Trafik- och resandeutveckling 2021
Trafikkontoret

Göteborgs Stad

Diarienummer: 00078/22

Trafik- och resande-utveckling 2021

Nu är det dags igen, en ny rapport om hur trafiken och resandet utvecklats det senaste året. Rapporten är framtagen av trafikkontoret, Göteborgs Stad. Ett viktigt syfte med rapporten är att redovisa en årlig uppföljning av trafikstrategins effektmål. Rapporten beskriver också viktiga trender som påverkar trafiken och resandet i staden, och vilka de trafikpåverkande infrastrukturprojekten var. Vi redovisar, som alltid, hur trafik- och resandeutvecklingen för alla våra olika färdsätt varit under året och hur restiderna mellan viktiga målpunkter utvecklats. Vi skriver också om upplevelsen av våra stadsmiljöer och vad som hänt inom området trafiksäkerhet.

Står vi inför ett paradigmskifte? Ser vi slutet av en era i trafiken och början på en ny? Är det nya numer det normala? Pandemin har lett oss in i nya mönster kring hur vi reser och vistas i staden, en del av dem kan du läsa om i denna rapport.

I år sätter vi också extra fokus på godstransporter. Trafikstrategin fokuserar på tre områden – resor, stadsrum och godstransporter, och för första gången presenterar vi dessa i var sin del. Vi lyfter också fram resor med delad mikromobilitet, där framförallt resor med elsparkcyklar på kort tid blivit ett vanligt inslag i trafiken. Detta kan du läsa om i kapitlet ”Delad mikromobilitet – Styr & Ställ och elsparkcyklar”.

Till sist kan du läsa om några insikter som vi tar med oss från 2021. Förhoppningsvis ska de ge dig nya tankar som du kan spinna vidare på, och kanske använda i det viktiga arbetet med att tillsammans utveckla vår stad Göteborg.

Trevlig läsning!
Trafikkontoret, Göteborgs Stad

Vilka trafikkontoret är till för

Göteborg fortsätter att växa kraftigt. De senaste 10 åren har vi blivit 70 000 fler göteborgare. Detta innebär en hel del utmaningar – inte minst på trafikområdet. 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.

Trafikkontorets uppdrag är att erbjuda våra målgrupper en effektiv, säker och hållbar rörlighet och trivsamma offentliga rum som är tillgängliga för alla, i en stad där det är attraktivt att bo, färdas, verka, vistas och mötas. Vårt arbete sker i nära samarbete med övriga förvaltningar, 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: Lo Birgersson

Innehåll

Förutsättningar året 2021
År 2021 – andra året med corona 6
Staden under byggtid 8

Trafikstrategin
Trafikstrategin 11

Hållbar mobilitet
Hållbara resor 15
Resor till fots 18
Resor med cykel 20
Delad mikromobilitet – Styr & Ställ och elsparkcyklar 22
Resor med kollektivtrafik 24
Serviceresor 26
Resor med bil 28
Restider mellan målpunkter i staden 30

Goda stadsmiljöer
Gångvänligheten i staden 33
Fotgängares upplevelse av centrala staden 35
Tillfälliga platser 37
Upplevelsen av cykling i Göteborg 39
Boendes nöjdhet med trafikmiljön i centrala staden 40
Besökares nöjdhet med trafikmiljön i centrala staden 42
Skadade i trafiken 44

Godstransporter
Godstransporter 47

Sammanfattning och insikter
Sammanfattning och insikter 52

Tips!

Klicka på kapitlet för att komma till sidan.

Förutsättningar året 2021

ÅR 2021 – ANDRA ÅRET MED CORONA

Året 2021 var ett år i omställning. Hur coronapandemin kommer att påverka staden och resandet långsiktigt är fortfarande högst oklart. Vi kan dock redan nu se några trender som gett effekt under året, och som antagligen kommer att fortsätta påverka oss framöver.

I väntan på att vaccinering skulle inledas började 2021 med de skarpaste nationella restriktionerna. Men i takt med att vaccinationsgraden ökade och antalet smittade sjönk under våren och sommaren kunde livet alltmer återgå till det normala. Gymnasieelever kunde återgå till skolorna efter sommarlovet och den 30 september lyftes rekommendationen om att jobba hemma. Risken för nya virusvarianter och osäkerhet kring vaccinationens varighet gjorde dock att Folkhälsomyndigheten manade till fortsatt vaksamhet. I december ledde spridningen av omikronvarianten först till krav på vaccinpass i vissa sammanhang och därefter stegvis återinförande av restriktioner.

Fortsatt lägre resande än förut

Pandemin fick stora konsekvenser på allt resande, både det vardagliga, det långväga och det internationella. I staden var det främst det kollektiva resandet som minskade och bara i viss mån ersattes av individuella resor med bil och cykel. Under 2021 såg vi en viss återhämtning, främst i kollektivtrafiken.

Sett till det globala resandet är osäkerheten fortsatt stor med olika nationella restriktioner vars effekter är svåra att överblicka. Det påverkar bland annat besöksflödena till staden.

Hybridjobbandet här för att stanna

Folkhälsomyndighetens rekommendation om att arbeta hemma om möjligt fick stort genomslag. Under första kvartalet år 2021 var det i genomsnitt 47 procent av arbetskraften i Göteborg som arbetade någon del hemifrån. Det minskade inte bara arbetsresorna utan också tjänsteresorna. Att arbeta hemma är vanligare bland kvinnor än män och i yrken som kräver högskolekompetens. Lägst andel hemmajobbande finns i branscher såsom hotell och restaurang samt vård och omsorg.

