

Trafik- och resande- utveckling 2020

Du har nu framför dig den senaste rapporten om hur trafiken och resandet utvecklats i Göteborg under 2020. Ett år som inte var som andra. På flera ställen kommer du att se att vi redovisar siffror med viss reservation för att 2020 har varit ett annorlunda år. Ett år där människor har rest både mindre och på ett sätt som vi annars inte skulle ha sett. Resvanor, vet vi sedan tidigare, är bland det svåraste att ändra på.

Rapporten är framtagen av trafikkontoret, Göteborgs Stad. Ett viktigt syfte med rapporten är att redovisa en årlig uppföljning av trafikstrategins effektmål. Rapporten ger också information om vilka de största trafikpåverkande projekten var under 2020 och hur de påverkade Göteborg, samt vilka trender som skapades eller förstärktes i och med pandemin. Du kan också läsa mer om trafikutvecklingen för våra olika trafikantgrupper – fotgängare, cyklister, kollektivtrafikresenärer och bilister. Vi redovisar också restider i kollektivtrafik och biltrafik samt för godstransporter på väg. Du kan också läsa om hur situationen ser ut med antalet omkomna och skadade i trafiken.

Flera av våra attitydundersökningar kunde inte genomföras som planerat, men vi ger en lägesbild av hur nöjdheten med Göteborgs trafikmiljö såg ut före pandemin. Från cykelattitydundersökningen kommer insikter om bland annat attityder till elsparkcyklar och förändrade resmönster mitt i pandemin.

Vi avslutar rapporten med en sammanfattning och några insikter från året 2020.

Trevlig läsning!

Trafikkontoret, Göteborgs Stad

Vilka trafikkontoret är till för

Göteborg växer kraftigt just nu. De senaste 10 åren har vi blivit nästan 70 000 fler göteborgare. Detta innebär en hel del utmaningar – inte minst på trafikområdet. 2019 gjordes det en genomsnittlig vardag cirka 1,6 miljoner resor i Göteborg. Staden måste kunna möta behovet av ett fortsatt ökat resande samtidigt som resandet måste bli betydligt mer hållbart.

Trafikkontoret har tre målgrupper – boende, verksamma och besökare. Det är för dessa vi planerar, bygger och underhåller stadens gator, gång- och cykelbanor, torg och offentliga rum.

Målgruppen boende är alla som bor i Göteborg.

Verksamma kallar vi alla stora och små företag och andra verksamheter i Göteborg, samt deras anställda.

Besökare är de som kommer till Göteborg som turister eller för andra besök. Göteborg är en stor evenemangstad där Liseberg, Svenska Mässan, Scandinavium, Ullevi, Universeum och Världskulturmuseet normalt lockar flera miljoner besökare per år.

Trafikkontorets uppdrag är att erbjuda våra målgrupper en effektiv, säker och hållbar rörlighet och goda offentliga rum, en stad där det är attraktivt att bo, färdas, verka, vistas och mötas. Vårt arbete sker i nära samarbete med övriga förvaltningar i staden, med grannkommuner och med Västtrafik som ansvarar för kollektivtrafiken i Västsverige samt med Trafikverket som ansvarar för statliga vägar.



Verksamma

Fotograf: Stina Olsson



Boende

Fotograf: Lo Birgersson



Besökare

Fotograf: Rebecca Havedal

Innehåll

Förutsättningar året 2020

Året med corona	6
Staden under byggtid	8

Trafikstrategin

Trafikstrategin	11
-----------------------	----

Hållbar mobilitet

Hållbara resor	15
Resor till fots	19
Resor med cykel	21
Resor med kollektivtrafik	24
Serviceresor	27
Resor med bil	29
Restider mellan målpunkter i staden	31
Godstrafik	34

Goda stadsmiljöer

Gångvänligheten i staden.....	37
Fotgängares upplevelse av centrala staden	39
Upplevelsen av cykling i Göteborg	41
Boende och verksamheters nöjdhet med trafikmiljön i centrala staden	44
Besökares nöjdhet med trafikmiljön i centrala staden.....	46
Skadade i trafiken	47

Sammanfattning och insikter

Sammanfattning och insikter.....	50
----------------------------------	----

Tips!

Klicka på kapitlet för att komma till sidan.

Förutsättningar året 2020

**Håll avstånd.
Du gör skillnad.**

Ditt beslut att hålla avstånd inne
och ute - i parken, på uteserveringen
och på badplatsen - gör skillnad.
Tack för att du tar ansvar.

Tillsammans bromsar vi smittspridningen.

gotenburg.se/covid19

Göteborgs
Stad

JCDecaux

ÅR 2020 - ÅRET MED CORONA

Den 11 mars 2020 meddelade Världshälsoorganisationen (WHO) att spridningen av coronaviruset klassas som en global pandemi. Utbrottet av viruset startade i Kina i slutet på 2019 och spred sig till resten av världen i början av 2020. För att begränsa spridningen av viruset införde många länder restriktioner som gällde under större delen av 2020. Restriktionerna medförde stor negativ påverkan på samhället, men bidrog även till att utveckla arbetssätt och teknik så att samhället kunde anpassas till den rådande situationen.

Nedan redovisas några av de trender som skapades eller förstärktes i och med pandemin och som är en förutsättning för året 2020 och som även kan påverka trafik och resande kommande år.



Minskat resande under 2020

I och med satta restriktioner minskade det långväga resandet eftersom många affärs- och privatresor avbokades och evenemang ställdes in under året. Detta påverkar samhällssektorer som exempelvis turism, flyg, besöksnäringen och hotell- och restaurangbranschen. Den stora frågan är hur synen på affärsresande och turism kommer att förändras i framtiden.

Även de kortväga resorna påverkades när det icke nödvändiga resandet uteblev. De som kunde valde att arbeta hemifrån. Gymnasieskolor och högskolor införde distansundervisning. Begränsningarna av allmänna sammankomster påverkade resor till kultur- och idrottsevenemang. Råd om att undvika att resa kollektivt påverkade val av färdväg.

I Göteborg har resandet minskat kraftigt under 2020, det är framförallt resor i kollektivtrafiken som har minskat. Samtidigt har cyklandet i staden ökat, liksom promenader lokalt och i naturområden. Frågan är vilka förändringar i resandet med kollektivtrafiken som kommer att bestå. Kommer de senaste årens positiva utveckling för det hållbara resandet ha raderats ut?

Jobbrevolutionen

I många verksamheter var det möjligt med hemarbete och under pandemin har synen på hemarbete förändrats. Tidigare var hemarbete enbart möjligt i vissa fall och oftast begränsat till någon dag. Attitydundersökningen om cykling i Göteborg visade däremot att drygt hälften av göteborgarna arbetade på distans minst en dag i veckan under september 2020. I och med den ökande andelen hemarbete har den digitala mognaden ökat och kunskapen att hålla digitala workshops och möten har lett till en acceptans och möjlighet till hemarbete. Hemarbete verkar vara här för att stanna och det kommer påverka framtida resandebehov, men frågan är hur mycket? Det kan även innebära att det stora resandet i rusningstid tunnas ut och att resandet fördelas jämnare över dygnet.

Konsumtionsmönster förändras

Den sociala distanseringen har lett till att efterfrågan på vissa produkter och tjänster helt har stannat av. Det ledde till att arbetslösheten ökade, i framförallt tjänstesektorn och besöksnäringen. I och med förändrade beteenden i pandemin kan både nya branscher växa upp och vissa branscher få svårt att överleva framöver.





Digitala revolutionen

Under 2020 växte snabbt digitala initiativ upp som enda alternativet i en värld med social distansering. Sociala plattformar blev våra nya vardagsrum och förvånade unga, som redan socialiserade digitalt, välkomnade oss andra. Nya streamingtjänster introducerades för teater, sport, konserter och gudstjänster. Betalningstjänster blev ett måste för alla när handeln i vissa lägen inte ville hantera kontanter. Hemkörning av mat genom till exempel Foodora och e-handel fullkomligt exploderade. E-handeln växte med 40 procent under året och under sista kvartalet e-handlade mer än åtta av tio svenskar (17-79 år). Just e-handel påverkar både resandet och godstransporter i hög grad. Dessa trender fanns innan pandemin men pandemin gjorde det nödvändigt att ställa om fortare. E-handeln blir intressant att följa framöver och numera hanteras även tyngre paket (exempelvis möbler) i större utsträckning än tidigare.

Social distansering får städer att ställa om

Städer runt hela världen ställer om i och med pandemin och många städer har genomfört åtgärder för att resa tryggare, kanske framför allt genom att skapa förutsättningar för ett ökat cyklande. Vi ser också att städer skapat möjligheter i stadsrummet till ökad distansering, i form av bredare gångstråk och ökat fokus på själva vistelsen.

I Göteborg arbetade vi på bred front med olika åtgärder. För att avlasta kollektivtrafiken sänkte staden priset på både parkering och resor med Styr & Ställ. Sedan några år tillbaka arbetar vi också med att skapa mer plats för vistelse och fotgängare i gaturummet, vilket blivit ännu viktigare för att undvika trängsel på allmänna platser och trottoarer. Vi reducerade även taxorna för uteserveringar. Även Sommargågatorna har återkommit och på Linnégatan gjordes ett försök att flytta ut cykeltrafiken i körbanan för att minska trängseln på trottoarerna. Samtidigt skyltade vi gångbanan med avstånd i antal steg till närliggande destinationer för att uppmuntra till fotgängarresor. Det gjorde även Västtrafik som bland annat lanserade resor till fots som färdmedel i appen ToGo. På avdelningen serviceresor, där pandemins effekter snabbt blev kännbara, gjordes omfattande förändringar i hela verksamheten för att säkra resenärernas trygghet.



Fotograf: Malin Michaelson

STADEN UNDER BYGGTID

Göteborg och regionen växer och staden är inne i en intensiv byggfas. Alla färdvägar påverkas, vilket sätter sina spår i resandet både i direkt anslutning till projekten men också i trafiksystemet som helhet. Projekten hämmar i vissa fall stadens trafikflöden, men underlättar däremot resandet när de är färdiga. Under 2020 påbörjades och färdigställdes flera projekt och trafiken har, tack vare pandemin, flutit på bättre än vi planerade för. På det kommunala vägnätet har biltrafiken minskat med upp till 30 procent på en del av gatorna på grund av pandemin.

KomFram

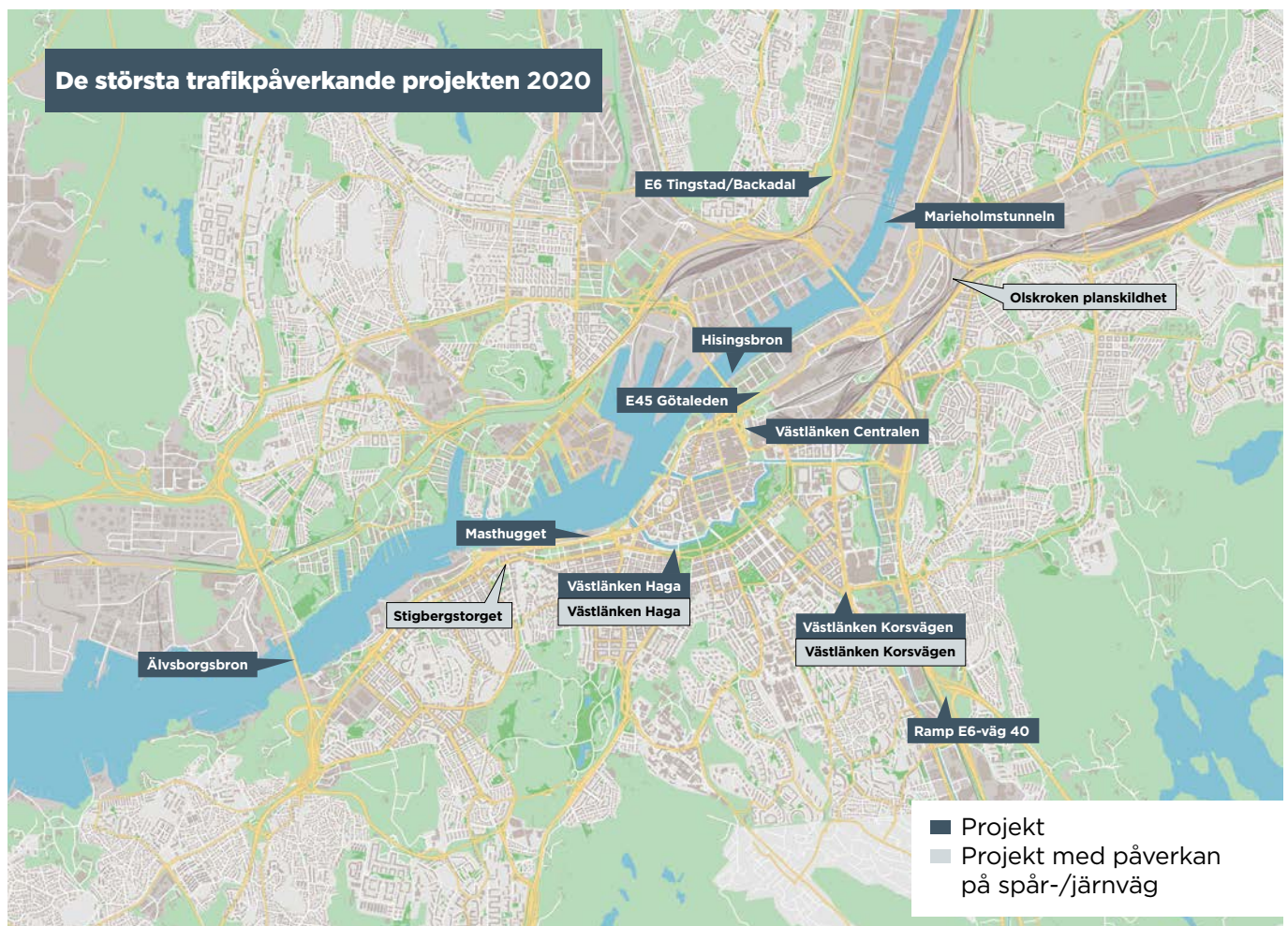
Representanter för Göteborgs Stad, Trafikverket, Västtrafik och Trafik Göteborg arbetar förebyggande tillsammans, under namnet KomFram, med byggprojekten för att så långt som möjligt mildra trafikpåverkande effekter. Företrädarna samverkar genom att identifiera trafikpåverkande projekt och hur dessa kan påverka varandra. Samverkan är viktig för att överblicka de många enskilda

projektens inverkan på trafiksystemet och trafiksituationen som helhet.

KomFram använder sig av sina riktlinjer som gör det tydligt att gång, cykel, kollektivtrafik och näringslivets transporter ska prioriteras i arbetet med att mildra trafikpåverkande effekter.

I kartan visas de största trafikpåverkande projekten under 2020. På nästa sida beskrivs de närmare:

- Centralenområdet (med Västlänken Centralen, Hisingsbron och E45 Götaleden)
- Korsvägen (med Västlänken Korsvägen och spårvägsarbeten)
- Marieholmstunneln (med E6 Tingstad/Backadal)
- Haga/Vasa (med Västlänken Haga)
- Älvsborgsbron
- Masthugget
- Arbeten i spårvägsnätet



Centralenområdet

I Centralenområdet har det hänt mycket under 2020 kopplat till både Västlänken, Hisingsbron och nedsänkningen av E45. Störst trafikpåverkan uppstod vid trafikomläggningen på Nils Ericsonsgatan i december. Hållplats Nordstan drogs då in och all biltrafik upp på Göta Älvbron i riktning mot Hisingen stängdes av helt.



Fotograf: Lo Birgersson

Korsvägen (Västlänken)

Under sommaren var det stora trafikomläggningar vid Korsvägen. Framför allt handlar det om spåravstängningar både från Södra Vägen, Skånegatan och Örgrytevägen. Det har även byggts nya hållplatslägen för spårvagn och buss samt en ny kollektivtrafikknutpunkt vid ICA Focus. Det går inte längre att ta sig med bil från Skånegatan via Korsvägen till Örgrytevägen.

Marieholmstunneln

Den 16 december 2020 öppnades Marieholmstunneln där arbetet har pågått sedan 2014. Marieholmstunneln knyter ihop Hisingen med fastlandet och är främst till för biltrafik i väst-östlig riktning. Tunneln kommer att avlasta Tingstadstunneln och länkar samman E6 med E45 och E20. Enligt prognosen kommer drygt 50 000 motorfordon att passera genom Marieholmstunneln varje dygn.

Haga/Vasa (Västlänken)

Under sensvåren och sommaren byggdes delar av Vasagatan om för att kunna hantera en trafiköverföring från Sprängkullsgatan till Haga Kyrkogata. Korsningen med Viktoriagatan byggdes om för att öka bussarnas framkomlighet. Endast bussar (inte bilar) kan nu köra genom allén i Vasagatan.

Älvsborgsbron

Liksom tidigare somrar genomfördes trafikpåverkande underhållsarbeten på Älvsborgsbron. Arbetena orsakade inte problem i den utsträckning som förväntades. En bidragande orsak till det är minskade biltrafikflöden med anledning av Covid-19. Dock orsakade avstängningen av den ena gång- och cykelbanan trängsel och problem på den kvarvarande öppna gång- och cykelbanan.

Masthugget

Under året har arbeten med att genomföra detaljplanen för Masthuggskajen påbörjats. Hotellbygget har inneburit byggtransporter och att bussgatan har flyttats. Byggandet av ett 15 våningars kontorshus har medfört att Masthamnsgatan enkelriktats och att Nordhemsgatan stängts av. Detta innebär att det i nuläget endast finns en anslutning till E45 från området (via Östra Sänkverkgatan).

Ramp E6-v40

Den 9 oktober öppnades påfarten mellan E6 och riksväg 40. Förutom att förbindelsen innebär en effektivare väg från E6 till väg 40 kommer den också att avlasta Sankt Sigfridsgatan från trafik samt öka kapaciteten generellt i Kallebäcksmotet.

Arbeten i spårvägsnätet

Från juni till september utfördes spårbyte på sträckan Järntorget – Park Viktoriagatan samtidigt som den nya hållplatsen Hagakyrkan färdigställdes. Trafiken leddes under perioden om via Stenpiren.

I mitten på juni utfördes omfattande arbeten på sträckan Korsvägen - Hållplats Liseberg. Två nya hållplatser byggdes på Örgrytevägen. På sträckan Korsvägen – Skånegatan utfördes spårbyte och flytt av spår och arbetena fortsatte till slutet av juli med underhåll i Chalmerstunnelarna.

Under hösten påverkades spårvagnstrafiken och övrig trafik av spår- och växelbyten vid Stigbergstorget.

Trafikstrategien



TRAFIKSTRATEGIN

Trafikstrategin anger inriktningen på trafikkontorets arbete. Under 2020 utvärderades trafikstrategins effektmål om hållbara resor. Utvärderingen visade att vi inte kommer att nå målen till 2035 med enbart planering för hållbara färdstätt. Det krävs också kraftfulla åtgärder av en annan typ än vi hittills använt för att minska biltrafiken. Förslaget till nytt miljö- och klimatprogram för Göteborg gör detta ännu viktigare.

Trafikstrategin fokuserar på tre områden – resor, stadsrum och godstransporter. Dessa har stor betydelse för att Göteborg ska nå uppsatta mål, skapa livskvalitet, konkurrenskraft och hållbar utveckling. För respektive område finns en strategi beskriven med medföljande effektmål. Trafikstrategin har 2035 som målar och utgår från 2-gradersmålet. (Det vill säga att den globala medeltemperaturen ökar med maximalt 2 grader jämfört med förindustriell nivå.)

Förslag till nytt miljö- och klimatprogram för Göteborg

Miljö- och klimatnämnden har nyligen tagit fram Göteborg stads miljö- och klimatprogram 2021–2030. Programmet har varit på remiss och förväntas antas i kommunfullmäktige under 2021. Programmets klimatmål utgår från Parisavtalets mål om att begränsa klimatpåverkan till 1,5 graders uppvärmning.

För att nå programmets klimatmål behöver klimatpåverkan från resor och transporter minska med 90 procent till år 2030 jämfört med år 2010. En så stor utsläppsminskning bedöms inte vara möjlig att nå genom enbart energieffektivisering av fordon och en snabb övergång till el eller fossilfria bränslen. För att nå klimatmålet måste även vägtrafikarbetet, det vill säga körsträckan med motorfordonstrafik, minska med ungefär 25 procent till 2030 jämfört med idag.

Vägtrafikarbetet kan minska genom exempelvis överflyttning av resor med bil till kollektivtrafik, gång och cykel, samt genom att föra över godstransporter från lastbil till cykel, järnväg och sjöfart. Det kommer att krävas kraftfulla åtgärder inom alla dessa områden för att programmets miljömål om minskade koldioxidutsläpp, minskade luftföroreningar och minskat buller ska nås.

Resor

Trafikstrategin berör alla resor till, från och inom Göteborg. Strategin för resor är att:

1. Stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter
2. Öka tillgången till nära service, handel, mötesplatser och andra vardagliga funktioner
3. Effektivisera användningen av vägar och gator

Effektmål - Resor	Sida
E1 Minst 35 % av resorna sker till fots eller med cykel.	16
E2 Minst 55 % av de motoriserade resorna sker med kollektivtrafik.	16
E3 Restiden mellan två godtyckliga målpunkter är max 30 minuter för bil och kollektivtrafik.	31



Bild: Trafikkontoret

Stadsrum

Strategin för stadsrum syftar till att skapa attraktiva stadsrum genom att:

1. Ge gående och cyklister förtur och anpassa hastigheter efter gående
2. Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas
3. Skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät utan barriärer

När trafikstrategin antogs var målen och målnivåerna för effektmål E4 och E5 för stadsrum inte klara. Här visas konkretiserade effektmål från planeringsstödet Gångvänligt Göteborg som kom ut under 2020.

Effektmål - Stadsrum	Sida
E4 År 2035 anser minst 85 % 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).	39
E5 År 2035 anser minst 85 % av göteborgarna att gaturummen i innerstaden och i andra stadsmiljöer är attraktiva att vistas i.	39
E6 Antalet dödade, allvarligt och måttligt skadade i Göteborgstrafiken ska minska med 75 % fram till 2020 jämfört med 2010.	47

Godstransporter

Strategin för godstransporter är att:

1. Säkerställa en god framkomlighet för godstransporter samtidigt som de lokala, negativa miljökonsekvenserna ska minska
2. Att samverka regionalt för lokalisering av transportintensiva verksamheter
3. Stimulera innovationer i samverkan med akademi och näringsliv.

I anslutning till dessa strategier finns effektmål 7–9. Effektmål 7 mättes 2019 för första gången, medan övriga effektmål för närvarande inte följs upp.

