga för att uppnå klimatmålen vid en senare tidpunkt.³⁸ Det innebär att arbetet behöver fortsätta, men intensifieras rejält och kompletteras. Det finns positiva indikationer, som exempelvis inriktningarna i 2026-års budget, men takten behöver öka ytterligare.

För att nå målet för det motoriserande vägtrafikarbetet till 2030 behövs det åtgärder av mer ”transformativ” karaktär som drastiskt minskar vägtrafiken och ökar övergången till hållbara transportmedel i snabb takt. Den här typen av åtgärder kräver politiskt ledarskap. Exempel från belgiska Gent visar att en kraftfull omställning i form av omfattande konsekvent cirkulationsplan kom att betraktas som en framgångssaga.³⁹ I London infördes och utökades miljözonen (ULEZ, Ultra Low Emission Zone), ett system som framgångsrikt har minskat antalet förorenande fordon och som i dag ses som en central åtgärd för förbättrad luftkvalitet.⁴⁰ Även Paris har arbetat med en konsekvent strategi för omvandling av kajer, införandet av skolgator och snabbutbyggnad av cykelinfrastruktur.⁴¹ Dessa åtgärder görs givetvis utifrån olika städers specifika förutsättningar, men visar på hur politisk vilja kan omforma stora delar av stadens gaturum till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik på relativt kort tid. Det är även värt att nämna att trots visst motstånd mot åtgärderna har politiska ledare i dessa städer valt att ta ansvar för att genomföra dem.

³⁸ För att kunna säga med säkerhet vilket år det skulle inträffa skulle det behövas en särskilt studie för att kvantifiera effekterna av de nuvarande och planerade åtgärderna.

³⁹ IVL 2023

⁴⁰ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/ultra-low-emission-zone>

⁴¹ <https://www.paris.fr/en/pages/a-new-cycling-plan-for-a-100-bikeable-city-28350>

Nedan presenteras rådets huvudsakliga rekommendationer, med fokus på strategiska insatser och åtgärder som bedöms vara särskilt verkningsfulla för att uppnå stadens mobilitetsrelaterade miljö- och klimatmål.

1. Bredda och intensiviera insatserna

Den nuvarande strategiska inriktningen är ändamålsenlig, men insatsernas omfattning och tempo behöver ökas rejält. Rådet rekommenderar att staden:

- Minskar parkeringskraven i nya byggprojekt, vilket kan bidra till lägre byggkostnader och ökad stadsmiljönytta. Man borde våga bygga för få parkeringsplatser hellre än för många. Samtidigt får man vara generös med att erbjuda attraktiva alternativ.
- Påskyndar implementering av hastighetssänkning i hela staden.
- Fortsätter att skapa gång- och cykelzoner kring alla grundskolor i Göteborg.
- Har en tillåtande inställning när det kommer till omdisponering av yta och använder alla instrument som finns till förfogande (till exempel temporära åtgärder, samarbeten med lokala aktörer).

2. Samordnad implementering av incitament och restriktioner

Forskning visar att största möjliga effekt uppnås när incitament ("morötter") och restriktioner ("piskor") införs parallellt. Rådet rekommenderar att staden:

- Inför förbättringar och incitament för hållbara färd sätt, såsom subventionerade biljetter (som annonserades gällande periodbiljetter för göteborgare från och med 2026 precis när den här rapporten färdigställdes), utbyggd sammanhängande cykelinfrastruktur och samtidigt förbättrad fossilfri kollektivtrafik inklusive båttrafik.
- Samtidigt implementerar restriktioner för mindre önskvärda färd sätt, exempelvis marknadsmässiga parkeringsavgifter, prioritering av kollektivtrafik i trafikplaneringen samt striktare regler för tung godstrafik, till exempel genom implementering av en låg-emissionszon (LEZ eller ULEZ).
- Utreder och inför cirkulationsplansliknande principer för innerstaden för att ytterligare förstärka attraktionskraften hos hållbara transporter.