Många undersökningar visar att de flesta är positiva till möjligheten att jobba hemifrån, och vill också fortsätta kunna göra det. En flexibel arbetsplats innebär en möjlighet att förenkla vardagspusslet och har också därför blivit en konkurrensfördel för många verksamheter. Antalet tjänsteresor kommer troligen inte heller komma upp på samma nivå som förut då många har vant sig vid distansmöten.

Fortsatt hybridjobbande har potential att skapa effektivare användning av trafiksystemet när färre vill resa i rusningstid. Samtidigt kan den frigjorda tiden användas för andra typer av resor som är svårare att planera hållbart för. Det är också fortfarande oklart i vilken utsträckning vi kommer att vilja hybridjobba. Förutsättningarna för hemarbete ser mycket olika ut på olika håll i staden, vilket innebär att resvanorna kommer att förändras olika mycket i stadsdelarna.

Uppsving för det lokala

Under pandemin har mer av livet pågått i närmiljön. Rekommendationer om att undvika folksamlingar, restriktioner i restaurang- och besöksbranschen och hemmajobbande har gjort att vi har spenderat allt mer tid hemma och i närmiljön. Det har fått hemmafix-branschen att slå försäljningsrekord och skapat trängsel i naturområden. För trafiken i staden innebär det att vägnätet belastas jämnare, vilket är i linje med trafikstrategins ambition om att effektivisera användningen av vägar och gator.

En aktiv, levande närmiljö är positivt ur ett hållbarhetsperspektiv och förändringen under pandemin innebär goda möjligheter att fortsätta utveckla kvaliteterna i våra lokala centrum, likt i koncept såsom 15-minutersstaden. Men det ställer samtidigt nya krav på lokala service- och vistelseytor och infrastrukturen för hållbara, lokala resor.

I förlängningen har också pandemin förstärkt trender som handlar om utflyttning från staden: deurbanisering och förtätning i kranskommunerna. Det lokala centrumet ligger i allt högre grad utanför de stora städerna. Det är svårare att planera hållbara resor för

utflyttade i jämförelse med bostäder i förtätande projekt. Stigande villapriser har också skapat sämre möjligheter för framförallt unga bostadsköpare och riskerar att förstärka de socioekonomiska skillnaderna i staden.

Social distansering har i hög grad också påverkat vistelserna i centrum. Folkmassor och närkontakt med främlingar har inneburit en potentiell smittorisk och göteborgarna har föredragit utflyktsmål utanför centrum och utomhus.

Nya konsumtionsmönstert

Pandemin har också lett till stora förändringar i konsumtionsmönster. All tid i hemmet har förskjutit handeln till digitala handelsplatser och förlängt godstransporten hem till dörren. E-handeln har under året fortsatt att öka trots minskad smittspridning, och hemleveranser är en bekvämlighet som är lätt att vänja sig vid. Hemleverans tillhandahålls idag som ett konkurrensmedel och till ett mycket lågt pris. Denna typ av transporter har både potential att öka och minska hållbarhetsnivån beroende på samordningsgrad och vilken typ av resor de ersätter, vilket inte alltid är så lätt att bedöma.

I Göteborg drabbades butikshandeln och verksamheterna i centrum hårt av restriktionerna. Allra hårdast drabbades kommersiell service såsom frisörer, gym och kemtvätt, vilket beror på en låg andel nattbefolkning i stadskärnan. Under sommaren och hösten började dock besökarna komma tillbaka.

Globala logistikproblem

Under året talades det också allt mer om globala logistikproblem och ökad riskmedvetenhet bland företagen. Det var svårt att få fram containrar och komponenter, och tröghet i återuppstarten av industrier skapade störningar som påverkade både transportbranschen och handeln. Företagen försökte parera genom ökad lagerhållning och användning av fler trafikslag, vilket också påverkade logistikflödena. Om trenden fortsätter kan det påverka inte bara transporterna och handeln i staden utan också stadsutvecklingen om större ytor för produktion och lagerhållning efterfrågas. De kommande åren prognosticeras hela handelns tillväxt ske i e-handeln, men det förutsätter att problemen med logistikflödena kan hanteras.

Fotograf: Lo Birgersson

STADEN UNDER BYGGTID

Göteborg och regionen växer och staden är inne i en intensiv byggfas med många omledningar som följd. Alla påverkas: cyklister, fotgängare, bilister, kollektivtrafiken och näringslivets transporter. Detta sätter sina spår i resandet, både i direkt anslutning till projekten och i trafiksystemet som helhet. Projekten hämmar under byggtiden stadens trafikflöden, men när det är färdigbyggt kommer resandet i de flesta fall underlättas betydligt.

KomFram

Representanter för Göteborgs Stad, Trafikverket, Västtrafik och Trafik Göteborg arbetar förebyggande tillsammans, under namnet KomFram, med trafiken runt byggprojekten. De arbetar för att så långt som möjligt mildra påverkan genom att identifiera trafikpåverkande projekt och hur de olika projekten kan påverka varandra.

KomFram använder sig av sina beslutade riktlinjer som gör det tydligt att gång, cykel, kollektivtrafik och näringslivets transporter ska prioriteras i detta arbete.

I kartan visas de största trafikpåverkande projekten under 2021. På denna och nästa sida beskrivs de närmare.

Korsvägen (Västlänken)

Västlänken Korsvägen har påbörjat arbetena med en ny stationsuppgång vilket har inneburit en avstängning av Olof Wijksgatan mellan Johannebergsgatan och Renströmsparken på grund av schaktarbete.