Effektmål - Gods	Sida
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.	35
E8 Godstransporternas påverkan på luftkvalitet, buller och försurning ska minska jämfört med 2014 års nivåer.	Följs ej upp
E9 Göteborg ska anses vara Nordens bästa logistikläge i ledande rankingar samt allmänt ansedd som ledande inom klimatsmarta transporter.	Följs ej upp

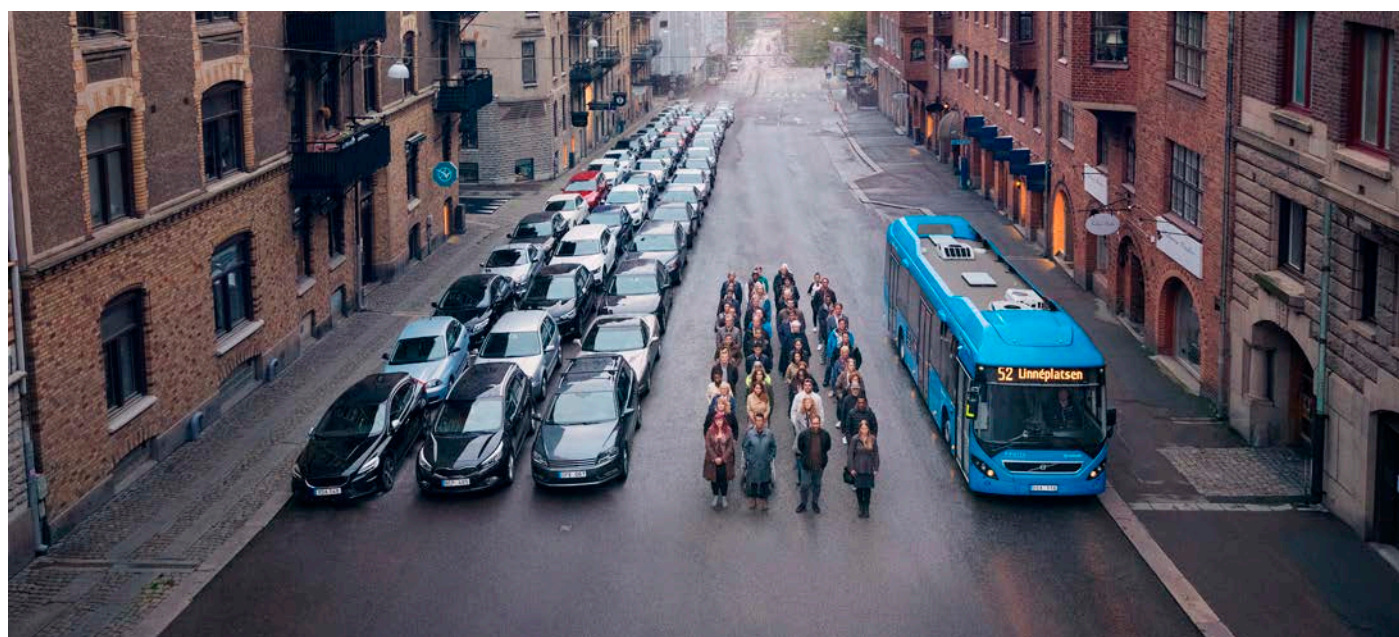


Bild: Västtrafik. Fotograf: Daniel Blom

Fokus på hållbara färdssätt

Huvudfokus inom ramen för arbetet med trafikstrategin är just nu att säkerställa och utöka kollektivtrafiken samt att skapa bättre förutsättningar för gående och cyklister.

Utökad kollektivtrafik

Inom kollektivtrafiken har en handlingsplan för genomförande av kollektivtrafikprogrammet Målbild Koll2035 tagits fram och beslutats. Vidare ingår det även att i olika planer och projekt utöka eller tillskapa kollektivtrafik. Exempel på en sådan plan är detaljplan för kontor vid Ullevigatan där utbyggnad nu pågår och där exploatörerna förbundet sig att, vid behov, bekosta tillköp av kollektivtrafik som bättre förbinder Gårda till Centralenområdet.

Planering för fotgängare och cyklister

Planeringsstödet Gångvänligt Göteborg har tagits fram som ett kunskapsdokument för en mer gångvänlig stad. Det planeras också för en ny koppling för gång- och cykeltrafik över Göta Älv. För cykel sker fortsatt utbyggnad av pendlingscykelnät. Inom arbetet med detaljplaner tas trafik- och utformningsförslag fram som beaktar tillgänglighet och trafiksäkerhet. Trafikkontoret fortsätter att hastighetssäkra gatumiljön i det befintliga vägnätet. Detta arbete kommer de närmaste åren att ge tydliga förbättringar för gång- och cykeltrafikanter.

Kommunsamverkan och parkeringsöversyn

Som ett led i arbetet med trafikstrategin behöver Göteborg verka för att även grannkommunerna ska arbeta mot likvärdiga mål som Göteborg har. Många av de som kör bil i Göteborg har sin startpunkt i någon av dessa kommuner. Minskad tillgång till bilparkering för arbetande, boende och besökare är en viktig parameter i arbetet med att minska biltrafiken. Göteborg behöver dock även i framtiden vara attraktiv för besökare till stadens alla evenemang och verksamheter. Därför behöver en helhetsbild av besökares och verksamheters behov skapas, och den ska ligga i linje med stadens mål och strategier. Att ha billig och god tillgång till bilparkering vid arbetsplatsen är däremot inte en självklarhet i framtiden.

Utvärdering av trafikstrategin

Trafikkontoret har på uppdrag av Trafiknämnden utvärderat trafikstrategin för att visa om och hur det är möjligt att nå effektmål E1 och E2 (vilka beskrivs på sida 11). Jämförelse med andra europeiska städer som genomgått motsvarande omställning som Göteborg står inför visar att det är möjligt, men svårt, att nå målen. Utvärderingen visar att med nuvarande inriktning kommer målen inte nås till år 2035. För att ändra på utvecklingen och få biltrafiken att minska krävs kraftfulla åtgärder av en annan typ än vad som hittills använts. Det innebär åtgärder som direkt syftar till att minska biltrafiken till, från och inom Göteborg. Trafikkontoret behöver arbeta mycket med mätning, utvärdering och kunskapsåterföring av olika åtgärder för att säkerställa att de bästa åtgärderna för varje situation används.

Utrymmesnåla färdssätt

Behovet att minska biltrafiken är inte bara kopplat till miljömålen. Biltrafiken tar per resenär mycket mer utrymme i anspråk än andra färdssätt. För att det ska finnas utrymme för stadsliv, nya bostäder, verksamheter och andra färdssätt, såsom exempelvis cykel, behöver de ytor biltrafiken tar i anspråk (både köryta och parkering) minska. Planeringens fokus är därför att skapa så bra förutsättningar som möjligt för hållbara och utrymmesnåla färdssätt. Målet är att det i framtiden ska gå att köra bil ungefär som idag, men att fler kommer att se andra färdssätt som mer attraktiva alternativ.

Hållbar mobilitet



HÅLLBARA RESOR

År 2020 fick coronapandemin stora konsekvenser på resandet. Det totala resandet sjönk, vilket ledde till stora förändringar i färdmedelsfördelningen. Antalet bilresor sjönk och utvecklingen är nu närmare nivån som krävs för att nå målen i trafikstrategin, och cykelresorna ökade. Resorna till fots och i kollektivtrafiken minskade dramatiskt. Det långsiktiga målet för Göteborg är att det hållbara resandet ska öka, och pandemin visar på både möjligheter och utmaningar framöver.

För första gången på cirka 40–50 år minskade antalet resor per person. Vi uppskattar den totala minskningen av resor till 16 procent, vilket får genomslag i samtliga färdmedel utom cykel, som ökat. Allra mest minskade resorna med kollektivtrafiken, 31 procent. Resor till fots uppskattas ha minskat med en fjärdedel.

Förändring i resande per färdmedel mellan 2019–2020

Färdmedel	Förändring
Till fots	- 24 %
Cykel	+ 8 %
Kollektivtrafik	- 31 %
Bil	- 6 %
Totalt resande	- 16 %

Osäkerhetsfaktorer

Utöver de dramatiska förändringarna i resmönster som pandemin orsakat har det också varit fortsatt besvärligt att beräkna trafikutvecklingen av cykel- och bilresor. Vi mäter heller inte resor till fots kontinuerligt utan har uppskattat förändringen utifrån andra datakällor. Detta innebär att även det totala resandet delvis är uppskattat med hjälp av andra datakällor. Se beskrivningar i kapitlet om respektive färdmedel.

Färdmedelsfördelningen

Det långsiktiga målet för Göteborg är att det hållbara resandet ska öka. I Göteborgs Stads trafikstrategi finns två så kallade effektmål för ett ökat hållbart resande fram till 2035. Målen baseras på samtliga resor till, från och inom Göteborg (alltså inte bara göteborgarnas resor). Dessa mål strävar efter en ökning i resor till fots, med cykel och kollektivtrafik samtidigt som antalet resor med bil ska minska. Målen har därför vidareutvecklats och fördjupats i cykelprogrammet och i planeringsstödet Gångvänligt Göteborg från år 2020. Därmed är det totalt fyra mål som tillsammans ger en önskad bild av resandet.

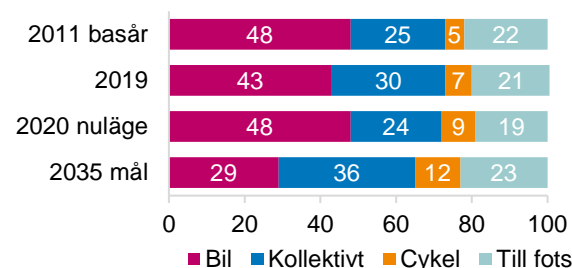
Den sammanvägda tolkningen av effektmålen och fördjupningarna är att Göteborg 2035 har en färdmedelsfördelning enligt rutan nedan. Fördelningen mellan cykel och resor till fots kan se något annorlunda ut, men tillsammans ska de stå för 35 procent av resorna.

Mål: Ökad andel hållbara resor

År 2035 görs 29 procent av resorna med bil, 36 med kollektivtrafik, 12 med cykel och 23 procent till fots.

Utifrån trafikutvecklingen 2020 är färdmedelsfördelningen 48 procent med bil, 24 procent kollektivtrafik, 9 procent med cykel och 19 procent till fots.

Färdmedelsfördelning basår 2011, 2019, 2020 nuläge, och målår 2035, procent



Färdmedelsfördelningen har under 2020 förändrats till att bli mindre hållbar, i och med att av de resor som faktiskt gjordes var en större andel med bil. Men eftersom resandet minskade så drastiskt är bilden av det totala resandets hållbarhet under 2020 mer komplex än så. Året 2020 är mycket speciellt och målet om förändrade färdmedelsandelar är inte anpassat för så stora minskningar i antal resor.

Uppföljning av mål för resor

Effektmål 1: Ökad andel resor med cykel och gång

År 2035 görs minst 35 procent av alla resor till fots eller med cykel.

2035	Nuläge 2020	2019
≥ 35 %	28 %	28 %

Effektmål 2: Ökad andel resor med kollektivtrafik av de motoriserade resorna

Av de motoriserade resorna görs minst 55 procent med kollektivtrafik.

2035	Nuläge 2020	2019
≥ 55 %	34 %	41 %

CYKELPROGRAMMETS FÖRDJUPNING

Cykelprogrammet har vidareutvecklat målet till ett mål om tredubblad cykling fram till 2025. Det betyder att cykel står för 12 procent av alla resor 2035, eller mer om cyklingen fortsätter att öka efter 2025.

MÅLBILD GÅNGVÄNLIGT GÖTEBORG

Om cykel står för 12 procent av alla resor behöver antalet resor till fots uppgå till 23 procent för att effektmål 1 ska uppfyllas. Dock är potentialen högre och planeringsstödet Gångvänligt Göteborg från år 2020 visar att det är möjligt att nå en andel på 28 procent till 2035.

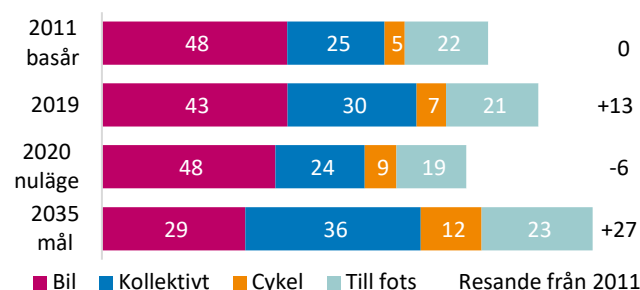
Minskat resande i pandemin

Pandemin har inneburit en väldigt stor förändring av välbekanta resmönster, men det är svårt att bedöma de långsiktiga konsekvenserna. Den dramatiska minskningen i kollektivt resande får stort genomslag i färdmedelsfördelningen, samtidigt minskade det totala resandet vilket också påverkar nivån av hållbarhet.

Trafikstrategin utgår från en linjär ökning av resandebehovet, helt baserad på den prognosticerade befolkningsutvecklingen, vilket innebär att antalet resor per person antas vara konstant. Det gör att vi uppskattar att det år 2035 görs 27 procent fler resor totalt i jämförelse med 2011. Men år 2020 ökade hemmajobbandet och antalet rekreations- och inköpsresor och sociala kontakter minskade. Det innebär att även om färdmedelsfördelningen blev mindre hållbar var det totala resandet så mycket mindre att effekterna på trängsel och utsläpp istället kan antas varit positiva.

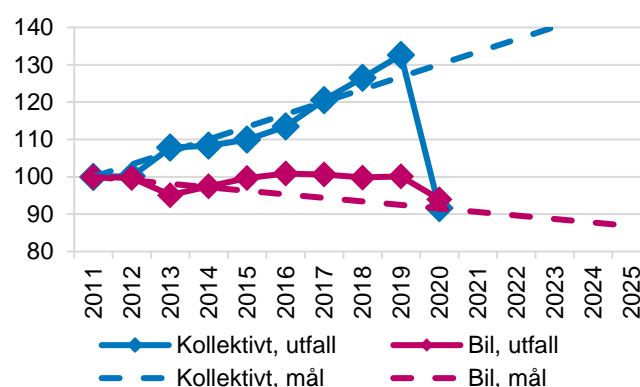
I diagrammet nedan visas utöver färdmedelsfördelningen också den förväntade resandevolymen i förhållande till år 2011. År 2019 hade resandet ökat med 13 procent i jämförelse med 2011 och år 2020 gjordes 6 procent färre resor än 2011.

Färdmedelsfördelning basår 2011, 2019, 2020 nuläge, och målår 2035, procent



Antalet motoriserade resor minskade, vilket innebär att utvecklingen i biltrafiken kommit närmare den nödvändiga nivån för att nå målet år 2035.

Utveckling av index för bil och kollektivtrafik, index 100



Förändring i resandet sedan 2011

Under åren 2011-2019 ökade antalet resor med cirka 13 procent. Cykelresorna ökade med cirka 45 procent, kollektivresorna med 33 procent och bilresorna med 0,1 procent. (Antalet resor till fots mäts inte kontinuerligt utan har uppskattats genom resvaneundersökningar (RVU). Under åren antogs fotgängarresorna ligga i nivå med 2011 års RVU, men justerat för befolkningsökningen, vilket medförde en ökning om 11 procent.)

År 2013 skedde den största förflyttningen mot ett mer hållbart resande i samband med att trängselskatten infördes. Bilresorna minskade samtidigt som resor med cykel och kollektivtrafik ökade. Från 2014 började dock cykelresorna att stagnera för att återigen stiga kraftigt från 2017. Bilresorna började från 2013 återigen att öka och låg sedan under 2015-2019 på samma nivå som 2011. Kollektivtrafikresorna har ökat samtliga år denna period, och ökningen var kraftig under 2016-2019.

I diagrammet nedan visas, utöver den faktiska utvecklingen, den tänkta utvecklingen för att nå målen i trafikstrategin och cykelprogrammet.

Förändring som krävs

Med utgångspunkt från 2011 måste resorna till fots öka med cirka 33 procent, resorna med cykel öka med 200 procent och resorna med kollektivtrafik öka med 80 procent medan bilresandet måste minska med 23 procent. Detta motsvarar en genomsnittlig förändring per år på +1,2 procent för resor till fots, +8,2 procent för resor med

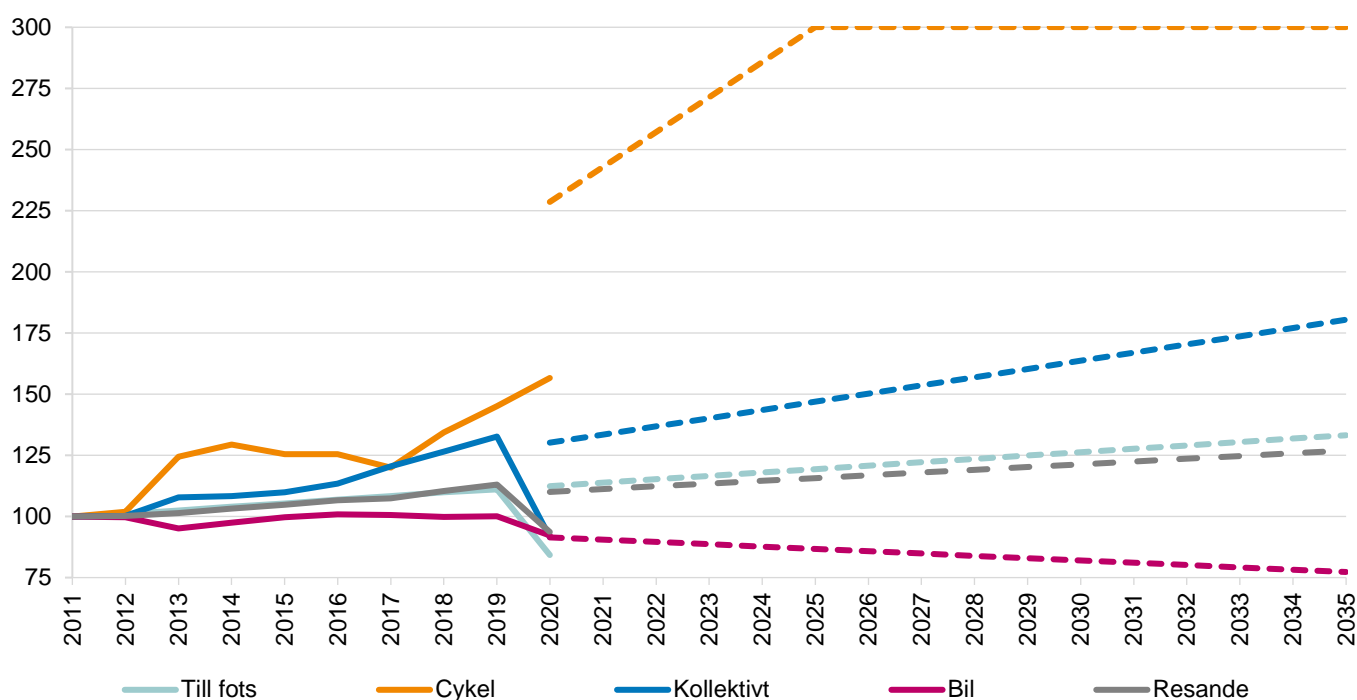
cykel (cykelprogrammet fram till 2025), +2,5 procent för resor med kollektivtrafik och -1,1 procent för resor med bil.

Dessa genomsnittliga förändringar baseras på att utvecklingen är linjär. Förändringen antas dock inte ske i samma takt varje år. Mer troligt är en långsammare takt initialt som följs av en period av snabbare förändring och en avslutande långsammare fas.

Åren 2011-2019 gick utvecklingen generellt för långsamt. Den enda större händelse som skapade stora skiftningar i resmönster under perioden var trängselskattens införande. Trängselskatten och pandemin visar på att det krävs omfattande åtgärder eller händelser i samhället för att förändra resvanor så radikalt som är nödvändigt för att nå målen. Det visar också att radikala förändringar kan genomföras i stor skala och få effekter på mycket kort tid.

En kris kan vara en möjlighet för en snabbare utveckling i hållbar riktning. Många har hittat nya, anpassade sätt att arbeta, sköta inköp och göra fritidsaktiviteter. Utmaningen framöver blir därför att ta tillvara på de goda vanor som skapats under pandemin. När livet återgår till det normala och antalet resor ökar igen behöver vi arbeta för att inga av de resor som tillkommer görs med egen bil och att biltrafiken istället fortsätter att minska. Här har vi troligen ett omfattande arbete att övertyga de som övergett kollektivtrafiken för den egna bilen att återvända till ett hållbart resande. Samtidigt måste de som valt att cykla uppmuntras att fortsätta att göra det.

Trafikutvecklingen 2011-2020, index 100



Omvärldsfaktorer

Pandemin har haft både en direkt och indirekt effekt på befolkningens resmönster. Folkhälsomyndighetens rekommendationer har gett en direkt effekt på människors resande, samtidigt som pandemin också påverkat andra faktorer som vi vet är viktiga för efterfrågan på resor: till exempel sysselsättning, inkomst och drivmedelspriser.

Den ekonomiska utvecklingen under 2020 kännetecknades av stora skiftningar, med en våg av arbetslöshet efter pandemins utbrott under våren, som sedan återhämtade sig något. Vid slutet av kvartal 3 var ungefär lika många sysselsatta som vid årets början. Den genomsnittliga inkomsten fortsatte stiga under 2019, vilket innebär att den del av arbetskraften som inte såg någon risk för arbetslöshet hade en fortsatt stark köpkraft. Det syns bland annat i e-handeln, som tagit över en väsentlig

del av handeln i fysiska butiker. E-handel är en aktivitet som genererar transporter i flera led: grossist-, lager- och butiks- och/eller hemleveranser på näringslivssidan och resor till uthämtningsställe eller butik för konsumenten. Åren 2011–2019 ökade omsättningen i e-handeln med 300 procent och den uppskattas ha ökat ännu fortare under 2020.

Bensinpriset sjönk till mycket låga nivåer, men har tidigare inte visat sig ha så stor inverkan på bilresandet, och har antagligen haft ännu mindre inverkan under året med reserestriktioner. Antalet bilar per invånare i Göteborg fortsatte att långsamt sjunka. Priset på kollektivtrafik fortsatte att öka, men den nya zonindelningen som lanserades i november gör att vissa resenärer har fått betydande sänkningar. Även här har priset troligen haft begränsad effekt på resandet under 2020.

Notera att uppgifter för 2020 inte är tillgängliga ännu för vissa variabler.