3. Öka attraktiviteten av hållbara färdssätt i vardagen

Mobilitetsval styrs i hög grad av invanda beteenden och praktiska behov. För att främja hållbara färdssätt måste alternativen upplevas som överlägsna vad gäller närhet, snabbhet, säkerhet, trygghet, enkelhet, kostnadseffektivitet, bekvämlighet och upplevd kvalitet. Det måste vara ”lätt att göra rätt”. Kommunen bör därför målmedvetet arbeta för att undanröja nackdelar och lyfta fördelarna med kollektivtrafik och aktiva färdssätt. Rådet rekommenderar att staden:

- Ger mer prioritet åt kollektivtrafiken där det är möjligt, till exempel med egna bussfiler eller prioriterade trafikljus så att framkomligheten ökas.
- Prioriterar cyklisternas, fotgängares och kollektivtrafikens framkomlighet över bilarnas framkomlighet under vägarbeten.
- Lägg cykel, gång och kollektivtrafik i egna stråk.
- Skapa kollektivtrafik-”lyx” – placera hållplatser tillgängligt och skapar mer attraktiva miljöer kring hållplatserna.
- Skapa cykel-”lyx” genom smidiga, säkra och väderskyddade cykelparkeringar vid flerbostadshus och i anslutning till kollektivtrafik.

4. Integrera transportåtgärder med samhälls- och folkhälsnytta

Klimatomställningen får större genomslag när den kopplas till vardags- och samhällsnytta. Kommunen bör främja sektorsövergripande synergier mellan mobilitet, bostadsbyggande, stadsutveckling och folkhälsa för att maximera samhällsnyttan och minimera målkonflikter, vilket bland annat innebär att:

- Utveckla samverkansformer där mobilitet och transporter integreras med bostadsbyggande, stadsutveckling och folkhälsa.
- Kommunera de ekonomiska och sociala mervärdena av mobilitetsåtgärder för att öka acceptans och genomförbarhet.
- Främja aktiva transportslag som cykel och gång som kostnadseffektiva folkhälsoinsatser och arbeta för ökad inkludering och transporträttvisa.

5. Etablera långsiktiga och tydliga regleringar för näringslivet

Näringslivets planerings- och investeringssäkerhet är avgörande för en snabb omställning. Kommunen bör:

- Fastställa tydliga och långsiktiga regleringar som möjliggör investeringar i elektrifiering och biobränslen.
- Kombinera regleringar med incitament för företag som genomför omställning, så att innovation och hållbar omställning premieras.
- Vara proaktiv med ambitiösa miljökrav för att ge näringslivet konkurrensfördelar på den globala marknaden.

6. Förstärk samverkan mellan kommun, region och Trafikverket

Kommunens möjligheter att nå uppsatta mål är beroende av effektiv samverkan över administrativa gränser. Rådet rekommenderar att staden:

- Använder sina ambitiösa målsättningar som påverkansmedel gentemot regionala och nationella aktörer.
- Förstärker och utvecklar samverkan inom områden där kommunen har begränsad rådighet, såsom kollektivtrafik och inpendling.
- Etablerar gemensamma mål och effektiva samverkansformer för att öka genomslaget av lokala initiativ.

7. Systematisk användning av planeringsverktyg för att främja hållbara transporter

Göteborgs Stad bör konsekvent tillämpa översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser för att öka attraktiviteten, tillgängligheten och lönsamheten för kollektivtrafik, cykel och gång i befintliga områden och nybyggnationer.

Omdisponering av stadens ytor – exempelvis genom att minska antalet parkeringsplatser till förmån för gång- och cykelvägar – utgör ett av kommunens mest effektiva verktyg för att styra mobilitetsmönster och reducera bilberoendet.

- Planera för närhet och blandad bebyggelse.
- Staden bör även utveckla avancerade verktyg och datastöd för analys av mobilitetsmönster samt säkerställer att mobilitetsaspekter integreras tidigare i stadsutvecklingsprocessen.