I mitten av augusti startades sprängningsarbeten vid E6 Kallebäcksmotet för Västlänken. Vid varje sprängning har det varit avstängt för trafik på E6 i båda riktningarna och riksväg 40 österut. Köerna har varit kortare än beräknat. Sprängningsarbetet förväntas pågå till år 2022.

Centralenområdet (med Västlänken Centralen, E45 Götaleden, Götaälvbron och Hisingsbron)

I Centralenområdet har det hänt mycket under 2021 kopplat till både Västlänken, nedsänkningen av E45, Götaälvbron och Hisingsbron. Den 16 augusti öppnades Hisingsbron upp för samtliga trafikslag och i samband med detta öppnades även hållplats Nordstan upp igen för trafik. Största trafikpåverkan uppstod i samband med trafikomläggningen vid Nils Ericsonsgatan/ Kanaltorgsgatan som genererade en omledning för samtliga trafikslag. Arbetena med rivningen av Götaälvbron har påbörjats och förväntas fortsätta till år 2022.

5 september invigdes nya Hisingsbron. Den kommer att underlätta fotgängar- och cykelresandet över älven.

Fotograf: Rebecca Havedal

Götatunneln (förstärkningsarbeten för Västlänken)

I slutet av december 2020 inleddes förstärkningsarbeten i Götatunneln inför bygget av Västlänken. Sedan arbetets start har det varit dubbelriktad trafik med ett körfält per riktning i ena tunnelröret. Arbetena i tunneln avslutades den 20 december och gav då ordinarie kapacitet i båda tunnelrören.

Haga/Vasa (Västlänken)

Under året har det vid Haga/Vasa varit fortsatta trafikomläggningar. Vid Hagakyrkan/Parkgatan har det skett sprängningsarbeten för Västlänken vilket har inneburit kortare stopp för all trafik samt utrymning för allmänheten. Sprängningsarbetena förväntas pågå till år 2022.

Älvsborgsbron

Liksom tidigare somrar har det genomförts underhållsarbeten på Älvsborgsbron som har påverkat trafiken på och kring bron. Under 2021 blev den sista etappen av det omfattade underhållsarbetet på Älvsborgsbron färdigt. Några nya omfattande avstängningar av brons gång- och cykelbanor är inte planerade.

Masthugget

Under året har arbetet med att genomföra detaljplanen för Masthuggskajen fortsatt. Byggandet av hotell och kontorshus har inneburit att antalet byggtransporter har ökat. Ett antal större ledningsarbeten har påverkat och kommer att påverka trafiken det närmsta året. Olika förslag har tagits fram för att säkra tillgängligheten för samtliga trafikanter under byggtidens olika skeden. Bland annat har boende i området fått sms i syfte att uppmuntra dem till att förändra sitt resbeteende. Antalet resor med bil behöver minska med 20 procent i området för att lyckas med projekt Masthuggskajen.

Arbeten i spårvägsnätet

I våras genomfördes spårbyte på den del av Kungsportsavenyn som sträcker sig mellan Kungsportsplatsen och Nya Allén. Spårvagnstrafiken påverkades vardagar klockan 9–15. För buss-, bil- och cykeltrafik var det fortsatt möjligt att köra förbi arbetsområdet på båda sidorna.

Under våren skedde även ett spårarbete på Norra Hamngatan i anslutning till Drottningtorget. Detta hade stor påverkan på kollektivtrafiken. Under spårarbetet stängdes Kvarnbron av för biltrafik söderut.

Ett stort spårarbete på Linnégatan, mellan Olivedalsgatan och Linnéplatsen utfördes under sommaren. Arbetet hade påverkan på bil- och kollektivtrafiken och krävde ett spårstopp.

Under hösten påverkades ett flertal spårvagnslinjer på grund av ett spårarbete vid Stampgatan i höjd med hållplats Ullevi Norra. Bland annat stängdes sträckan Svingeln–Centralstationen av.

Trafikstrategin

TRAFIKSTRATEGIN

Trafikstrategi för en nära storstad anger inriktningen för trafikkontorets arbete. Den är vägledande när trafiksystemet och gaturummet i Göteborg ska utvecklas för att uppnå fastslagna mål och möta de utmaningar staden står inför. Under 2021 har arbetet med trafikstrategin fokuserat på att finna åtgärder för att öka måluppfyllelsen. Göteborgs Stads nya miljö- och klimatprogram gör detta arbete än mer relevant.

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 ett huvudmål och tre strategier med effektmål. Trafikstrategin har 2035 som målår och utgår från 2-gradersmålet, det vill säga att den globala medeltemperaturen ökar med maximalt 2 grader jämfört med förindustriell nivå. Detta innebär en lägre målsättning än i Göteborgs Stads nya miljö- och klimatprogram som utgår från 1,5-gradersmålet.

Resor

Trafikstrategin berör alla resor till, från och inom Göteborg. Strategierna för resor styr mot att uppnå målet om ett lättillgängligt regioncentrum. Detta genom att:

1. Stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter (en tyngdpunkt är en strategisk knutpunkt av lokalt och regionalt intresse som har hög täthet och urbana kvaliteter).
2. Öka tillgången till nära service, handel, mötesplatser och andra vardagliga funktioner.
3. Effektivisera användningen av vägar och gator.

Här visas effektmålen för resor och hur vi bedömer läget, det vill säga möjligheten att nå respektive effektmål (se även ruta med förklaring på nästa sida).

Effektmål – Resor	Läge
E1 Minst 35 procent av resorna sker till fots eller med cykel år 2035.	● (sida 16)
E2 Minst 55 procent av de motoriserade resorna sker med kollektivtrafik år 2035.	● (sida 16)
E3 Restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik.	Bil ● Kollektivt ● (sida 30)

Stadsrum

Strategierna för stadsrum syftar till att uppnå målet om attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv. Detta 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 gavs ut under 2020.