Omvärldsfaktorer 2011–2020. Värdet för sysselsättning är endast kvartal 3. Värdena är inte justerade för inflation

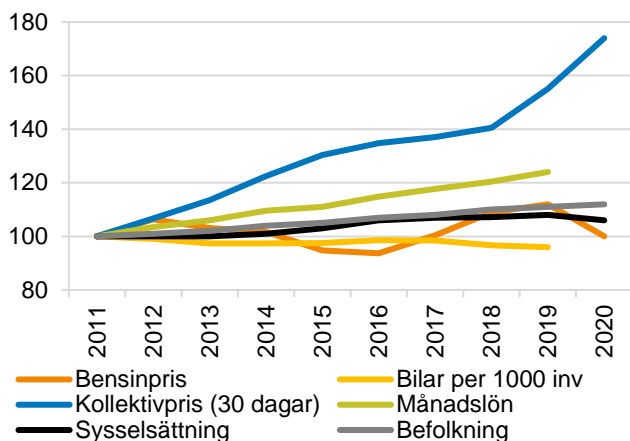


Bild: Trafikkontoret

RESOR TILL FOTS

Resorna till fots beräknas att ha minskat med 24 procent under 2020, och andelen resor till fots uppgår nu till 19 procent av alla resor. Men siffrorna är osäkra: gångresor mäts idag inte kontinuerligt och det saknas därför ett system för att beräkna utvecklingen över tid så som det finns för cykel- och bilresor.

Resandet till fots bedöms under 2020 ha minskat med 24 procent vilket är något mer än minskningen av det totala resandet på 16 procent. Varje vardag görs ungefär 250 000 resor till fots.

Fram till 2020 har vi använt resvaneundersökningar (RVU:er) för att beräkna antalet gångresor. Sedan 2011 har tre RVU:er genomförts i Västsvenska paketets regi, år 2011, 2014 och 2017. Uppskattningen av antalet resor till fots 2019 bygger på data från RVU:erna 2011 och 2014 och har sedan räknats upp utifrån befolkningsökningen i staden. För 2020 års beräkning av antalet resor till fots har istället externa officiella undersökningar från Trafikanalys, Telia och Innerstaden Göteborg AB använts. Trafikanalys data för resor till fots omfattar perioden mars till augusti 2020 och denna har räknats upp för helåret med hjälp av data från Telias mätningar.

Utveckling i relation till trafikstrategin

Eftersom osäkerheten i bedömningen av utvecklingen är stor, delvis på grund av avsaknad data och delvis på grund av de stora förändringar i resmönster under 2020, kan vi i dagsläget inte bedöma om utvecklingen är i linje med den nödvändiga.

	Till fots
Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2025	+ 1,2 %
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2019. Baserat på befolkningsökning	+ 1,25 %
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2020. Baserat på befolkningsökning i kombination med externa undersökningar för 2020	- 1,9 %
I linje med nödvändig utveckling	Ovisst

Externa undersökningar

Här beskrivs de mätningar från Innerstaden Göteborg AB, Telia och Trafikanalys som ligger till grund för beräkningen av antalet fotgängaresor.

Innerstaden Göteborg AB mäter passager av gående på 18 platser inom vallgraven, främst på större shoppingstråk som till exempel Kungsgatan, Vallgatan och

Korsgatan. De visar en nedgång på 35 procent för helåret 2020 jämfört med 2019. För december månad var nedgången hela 48 procent jämfört med december 2019. Nedgången i antal fotgängare på dessa platser antas vara större än nedgången för resor till fots i staden som helhet, beroende på att mätningarna främst utförs på centralt belägna gator med många butiker. Dessa stråk har påverkats extra mycket på grund av att den fysiska handeln har minskat under pandemin.

Trafikanalys data bygger på den nationella resvaneundersökningen. Den visar en minskning av resor till fots med 27 procent under perioden mars-augusti 2020. Under samma period minskade det totala antalet resor med 16 procent. Den typ av resor (alla färdstätt) som främst har minskat är skol- och arbetsresor. Inköpsresor görs också i större utsträckning som egna ärenden och i lägre utsträckning som en del i reskedjor till eller från arbetet.

Telias mätning bygger på antalet förflyttningar av mobiltelefoner i Telias nät, och har högre upplösning ju tätare mobilsändarna sitter. Antalet förflyttningar är sedan uppräknat och justerat för hela svenska befolkningen. Telias data innehåller samtliga färdstätt och har använts för att räkna upp Trafikanalys data över resor på helårsnivå.



Fotograf: Frida Winter

Rör oss mer i närområdet till fots?

Eftersom många har jobbat hemifrån på grund av pandemin är det troligt att en geografisk omfördelning av resor till fots har skett under året. Många resor till, från och inom områden med många arbetsplatser har troligen minskat till förmån för resor till, från och inom områden med fler bostäder. Även promenader utan ärende, det vill säga för motion och rekreation kan ha ökat. Dessa förflyttningar ingår inte i definitionen av resor som trafikkontoret har satt mål för, men dessa rörelser till fots är också viktiga.

Resor till fots väntas öka

Kollektivtrafikresandet har gått ner kraftigt under året och kanske har en viss överflyttning skett till fotgängarresor. Bland annat har Västtrafik kampanjat för att framhäva möjligheten att gå kortare sträckor istället för att åka kollektivt. Huruvida den förändringen kommer att bli bestående eller inte återstår att se, men antalet fotgängare och resor till fots väntas öka framöver. Det beror dels på att Göteborgs befolkning växer, och dels på stadsutvecklingen som väntas öka andelen fotgängarresor. Genom infrastruktursatsningar som binder samman staden och nybyggnation som ökar tätheten förkortas avstånden och fler resor har potential att göras till fots.

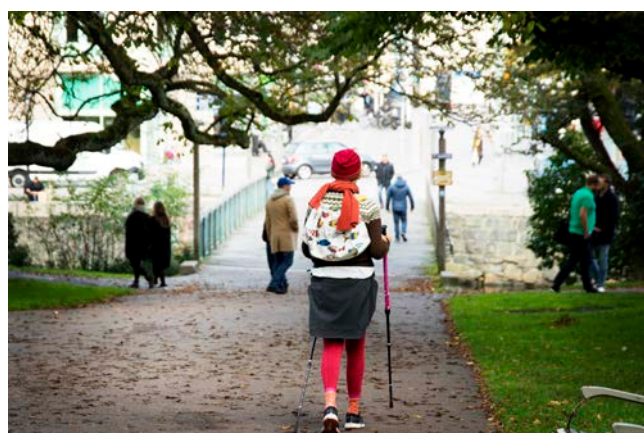
Bild från Västtrafiks kampanjmaterial för att uppmuntra gymnasieelever till fotgängarresor istället för korta resor i kollektivtrafiken.



Bild: Västtrafik

Utveckling av mätningar av resor till fots

Det pågår ett arbete med att ta fram metoder för att på sikt kunna mäta resor till fots, i syfte att ge underlag för trafikplanering och uppföljning av trafikutvecklingen. Under 2020 gjordes exempelvis en mätning med hjälp av wifi-teknik i kombination med en enkätundersökning på plats runt hållplatser vid centralstationen. Syftet med denna mätning var att mäta upplevd trängsel på hållplatserna, men tekniken kan också användas till att mäta antalet passager och flöden av fotgängare.



Fotograf: Frida Winter

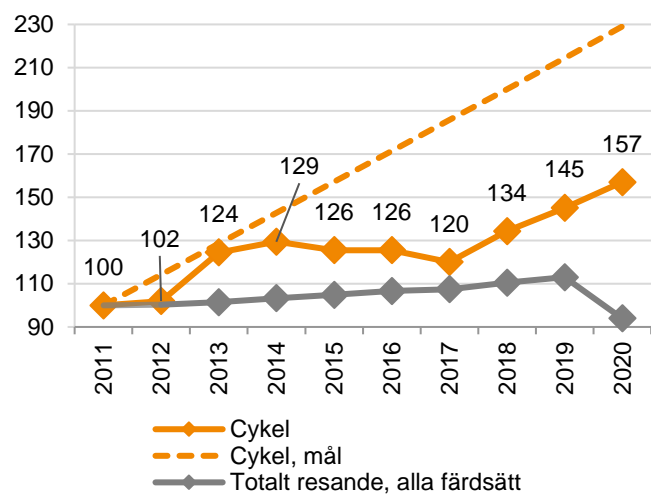
RESOR MED CYKEL

Bedömningen är att cykeltrafiken år 2020 har ökat med 8 procent jämfört med 2019. Cykeltrafiken utvecklas i rätt riktning mot målen i trafikstrategin och cykelprogrammet, men inte i tillräckligt hög takt. Utvecklingen av cykeltrafiken är fortsatt osäker och svår att följa. Utvecklingen med Styr & Ställ och elsparkcyklar är enklare att följa eftersom samtliga resor registreras och trafikkontoret får tillgång till data. Här har resor med elsparkcyklar ökat mest, med 24 procent.

Antalet cykelresor år 2020 beräknas vara 57 procent högre än 2011 som är basår för trafikstrategin. Årets ökning bedöms till 8 procent.

I samband med trängselskattens införande 2013 ökade cyklandet kraftigt, med 22 procent. Mellan åren 2013 och 2017 var utvecklingen relativt oförändrad. Under de senaste tre åren (2018–2020) ser vi en uppgång som gör att antalet cykelresor beräknas vara 57 procent högre än 2011.

Utveckling och mål för cykel 2011–2020, index 100



Den genomsnittliga förändringen för cykelresor är drygt 5 procent årligen mellan 2011 och 2020. Detta är inte i linje med den genomsnittliga förändring på 8 procent som krävs för att uppnå målet om tredubblad cykling till 2025.

	Cykel
Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2025	+ 8,2 %
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2019	+ 4,8 %
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2020	+ 5,1 %
I linje med nödvändig utveckling	Nej

Osäkerhetsfaktorer

Beräkningen av cykelutvecklingen baseras på cykelflöden vid de permanenta mätstationerna under vardagar. Alla cyklar som passerar mätstationerna räknas, här ingår vanliga cyklar, elcyklar, Styr & Ställ-cyklar och elsparkcyklar. Resor med Styr & Ställ respektive elsparkcyklar är dock relativt få och korta jämfört med de ca 115 000 vanliga cykelresor som görs ett genomsnittligt vardagsdygn.

För att beräkna ett förändrat flöde i en mätplats krävs godkända data för både 2019 och 2020. Under 2019 och 2020 har flera cykelbanor med mätstationer varit avstängda på grund av byggnationer. Under perioden har också mätstationer varit ur drift på grund av andra orsaker. Detta innebär att det inte är samma mätplatser som används som bas vid beräkningen av cykelutvecklingen varje år. Detta innebär en viss osäkerhet i uppskattningen av cykelutvecklingen.

Cykling på olika platser

För 2020 baseras cykelutvecklingen på 16 mätstationer. Dessa ligger på cykelbanor i pendlingscykelnätet eller det övergripande cykelnätet i Centrum, Sydväst och på Hisingen. I sin tur ligger platserna i Centrum olika centralt från nära Vallgraven till ett par kilometer ut.

Generellt sett är antalet cyklister högre på mera centrala platser och så var det även år 2020. Däremot är det en mindre ökning av antalet cyklister på platser i innerstaden jämfört med exempelvis på Hisingen och i Sydväst. Särskilt mycket har cyklandet ökat på Säröbanan som ligger i södra Göteborg och ingår i turistcykelstråket Kattegattleden. Detta tror vi är en effekt av att pandemin lett till ökat cyklande för både pendling och rekreation. Ser man på vardagar i september och oktober var nämligen antalet cyklister på Säröbanan i morgonrusningen (kl. 6–9) 30 procent högre 2020 än 2019. Övriga tider på dygnet däremot hade antalet cyklister på Säröbanan fördubblats.



Fotograf: Magnus Vennersten, Stina Olsson

Cyklandet över året

Cykelflödet varierar mycket över året med betydligt högre flöden under sommarhalvåret (april-oktober) än vinterhalvåret (november-mars). Så var det även under 2020. Ser man däremot till förändringen i cyklandet per månad 2020 jämfört med 2019 ser variationen annorlunda ut.

Överlag var cyklandet betydligt högre i januari och februari 2020 jämfört med 2019, vilket förklaras av gynnsammare väder. Därefter var utvecklingen starkt kopplad till pandemin och restriktionerna som inleddes i mitten av mars. Under april var cyklandet på lägre nivå än 2019, men i maj vänder utvecklingen åter uppåt. Cyklandet under juli var något lägre än normalt, men efter semesterperioden i augusti och september var cyklandet åter betydligt högre än 2019. I oktober vände utvecklingen åter nedåt, vilket sammanfaller med att fler började arbeta hemifrån enligt regeringens rekommendationer. Beskrivningen ovan gäller vardagscyklandet, vi redovisar inte cyklandet på helger här.

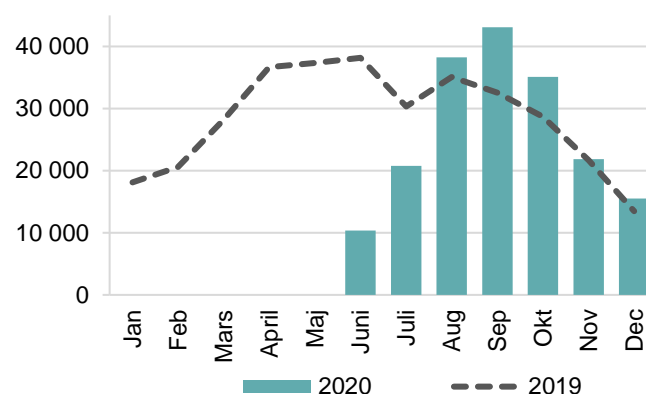
I trafikkontorets attitydundersökning om cykling i Göteborg uppger 15 procent av de tillfrågade göteborgarna att de använt cykeln mer som en följd av pandemin (se mer i Upplevelsen av cykling i Göteborg). Framför allt uppgav kvinnor, personer i åldern 30–49 år och boende i sydost (Örgryte-Härlanda) och centrum att de cyklade mera. Det var vidare 4 procent som använt elcykel mera. På en fråga om resvanorna kommer att se annorlunda ut efter pandemin jämfört med innan svarar nästan 20 procent att de tror att de kommer använda cykeln mer.

Resor med Styr & Ställ

Lånecykelsystemet Styr & Ställ i sin tidigare utformning avvecklades vid årsskiftet 2019/2020 och i juni 2020 lanserades det nya systemet där även Mölndal ingår. Antalet cyklar i systemet utökades därefter successivt och i augusti var alla 1750 cyklar på plats.

Då det nya systemet introducerades först den 10 juni är det inte relevant att följa upp resandet för hela året 2020. Ser man till andra halvåret 2020 är antalet resor 8 procent högre än andra halvåret 2019. Sett till perioden augusti-december 2020 är antalet resor 17 procent högre än motsvarande period 2019. Antalet avser både resor i Göteborg och Mölndal under både vardag och helg. Totalt gjordes ca 185 000 resor med Styr & Ställ under 2020, vilket motsvarar i genomsnitt drygt 900 resor per dag under perioden som systemet var i drift. Knappt 70 procent av resorna är 15 minuter eller kortare, 23 procent 15-30 minuter och 8 procent längre än 30 minuter.

Antal resor med Styr & Ställ per månad



Drygt 80 procent av resorna görs under vardagar. Resorna på vardagar (utanför semesterperioden) har tydliga toppar mellan klockan 8-9 och 17-18 vilket sammanfaller med många arbetstider. Detta stämmer väl överens med resultaten i trafikkontorets kundundersökning med personer som köpt årskort som genomfördes i november 2020.

Kundundersökningen visar att den typiske användaren är en man som är mellan 30-49 år gammal och bor i Göteborg. 85 procent använder enbart Styr & Ställ i Göteborg, 1 procent i enbart Mölndal och 14 procent i både Göteborg och Mölndal.

Över hälften använder cyklarna 1 gång i veckan eller mer. Det huvudsakliga skälet till resan är att ta sig till eller från arbetet. I de fall då resan ersätter ett annat färdmedel är det huvudsakligen kollektivtrafikresor eller gång som ersätts. Tre av fyra använder inte andra mikromobilitetstjänster som exempelvis elsparkcyklar.

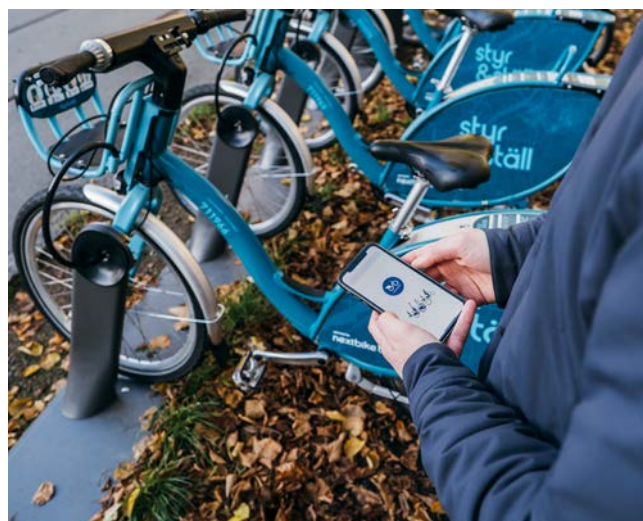
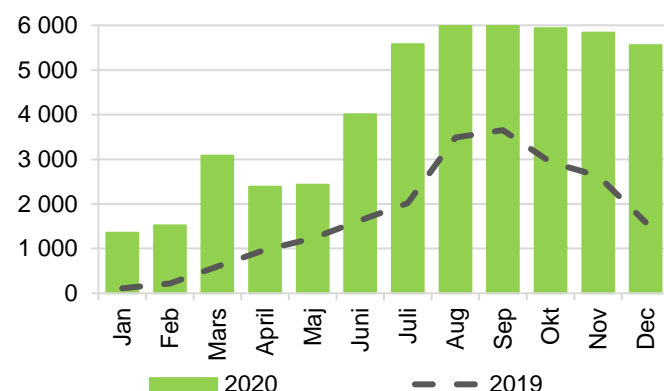


Bild: Trafikkontoret

Resor med elsparkcyklar

Elsparckcyklar introducerades i Göteborg i november 2018. Sedan juni 2020 är det fyra elsparkcykelföretag som är etablerade i Göteborg. Under 2020 ökade antalet utplacerade elsparkcyklar från ca 1 300 i början av året till 4 000 i juni. Under andra halvåret har antalet legat mellan 5 500 och 6 000. Antalet är betydligt högre än 2019 då det som mest var 3 600 i september och då fordon i hög grad togs in för vintern.

Antal elsparkcyklar per månad 2019 och 2020



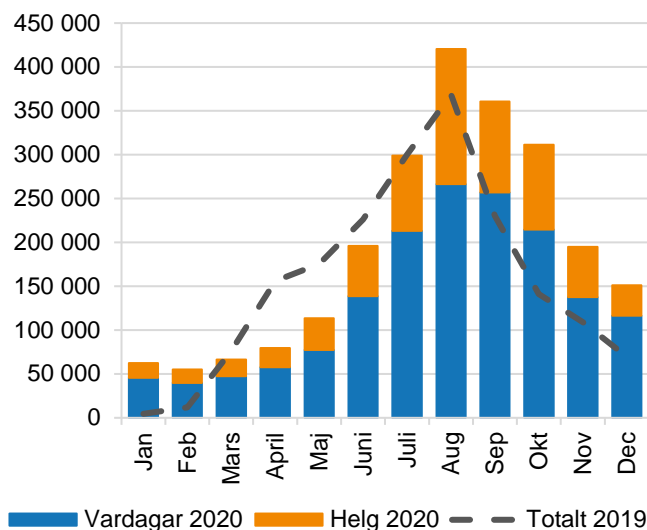
De stora antalet elsparkcyklar i stadsmiljön upplevs ha skapat problem men även möjligheter vilket beskrivs i *Upplevelsen av cykling i Göteborg*. Trafikkontoret och elsparkcykelföretagen arbetar för att utveckla bättre hantering av olämpligt parkerade elsparkcyklar.



Fotograf: Asbjörn Hansen

Antalet resor med elsparkcyklar har ökat med antalet elsparkcyklar. Under mars till augusti 2019 då elsparkcyklar var ett nytt fenomen gjordes i genomsnitt över 100 resor per elsparkcykel, medan motsvarande antal övriga månader är betydligt lägre.

Antal resor med elsparkcyklar per månad



Jämfört med 2019 har resorna med elsparkcyklar ökat med 24 procent. Men ökningen är inte jämnt fördelad över året. Merparten av resorna 2020 (tre fjärdedelar) gjordes andra halvåret och denna period var antalet resor ca 42 procent högre än 2019. Första halvåret var det 12 procent färre resor jämfört med första halvåret 2019.

Under 2020 gjordes totalt 2,3 miljoner resor med elsparkcyklar. Det motsvarar ca 6 300 resor en genomsnittlig dag. Ungefär 70 procent av resorna gjordes på vardagar. I augusti 2020 när antalet resor var som högst gjordes drygt 10 000 resor med elsparkcykel en genomsnittlig vardag. Resorna är relativt korta och görs mestadels i centrala staden. Jämfört med resor med cykel och Styr & Ställ är resorna i högre grad kopplade till fritid än till pendling till studier och arbete.

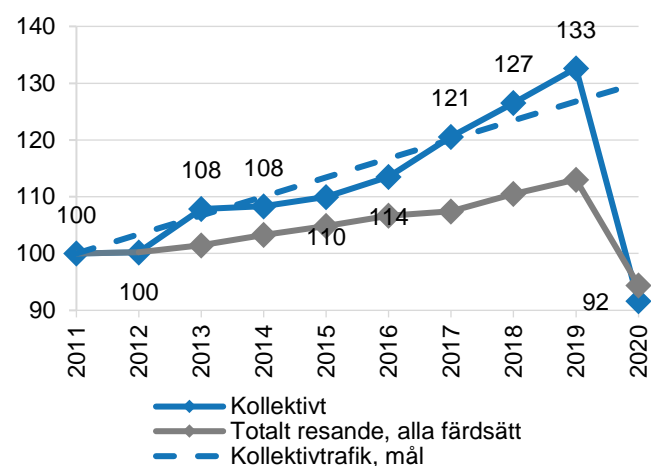
I trafikkontorets attitydundersökning om cykling (se mer i *Upplevelsen av cykling i Göteborg*) uppgav 14 procent av göteborgarna i åldern 18-65 år att de använde elsparkcykel minst en gång i september 2020. Andelen var högre bland män än kvinnor och högst i åldersgruppen 18-29 år (25 procent) samt bland boende i centrum (22 procent).

RESOR MED KOLLEKTIVTRAFIK

År 2020 kan beskrivas som något av ett undantagsår för kollektivtrafiken. Coronapandemins restriktioner fick stort genomslag och resandet minskade med en tredjedel i jämförelse med 2019. Men kollektivtrafikens starka utveckling åren innan pandemin skapar förhoppningar om att färdsettets attraktivitet är fortsatt stark.