8. Arbeta strategiskt med acceptans och kommunikation

Genomförandet av politiska mobilitetsåtgärder förutsätter ett aktivt arbete med acceptans och kommunikation. Här behöver stadens politiker, om de avser nå målen som de själva satt upp:

- Tillhandahålla tydlig information till medborgarna om syftet med förändringar och vilka mål som eftersträvas.
- Tydliggöra helheten i omställningen och vad invånarna får i utbyte mot eventuella förändringar, exempelvis grönytor eller bostäder, mot minskade parkeringsmöjligheter.
- Bygga vidare på den breda opinionen för minskad biltrafik och ökad kollektivtrafik, samt arbeta strategiskt för att upprätthålla förtroendet hos invånarna.

Rådet menar samtidigt att Göteborgs Stad har tagit fram åtgärder och planer för att nå målen så krävs det ett snabbare och mer omfattande omställningsarbete – den smala ”stigen” som man arbetar på just nu behöver breddas till en bred ”aveny”. Detta förutsätter tydligt politiskt ledarskap och modiga beslut som prioriterar långsiktig samhällsnytta.

6 Referenser

Berg Mårtensson, H., Höjer, M., & Åkerman, J. (2023). Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development. *International Journal of Sustainable Transportation*, 18(2), 115–133.

Brunklaus, B., Steward, C., & Schnurr, M. (2020). Konsumtionsbaserade resursavtryck och cirkulär ekonomi i Sverige. *Nationella och lokala resursavtryck i Göteborg, Malmö och Umeå*.

Börjesson, M.; Eliasson, J.: Reducing traffic with “carrots”: A review of the evidence, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Volume 203, 2026, 104735, ISSN 0965-8564, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2025.104735>.

Business Region Göteborg: Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022-2030. Rapport för status och maluppfyllnad. November 2024. Online: https://www.businessregiongoteborg.se/sites/brg/files/downloadable_files/rapport-status-och-maluppfyllnad-goteborgs-stads-elektrifieringsplan-2022-2030-business-region-goteborg.pdf

Cohen, S. A., Higham, J., Gössling, S., Peeters, P., & Eijgelaar, E. (2016). Finding effective pathways to sustainable mobility: bridging the science–policy gap. *Journal of Sustainable Tourism*, 24(3), 317–334. <https://doi.org/10.1080/09669582.2015.1136637>

Fastighetsägarna. (2018). Från parkering till mobilitet - framtidssäkra fastigheter i ett nytt mobilitetslandskap.

Gil Solá, A., & Vilhelmson, B. (2018). Negotiating Proximity in Sustainable Urban Planning: A Swedish Case. *Sustainability*, 11(1), 31.

Göteborgs Stad, Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030. 2021, Göteborg.

Göteborg stad (2024a). Trafik- och resandeutveckling.

Göteborg stad (2024b). Strategi: Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter. Sammanfattningsrapport. [https://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/88CD4EF6B857E1FFC1258BD200512FB0/\\$File/Handling%2011%20Bilaga%205%20MKN%2020241119.pdf?OpenElement](https://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/88CD4EF6B857E1FFC1258BD200512FB0/$File/Handling%2011%20Bilaga%205%20MKN%2020241119.pdf?OpenElement)

Göteborgs stad (2024) Upplevelsen av att vara fotgängare i Göteborg – Undersökning fotgängarattityder, oktober 2024, Göteborgs stad

Göteborg Stad (2025a) Trafik- och resandeutveckling 2024. Stadsbyggnadsförvaltningen, Diarienummer SBF-2025-00150, Göteborg stad.

Göteborgs Stad (2025b): Klimatomställningsanalys. Underlagsrapporten. Rapport 2025:10. Online: https://goteborg.se/wps/wcm/connect/92dcaed5-905c-4968-8c9b-7a56615bdf30/N800_R_2025_10_Klimatomställningsanalys+Underlagsrapport.pdf?MOD=AJPERES

Göteborgs Stad (2025c): Budget 2026 Göteborgs Stad. 250619-001-010. November 2025. [https://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/8C302DA8A5C1DA2AC1258D2D0041091F/\\$File/Budget2026_S_V_MP_Reviderad.pdf?OpenElement](https://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/8C302DA8A5C1DA2AC1258D2D0041091F/$File/Budget2026_S_V_MP_Reviderad.pdf?OpenElement)