Effektmål – Stadsrum	Läge
E4 År 2035 anser minst 85 procent av göteborgarna att gång är ett attraktivt sätt att röra sig i innerstaden och andra täta stadsmiljöer. Gång ska i dessa miljöer också vara det mest attraktiva sättet att ta sig fram (i jämförelse med övriga trafikslag).	● (sida 35)
E5 År 2035 anser minst 85 procent av göteborgarna att gaturummen i innerstaden och i andra täta stadsmiljöer är attraktiva att vistas i.	● (sida 35)
E6 Antalet dödade, allvarligt och måttligt skadade i Göteborgstrafiken ska minska med 75 procent fram till 2020 jämfört med 2010.	● (sida 44)

Bild: Västtrafik Fotograf: Daniel Blom

Godstransporter

Strategierna för godstransporter syftar till att uppnå målet om Göteborg som Nordens logistikcentrum. Detta genom 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.

Effektmål – Godstransporter	Läge
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.	● (sida 48)
E8 Godstransporternas påverkan på luftkvalitet, buller och försurning ska minska jämfört med 2014 års nivåer.	Luftkvalitet ● Buller ● Försurning ● (sida 49)
E9 Göteborg ska anses vara Nordens bästa logistikläge i ledande rankingar samt allmänt ansedd som ledande inom klimatsmarta transporter.	Logistikläge ● Klimatsmart ● (sida 49)

BEDÖMNING AV LÄGET

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

Trafikstrategin i en föränderlig omvärld

Trafikstrategin antogs av trafiknämnden 2014 och har sikte på måråret 2035. 2021 fyllde trafikstrategin sju år och därmed har en tredjedel av dess genomförandetid gått. Sedan 2014 har omvärlden förändrats och detta påverkar även trafikstrategin. Dels har nya kommunala styrande dokument beslutats, dessutom innebär nya tekniska lösningar en förändring och utveckling av fordonsflottan, både för bil och cykel. Pandemin gjorde att teknik som möjliggör distansarbete fick ett genomslag, vilket ledde till stora förändringar i resmönstren. Under 2021 har trafikkontoret gjort en genomlysning av följande styrdokument som alla är antagna av kommunfullmäktige efter 2014:

- Göteborgs Stads riktlinje för styrande dokument
- Göteborgs Stads budget 2021 och 2022
- Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030
- Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018–2035
- Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018–2026
- Göteborgs Stads program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2021–2026
- Översiktsplan för Göteborg, granskningshandling 2021

Dessa dokument genomlystes eftersom de påverkar trafikstrategin eller relaterar till dess innehåll. Om de hade funnits då trafikstrategin togs fram skulle de troligtvis ha utgjort underlag för strategin.

Trafikstrategin ska uppdateras

Genomlysningen visar att stora delar av innehållet i dokumenten ovan överlappar med trafikstrategin, och drar åt samma håll. Dock behövs det ett större sorteringsarbete mellan mål, strategier, inriktningar, indikatorer, effektmål och liknande. Miljö- och klimatprogrammets indikatorer för klimatpåverkan från transporter överlappar också tydligt, men är skarpare än trafikstrategins effektmål för resor. Det näringslivsstrategiska programmets strategier och indikatorer överlappar med områden som hanteras i trafikstrategins effektmål för resor och gods. Trafikstrategins mål om attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv finns inte skarpt formulerade i något av dokumenten ovan.

I flera dokument återkommer områden som trafikstrategin nämner, men inte fokuserar på. Exempel på det är hur trafikkontoret arbetar med aktörs- och medborgardialog.

Denna genomlysning kommer tillsammans med en utvärdering av effektmålens aktualitet och måluppfyllelse ligga till grund för 2022 års arbete med att påbörja en uppdatering av trafikstrategin.

Program för en jämlik stad

För de flesta är Göteborg en bra stad att växa upp och leva i, samtidigt som Göteborg är en segregerad stad. Det finns påtagliga skillnader i livsvillkor mellan olika grupper och göteborgare som lever i olika delar av staden. Vi ser skillnader i utbildningsnivå, inkomst och förvärvsfrekvens.

Staden har därför antagit Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018–2026 med målet att Göteborg ska bli en jämlik stad. Programmet fokuserar på att skapa likvärdiga livsvillkor för alla göteborgare, oavsett socioekonomisk status, geografisk hemvist, kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, ålder och sexuell läggning. Syftet med programmet är att, utifrån målet, peka ut viktiga områden som aktörer i Göteborg ska samlas kring för att tillsammans bidra till målet om en jämlik stad.

Programmet är uppbyggt i målområden och strategier, där målområdet att skapa hållbara och jämlika livsmiljöer är det som framförallt berör trafiknämndens ansvar.

Programmet för jämlik stad är i linje med trafikstrategins strategier för stadsrum och resor. Dels genom att programmet beskriver behovet av att skapa förutsättningar för fungerande närmiljöer i hela staden – närområden som är väl gestaltade och omhändertagna, har god luftkvalitet och tillgång till grönska och minskad bullerpåverkan. Dels genom att programmet beskriver behovet av jämlik tillgång till stadens resurser, där infrastrukturen ska bidra till en ökad tillgänglighet till hela staden för alla grupper.

Miljö- och klimatprogrammet

I maj 2021 antogs Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 av kommunfullmäktige. Miljö- och klimatprogrammet visar riktningen och är den gemensamma plattformen för stadens långsiktiga strategiska miljöarbete. Programmet fokuserar på de största utmaningarna för ett ekologiskt hållbart Göteborg och innehåller tre miljömål som handlar om naturen, klimatet och människan. Trafiknämnden ansvarar för samordning av en av programmets strategier: ”Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter”, som har mycket gemensamt med strategierna i trafikstrategin.