Kollektivtrafiken är det färd sätt som drabbats hårdast av pandemins effekter. Folkhälsomyndigheten avrådde redan tidigt i pandemin från icke nödvändiga resor med kollektivtrafiken, och Västtrafik kommunicerade även själva en uppmaning om att inte resa i onödan. Uppmaningen hörsammades och att resa tillsammans blev under året något som associerades med risk. Totalt över året minskade resandet i kollektivtrafiken med 31 procent. Det motsvarar hela ökningen i antalet resor som skett sedan år 2011. Kollektivtrafiken var åren före pandemin det enda färd sätt vars utveckling var i nivå med utvecklingen för att nå trafikstrategins mål, och hela den årliga ökningen i resande som kom av befolkningsökningen beräknades tillfalla kollektivtrafiken. Läget år 2020 är dramatiskt annorlunda.

Utveckling och mål för resor med kollektivtrafik 2011-2020, index 100



Den stora minskningen av kollektivtrafikresor under 2020 innebär att effektmålet för motoriserade resor vid årets slut ser ut att vara längre bort än när trafikstrategin beslutades. Även resandet med bil minskade, men endast med 6 procent, vilket innebär att andelen kollektivtrafikresor minskade till 34 procent.

Mål: Kollektivtrafikresor

Senast år 2035 görs minst 55 procent av de motoriserade resorna med kollektivtrafik.

2035	Nuläge	2019
≥ 55 %	34 %	41 %

Kollektivtrafikresorna ökade 2011-2019 i snitt med 3,6 procent per år, vilket är mer än det nödvändiga behovet om 2,5 procent. Inkluderar vi 2020 års stora minskning blir den genomsnittliga utvecklingen negativ, vilket inte ger en rättvisande bild. Huruvida kollektivtrafiken är i linje med den nödvändiga utvecklingen eller inte är därför inte möjligt att uppskatta just nu.

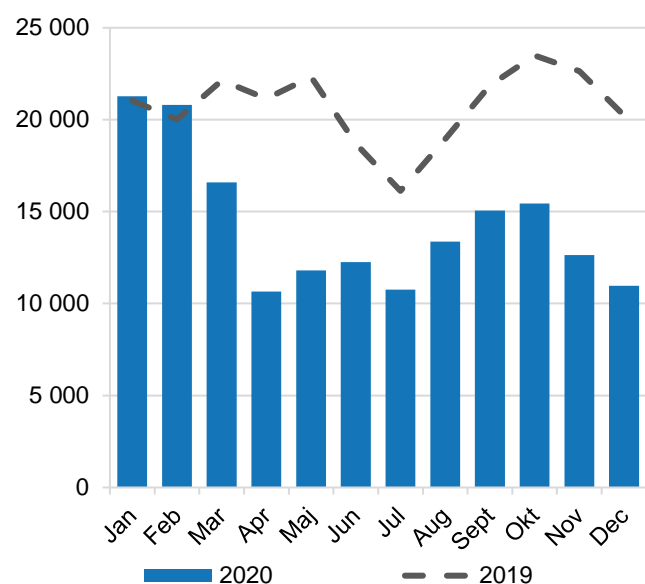
	Kollektivtrafik
Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011-2025	+2,5 %
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011-2019	+3,6 %
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011-2020	-1 %
I linje med nödvändig utveckling	Ovisst

Notera att inom kollektivtrafiken är det antal påstigningar som mäts (genom KRS, kundräkningssystem) och definieras som resa. Alla veckans dagar ingår till skillnad från uppföljning av cykel- och biltrafik som baseras på resor under vardagar. Definitionen av resa innebär att ökningen till viss del kan var skenbar om det är bytesresorna som ökar.

Stark utveckling innan pandemin

Det kollektiva resandet ökade fram till 2019 delvis på grund av det ökade resbehovet, men också som ett resultat av en övergång till ett mer hållbart resande. Samtidigt steg under perioden priset på en kollektivtrafikbiljett med 55 procent. Efter sommaren 2019 togs den subvention som Göteborgs stad bidragit med för periodbiljetter bort och priset steg ytterligare. Den positiva utvecklingen åren före pandemin fortsatte ändå hela vägen in i början av 2020, med 4 procent fler resor i februari. Resandet med kollektivtrafiken minskade sen dramatiskt och i april gjordes bara hälften av antalet resor i jämförelse med året innan. Under sommaren och tidiga hösten skedde en viss återhämtning, innan pandemins andra våg kom i oktober och resandet minskade igen.

Antal resor i kollektivtrafiken per månad år 2020 och 2019, tusental

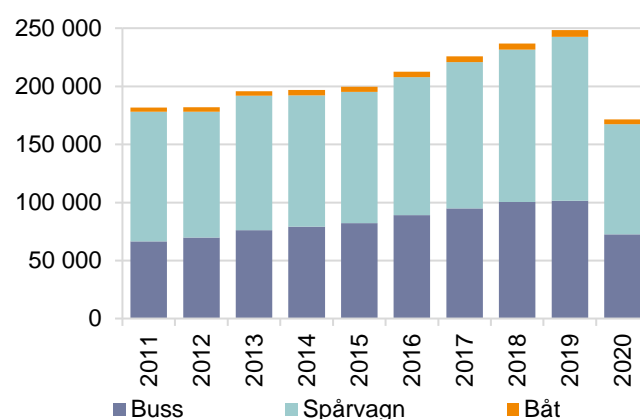


Den starka utvecklingen i kollektivtrafiken åren innan pandemin, och den täta kopplingen mellan pandemins utveckling och antalet resor, gör att vi utgår från att kollektivtrafikens attraktivitet ännu är hög i befolkningen. Det har dock skett stora skiftningar i befolkningens resmönster under pandemin, både åt det mer hållbara och det icke hållbara. De kollektivtrafikresenärer som till exempel valt att ta cykeln bör fortsätta att cykla när pandemin är över, men det är viktigt att vi arbetar för att de som tagit bilen ska återvända till kollektivtrafiken.

Buss, spårvagn och båtresor

Samtliga kollektivtrafikslag drabbades av pandemin. Resor med spårvagn står för den största andelen resor inom kollektivtrafiken, och var det fordonsslag som minskade mest. I båttrafiken över älven minskade resorna med Älvsnabbare mer än resorna med Älvsnabben. Det kan bero på att det finns fler möjligheter att välja alternativa färdssätt över till exempel Göta Älvbron för dessa resenärer.

Antal resor med buss, spårvagn och båt 2011–2020, tusental



Förenklat zonsystem

4 november 2020 införde Västtrafik nya zoner och ett nytt biljettsystem. Den nya zonstrukturen är en förenkling från 70 till tre zoner. Zonerna baseras på kommungränserna och är indelade i zon A, zon B och zon C. Zon A omfattar Göteborg, Mölndal, Partille och Öckerö. Zon B omfattar övriga kommuner i Göteborgsregionen (GR) och zon C omfattar kommunerna i övriga Västra Götaland. Syftet med förändringen är att skapa bättre förutsättningar för resenären att enklare välja, köpa och resa med sin biljett, för att bidra till målet om ett ökat kollektivt resande.

Bild från Västtrafiks kampanj i appen ToGo, som i syfte att undvika onödiga, korta resor nu också visar gångavstånd mellan olika hållplatser



Bild: Västtrafik

Kraftig ökning av antalet elbussar

Under december 2020 satte Västtrafik in cirka 150 elbussar i trafik. Det är den största satsningen i Norden på elbussar. Totalt blev 34 linjer i Göteborg, Mölndal och Partille helt och hållet elektrifierade. Många av elbussarna kör på linjer i de sydvästra delarna kring Frölunda torg men även på andra håll. Bland annat har linje 58 mellan Eketrägatan och Bergsjön samt linje 114 mellan Brunnsparken och Saltholmen fått elbussar. En elektrifierad stadsbusstrafik gör att bullret och utsläppen minskar.

Västtrafiks attitydundersökningar

Sedan 2018 gör Västtrafik en årlig attitydundersökning som de kallar för Hållplats. Denna ger, liksom vår attitydundersökning om att cykla i Göteborg, en värdefull inblick i hur resenärer resonerar mitt i pandemin. Bland annat tror fler att kollektivtrafikresandet kommer att minska efter pandemin, samtidigt vill många fler gå och cykla mer i jämförelse med att åka bil och kollektivt. Rapporterna finns att läsa på Västtrafiks hemsida, sök på Hållplats – en attitydundersökning.

Bilden nedan är en del av det kampanjmaterial som Västtrafik använde för att upplysa om trängsel och minska antalet onödiga resor i kollektivtrafiken.



Bild: Västtrafik

SERVICERESOR

Coronapandemin fick stor påverkan på serviceresor-na. Ungefär tre fjärdedelar av alla färdtjänstresenärer i Göteborg är 65 år eller äldre, och när det i mars stod klart att coronapandemin drabbade äldre och sjuka personer allra värst mer än halverades antalet färdtjänstresor inom en månad. Under sommaren och tidiga hösten ökade resorna lite igen och minskningen jämfört med samma månader 2019 var omkring 40 procent. När en andra våg i pandemin blev tydlig i november minskade resorna på nytt.

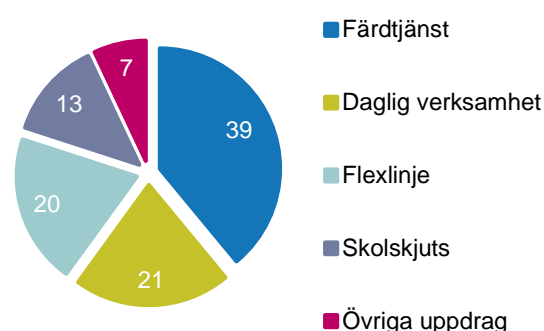
Färdtjänstresorna minskade med 38 procent under 2020. Under hela året gjordes bara 409 000 färdtjänstresor totalt. Det är med stor marginal den lägsta årssiffran sedan 1980-talet. Flexlinjeresorna minskade på liknande sätt med totalt 40 procent från mars och framåt.

Antalet serviceresor minskade under 2020

Drygt 1 050 000 serviceresor av olika slag utfördes under 2020 medan det 2019 var nästan 1 500 000 resor. Minskningen med nästan 29 procent kan till allra största del tillskrivas en minskning av uppdragsresorna. Mölndal och Härryda anlitar numera Västtrafik för sina resor och grundskoleförvaltningen har genomfört begränsningar av vilka resor eleverna får göra.

Av diagrammet framgår att endast 20 procent av alla resor utfördes på uppdrag under 2020. Det var främst andra förvaltningar inom staden som beställde resorna.

Fördelning av Serviceresors uppdrag 2020, procent



Färre externa uppdragsresor

Serviceresor har sedan mitten av 90-talet haft ett samarbete med Mölndal och Härryda som inneburit att Göteborg har bistått kommunerna med planering och utförande av färdtjänstresor och andra serviceresor. Under 2019 beslutade både Mölndal och Härryda att, i likhet med de flesta små kommuner i Västra Götalandsregionen (VGR), istället samarbeta med Västtrafik för

utförandet av dessa resor. Det innebar att uppdrag som omfattade omkring 125 000 resor per år föll bort. Detta är en del i förklaringen till att det totala antalet resor minskade under 2020.

En annan viktig förändring är VGRs engagemang i flexlinjen. Under 2019 sade VGR upp avtalet med trafikkontoret om flexlinjen och från mitten av 2020 står Göteborgs Stad och trafikkontoret för samtliga kostnader. Eftersom flexlinjen är öppen för alla som vill åka med, görs det fortfarande många sjukresor med den trafiken.

SERVICERESORS UPPDRAG

Avdelningen serviceresor utför flera olika typer av samhällsbetalda resor, som med ett sammanfattande ord kallas serviceresor. En av dessa är färdtjänst, som är en särskild service för dem som inte har möjlighet att nyttja den konventionella kollektivtrafiken. Serviceresor utför sin trafik med upphandlade fordon genom flera olika trafikföretag. All övrig verksamhet som exempelvis myndighetsutövning, beställningscentral och kundservice utförs i Göteborgs Stads egen regi.

Kostnaden för en färdtjänstresa ökade under 2020

När det blir färre resor stiger kostnaden per resa. Det beror på att avdelningen serviceresor handlar upp all trafik genom olika trafikföretag. För att vara säker på att resenärerna ska kunna åka när de behöver görs upphandlingen till största del med fasta volymer av tillgängliga fordon. Som en kvalitetsåtgärd är dessa avtal dessutom förknippade med krav på schyssta löne- och arbetsvillkor för förarna. Det är oftast en bra metod att upphandla trafik, men en baksida är att när inte lika många kan eller vill resa så måste trafikkontoret ändå betala för alla fordon som är upphandlade.

Under 2020 betydde det att den genomsnittliga kostnaden för en färdtjänstresa ökade från 225 kr i januari till omkring 330 kr i maj. I juli ökade kostnaden till 500 kr per resa, men vidtagna åtgärder minskade den genomsnittliga kostnaden till 300 kr i början av hösten. Kostnaden ökade sedan igen mot slutet av året och närmade sig 400 kr i december.

Den överkapacitet i tillgängliga fordon som uppstått under året har varit en av två viktiga orsaker till de ökande kostnaderna per resa. Den andra har varit alla de åtgärder som har vidtagits i trafiken för att förhindra smittspridning.

ÅTGÄRDER FÖR ATT MINSKA SMITTSPRIDNING

Eftersom coronapandemin slagit särskilt hårt mot serviceresors målgrupper har åtgärder vidtagits för att förhindra att en serviceresor bidrar till smittspridningen. Genomgående har dessa åtgärder byggts på Folkhälsomyndighetens rekommendationer.

Åtgärder som genomfördes under mars-maj:

- Uppmaning till resenärerna att undvika icke nödvändiga resor.
- Avspärrad framsättesplats och stoppad samåkning för flertalet färdtjänstresenärer, utom för familjemedlemmar. Vid resor till daglig verksamhet glesades samåkningen ut till maximalt två personer i fordonet. Även på flexlinjen har vi minskat antalet möjliga bokningar per tur.
- Förarkåren har utbildats i hygienrutiner och rengöring ska ske återkommande under dagen. Fordonen utrustades också med ett set innehållandes desinfektionsmedel, torkpapper, plasthandskar och munskydd.
- Instruktioner till trafikföretagen om att sätta upp skyddsbarriärer mellan framsätena och baksätena.
- Inställda förarutbildningar. Undantaget är utbildningar om säkerhet vid resa.

Åtgärder från augusti:

- Uppdaterad bältesrutin så att föraren endast är behjälplig för de resenärer som saknar förmåga att bäla sig själva.
- Stopp för förare att gå in på särskilda boenden för hämtning och lämning av resenärer.
- Distribution av skyddsvisir till samtliga förare.
- Förskjutning av tider för hämtning och lämning till och från daglig verksamhet för att sprida resorna över dagen i syfte att minska antalet samåkningar.



Fotograf: Rebecca Havedal

Test av el-bussar i flexlinjetrafiken

Med start i mars 2020 pågår ett test med totalt fyra el-bussar i flexlinjetrafiken, vilket motsvarar cirka 10 procent av bussarna. Syftet är att få ett kunskapsunderlag om det är möjligt att ställa krav på enbart el-bussar i framtida avtal. Ambitionen är att under nästa avtalsperiod, som börjar 2023, ersätta en stor del av de dieseldrivna bussarna med eldrivna fordon.

De testmätningar som hittills har gjorts är genomgående positiva. Testmätningarna visar att batterikapaciteten är tillräcklig för att räckta under en hel dags köruppdrag, utan att stödladda under raster.

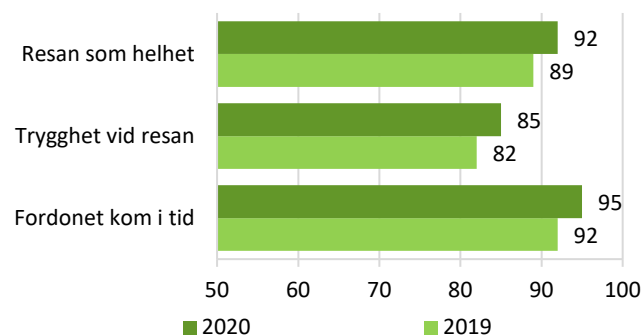
Ökad trygghet vid resan och färre förseningar under corona

Barometern för Anropsstyrd trafik (Anbar) mäter resenärernas upplevda kvalitet på den senaste färdtjänstresan. Trafikkontoret använder Anbar även för uppföljning av flexlinjetrafiken.

En effekt av de minskade passagerarmängderna hade serviceresor i sitt logistikarbete lättare att säkerställa att det beställda fordonet kom fram i utlovad tid. Detta har förstas noterats av passagerarna, 95 procent av resenärerna säger att bilen kom i tid.

Trots den smittrisk som våra resenärer utsätter sig för när de väljer att göra en resa har de under 2020 känt sig mer trygga vid resan än tidigare. Det är troligen delvis en effekt av våra smittskyddsåtgärder, samt att bilen har kommit i tid.

Kundnöjdhet med färdtjänstresor 2019-2020, procent



RESOR MED BIL

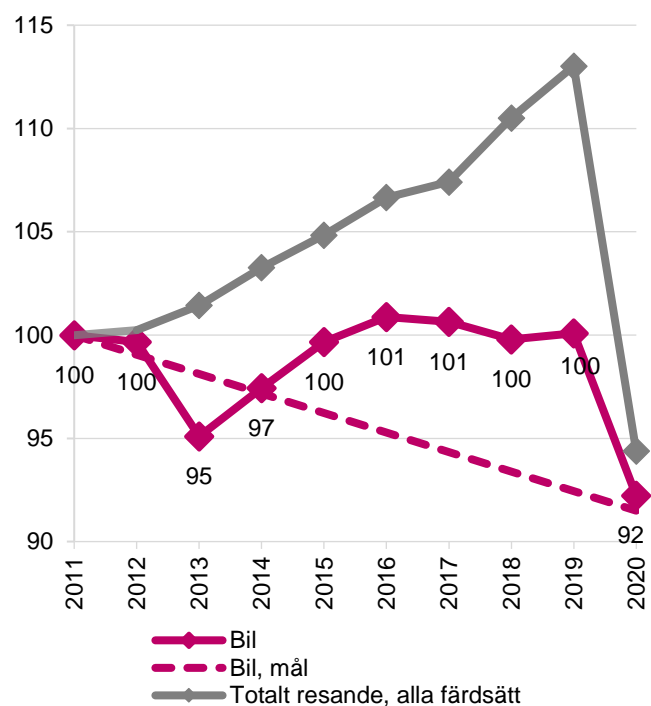
Biltrafiken minskade med drygt 6 procent under 2020. Minskningen av biltrafiken under 2020 var tydlig och om den kvarstår innebär den ett stort steg i rätt riktning mot trafikstrategins mål. Från 2017 och tills vidare följer trafikkontoret den generella trafikutvecklingen i Göteborg med hjälp av trängselskatteportalerna.

Mätningarna för 2020 visar att biltrafiken i Trängselskattesnittet minskade med drygt 6 procent. Index talet för bilresandet, tidigare angivet av de 28 Fasta punkterna, uppskattas därför minska i motsvarande utsträckning.

På riksnivå minskade personbilstrafiken på Europavägarna med ungefär 12 procent under 2020 enligt Trafikverket. Den tunga trafiken minskade med ungefär 4 procent på Europavägarna och totalt minskade trafiken med ungefär 9 procent om samtliga vägkategorier räknas in.

Beräkningen av bilutvecklingen baseras på fordonspassager under vardagar exklusive klämdagar. Målet avser personbilstrafik, men även lastbilar och bussar räknas.

Utveckling och mål för bilresande 2011-2020, index 100



Enligt trafikstrategin behöver biltrafiken minska med i snitt 1,1 procent per år för att vi ska nå strategins mål till 2035.

Fram till 2020 var biltrafikens utveckling inte i linje med trafikstrategins mål. Minskningen i biltrafiken under 2020 var tydlig och innebär ett stort steg i rätt riktning mot trafikstrategins mål, men är inte tillräckligt stor för att uppnå den nödvändiga genomsnittliga minskningen om 1,1 procent per år. Det är samtidigt viktigt att poängtera att biltrafikens utveckling ska ses i perspektivet att det totala resandet minskade på grund av pandemin.

Den 6-procentiga minskningen av biltrafiken 2020 är den största uppmätta minskningen på många år. Som jämförelse minskade trafiken med drygt 4 procent mellan 2012 och 2013 i samband med att trängselskatten infördes.

	Bil
Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2025	- 1,1 %
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2019	± 0,0%
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2020	- 0,7 %
I linje med nödvändig utveckling	Nej



Fotograf: Irina Sveide

Mätning av biltrafiken

Trafikkontoret följer bilresandet genom bland annat en uppsättning fasta mätplatser och fem snitt. Dessa är:

- 28 Fasta punkterna
- Kommungränssnittet
- Götaälvsnittet
- Centrala stadssnittet
- Citysnittet
- Trängselskattesnittet

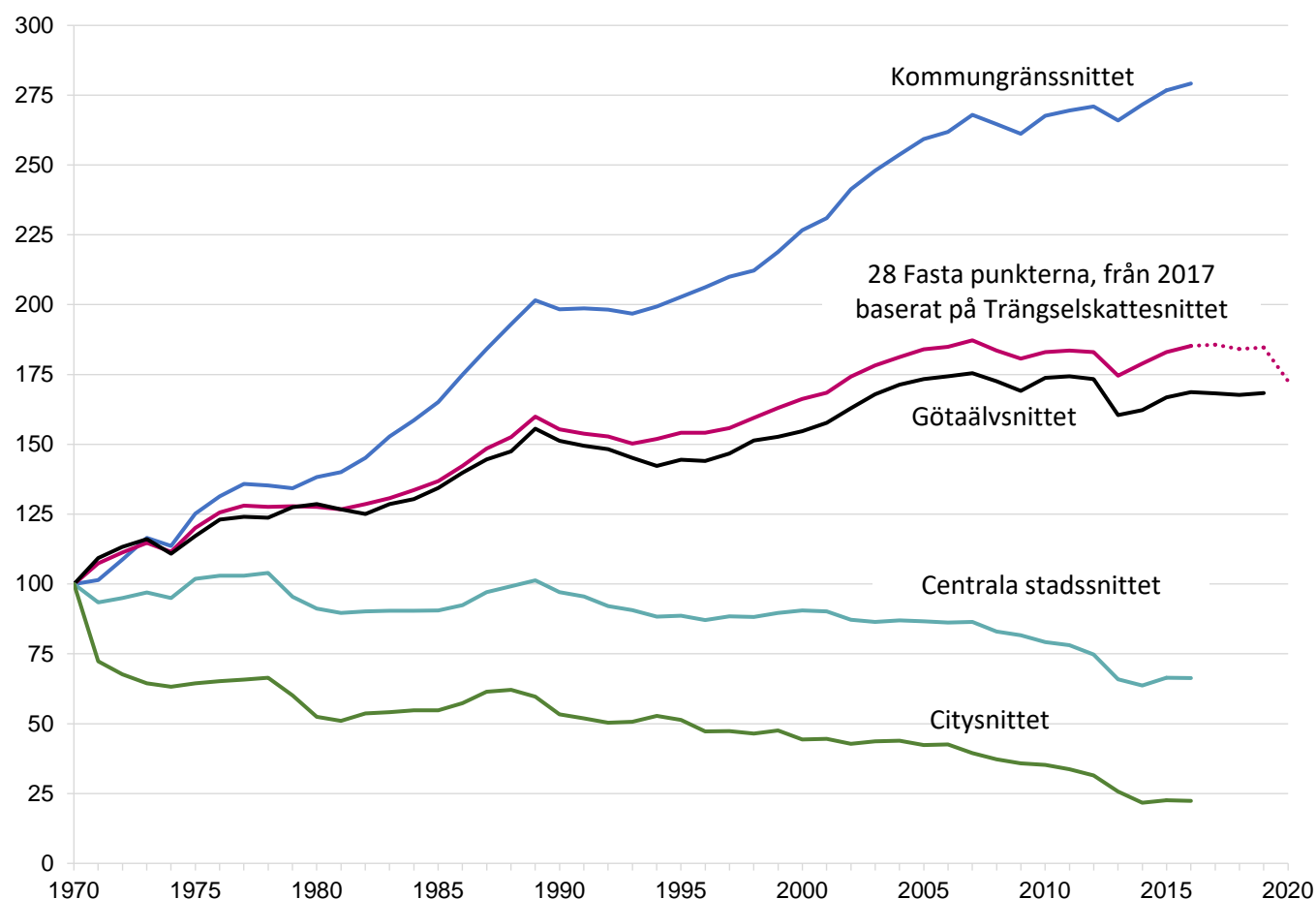
Snitten ringar in olika stora områden i staden, från det minsta, Citysnittet, till Kommunsnittet som mäter resandet in och ut ur Göteborg. De 28 fasta punkterna är strategiska mätplatser på stora trafikleder. I varje snitt ingår ett antal mätplatser där data samlas in. En mätplats kan ingå i flera olika snitt. Sedan 1970-talet har de 28 fasta punkterna använts som uppskattning för det generella resandet med bil.