Göteborgs Stad (2025d): Göteborgs Stads SULP 2024-2030. Sustainable Urban Logistic Plan för den framtida staden. [https://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/93ec9160f537fa30c12572aa004b6c1a/b19ebe247ad936d7c1258c370029c2fc/\\$FILE/01%20Goteborgs%20Stads%20SULP%202024_2030.pdf](https://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/93ec9160f537fa30c12572aa004b6c1a/b19ebe247ad936d7c1258c370029c2fc/$FILE/01%20Goteborgs%20Stads%20SULP%202024_2030.pdf)

- Harring, N. & Jagers, S. C. (2025) Minsta möjliga motstånd – en ESO-rapport om acceptans för klimatpolitiska styrmedel. Expertgruppen för Studier i Offentlig Ekonomi 2005:1. Statens Offentliga Utredningar. Fi 2007:03
- Hatzigeorgiou, A., Larsson, A., & Nagler, E. (2024). 15-minutersstaden – utopi eller verklighet? En geospatial analys för Sverige. *Ekonomisk Debatt*, 52(1).
- Helferich, M., Tröger, J.: Social acceptance factors of mobility-related policy packages, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Volume 203, 2026, 104759, ISSN 0965-8564, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2025.104759>.
- IPCC. (2022). Sixth assessment report. climate change 2022, Mitigation of Climate Change. <https://www.IPCC.ch/report/ar6/wg3/downloads>
- IVL 2023: Att göra en Gent. Nya tag för attraktiva städer med mindre biltrafik. IVL rapport C793. Online: <https://media.wwf.se/uploads/2023/11/att-gora-en-gent.pdf>
- Jagers, S.C., Matti S. & N. Harring (2021) How to generate public acceptability for carbon taxes United Nations Handbook on Carbon Taxation for Developing Countries. United Nations, New York
- Johansson, F., Henriksson, G., & Envall, P. (2019). Moving to Private-Car-Restricted and Mobility-Served Neighborhoods: The Unspectacular Workings of a Progressive Mobility Plan. *Sustainability*, 11(22), 6208. <https://doi.org/10.3390/su11226208>
- Johansson, F., Åkerman, J., Henriksson, G., & Envall, P. (2022). A pathway for parking in line with the Paris Agreement. *Case Studies on Transport Policy*, 10(2), 1223–1233. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.04.008>
- Kenworthy, J. (2023). Understanding Mobility Patterns in Ten Swedish Urban Regions (5; K2 Working Paper).
- Kivimaa, P., & Rogge, K. S. (2022). Interplay of policy experimentation and institutional change in sustainability transitions : The case of mobility as a service in Finland. *Research Policy*, 51(1), 104412. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2021.104412>
- Kuss, P., & Nicholas, K.A. (2022) A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: Lessons learned from a meta-analysis and transition management, *Case Studies on Transport Policy*, Volume 10, Issue 3, 2022, Pages 1494-1513, ISSN 2213-624X, <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.02.001>.
- Maestre-Andrés, S., Drews, S., & Van Den Bergh, J. (2019). Perceived fairness and public acceptability of carbon pricing: a review of the literature. *Climate policy*, 19(9), 1186-1204.
- Montfort, S., Fesenfeld, L., Stadelmann-Steffen, I., & Ingold, K. (2023). Policy sequencing can increase public support for ambitious climate policy. *Policy and Society*, 42(4), 454-477.
- Morfeldt, J., Kurland, S. D., & Johansson, D. J.A, (2021). Carbon footprint impacts of banning cars with internal combustion engines. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 95, 102807.
- Morfeldt, J., & Johansson, D. J. A. (2022). Impacts of shared mobility on vehicle lifetimes and the carbon footprint of electric vehicles. *Nature Communications*, 13, Article number: 6400

Morfeldt, J., Larsson, J., Andersson, D., Johansson, D. J. A., Rootzén, J., Hult, C., & Karlsson, I. (2023). Emission pathways and mitigation options for achieving consumption-based climate targets in Sweden. *Communications Earth & Environment*, 4(1), 342.