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.

Utrymme, utsläpp och hälsa – gemensamma utmaningar

Tillsammans pekar trafikstrategin, miljö- och klimatprogrammet samt programmet för jämlik stad ut tre av de största utmaningarna som trafikområdet har att hantera. Boende, besökare och näringsliv ska kunna tillgodose sina behov av förflyttning och rörelse på ett sätt som minskar skadliga utsläpp och buller, ökar antalet aktiva transporter (förflyttning till fots och på cykel) och kan hanteras inom det ofta begränsade utrymme som våra gatumiljöer erbjuder. Stadsmiljön ska samtidigt erbjuda trygga, trafiksäkra, tillgängliga och väl gestaltade ytor där människor vill vistas och mötas. I det fortsatta arbetet med våra program och strategier behöver dessa tre utmaningar hanteras samordnat inom trafikkontoret och i staden för en god måluppfyllelse.

Fotograf: Isabelle Andersson

Hållbar mobilitet

HÅLLBARA RESOR

Under 2021 ökade resandet något i jämförelse med 2020, men ligger fortfarande betydligt lägre i jämförelse med före pandemin. Folkhälsomyndighetens råd och restriktioner och de stora skiftningarna i smittläge under året gör det fortsatt svårt att följa trafik- och resandeutvecklingen.

Totalt sett uppskattar vi att resandet har ökat med 5 procent under 2021. Resandet är dock fortfarande 13 procent lägre i jämförelse med 2019, före pandemin. Det innebär att det totala resandet nu är på ungefär samma nivå som 2011. Flera färdmedel bedöms ha haft stora förändringar i antalet resor under 2021, bland annat cykel. Det beror bland annat på att distansjobbandet bedöms ha påverkat olika färdmedel olika mycket. Till exempel tror vi att en del av arbetsresorna som gjordes med kollektivtrafiken före pandemin under 2020 blev cykelresor, för att sedan under 2021 inte bli av alls.

Förändring i resande per färdmedel, 2020–2021 och 2019–2021.

Färdmedel	Förändring 2020–2021	Förändring 2019–2021
Till fots	+18 %	-11 %
Cykel	ca -13 %	ca -6 %
Kollektivtrafik	+5 %	-28 %
Bil	+2 %	-4 %
Totalt resande	+5 %	-13 %

Osäkerhetsfaktorer

Pandemin är även fortsättningsvis en osäkerhetsfaktor i bedömningen av resandeutvecklingen. Under 2021 hann vi uppleva både omfattande restriktioner i början och slutet av året, och däremellan en återgång till en mer opåverkad tillvaro. Det försvårar bedömningen av pandemins inverkan över året som helhet. Bland annat verkar inte de återinförda restriktionerna i november–december ha haft samma effekt på resandet i kollektivtrafiken som tidigare i pandemin. För cykel- och bilutvecklingen är det fortsatt besvärligt, bland annat på grund av de stora infrastrukturprojekten. Resor till fots mäts inte kontinuerligt utan där har vi även i år uppskattat förändringen utifrån externa datakällor. Se beskrivningar i kapitlen om respektive färdsätt.

Även minskningen i arbetsresor innebär en ökad osäkerhet. Eftersom arbetsresor står för en hög andel av det totala resandet, och är viktiga i dimensioneringen av infrastruktur, är våra kontinuerliga mätningar i viss mån fokuserade på dem. Men när de minskar bereder de plats för annat resande som är svårare att följa.

Mål om färdmedelsfördelning

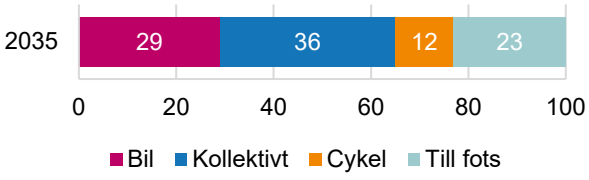
Det långsiktiga målet för Göteborg är att det hållbara resandet ska öka. I Göteborgs Stads trafikstrategi finns två så kallade effektmål för ett ökat hållbart resande fram till år 2035. Målen baseras på samtliga resor till, från och inom Göteborg (alltså inte bara göteborgarnas resor). Dessa mål strävar efter en ökning i resor till fots, med cykel och kollektivtrafik samtidigt som antalet resor med bil ska minska.

Till fots och cykel

Målen har vidareutvecklats och fördjupats i cykelprogrammet och i planeringsstödet Gångvänligt Göteborg från år 2020. Cykelprogrammet anger att cyklandet ska tredubblas till år 2025 och därmed stå för 12 procent av alla resor år 2035 (eller mer om cyklingen fortsätter att öka efter 2025). I Gångvänligt Göteborg fortsätter resonemanget: 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 visar att det är möjligt att nå en andel på 28 procent till 2035. Därmed är det totalt fyra mål som tillsammans ger en önskad bild av resandet.

Den sammanvägda tolkningen av effektmålen och fördjupningarna är att Göteborg år 2035 har en färdmedelsfördelning enligt diagrammet nedan.

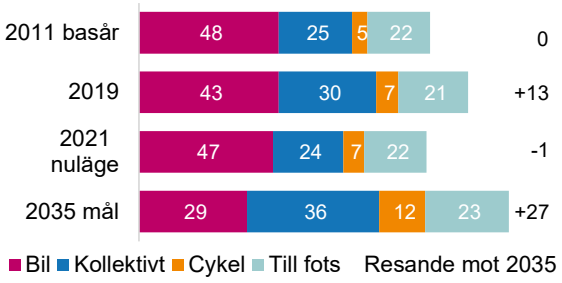
Färdmedelsfördelning enligt målen i trafikstrategin och fördjupningar.