År 2020 är det endast för trängselskattesnittet som det går att beräkna trafikutvecklingen. I övriga snitt saknas det så pass mycket data att det inte går att beräkna trafikutvecklingen. Samtliga snitt kommer även framöver att följas i möjligaste mån och återigen redovisas som helårsvärde när det är möjligt.

Fram till 2016 användes snittet de 28 Fasta punkterna som ett mått på biltrafikens utveckling. Sedan 2017 har det inte gått att räkna fram ett årsvärde baserat på de mätplatserna på grund av de pågående ombyggnationerna i trafikmiljön.

Eftersom flödena genom de 28 Fasta punkterna, Götaälvsnittet och Trängselskattesnittet haft en parallell utveckling de senaste åren antas att de 28 Fasta punkterna följer samma utveckling 2020 som Trängselskattesnittet.

Utveckling av bilresandet, samtliga snitt 1970-2020, index 100



Trafiken vid de 28 Fasta punkterna

De 28 Fasta punkterna har tidigare använts för att följa dels den generella trafikutvecklingen i Göteborg, dels uppfyllelsen av trafikstrategin. Punkterna är jämnt fördelade över huvudvägnätet och omfattar både större och mindre vägar för att ge en god representation av stadens vägnät. I detta snitt ingår exempelvis Angeredsbron, Kungälvsleden, Lundbyleden, Oscarsleden, Marieholmsleden och Tingstadstunneln.

Trängselskattesnittet

Trängselskattesnittet består av 36 stationer som installerades hösten 2012. I mitten av december 2020 tillkom stationer i samband med Marieholmstunnelns öppnande. Geografiskt är snittet inte fullt ut jämförbart med något av de ursprungliga snitten utan det består av en blandning av stora leder, Älvsborgsbron, Tingstadstunneln samt även ett antal större och mindre gator i anslutning till zonen. Fördelen med snittet är att det är slutet, det vill säga att inga passager in eller ut genom snittet kan göras utan att registreras.

En genomsnittlig vardag 2020 gjordes 683 000 passager med fordon genom trängselskatteportalerna, en minskning med drygt 6 procent jämfört med 2019.

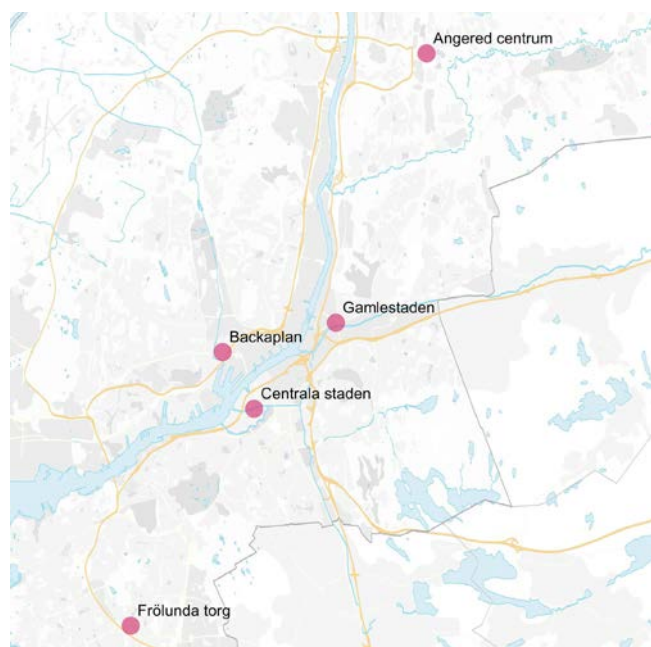
RESTIDER MELLAN MÅLPUNKTER I STADEN

Trafikkontoret följer sedan år 2018 restider mellan fem målpunkter i staden. Målet är att restiden mellan målpunkterna ska vara maximalt 30 minuter med både kollektivtrafik och bil. Under 2020 uppfylldes målet för 12 av 20 relationer med kollektivtrafik. För bilresor är målet uppfyllt och under 2020 blev restiden kortare till följd av corona.

Var mäter vi restider?

Trafikkontoret samlar sedan februari 2018 in restidsdata för kollektiv- och biltrafik från Google. Restidsdata hämtas varje kvart mellan klockan 8 och 16, alla dagar i veckan.

Restider mellan fem målpunkter, i båda riktningarna, finns tillgängliga. Målpunkterna är: Frölunda torg, centrala staden (Brunnsparken), Backaplan, Gamlestads torg och Angered Centrum. Målpunkterna är hämtade från stadens strategi för utbyggnadsplanering och trafikstrategin. De pekas ut som tyngdpunkter i staden i dessa dokument. (En tyngdpunkt är en strategisk knutpunkt av lokalt och regionalt intresse som har en hög täthet och urbana kvaliteter.)



Effektmål 3: Restider

Restiden mellan två godtyckliga målpunkter är max 30 min för bil och kollektivtrafik.

Kollektivtrafik: Mål uppfyllt för 12 av 20 relationer

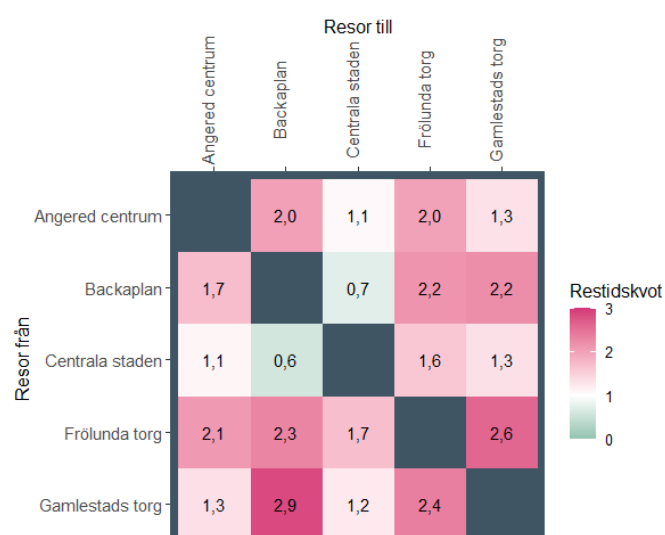
Biltrafik: Mål uppfyllt för samtliga 20 relationer

Restidskvoter

Restidskvoten visar förhållandet mellan restider för kollektivtrafik och bil. Är kvoten exakt 1 finns i genomsnitt ingen skillnad i restid.

Generellt är resorna för biltrafik kortare än de för kollektivtrafik, med undantag för resor mellan Backaplan och centrala staden i båda riktningarna. Där ligger både medianen och 85-percentilen lägre för kollektivtrafik än för biltrafik. För denna relation är restidskvoten mellan 0,6 och 0,7 beroende på riktning. Den högsta restidskvoten på 2,6 gäller för resor mellan Gamlestads torg och Backaplan. Det innebär att medianresan med kollektivtrafik är 2,6 gånger längre än den med bil för denna relation.

Restidskvoter mellan kollektivtrafik och biltrafik för 2020, medianen för kollektivtrafik divideras med medianen för biltrafik



Restider för året som helhet

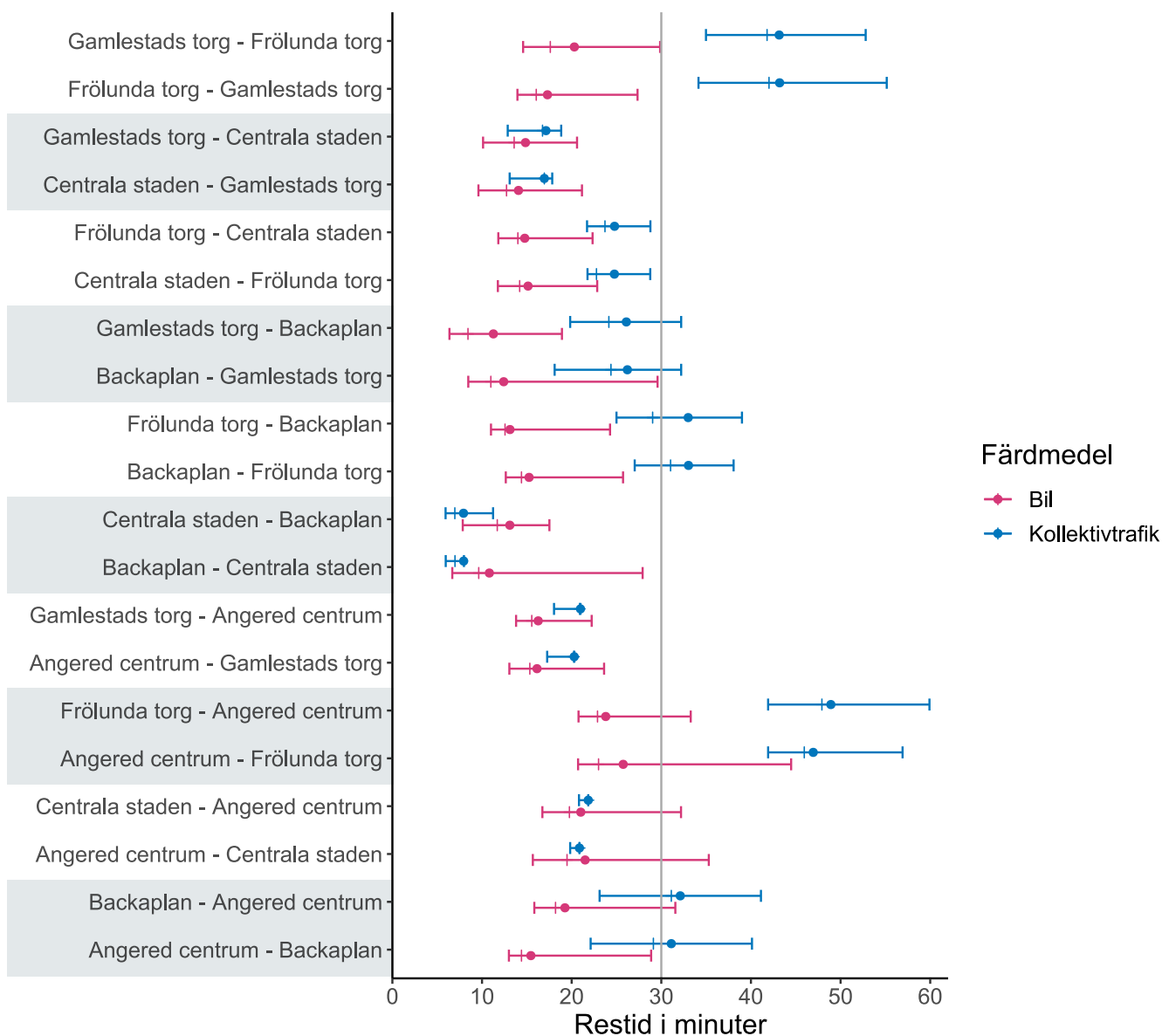
Den uppskattade restiden för en kollektivtrafikresa påverkas av turtätheten och tillgängliga ruttalternativ samt trängsel i väg- och spårnätet. För en bilresa är det trängselsituationen på vägnätet som påverkar mest. Generellt är restiderna för kollektivtrafiken längre på helger då turtätheten är lägre och färre rutter erbjuds. För biltrafiken är restiderna generellt lägre på helger och som högst på vardagar under pendlingsstimmarna. Alla veckans dagar ingår i denna analys.

Sett till 85-percentilen är det åtta relationer i kollektivtrafiken som överskrider målet på maximalt 30 minuters restid. Det gäller resor i båda riktningarna mellan:

- Frölunda torg och Gamlestads torg
- Frölunda torg och Backaplan
- Frölunda torg och Angered centrum
- Angered centrum och Backaplan

Exempelvis beräknas en resa mellan Frölunda torg och Angered centrum ta mellan 42 och 60 minuter. För biltrafiken uppfyller samtliga relationer målet.

Restider för kollektiv- och biltrafik. Utöver min- och maxvärden presenteras median som ett streck på axeln och 85-percentilen med en rund markering. Den vertikala gråa linjen representerar målet på 30 minuter

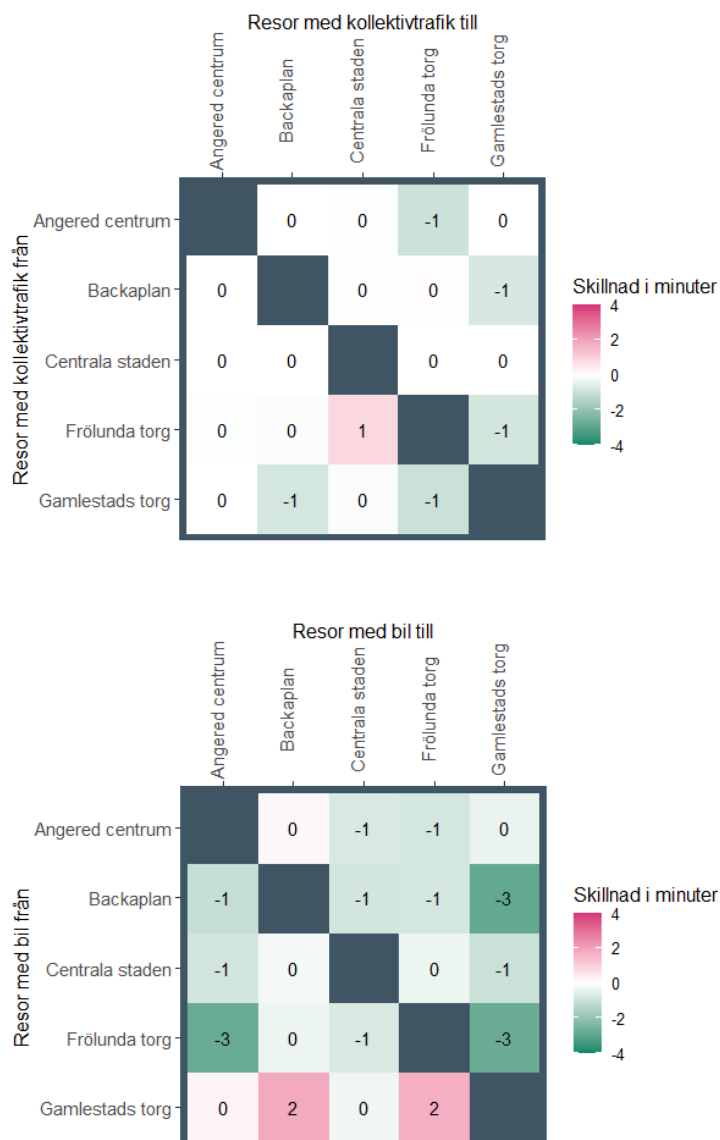


Skillnader i restider mellan 2019 och 2020

Som med mycket annat har resvanorna år 2020 påverkats av det speciella läge som Covid-19 medfört. För restider märks detta framför allt i biltrafiken. En analys av de sista två veckorna i mars 2019 mot 2020 (sett till 85-percentilen) visar att restiden med bil i snitt minskat med drygt en minut. Den största skillnaden syns för resor mellan Backaplan och Gamlestads torg där restiden under denna period 2020 var knappt fyra och en halv minut kortare. För kollektivtrafiken syntes knappt någon skillnad.

När vi tittar på skillnader mellan åren i stort, vilket illustreras i figurerna till höger, är resor med bil mellan de flesta start- och målpunkter kortare år 2020. För resor från Gamlestads torg till Backaplan och Frölunda torg har däremot restiden ökat. För kollektivtrafiken syns i de flesta fall inga skillnader, de skillnader som kan utläsas berör främst resor till och från Gamlestads torg. För 2020 saknas data mellan april och oktober och för 2019 saknas data för februari månad. Analysen för skillnader i restid mellan 2019 och 2020 baseras på månader där data finns för båda år.

Skillnader i 85-percentilen för restider 2019 jämfört med 2020



HUR MÄTER VI RESTIDER?

Data hämtas från Googles Distance Matrix API som på begäran beräknar förväntade restider mellan två angivna platser. För en bilresa beräknas restiden från och till närmsta bilväg från de angivna punkterna. För kollektivtrafik ingår gångresa till och från hållplats och bytestid i restiden. Samma koordinater anges för bil och kollektivtrafik. Koordinater med närhet till hållplatser har valts.

VILKA MÅTT ANVÄNDER VI?

Måttet 85-percentilen innebär att vi rangordnar restiderna från kortast till längst. Gränsen mellan de översta 15 procenten med längst restider och de resterande 85 procenten utgör sedan 85-percentilen. Medianen är gränsen som delar de rangordnade resorna i två lika stora delar. Restidskvoten för en relation beräknas genom att dividera medianen för kollektivtrafik med den för biltrafik.

GODSTRAFIK

Idag mäts inte godstransporterna kontinuerligt. Därför är det svårt att dra konkreta slutsatser och göra jämförelser när det gäller utvecklingen. Arbetet pågår med att ta fram de faktorer som behöver mätas för att kunna vidta åtgärder för att nå uppsatta mål.

Trafiknämnden har gett trafikkontoret i uppdrag att ta fram en plan för citylogistik som omfattar distribution av gods i stadsmiljön. Under 2021 kommer arbetet med planen att påbörjas. Trafikkontoret gör också en förstudie för den tunga godstrafiken som rör sig utanför stadsmiljön på kringfartslederna.

Utmaningar i staden

Arbetet med ny översiktsplan för Göteborg visar att vi står inför stora utmaningar framöver. Göteborg förväntas växa med 250 000 invånare och mer än 100 000 nya arbetsplatser fram till år 2050. Detta innebär att fler fordon (antal och typer) kommer att konkurrera om gaturummet. Det ställer stora krav på hur olika trafikslag prioriteras i infrastrukturen framöver. Förutom våra vanliga färdssätt som cykel, kollektivtrafik och bil så innefattar det även servicetrafik, bygglogistik och godstransporter.

Den omfattande och pågående stadsutvecklingen i centrala delar medför påverkan på transporttiderna i staden. Ett kontinuerligt arbete sker för att minska de negativa effekterna under byggtiden.

Avgörande för att skapa en framkomlig stad är att utveckla nya sätt att följa upp och mäta godstrafik. Det kommer utgöra ett viktigt beslutstöd för att kunna sätta in åtgärder för att nå målen.



Fotograf: Rebecca Havedal

Yttre påverkan under året

2020 var ett avvikande år där coronapandemin kraftigt påskyndade förändringar i godsflöden, exempelvis ökad e-handel. Det innebar också att den tidigare växande trängselproblematiken avmattades då färre personbilar trafikerade vägarna trots alla stora infrastrukturprojekt som pågick.

Tidigare mätningar och fortsatt arbete

2019 gjordes mätningar gällande delar av effektmål 7, se nästa sida. Däremot har mätningar för effektmål 8 och 9 inte påbörjats.

Inga nya mätningar genomfördes under 2020 och inför kommande år (från och med 2021) behöver metoder identifieras för att mäta också effektmål 8 och 9. Vidare behöver även effektmål 7 kompletteras med mätningar av transporttider för järnväg.

Effektmål - Gods

- 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.
- E8 Godstransporternas påverkan på luftkvalitet, buller och försurning ska minska jämfört med 2014 års nivåer.
- E9 Göteborg ska anses vara Nordens bästa logistikläge i ledande rankingar samt allmänt ansedd som ledande inom klimatsmarta transporter.

Näringslivets transporter har stor påverkan på stadsutvecklingen och för att få en komplett bild är det viktigt att data inkluderar både svenskregistrerade och utlandsregistrerade fordon samt både inrikestrafik och utrikes- trafik.

För att skapa en bra grund för framtida åtgärder och jämförelser kopplat till transporttider och uppsatta effektmål behöver vi kunna se hur transportflödena ser ut, vilken typ av fordon som används och under vilken tid på dygnet som trafiken är som tätast.

Inför framtiden är därför ambitionen att mäta godsflöden kontinuerligt. Viktigt är också att mäta samma faktorer för att kunna följa upp effekterna av vidtagna åtgärder.

Transporttider för godstrafik 2019

Trafikkontoret har hämtat transporttider för vägtransporter från Google som på begäran beräknar förväntade restider mellan två angivna platser. Transporttiderna har beräknats mellan större logistiknav i Göteborgsregionen och utgår från att trafiken går på huvudsakliga transportleder. Data har samlats in på kvartsbasis från klockan 5 och 20 mellan 8 april och 20 maj 2019 (perioden innehåller påskledigheten). I underlaget finns all typ av trafik som rör sig på lederna, däribland gods.

Typiska transporttider beror på avståndet

En typisk transporttid kan beskrivas av medianen (50-percentilen). Medianen är det värde som ligger i mitten när samtliga transporttider sorteras efter storleksordning. På så sätt undviks extremvärden som i vissa fall kan vilseleda genom att under- eller överskatta ett värde, som i detta fall är transporttid. Transporttiderna (medianen) mellan start- och målpunkt varierar kraftigt beroende på avståndet.