Morfeldt, J., Johansson, D. J., & Davidsson Kurland, S. (2025). A combination of measures limits demand for critical materials in Sweden's electric car transition. *Communications Earth & Environment*, 6(1), 163.

Naturvårdsverket 2012: Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050. Online: <https://www.naturvardsverket.se/globalassets/media/publikationer-pdf/6500/978-91-620-6537-9.pdf>

Oscarsson, H., Solevid, M. & Ahlbom, J. (2021). Hur mår demokratin i Göteborg? I Björn Rönnerstrand, Maria Solevid & Henrik Oscarsson (red) Hög tid för Göteborg. Göteborg: SOM-institutet, Göteborgs universitet.

Persson, M., & Larsson, M.-O. (2021). *Guide för mobilitetstjänster vid boendet* (C575; IVL). <https://www.ivl.se/download/18.694ca0617a1de98f473190/1628415552724/FULLTEXT01.pdf>

Riksdagen. (2021). Stärkt planering för en hållbar utveckling. Betänkande av utredningen Samordning för bostadsbyggande. SOU 2021:23.

Rode, P., Heeckt, C., & da Cruz, N. (2019). *National Transport Policy and Cities: Key policy interventions to drive compact and connected urban growth*. <https://www.lse.ac.uk/cities/Assets/Documents/Working-Papers/National-Transport-Policy-and-Cities.pdf>

Roth, A., Hult, C., Hult, Å., Vikengren, T., & Koucky, M. (2018). *Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet*. <https://www.ivl.se/download/18.34244ba71728fcb3f3fa47/1591705757570/C276.pdf>

Sevenans, J., Walgrave, S., Jansen, A., Soontjens, K., Bailer, S., Brack, N., ... & Vliegthart, R. (2023). Projection in politicians' perceptions of public opinion. *Political Psychology*, 44(6), 1259-1279.

Sevenans, J., Marie, A., Breunig, C., Walgrave, S., Soontjens, K., & Vliegthart, R. (2025). Are poor people poorly heard?. *European Journal of Political Research*, 64(3), 1326-1350.

SOM-institutet (2025) Göteborgstrender 2016–2024. Göteborgs universitet

Sørensen, C. H., Henriksson, M., & Portinson Hylander, J. (2025). Enhancing policy legitimacy for less and slower mobility: the potential of catalytic policy instruments. *Urban, Planning and Transport Research*, 13(1). <https://doi.org/10.1080/21650020.2025.2577904>

Sprei, F., Hult, C., Hult, Å., & Roth, A. (2020). Review of the Effects of Developments with Low Parking Requirements. *Sustainability* 2020, Vol. 12, Page 1744, 12(5), 1744. <https://doi.org/10.3390/SU12051744>

Trafikanalys. (2024). Uppföljning av de transportpolitiska målen 2024 (4; Rapport).

Trafikverket (2023). Effektsamband och kostnader för steg 1 och 2-åtgärder. En förstudie om utvärderingsmetoder Online: <https://www.diva-porta.org/smash/get/diva2:1902393/FULLTEXT01.pdf>

Utrikesdepartementet. (1993). Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (SÖ 1993:13). Sveriges internationella överenskommelser. Publicerad 1 januari 1994, uppdaterad 2 april 2015.

Västra Götalandsregionen, 2018: Målbild Koll2035 <https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/SO-FIA/KTN6620-2120840548-37/SURROGATE/Koll2035%20Kortversion%20Juni%202018%20rev1.pdf>

Yannis, G., & Michelaraki, E. (2024). Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits in Europe. *Sustainability*, 16(11), 4382.

Västtrafik (2025) Hållplats 2025 – En undersökning av resvanor och attityder. Västra Götalandsregionen

Miljöförvaltningen

Box 7012, 402 31 Göteborg

Telefon: 031-365 00 00 (kontaktcenter)

E-post: miljoforvaltningen@miljo.goteborg.se