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 2021 är färdmedelsfördelningen 47 procent med bil, 24 procent kollektivtrafik, 7 procent cykel och 22 procent till fots.

Färdmedelsfördelning och resandevolym basår 2011, 2019, nuläge 2021 och målår 2035.



Målet om ökad andel hållbara resor utgår från en linjär ökning av resandebehovet, som baseras på den prognosticerade befolkningsutvecklingen. Vi antar att antalet resor är konstant per person, och att ett ökat resande beror på fler invånare. I diagrammet ovan visar vi resandevolymen som bredd på stapeln, där vi 2035 beräknar att det görs 27 procent fler resor i jämförelse med 2011. Men under pandemin har resandet per person minskat, vilket innebär en minskning i resandevolym med 1 procent i jämförelse med 2011.

Det innebär en mer komplex tolkning av målet om ökad andel hållbara resor. Andelen bilresor 2021 är högre än innan pandemin, ändå är antalet bilresor färre.

Fotograf: Malin Blidkvist

Uppföljning av effektmål 1 och 2

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 2021	2020
≥35 %	29 %	28 %

Under 2021 minskade resandet med cykel och resor till fots gick upp. Sammantaget innebär det att andelen resor till fots och cykel ökade något.

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

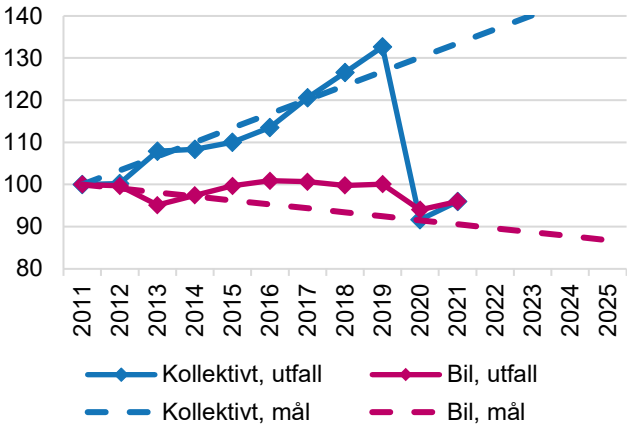
Av de motoriserade resorna görs minst 55 procent med kollektivtrafik.

2035	Nuläge 2021	2020
≥55 %	34 %	34 %

Antalet resor med bil och kollektivtrafik är fortfarande betydligt lägre i jämförelse med före pandemin. Det innebär att det totala resandet är mer hållbart nu i jämförelse med före pandemin.

Det är dock avgörande att återhämtningen i resande efter pandemin sker i kollektivtrafiken. Under 2021 ökade resorna med kollektivtrafiken mer än resorna med bil. Men för att nå målen måste resor med bil minska och kollektivtrafiken de närmaste åren ha en mycket hög tillväxttakt.

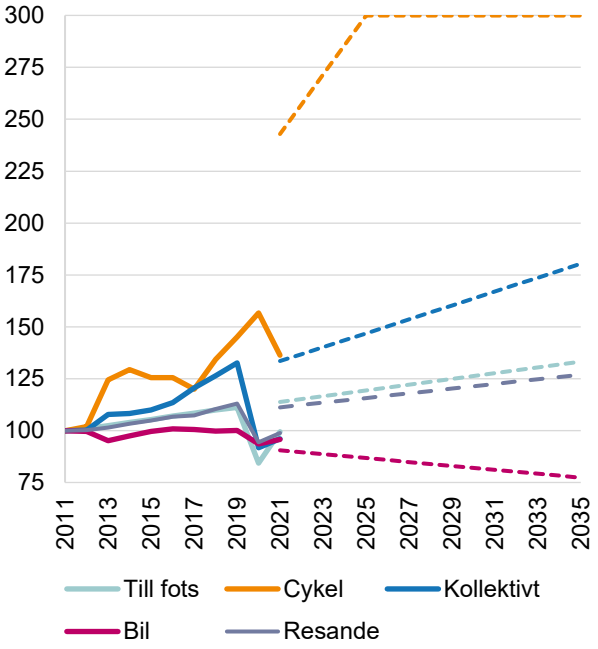
Utveckling av index för bil och kollektivtrafik, index 100.



Utveckling 2011–2021

Under åren 2011–2019 var det bara kollektivtrafiken vars utveckling låg i nivå med den som krävs för att nå målen i trafikstrategin. I samband med trängselskattens införande år 2013 togs ett stort kliv mot hållbart resande då bilresorna minskade till förmån för cykel och kollektivtrafik. Mellan 2017–2020 ökade cykelresorna stadigt, en utveckling som kommit av sig det senaste året.

Trafikutvecklingen och nödvändig utveckling för måluppfyllelse, 2011–2021, index 100.



Utvecklingen framåt

Eftersom kollektivtrafiken drabbats hårdast i pandemin och även cykelresorna minskat, har förutsättningarna för resandeutvecklingen efter pandemin försämrats. Vi vet ännu inte vilka förändringar som kommer att bestå, men om smittskydd är något som även fortsättningsvis kommer att inverka på många resenärers färdmedelsval så kommer kollektivtrafiken ha det fortsatt svårt, till förmån för bil och cykel. Fortsatt arbete för ökad cykling kommer därför vara avgörande när pandemin lägger sig.