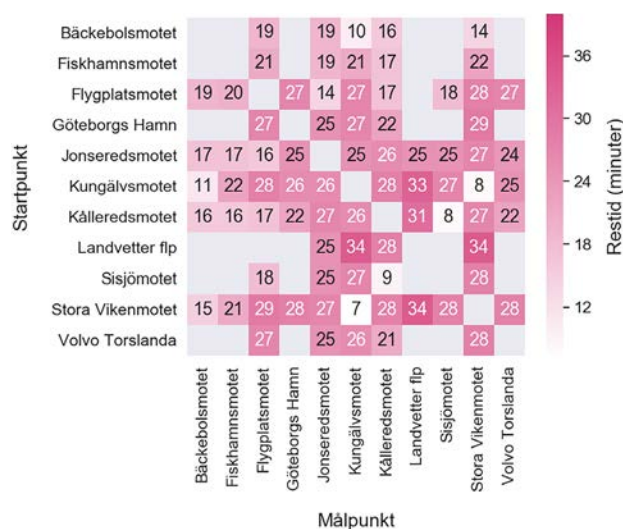
Transporttider under trängsel

En transporttid under trängsel kan beskrivas av 85-percentilen. 85-percentilen innebär att 85 procent av tiden som analyserats har den angivna restiden eller kortare. Därmed är det längre restider resterande 15 procent av tiden.

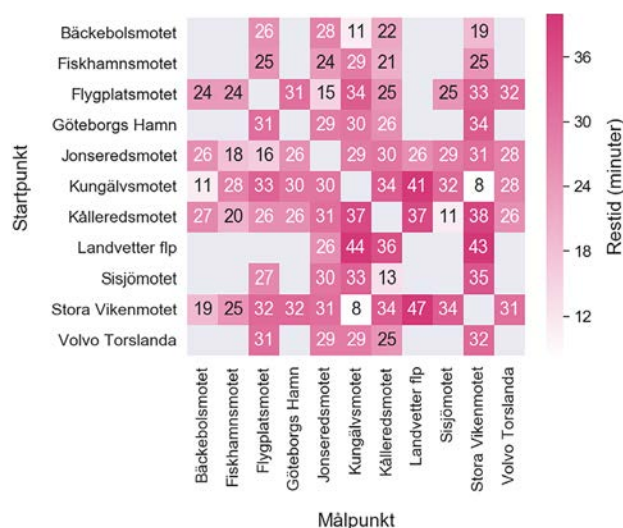
Spridning i transporttiderna

Spridningen av transporttider för en viss relation kan beskrivas genom att jämföra restiden för 50- med 85-percentilen. Spridningen i transporttider beror till stor del på trängsel vid hög trafikmängd i nätet men även på andra faktorer så som trafikolyckor eller vägarbete. Som exempel ser vi en generell förlängning av transporttiden på 12 minuter mellan Källeredsmotet och Bäckeboismotet.

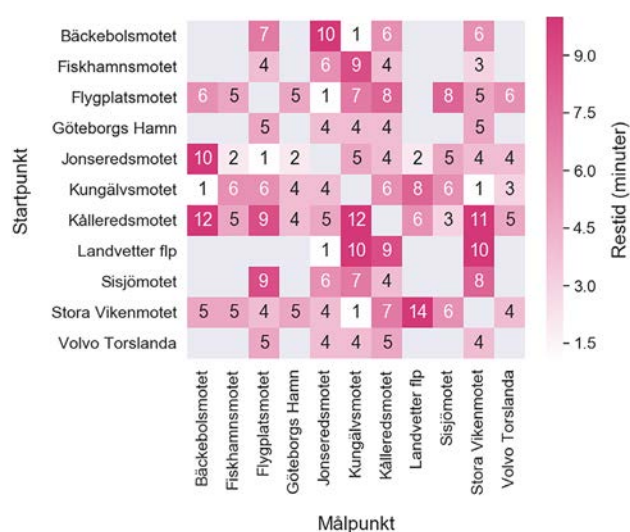
Transporttid (restid) mellan olika punkter, 50-percentil (median)



Transporttid (restid) mellan olika punkter, 85-percentil (median)



Transporttid (restid) mellan olika punkter, skillnad mellan 85- och 50-percentilen (median)



Goda stadsmiljöer



GÅNGVÄNLIGHETEN I STADEN

Göteborg ska vara en stad där många kan och vill gå och vistas. De flesta göteborgare tycker att deras närmiljö som helhet är gångvänlig. När det gäller olika aspekter som påverkar upplevelsen av stadens offentliga rum och gångmiljöer skiljer sig dock nöjdheten en hel del, och det finns också en variation mellan stadsdelarna.

Uppföljningen styrs utifrån de mål som finns i trafikstrategin. Uppföljningen har kompletterats med målområden som pekats ut som viktiga i trafikkontorets strategiska arbete med fotgängare och stadsmiljö. Mer om detta finns att läsa i planeringsstödet Gångvänligt Göteborg från år 2020.

Utvecklingsområde: Gångvänlig närmiljö

Gångvänligheten är viktig i hela Göteborg. Målet till 2035 är att minst 90 % av de boende i varje stadsdel ska tycka att deras närmiljö är gångvänlig.

Utvecklingsområde: Rekreativ närmiljö

Att gå, springa och vara ute för rekreation är en stor del av stadens gångrörelser på trafikkontorets ytor. Här är målbilden till 2035 att minst 90 % av de boende i varje stadsdel tycker att deras närmiljö ger goda möjligheter för rekreation.

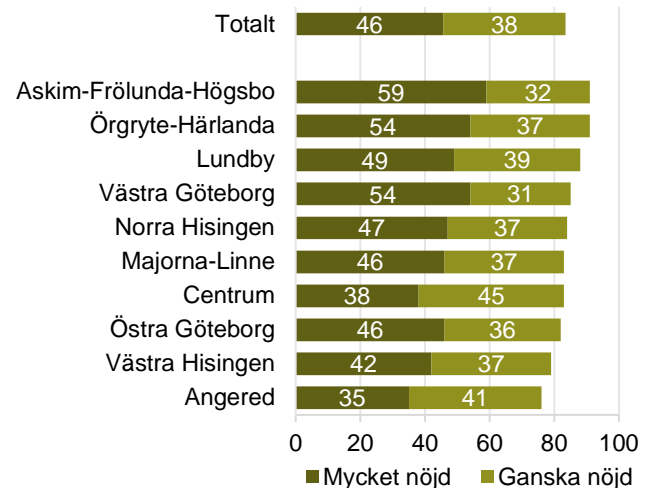
ATTITYDUNDERSÖKNINGEN KRING GÅNGVÄNLIGHET

Upplevelsen av gångvänligheten i Göteborg undersöks genom en årlig attitydundersökning som har gjorts sedan 2015. Under maj och juni månad genomförs telefonintervjuer med boende över 18 år runt om i staden. 2019 genomfördes drygt 2000 intervjuer. Undersökningen är utformad så att det går att studera resultatet geografiskt, uppdelat efter Göteborgs Stads tio olika stadsdelsnämnder. Med anledning av pandemin beslutade vi att inte genomföra undersökningen under 2020.

En positiv helhetsbild

2019 ansåg 84 procent av göteborgarna att deras närmiljö är gångvänlig. Det är samma nivå som 2018, men lägre än 2016, då 87 procent upplevde sin närmiljö som gångvänlig.

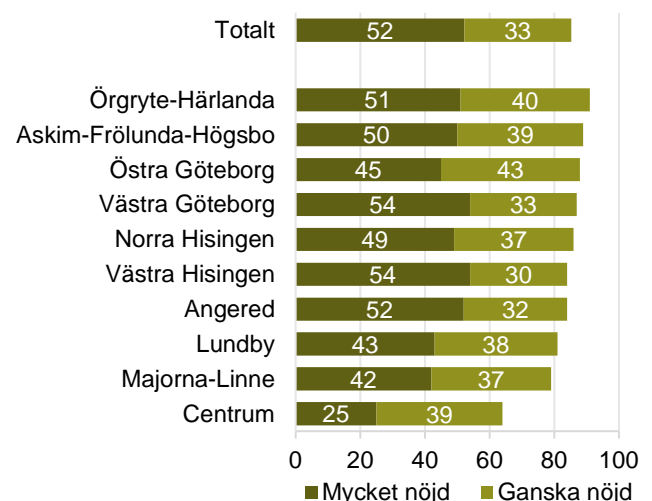
Andel som anser att närmiljön är gångvänlig, sorterat i fallande ordning, procent



Det rekreativa promenerandet

2019 upplevde 85 procent av göteborgarna att deras närmiljö stödjer rekreation. Lägst nöjdhet fanns i Centrum där endast 64 procent ansåg att närmiljön är rekreativ.

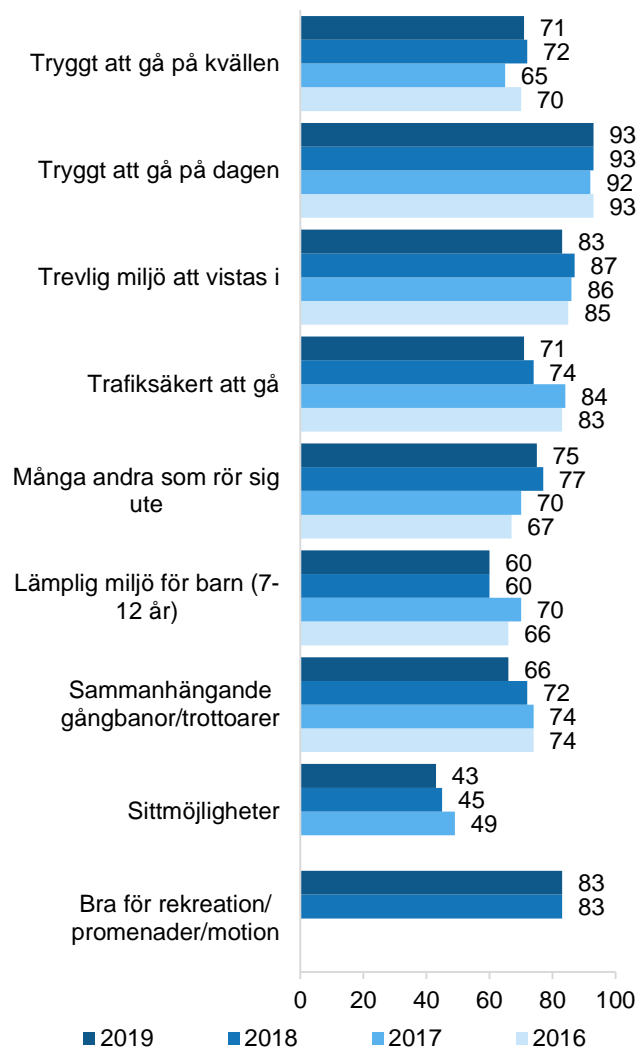
Andel som anser att närmiljön har bra tillgång till rekreation, sorterat i fallande ordning, procent



Vad fungerar bra och mindre bra?

Studerar vi olika aspekter av gångvänlighet i närmiljön finns det saker som fungerar bättre och sämre. Tryggheten att gå dagtid upplevs som hög och många göteborgare upplever att deras närmiljö är trevlig att vistas i till fots. Lämpligheten för barn att röra sig till fots och sittmöjligheter är nyckeltal som har lägre nöjdhet. Störst minskning är det för de som instämmer i att det är trafiksäkert att gå, vilket kan bero på fler byggprojekt i staden.

Andel som anser att närmiljön är gångvänlig utifrån olika aspekter, procent

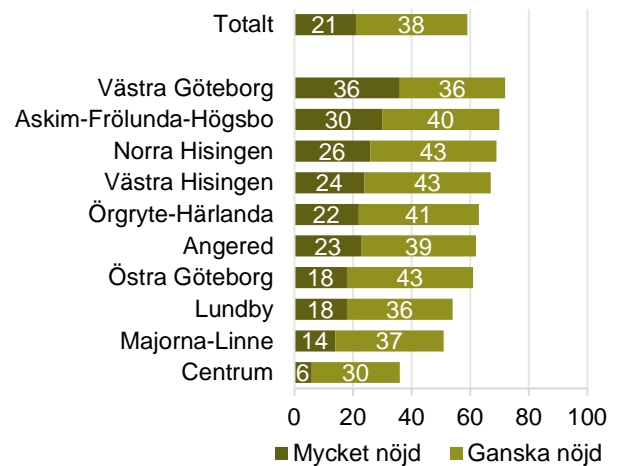


Tycker göteborgarna att närmiljöerna är lämpliga för barn?

Närmiljöerna uppfattas som allt sämre för barn i skolåldern. 2019 ansåg 60 procent att miljön var lämplig för barn, ett fall på tio procentenheter från 2017. I Centrum var nöjdheten lägst och låg 2019 hela 24 procent under genomsnittet.

Mest nöjda med närmiljöns lämplighet för barn var boende i Västra Göteborg med 11 procent över genomsnittet.

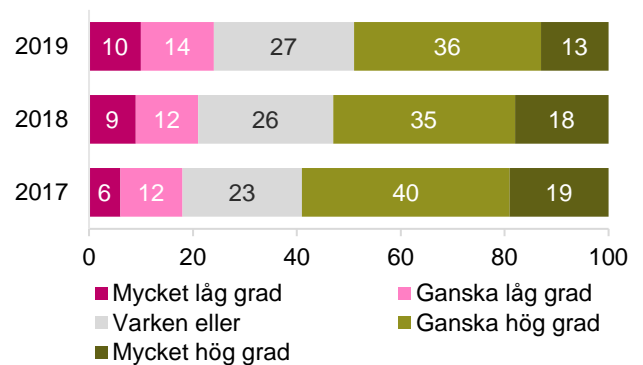
Andel som anser att närmiljön är lämplig för barn (7-12 år), procent (sorterat i fallande ordning)



Samspelet med cyklister

Upplevelsen av hur samspelet med cyklister fungerar för fotgängare varierar mellan stadsdelar. Det finns också en tydlig variation mellan upplevelsen hos olika åldersgrupper, där yngre upplever att samspelet fungerar bättre medan äldre är mindre nöjda. De senaste åren har nöjdheten sjunkit.

Fotgängares upplevelse av i hur hög grad fotgängare upplever att samspelet fungerar bra, procent



Fotograf: Lo Birgersson

FOTGÅNGARES UPPLEVELSE AV CENTRALA STADEN

Attitydundersökningen bland fotgängare 2019 visar att göteborgarna föredrar att ta sig fram till fots i centrum. Attraktiviteten har dock minskat något sedan 2017 och 2018.

För stadsmiljöer finns två effektmål i trafikstrategin som berör de tätaste delarna av staden. I dagsläget omfattar detta endast miljöer i centrala staden, men när staden förtätas kommer dessa miljöer att bli fler.

Fotgängare ska enligt trafikstrategin få en mer framträdande och prioriterad roll i de centrala miljöerna när staden utvecklas. När trafikstrategin antogs var inte tolkningen av effektmålen och målnivåerna klara, men detta har utvecklats och presenteras i planeringsstödet Gångvänligt Göteborg.

Effektmål 4: Attraktivt att röra sig till fots i täta stadsmiljöer

År 2035 anser minst **85 procent** av göteborgarna att gång är ett attraktivt sätt att röra sig i innerstaden och i andra täta stadsmiljöer.

Gång ska i dessa miljöer också vara det *mest attraktiva* sättet att ta sig fram (i jämförelse med övriga trafikslag).

2035

85 %

Nuläge

65 %

Effektmål 5: Attraktivt att vistas i täta stadsmiljöer

År 2035 anser minst **85 procent** av göteborgarna att gaturummen i innerstaden och i andra stadsmiljöer är attraktiva att vistas i.

2035

85 %

Nuläge

64 %

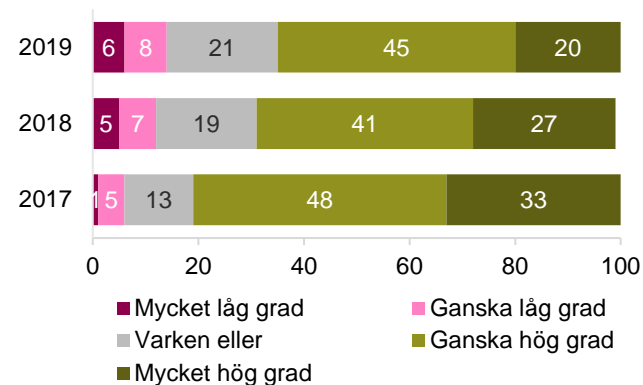
Gångvänligt Göteborg

Under 2020 har ett kunskapsunderlag för Gångvänligt Göteborg tagits fram som ett komplement till stadens styrande dokument. Gångvänlighet sträcker sig från de minsta detaljerna i stadens miljöer till övergripande strategier för stadsstrukturens utformning och konkretiserar målen. Det handlar om att skapa en gemensam utgångspunkt i vad som är viktigt för fotgängare av olika slag när trafikkontoret och andra inom staden arbetar med mobilitet och stadsutveckling.

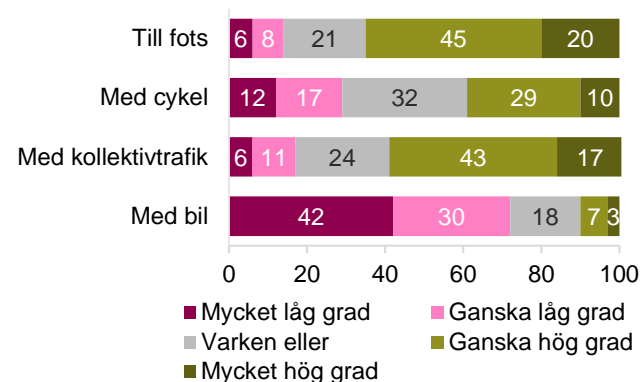
Många upplever det attraktivt att röra sig till fots i täta stadsmiljöer

Att ta sig fram till fots i centrala staden upplevs av de flesta som attraktivt. 2019 ansåg 65 procent att det var attraktivt och relativt de andra färdssätten är nöjdheten högst. Det är på ungefär samma nivå som 2017 och 2018. Under 2020 har ingen ny attitydundersökning genomförts, vilket betyder att eventuella förändringar med anledning av pandemin inte har mätts.

Attraktivt att ta sig fram till fots i centrala staden, procent



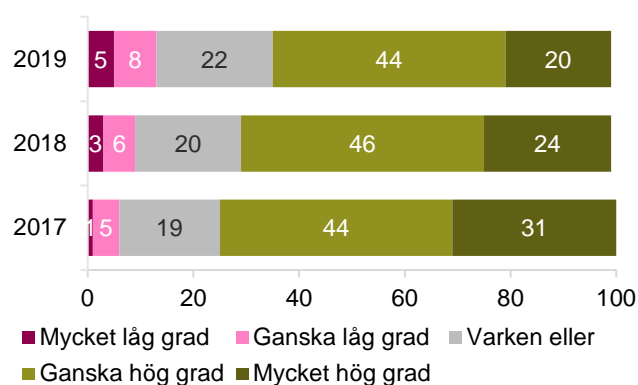
Attraktivt att ta sig fram i centrala staden, procent



Vistelse i centrala staden

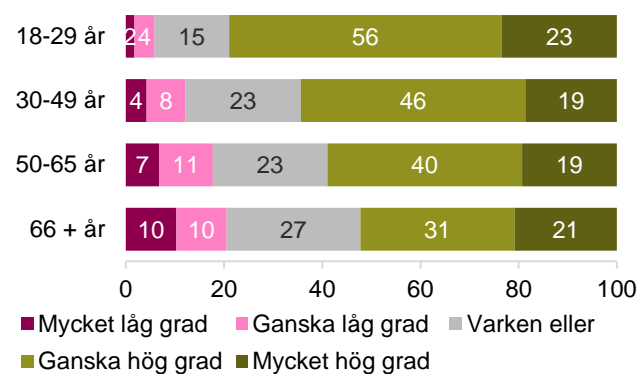
2019 gick upplevelsen av hur attraktivt det är att vistas i centrum ner något i relation till 2018 och 2017. Resultatet ligger på en nöjdhet om 64 procent. Ser vi till var de svarande bor så är svaren relativt lika över alla stadsdelar,

Attraktivt att vistas i centrala staden, procent



de som bor i Centrum, Majorna-Linne, Östra Göteborg och Örgryte-Härlanda är något mer positiva än övriga göteborgare. Nöjdheten är också tydligt kopplat till ålder, desto yngre desto nöjdare.

Attraktivt att vistas i centrala staden utifrån olika åldersgrupper, procent



VISTELSE OCH FOTGÄNGARE TAR PLATS GENOM FLEXIBEL ANVÄNDNING

Ett snabbt sätt att förändra en plats karaktär utifrån efterfrågan är att använda sig av flexibel möblering, grönska och att omdisponera hur ytan kan användas. Under 2020 har både Teatergatan och Tredje Långgatan varit sommargångator likt tidigare år. Trafikkontoret har också tillsammans med verksamheterna på Andra Långgatan möjliggjort en sommargata med uteserveringar och allmänna sittplatser. En utvärdering av sommaråtgärderna på Långgatorna visar att upplevelsen är övervägande positiv och att många skulle välkomna

fler sommargator i staden. Borttagandet av parkering är den aspekt som sticker ut som en utmaning, särskilt för boende.

På Linnégatan gjordes ett test i syfte att öka utrymmet för fotgängare. Under sommarlovsveckorna flyttades cykeltrafiken ut från cykelbanan på trottoaren till körbanan i Linnégatan. Det väckte uppmärksamhet och stort engagemang från både boende i området och besökare. Uppfattningen om åtgärden var bra eller dålig var delad med ungefär lika många för som emot.



Fotograf: Helena Karlsson Haner



Fotograf: Malin Michaelson

UPPLEVELSEN AV CYKLING I GÖTEBORG

De stora byggprojekten påverkar framkomligheten för cyklister i Göteborg. Samtidigt ökar antalet elsparkcyklar på cykelbanorna, och det råder delade meningar om hur göteborgarna ser på deras närvaro i gaturummet. Pandemin förändrade resandet med cykel, och andelen elcyklister är högre än någonsin. Överlag tycker dock lika många göteborgare som tidigare att staden är cykelvänlig.

I stadens cykelprogram finns ett mål att cykelvänligheten ska öka. Målet följs upp genom trafikkontorets attitydundersökning om att cykla i staden.

Mål: Cykelvänlig stad

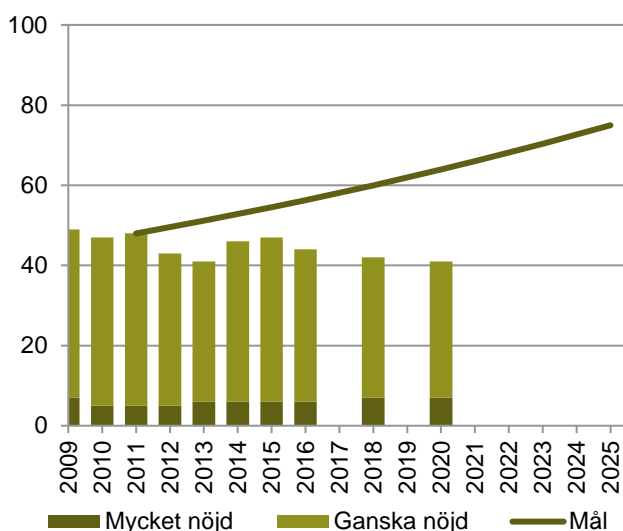
2025 tycker tre av fyra göteborgare att Göteborg är en cykelvänlig stad.

2035	2025	Nuläge
-	75 %	41 %

Göteborg - en cykelvänlig stad?

I 2020 års undersökning tyckte 41 procent av göteborgarna att Göteborg är en cykelvänlig stad, vilket är ungefär lika många som i förra mätningen. Detta kan jämföras med stadens mål på 75 procent 2025. Sedan mätningarna startade har inga större förändringar skett, varken för de som instämmer eller de som inte instämmer.

Cykelvänlig stad, andel nöjda samt mål till 2025, procent



Det är något fler män än kvinnor som tycker att staden är cykelvänlig, och fler yngre än äldre. Boende i Nordost och i Sydost tycker i högre utsträckning att staden är cykelvänlig i jämförelse med de i Sydväst.

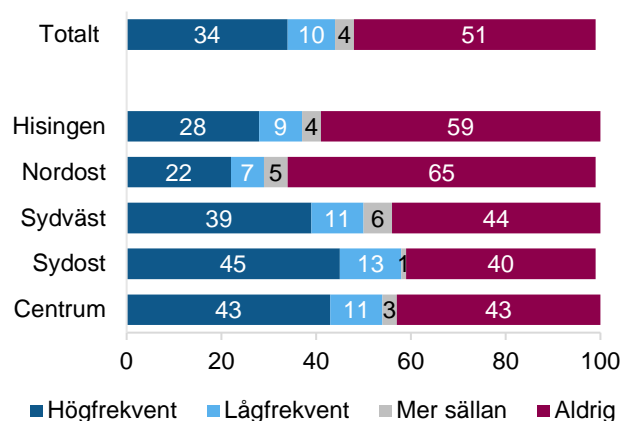
Målet kräver påtagliga förbättringar generellt av cykelvägnätet, inte bara enskilda åtgärder. Det innebär en extra stor utmaning i den byggfas som staden befinner sig i då fotgängare och cyklister ofta påverkas negativt vid omledningar. Det är extra viktigt att vi jobbar med bra, tydlig och säker framkomlighet för cyklister och fotgängare.

Andel cyklister i olika delar av staden

I den senaste attitydundersökningen var andelen cyklister 44 procent, vilket är samma nivå som år 2018 men något färre än toppåret 2014. Andelen cyklister skiljer sig stort runtom i staden. I Sydost är nästan sex av tio cyklister, medan i Nordost är det bara tre av tio. En cyklist definieras som en person som cyklar minst en gång i månaden. Högfrekvent är de som cyklar 2–4 dagar per vecka eller mer.

Andelen som har tillgång till en cykel är ungefär densamma som 2018. Däremot har andelen med tillgång till elcykel fördubblats sedan 2018 och är nu 10 procent. År 2019 gjorde vi en studie bland elcyklister som bland annat visade att elcyklister tenderar att cykla mer och är generellt mindre nöjda med Göteborg som cykelstad.

Andel cyklister i stadsdelsområdena, procent

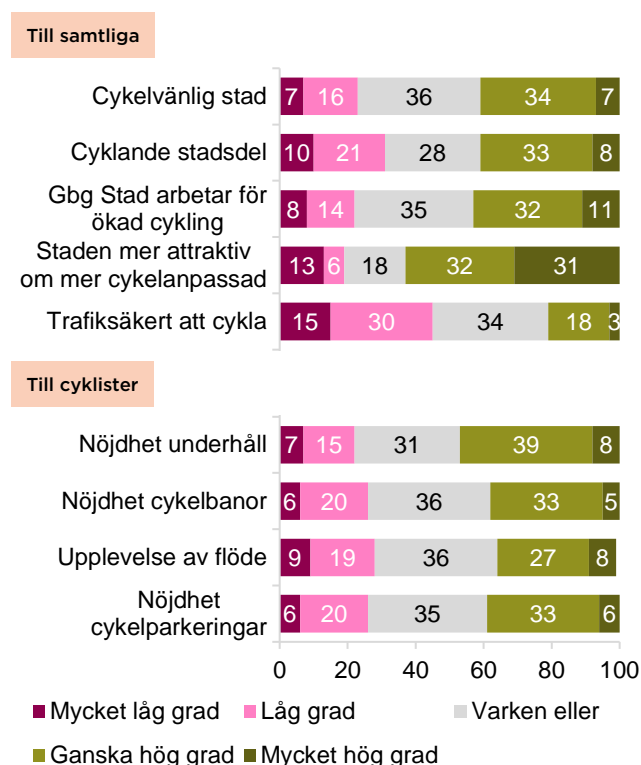


Stadens arbete för ökad cykling

Andelen som håller med om att Göteborgs Stad arbetar för ökad cykling har minskat sedan 2015. Då var det 57 procent som höll med, i årets undersökning är det 43 procent. Det är även fler cyklister som inte är nöjda med cykelbanorna generellt. Denna utveckling kan troligen kopplas till den intensiva byggfasen staden befinner sig i.

Även nöjdheten med cykelparkeringarna har minskat. Det kan delvis bero på att antalet elcyklister har ökat, en grupp som vi vet har högre krav på säkra cykelparkeringar.

Nyckeltal för cykling i Göteborg, 2020, procent



Att cykla som komplement

I många sammanhang när vi mäter resor tittar vi endast på det huvudsakliga färdmedlet. Vi vet dock att många kombinerar cykel med andra färdmedel, men inte i vilken omfattning. I undersökningen är det totalt en fjärdedel som kombinerar färdmedel på sin normala arbets- eller studieresa. Av dessa kombinerar hälften kollektivtrafik med att resa till fots och en fjärdedel cykel med antingen kollektivtrafik, till fots eller bil.

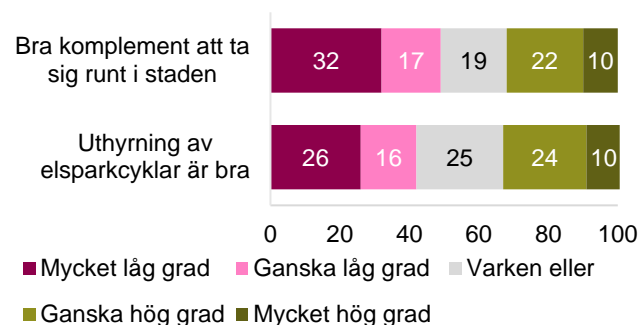
Elsparncyklar

Elsparncyklarnas närvaro i staden tenderar att väcka mycket känslor. Samtidigt har de blivit ett allt viktigare färdmedel, under 2020 gjordes dagligen ca 6300 resor med elsparkcyklar. I årets cykelundersökning ställde vi därför frågor om medborgarnas användning av och attityd till elsparkcyklar.

Resultatet visar att det främst är unga (18-29 år), män och boende i centrum som använder elsparkcyklar. Totalt uppger 14 procent av göteborgarna att de använder elsparkcykel minst en gång i månaden. Som jämförelse är motsvarande andel för Styr & Ställ 6 procent.

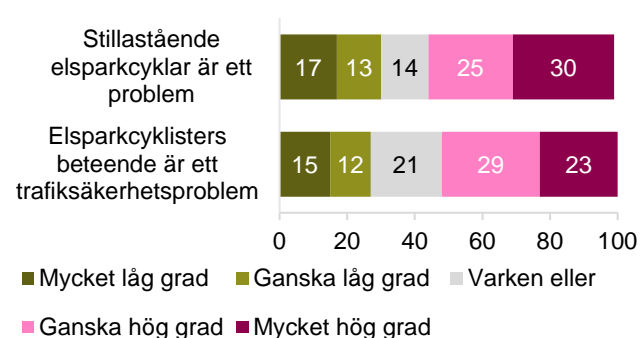
Attityden till elsparkcyklarna visar på en polarisering: ungefär lika många tycker att uthyrningen av dem är bra som dåligt. Det är något färre som håller med om att de är ett bra komplement att ta sig runt i staden.

Andel som håller med om positiva påståenden om elsparkcykeluthyrning, procent



Parkeringsituationen kring elsparkcyklar har diskuterats bland annat i media, och undersökningen visar att över hälften tycker att stillastående elsparkcyklar är ett problem. Nästan lika många tycker att elsparkcyklisters beteende är ett trafiksäkerhetsproblem. De grupper som använder elsparkcyklar är generellt mindre negativa än de som inte gör det. Mest missnöjda med följsamheten av trafikregler för elsparkcyklar är boende i Sydost där runt 65 procent håller med om påståendena nedan.

Andel som håller med om negativa påståenden om elsparkcykeluthyrning, procent



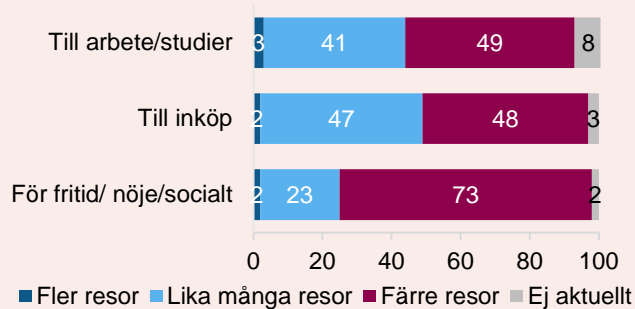
FÖRÄNDRADE RESVANOR UNDER PANDEMIN

Årets temafrågor i cykelattitydundersökningen handlade om hur göteborgarnas resvanor förändrats i pandemins fotspår. Notera att undersökningen handlade om resvanor i september, som i jämförelse med april-maj och november-december i våra trafikmätningar var en relativt normal månad. Sett över hela året kan vi därför utgå från att resvanorna påverkats minst lika mycket eller mer än vad respondenterna uppgav i september.

Drygt hälften av de tillfrågade arbetade på distans minst en dag i veckan i september. Det var något fler män och yngre som arbetade på distans, och något färre boende i nordost.

Knappt hälften uppgav att de gjorde färre arbets-/ studie- och inköpsresor i jämförelse med 2019. Drygt sju av tio uppgav att de gjorde färre fritidsresor.

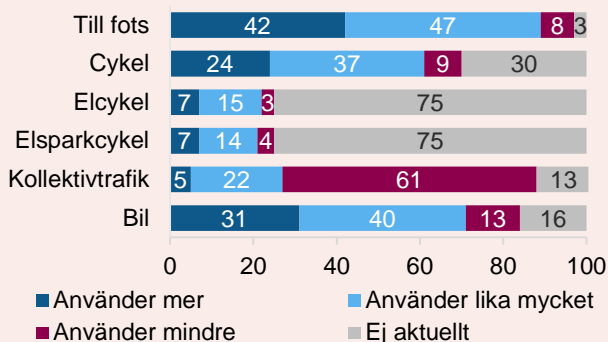
Antal resor i september 2020 i jämförelse med september 2019, procent



Val av färdmedel

Även valet av färdmedel påverkades av pandemin. Det var generellt de redan etablerade, individuella färdmedlen som ökade mest, dvs till fots, cykel och bil. Hela sex av tio uppgav att de använde kollektivtrafiken mindre.

Färdmedelsanvändning i september 2020 i jämförelse med september 2019, procent

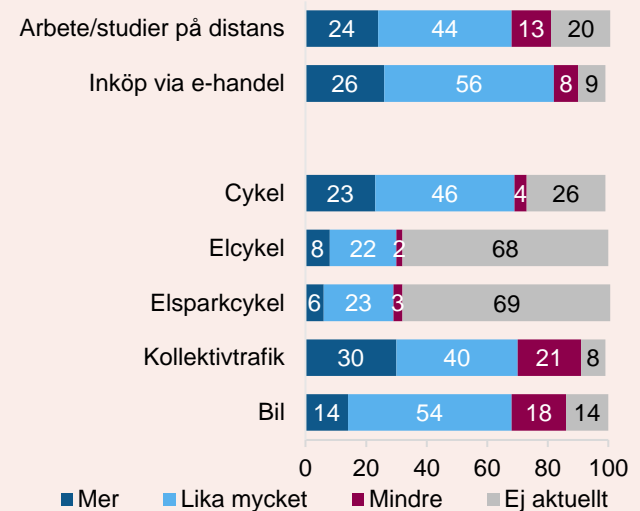


De yngre (18-29 år) valde i större utsträckning att gå, medan de i åldern 30-49 år valde att cykla eller ta bilen mer. Även de i åldern 50-65 år valde att ta bilen mer.

Resande efter pandemin

Det är en fjärdedel som uppskattar att de kommer att arbeta mer på distans efter pandemin, i jämförelse med före. Inköp via e-handeln uppskattas öka, vilket inte nödvändigtvis minskar antalet resor, men förflyttar dem till närområdet. De egna resorna med cykel och kollektivtrafiken uppskattas öka igen, men det är ändå en av fem som uppskattar att de kommer att resa mindre med kollektivtrafiken. Det är främst göteborgare i åldern 30-49 år som svarar att de inte kommer att använda kollektivtrafiken lika mycket, men denna grupp uppger istället att de kommer att cykla mer, och har redan i högre utsträckning valt cykeln under pandemin.

Hur göteborgarna tror att de kommer att resa under sommarhalvåret efter pandemin jämfört med innan, procent



CYKELATTITYDUNDERSÖKNINGEN

Upplevelsen av cykling i Göteborg undersöks med hjälp av telefonintervjuer bland boende i åldrarna 18-65 år runt om i staden. Datainsamlingen genomfördes i september och totalt intervjuades 1000 personer. Undersökningen är utformad så att det går att studera resultatet utifrån fem geografiska områden: Hisingen (Västra Hisingen, Lundby, Norra Hisingen), Nordost (Angered, Östra Göteborg), Sydväst (Askim-Frölunda-Högsbo, Västra Göteborg), Sydost (Örgryte-Härlanda), Centrum (Centrum, Majorna-Linné). Eftersom utfallet av mätningen varit stabilt sedan starten 2008 görs mätningen efter 2016 endast vartannat år.

BOENDE OCH VERKSAMHETERS NÖJDHET MED TRAFIKMILJÖN I CENTRALA STADEN

De många infrastrukturprojekten som pågår i staden innebär störningar i trafikmiljön under lång tid för både boende, verksamheter och besökare i staden. Den senaste NKI-undersökningen bland boende och verksamheter gjordes 2019 i centrala staden och visar att nöjdheten är högst gällande den hållbara framkomligheten, det vill säga till fots, med cykel och kollektivt. Nöjdheten har dock minskat för flera aspekter av trafikmiljön.

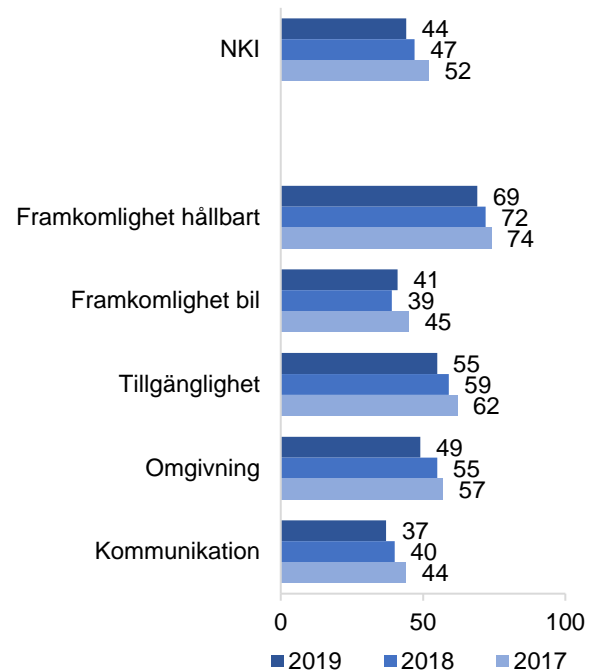
Trafikkontoret genomför nöjd kund-undersökningar (NKI) eftersom vi har som mål att nöjdheten med trafikmiljön inte ska försämrans under byggtiden. Den senaste undersökningen gjordes år 2019 bland tre målgrupper: boende, verksamheter och besökare. Undersökningen genomförs med telefonintervjuer till boende och verksamheter, samt med på stan-intervjuer med besökare (se separat resultat för besökare i *Besökares nöjdhet med trafikmiljön i centrala staden*).

Det övergripande NKI-värdet och värdena på de olika delarna av trafikmiljön har sjunkit sedan mätningarna inleddes 2016 (verksamheter) och 2017 (boende). I den senaste mätningen har den övergripande nöjdheten (NKI) bland verksamheter ökat något och den negativa trenden för vissa delar har avstannat. Både boende och verksamheter är mest nöjda med den hållbara framkomligheten (gång, cykel och kollektivt).

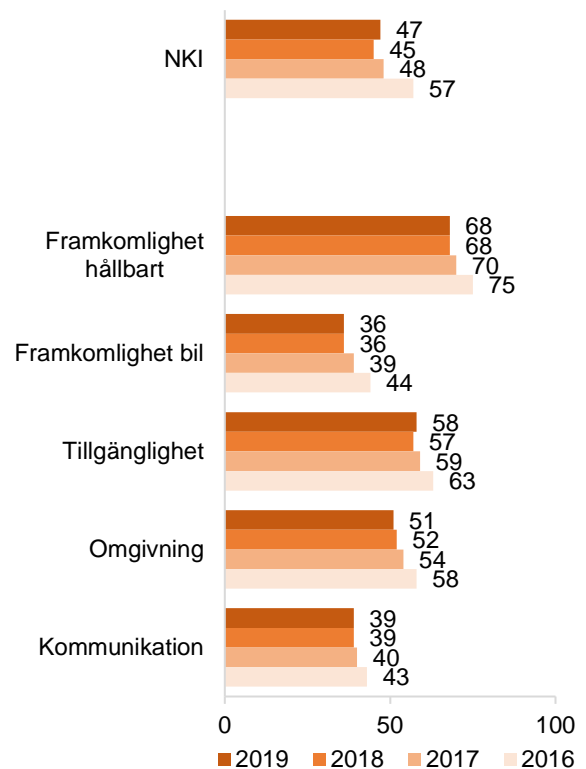


Fotograf: Asbjörn Hansen

NKI- och indexvärde för boende i centrala staden 2019, 2018 och 2017



NKI- och indexvärde för verksamheter i centrala staden 2019, 2018, 2017 och 2016



Viktigt att framkomlighet med bil fungerar

För att minimera störningarna totalt sett i byggtider har KomFram utarbetat en tydlig prioriteringsordning (KomFram är ett samverkansforum mellan Staden, Trafikverket, Västtrafik och Trafik Göteborg med syfte att främja framkomligheten och tillgängligheten till målpunkter i Göteborg genom samordning och koordinering mellan parter och projekt). Framkomligheten för bil får stå tillbaka till förmån för gång- och cykeltrafik samt för kollektivtrafik och näringslivets transporter. NKI-undersökningarna visar dock att framkomlighet för bil i hög grad påverkar den sammanvägda upplevelsen av trafikmiljön. Det innebär att även små förändringar i framkomlighet för bil kommer att få stort genomslag i den totala nöjdheten med trafikmiljön. Eftersom det inte är aktuellt att förändra prioriteringsordningen blir det därför betydligt svårare att nå målet att bibehålla nöjdheten.

Även upplevelsen av hur omgivningen fungerar är viktig för den totala upplevelsen av trafikmiljön. Också kommunikation kring vad som sker är en viktig faktor för verksamheter. Detta är områden som vi bör fokusera på för att bibehålla nöjdheten med trafikmiljön.

NKI MÄTER NÖJDHET MED TRAFIKMILJÖN

NKI (nöjd kund-index) mäter hur nöjda boende och verksamheter är med trafikmiljön totalt sett och utifrån fem trafik kategorier. Boende svarar om sin närmiljö och verksamheter svarar utifrån sin verksamhets behov för anställda, leveranser eller kunder. Följande frågor ingår i de olika indexen:

NKI: Nöjdhet med trafikmiljön som helhet, hur väl förväntningar uppfylls, hur nära trafikmiljön är en ideal situation.

Framkomlighet hållbart: Möjligheter att ta sig fram till fots, med cykel respektive kollektivt och tillgång till hållplatser.

Framkomlighet bil: Möjlighet att ta sig fram med bil och tillgång till bilparkering.

Tillgänglighet: Ytskikt på gång- och cykelbanor, på bilkörbanor, belysning och tillgång till cykelparkering.

Omgivning: Ljudnivån, luftkvaliteten, trafiksäkerheten och det visuella intrycket.

Kommunikation: Information om byggprojektens planering, trafikens påverkan, byggprojektens syfte och information i rätt tid.

Med anledning av pandemin gjordes inte undersökningen under 2020.



Fotograf: Asbjörn Hansen

BESÖKARES NÖJDHET MED TRAFIKMILJÖN I CENTRALA STADEN

Många av dem som rör sig i centrala Göteborg är besökare från andra delar av staden och resten av Sverige. De stora byggnationerna som pågår i Göteborg gör att framkomligheten för besökarna påverkas. Den senaste NKI-undersökningen visar att nöjdhet med framkomligheten minskat något, men fortfarande ligger på en godkänd nivå.

Den senaste NKI-undersökningen av besökare gjordes hösten 2019, och omfattar utöver nöjdhet med trafikmiljön även frågor om vilket färdstätt som besökarna tagit sig till centrum med och syftet med deras besök.

Drygt hälften åkte kollektivt, endast 8 procent tog bilen. Huvudsyftena för besökarnas resor till centrum är shopping, arbete/skola, friskvård/skönhet/service.

NKI-UNDERSÖKNINGEN BLAND BESÖKARE

Precis som för boende och verksamheter mäter NKI-undersökningen bland besökare nöjdhet med trafikmiljön. Det mäts totalt sett och utifrån två trafik kategorier, framkomlighet hållbart och framkomlighet bil (se faktaruta i föregående kapitel för vilka aspekter av trafikmiljön som ingår).