Vi vet heller inte i vilken omfattning hybridjobbandet kommer att påverka resandet, men det mesta tyder på att antalet arbets- och tjänsteresor kommer att vara fortsatt lägre än innan pandemin. Det innebär effektivare användning av vägnätet när trafikflödena i rusningstrafik minskar, men de minskade restiderna bidrar till att stärka bilresornas attraktivitet i jämförelse med kollektivtrafiken.

Resandet med elsparkcykel har också på kort tid blivit allt fler. Under 2021 mer än fördubblades resandet och motsvarar nu ungefär 1 procent av alla resor. Om tillväxttakten fortsätter kommer vi framöver att behöva förhålla oss till färdmedlet i bedömningen av trafikstrategins effektmål. Idag redovisar vi inte elsparkcykel i färdmedelsfördelningen.

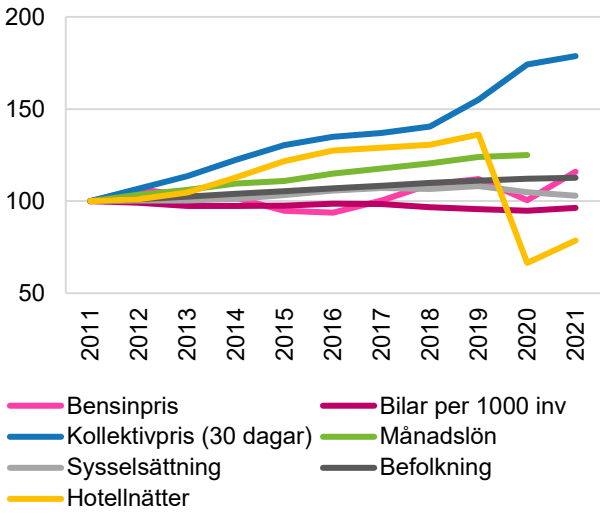
Omvärldsfaktorer

Det andra året med corona fortsatte att inverka på ekonomi och konsumtionsmönster, vilket gav effekter på resandet och vistelser i staden på många olika sätt.

Den förväntade tillbakagången i ekonomin under pandemin uteblev, men 2021 innebar ändå en något lägre sysselsättning när coronastöden långsamt avvecklades. Den genomsnittliga inkomsten steg under 2020 och köpkraften hos den sysselsatta befolkningen var fortsatt stark. E-handeln, som står för en allt större andel av transporterna i det lokala vägnätet, fortsatte att växa, men med en betydligt lägre takt än under pandemins första år. Tillväxten under kvartal tre 2021 var 11 procent, i jämförelse med runt 50 procent per kvartal under pandemins mest intensiva faser. (E-handel visas ej i diagrammet då tillväxten sedan 2011 varit omkring 300 procent.) Det sista kvartalet steg konsumentprisindex, främst drivet av prisökningar på energi, såsom el och bensin. Antalet bilar per 1000 invånare steg något, troligen till följd av behovet att resa smittsäkert.

Besöksnäringen var fortsatt hårt drabbad. Återhämtningen av besökare i centrum var stark under hösten, men svårigheterna att resa internationellt gjorde att de långväga besökarna ännu inte har återkommit. Antalet hotellnätter låg under 2021 på knappt 60 procent av nivån innan pandemin.

Omvärldsfaktorer 2011–2021, index 100. Värdet för sysselsättning är endast kvartal 3. Kollektivpris motsvarar till och med 2019 Göteborgs Stad, därefter zon A (Göteborg, Mölndal, Partille). Uppgift om månadslön för 2021 saknas. Värdena är inte justerade för inflation.



RESOR TILL FOTS

Resandet till fots bedöms ha ökat under 2021, men förändringen under pandemin är som helhet fortfarande negativ. Bedömningen är dock fortsatt svår att göra på grund av saknad data och förändrade resvanor till följd av pandemin.

Utvecklingen av resandet till fots är fortsatt mycket svårbedömd. Tidigare beräknade vi antalet resor till fots med hjälp av befolkningsutvecklingen och data från resvaneundersökningarna 2011 och 2014, eftersom vi gjorde antagandet att resandet till fots är relativt konstant per person. I samband med pandemin kunde vi inte längre utgå från detta antagande och under 2020 uppskattade vi istället utvecklingen med hjälp av externa undersökningar. Detta fortsätter vi med under 2021.

Bedömningen är att antalet fotgängarresor har ökat med 18 procent under 2021 jämfört med 2020. Under 2020 bedömde vi att antalet resor till fots minskade betydligt. Återhämtningen under 2021 innebär att den totala minskningen under pandemin nu är omkring 11 procent. Att gå till fots står nu för 22 procent av den totala mängden resor, vilket är samma andel som 2011.

Eftersom osäkerheten i bedömningen av utvecklingen är stor, både på grund av avsaknad data och på grund av pandemins troligen tillfälliga inverkan på resvanorna gör vi ingen bedömning av om utvecklingen är i linje med den nödvändiga.

	Till fots
Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2035	+1,2 %
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2021	-0,1 %
I linje med nödvändig utveckling	**Ovisst**

Externa mätningar

I bedömningen av resandeutvecklingen i år använder vi externa mätningar från Trafikanalys och Telia.

Trafikanalys data kommer från den nationella resvaneundersökningen (RVU Sverige) och bygger på ett fiktivt, genomsnittligt pandemiår med uppgifter från mars 2020 – december 2021. Analysen bygger på huvudresor, det vill säga resor där att röra sig till fots är det huvudsakliga färdmedlet. Många fotgängarrörelser görs dock som delresor.