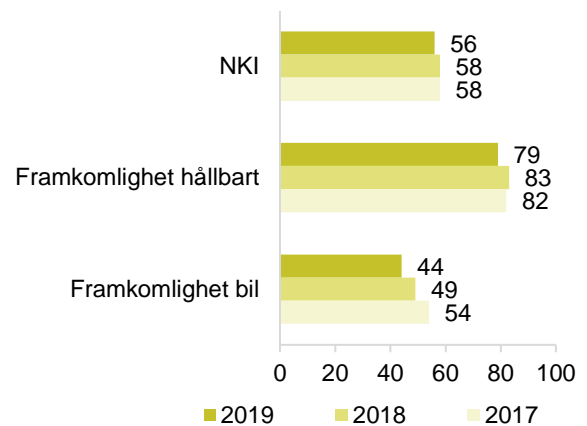
Undersökningen har tagits fram tillsammans med centrumföreningarna och görs med hjälp av på stan-intervjuer. Den omfattar besökare i Nordstan, Avenyn, Innerstaden, Haga och Linné. Jämförelser med NKI för boende och verksamheter bör göras med försiktighet då metoderna skiljer sig åt.

Eftersom det inte var lämpligt att göra på stan-intervjuer mitt i pandemin gjordes ingen undersökning år 2020. Vi vet från andra källor att antalet besökare i handeln minskat betydligt och det är rimligt att det gett effekter på nöjdheten med trafikmiljön, men tyvärr vet vi ännu inte hur.

Hög nöjdhet med hållbar framkomlighet

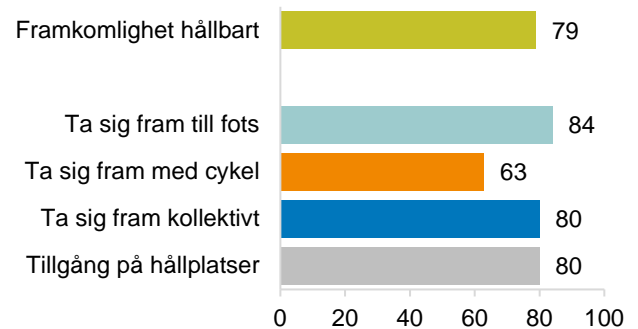
Den övergripande nöjdheten (NKI-värdet) bland besökare är 56, vilket är en godkänd nivå. Den har dock försämrats något sedan mätningarna inleddes år 2017. Framförallt är besökarna nöjda med framkomligheten för hållbara färdstätt, vilket är de färdstätt som den stora majoriteten använt för att ta sig till centrum.

Besökares nöjdhet totalt (NKI) och nöjdhet med hållbar framkomlighet och framkomlighet med bil, index 0-100



Framkomligheten med cykel sticker dock ut och har ett avsevärt sämre indexvärde än övriga hållbara färdstätt.

Besökares nöjdhet med respektive färdstätt inom hållbar framkomlighet, index 0-100



Viktigt att bibehålla hållbar framkomlighet

Nöjdheten med bil är sämre än för de hållbara färdstätt, men det påverkar inte den totala nöjdheten med trafikmiljön i någon större omfattning. Det innebär att för att bibehålla besökarnas nöjdhet med trafikmiljön bör insatser som upprätthåller framkomligheten med hållbara färdstätt prioriteras.

SKADADE I TRAFIKEN

2020 löper trafiksäkerhetsprogrammet ut och vi når inte de uppsatta målen. De två stort dominerande skadegrupperna är fotgängare i fallolyckor och cyklister i singelolyckor. Sedan 2019 har skadade i elsparkcykelolyckor tillkommit.

År 2020 löpte Trafiksäkerhetsprogrammet ut. De mål som formulerats i Trafiksäkerhetsprogram för 2010–2020 är att antalet omkomna och skadade i trafikmiljön ska minska med 75 procent fram till 2020, med basår 2010.

Falloyckor med fotgängare definieras inte som en trafikolycka och ingår därför inte i antalet omkomna och skadade som trafiknämnden satt mål för. Samtidigt är det ändå viktigt att studera falloyckorna, eftersom de huvudsakligen sker i miljöer som ingår i stadens ansvarsområden, och dessutom drabbar många fotgängare.

Mål: Färre omkomna

Antalet omkomna ska minska till 3 personer eller färre 2020.

2035	2020	Nuläge
-	≤ 3	11

Mål: Färre skadade

Antalet måttligt eller allvarligt skadade ska minska till högst 75 personer 2020.

2035	2020	Nuläge
-	≤ 75	375

OM SKADESTATISTIKEN

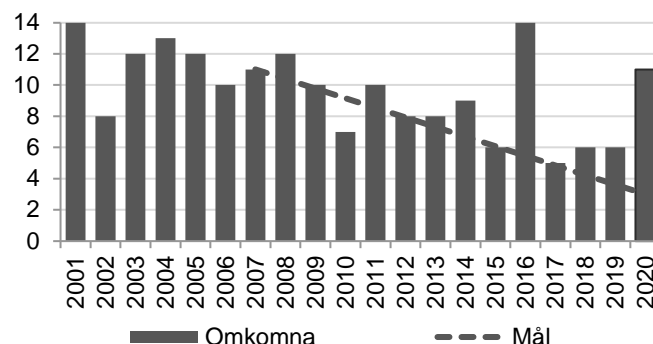
Statistiken över omkomna kommer från STRADA polis och/eller sjukhus (Transportstyrelsen). Antalet omkomna år 2020 är preliminärt.

Statistiken över skadade kommer från STRADA sjukhus. Antalet skadade år 2020 baseras på fjärde kvartalet 2019–tredje kvartal 2020, därav asterisk på 2020* i diagrammen. Skadegraden baseras på bedömning vid olyckstillfället, ISS 9+ för allvarligt skadad och ISS 4–8 för måttligt skadade.

Mål: Antalet omkomna i trafiken

Långsiktigt ser vi en minskning av antalet omkomna i Göteborgstrafiken. Antalet omkomna varierar över åren; det är för många men samtidigt så få att variationen kan bli stor. Under åren 2010 - 2020 är det två år med många omkomna som avviker från trenden – år 2016 och år 2020. År 2020 omkom 11 personer i trafiken.

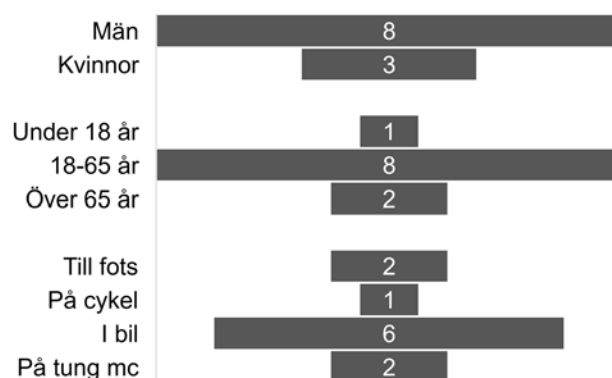
Utveckling av antal omkomna 2001–2020 samt mål 2020



Tre av de omkomna var kvinnor och åtta var män. Ett barn (under 18 år) och två äldre personer (över 65 år) omkom. Två omkom som fotgängare och en på cykel. Vidare omkom sex personer i bil och två på tung mc.

Tre av elva personer omkom på kommunalt vägnät och en person omkom i en korsning med både statlig och kommunal väghållning.

Antal omkomna år 2020 i olika grupper



Att 2020 blev så olycksdrabbat i Göteborg kan delvis förklaras med att fyra personer omkom i en bilolycka på statligt vägnät.

På nationell nivå omkom 190 personer totalt vilket innebär att vi har nått nollvisionens etappmål om max 220 omkomna år 2020. Men 2020 är ett speciellt år och det går inte att utesluta att pandemin har påverkat olyckstalen.

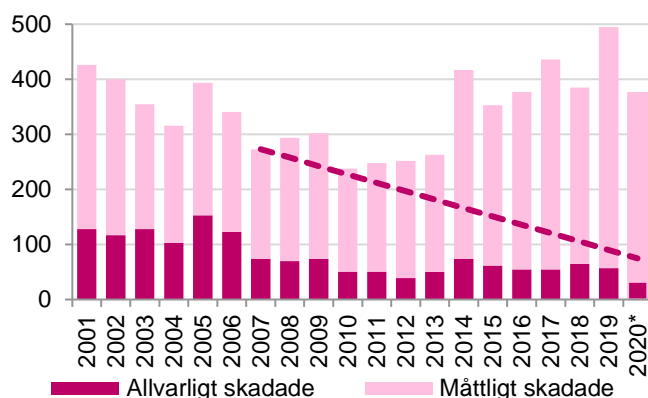
Mål: Antalet skadade i trafiken

Under 2020* rapporterades 342 måttligt skadade och 33 allvarligt skadade i trafiken totalt sett (exklusive fotgängare i fallolyckor).

Sedan 2013 har skadade i trafiken ökat kraftigt vilket till största delen förklaras av förbättrad rapportering från akutsjukvården. Under 2019 ökade antalet skadade ytterligare till följd av många olyckor med personer på elsparkcykel. Under 2020 har det åter rapporterats färre skadade, men det beror sannolikt till stor del på de effekter pandemin har haft på rapporteringen av skadade från akutsjukvården.

Pandemin har också påverkat resandet och val av färdssätt. Under år 2020 gjordes det färre resor totalt sett i Göteborg och framför allt färre resor med kollektivtrafiken och till fots. Endast resor med cykel ökade. Även det ändrade resandet kan ha påverkat antalet skadade. Det är dock för tidigt att dra slutsatser om antalet skadade och dess orsaker år 2020.

Utveckling av antalet måttligt och allvarligt skadade 2001-2020 (exkl. skadade i fallolyckor), samt mål 2020

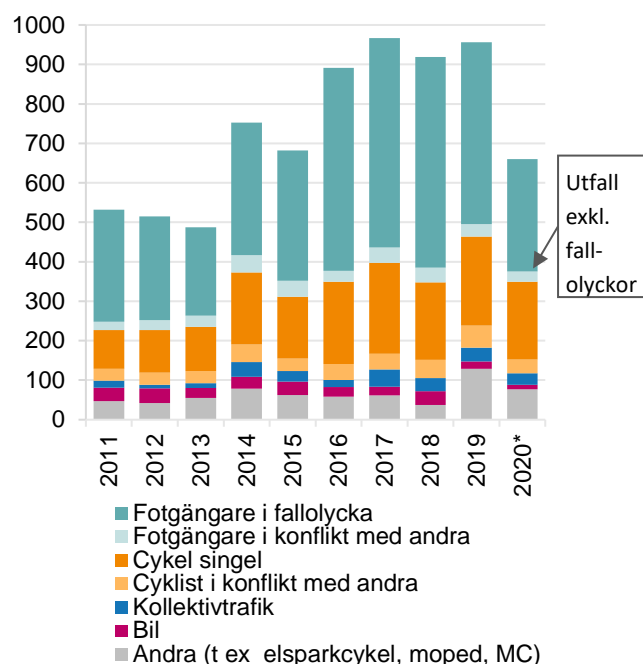


Skadade per trafikantgrupp

Om skadade fotgängare i fallolyckor inkluderas i det totala antalet skadade ökar antalet som rapporterats måttligt och allvarligt skadade till drygt 900 per år under åren 2016–2019. Skadade i singelolyckor, det vill säga fotgängare i fallolyckor och cyklister i singelolyckor, står för majoriteten av de skadade. Liksom 2019 skadades ovanligt många i kategorin ”andra”. I kategorin ”andra” var drygt 46 elsparkcyklister (60 procent), därutöver var 14 mopedister och 15 mc-förare.

Knapp hälften (44 procent) av de som skadades i en vägtrafikolycka var kvinnor men om skadade i fallolyckor inkluderas är andelen kvinnor betydligt högre (58 procent).

Utveckling av antalet måttligt och allvarligt skadade 2001-2020 (inkl. skadade i fallolyckor)



Vad är på gång inom trafiksäkerhet?

Trafiknämndens trafiksäkerhetsprogram löper ut år 2020. Under 2019–2020 har trafikkontoret arbetat med att definiera inriktning för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Drift och underhåll inriktat på gående och cyklister är ett viktigt insatsområde liksom att fortsätta med hastighetsdämpande åtgärder. Att säkerställa och vidareutveckla trafiksäkerhetskompetens i organisationen är avgörande och det finns både möjligheter och utmaningar i teknikutvecklingen och ny mobilitet.

Det genomfördes två trafiksäkerhetsrevisioner under året, som båda visar på behov att utveckla det systematiska trafiksäkerhetsarbetet. I detta ingår att se över mål och indikatorer för trafiksäkerhetsarbetet. Ambitionen är då att anamma den nationella uppföljningens mått.

Göteborg kommer att delta i två initiativ som drivs av Trafikverket. Det ena är kommunikationsinsatsen ZHERO som löper fram till 2029 och det andra handlar om trafiksäkerhetskrav på offentligt upphandlade transporter under parollen Tillsammans för hållbara hastigheter.

STÖRRE BORTFALL 2020

På grund av coronapandemin är det en större eftersläpning i sjukhusrapporteringen i STRADA än normalt (ca tre månader). Det har också aviserats att det kan bli ett större bortfall för 2020 än normalt på grund av arbetsbelastningen i sjukvården.

Sammanfattning och insikter



SAMMANFATTNING OCH INSIKTER

Året 2020 blev pandemins år och det kommer för många att markera ett före och efter. Vi kan efter årets dramatiska förändringar i hur vi arbetar, studerar, umgås, reser och konsumerar konstatera att radikala förändringar är möjliga på kort tid – men hur det nya normala ter sig efter pandemin återstår att se.

Året 2020 var också ett mycket byggintensivt år. På grund av pandemin uteblev den befarade trängseln på många platser, men det är många år kvar av infrastrukturprojekt i centrala staden och vi räknar med fortsatta utmaningar när antalet resor ökar igen.

Hållbar mobilitet

Göteborgarna gjorde under året 16 procent färre resor än normalt, och ändrade sina färdmedelsval radikalt. Resorna med kollektivtrafiken minskade med 31 procent, biltrafiken med 6 procent och resorna till fots med 24 procent. Bara resandet med cykel ökade, med 8 procent. Målet om ökad andel hållbara resor ter sig därmed mer avlägset. Men eftersom resandet minskade, inklusive resor med bil, blev det ändå en positiv effekt på trängsel och utsläpp.

Vi bedömer att inget färdmedels utveckling i nuläget är i linje med den nödvändiga utvecklingen för att nå målen i trafikstrategin.

Antalet färdtjänstresor minskade under året med hela 38 procent, till nivåer som senast uppmättes på 1980-talet. Totalt minskade serviceresorna med 29 procent när även resor till daglig verksamhet, flexlinje och skolresor räknas in, utöver färdtjänstresorna.

Goda stadsmiljöer

Målen för goda stadsmiljöer följs upp med våra attitydundersökningar. Under 2020 genomfördes på grund av pandemin bara attitydundersökningen om att cykla i Göteborg.

Fotgängarundersökningen från 2019 visar att målnivåerna kring gångvänlig och rekreativ närmiljö inte är alltför långt bort, men nöjdheten varierar stort mellan stadsdelarna. När det gäller effektmålen om fotgängares upplevelse av att röra sig i täta stadsmiljöer är det 65 procent som tycker att det är attraktivt att röra sig till fots i innerstaden, i jämförelse med målvärdet 85 procent.



Fotograf: Rebecca Havedal

Insikter

Här följer några insikter från året 2020 att ta med i trafikkontorets fortsatta arbete.

Ett osäkert år

Årets siffror är mer osäkra än på länge. De många infrastrukturprojekten och databortfall gör det svårt att beräkna utvecklingen av resor med bil och cykel. Antalet fotgängaresor och godstrafiken mäter vi inte kontinuerligt, vilket gör att vi har svårt att beräkna utvecklingen. En annan svårighet är att våra effektmål är inriktade på arbetsresor. Vi mäter vardagsresande och pendelstråk. Under året har distansarbetandet slagit igenom på bred front, vilket innebär att arbetsresor delvis ersatts av till exempel rekreations- och inköpsresor i närområdet. Dessa resor vet vi mindre om än arbetsresandet. Det finns också flera indikationer på att distansarbetandet kommer att ligga på en högre nivå efter pandemin i jämförelse med före, vilket i så fall innebär att en viss mängd pendlingsresor inte kommer att återkomma.

För godstrafiken har vi hittills inte mätt effektmålen kontinuerligt, och utvecklingen är därför i stora delar okänd. Det pågår ett arbete att ta fram metoder för kontinuerliga mätningar, vilket är än mer angeläget nu när handelns strukturomvandling accelererat och transportbranschen växer och diversifieras.

Även skadestatistiken är osäkrare än på länge eftersom sjukvården, som ansvarar för skaderapporteringen, har behövt prioritera konsekvenserna av pandemin. Det är osäkert om eftersläpningen kommer att arbetas bort.

Vart har kollektivtrafikresorna tagit vägen?

Minskningen i kollektivtrafiken under 2020 motsvarar hela ökningen i antal resande sedan 2011. En del av de uteblivna resorna har inte gjorts alls, medan andra har blivit bil- och cykelresor. Både trafikkontorets och Västtrafiks attitydundersökningar indikerar att resenärerna kommer att resa mindre kollektivt efter pandemin, vilket innebär att kollektivtrafiken står inför stora utmaningar att återfå resandet. Vår förhoppning är att kollektivtrafikens starka utveckling åren före pandemin indikerar en fortsatt stark attraktivitet, men de som valt att ta bilen kan ha fått en ganska positiv resupplevelse då trängseln varit mindre och restiderna med bil varit kortare än normalt. När trafiken återkommer samtidigt som den byggintensiva fasen fortsätter kan dock biltrafiken stå inför nya trängselutmaningar. Detta väcker frågor kring vilken framkomlighet och vilka restider som är rimliga att förvänta sig som bilist vid olika tidpunkter och på olika vägar. Det kommer sannolikt behöva utredas de närmaste åren. Det är också viktigt att godstrafikens framkomlighet inte försämras.

En del resor i kollektivtrafiken har sannolikt blivit fotgängarresor. Många resor i framförallt spårvagnstrafiken är mycket korta och i spåren av restriktionerna och Västtrafiks kampanjande för att välja att resa till fots har en förflyttning skett, som har potential att bli permanent. Här behöver staden vara proaktiv och möta de förändrade behoven av gångvänlighet som uppstått.

Inte alla har jobbat hemma

Vi vet ännu inte hur resmönstren i pandemin har förändrats i och mellan de olika stadsdelarna, men vi vet att förutsättningarna ser olika ut. Ungefär hälften av göteborgarna arbetade på distans minst en gång i veckan i september, den andelen var lägst i Nordost. I Nordost är bara tre av tio cyklister, vilket är hälften så många som i Sydost (Örgryte-Härlanda). I februari 2021 valde Västtrafik att förstärka trafiken från Nordost på grund av trängsel. Pandemin har troligen inneburit att göteborgarnas resvanor kommit att variera mer mellan stadsdelarna, vilket innebär en utmaning för jämlikheten i transportsystemet. Göteborgs Stads arbete med Jämlik stad blir därmed ännu viktigare.

Fler cykelresor - men mindre nöjda cyklister

Cykel var under 2020 det enda färdmedel som göteborgarna använde mer, en trend som inleddes redan 2017. Årets attitydundersökning om att cykla visar att andelen som tycker att staden är cykelvänlig inte förändras. Inte heller har andelen cyklister ökat. Däremot har andelen med tillgång till elcykel fördubblats sedan 2018.

En trend är att resorna och fordonen på cykelbanorna blir mer och mer diversifierade: utöver olika typer av cyklister ökar antalet elcyklar och elsparkcyklar.

Samtidigt minskar nöjdheten med cykelbanorna och -parkeringarna, vilket kan bero på att fordonsdiversifieringen ställer andra krav på infrastrukturen. Bland besökarna i centrum är nöjdheten med framkomligheten för cykel betydligt lägre än för övriga färdmedel, och fotgängare tycker i lägre utsträckning att samspelet med cyklister fungerar bra.

I attitydundersökningen uppgav nästan 20 procent att de vill cykla mer efter pandemin i jämförelse med före, vilket innebär en stor potential att befästa de nytillkomna cykelresorna permanent. Men även här måste staden aktivt arbeta för att möta cyklisters behov så att cykling upplevs som ett attraktivt färdmedel. Elsparkcyklarna behöver också integreras bättre i stadsmiljön så att missnöjdheten med bland annat felparkerade fordon minskar.

Fler besökare i våra offentliga rum - och färre i centrum

Pandemin medförde färre långa resor vilket innebar att allt fler tillbringade sin lediga tid hemma. Detta ledde till att trängsel rapporterades från andra platser än tidigare. Göteborgarna trängdes i parker, på badstränder, skridskoislar och i friluftsområden. Göteborgarna upptäckte sin hemmamiljö och kraven på kommunal service runt dessa platser ökade. Att fler utnyttjar rekreationsanläggningar och offentliga platser i staden är positivt ur både hållbarhets- och hälsoperspektiv, men kräver att resor till och från dessa platser kan göras hållbart, och att vistelserna där möter besökarnas behov.

Under sommaren fortsatte vi arbetet med platsskapande åtgärder i centrum. Dessa blev viktigare än någonsin eftersom det ökade möjligheterna att hålla avstånd. Uppmaningen att undvika fysiska butiker, caféer och restauranger medförde att innerstaden tappade en tredjedel av alla fotgängare under helåret. Vi gjorde inte heller någon NKI-mätning bland besökare, vilket innebär att vi inte vet något om hur pandemin påverkat dem som fortfarande rör sig i centrum. För att besökarna ska känna trygghet efter pandemin kommer arbetet med att skapa trevliga platser att vistas på och gångvänligare stråk fylla en viktig funktion i en hållbar stad även i framtiden.

Nya tag i trafiksäkerhetsarbetet

Trafiksäkerhetsprogrammet för 2010-2020 har nu löpt ut och målen för antal omkomna och skadade nåddes inte. Arbetet med hastighetsdämpande åtgärder och trafiksäker utformning löper dock på. Den övervägande majoriteten av de skadade är fotgängare i fallolyckor och cyklister i singelolyckor, och för dem är kvaliteten på underlaget avgörande.

Under 2021 tas ett beslutsunderlag fram för inriktningen på trafiksäkerhetsarbetet de närmaste åren. Resultaten av de genomförda trafiksäkerhetsrevisionerna ger god ledning för kommande insatsområden. Exempel på

ett nytt insatsområde kan vara förutsättningar för gående och cyklister, medan låga hastigheter är ett område att fortsätta med. Det systematiska trafiksäkerhetsarbetet behöver också utvecklas. Ger genomförda åtgärder haft avsedd effekt? Även nya mål behöver formuleras.

Trafiksäkerhetsarbetet är en del i arbetet med hållbart resande och goda stadsmiljöer. I omställningen mot fler resor till fots och med cykel blir trafiksäkra och trygga miljöer för dessa oskyddade trafikanter en förutsättning. Här spelar hastigheter en roll. Låga hastigheter bidrar till mer tillgängliga, säkra och hälsosamma gatumiljöer.



Fotograf: Stina Olsson