Telias mätning har använts i bedömningen av resandeutvecklingen som helhet. Den bygger på antalet förflyttningar av mobiltelefoner i Telias nät, och har högre upplösning ju tätare mobilsändarna sitter. Antalet förflyttningar räknas sedan upp och justeras för hela svenska befolkningen. Telias data innehåller samtliga färdmedel. Resultatet indikerar en återhämtning under i stort sett hela året.

Många osäkerhetsfaktorer påverkar

Det är flera faktorer som gör utvecklingen av fotgängarresor under pandemin svår att bedöma. Under 2020 minskade det totala resandet, och bedömningen var att resorna till fots minskat mer än genomsnittet för samtliga färdmedel. Analysen baserades bland annat på Trafikanalys data för det första halvåret av pandemi (mars–augusti 2020), som visade på stora minskningar i antalet resor till fots. I analysen av det fiktiva pandemiåret justerades antalet resor till fots upp.

Det breda genomslaget av distansjobbande inverkar troligen positivt på antalet fotgängarresor. Antalet rekreationsrörelser beräknas också öka med hemmajobbande. Dessa rörelser räknas inte i resandeutvecklingen, men om det görs ett spontant inköp längs vägen innebär det en målpunkt och rörelsen blir en resa. Den ibland vaga distinktionen mellan vad som är en rekreationsrörelse och en fotgängarresa har under pandemin fått större vikt.

Även överflyttningen mellan resor i kollektivtrafiken till resor till fots är svårbedömd. Överflyttningen till elsparkcyklar är också av betydelse, samt att en del resande inte blivit av alls.

Sammantaget är vår bedömning att minskningen under 2020 kan ha varit mindre än uppskattat. Det skulle innebära att återhämtningen för fotgängarresor under 2021 därmed inte är lika stor.

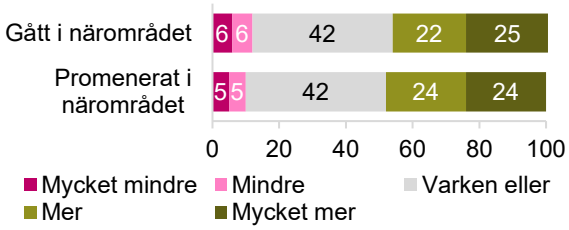
Illustration av huvudresa med två delresor. Första delresan är att lämna barn på skolan, där färdmedlet är till fots. Andra delresans ärende är ta sig till arbete, vilket också är huvudresans ärende. Färdmedlet för huvudresan är kollektivtrafik.

Fotograf: Lo Birgersson

Fler lokala fotgängarrörelser i pandemin

I årets attitydundersökning om att röra sig till fots undersöktes hur pandemin påverkat gång- och rekreationsvanorna i närområdet. Totalt uppger nästan hälften att de gått mer eller mycket mer i sitt närområde i jämförelse med före pandemin. Det är fler kvinnor än män som gått mer och främst personer äldre än 65 år som gått mycket mer. När det gäller promenader (för rekreation) ser det ungefär likadant ut, med tillägget att även de unga valt att promenera mer. Både unga och äldre är grupper som i högre utsträckning spenderat mer tid hemma under pandemin.

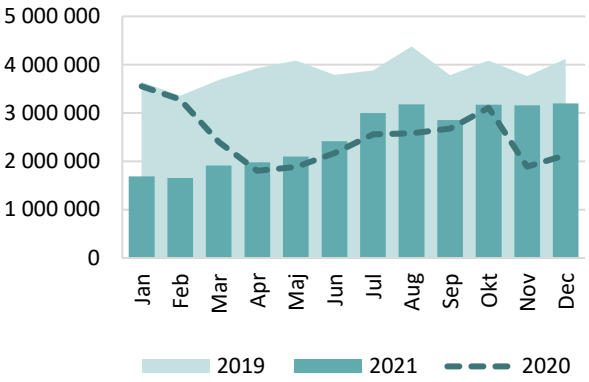
Upplevd förändring i fotgängarrörelser under pandemin, procent.



Besökarna i centrum på väg tillbaka

Besöksflödena i centrum påverkades tidigt av pandemin. Innerstaden Göteborg AB mäter passager av gående på 18 platser inom vallgraven, främst på de större shoppingstråken. Under 2020 som helhet minskade passagerna till fots med 35 procent. Under 2021 har besökarna stadigt återkommit, med en särskilt stark utveckling under sommarmånaderna. Den fjärde vågen under november–december gjorde att antalet besök stabiliserade sig under det sista kvartalet på en nivå runt 25 procent lägre i jämförelse med 2019.

Antal passager i innerstaden per månad 2019, 2020 och 2021.



Arbetet med nya mätmetoder fortskrider

Trafikkontoret ser behovet av strukturerade mätningar av fotgängarflöden. Sedan en tid tillbaka arbetar vi med att undersöka, och har även testat, olika undersökningsmetoder. Under 2022 planeras en kunskapsinsamling bland möjliga leverantörer till ett framtida system.

Under 2021 tillämpade vi kunskapen från metodtesterna i två olika studier. Den första studien gjordes på Andra Långgatan i samband med att gatan blev sommargata, och syftade till att undersöka hur trafikflödena i området förändrades och hur fotgängarflödena på gatan såg ut. Undersökningen gjordes med Wi-Fi-data och visade bland annat att sommargatans karaktär gör att flödena över dygnet ser annorlunda ut än vad som normalt beräknas på denna typ av gata.

Den andra studien undersökte upplevelsen av trängsel på gångbanor i anslutning till pendelcykelstråk. Studien gjordes med intervjuer och kameror som detekterar trafikanters rörelsemönster och syftade till att undersöka hur fotgängarupplevelsen påverkas av aspekter såsom flöden och utformning. En viktig slutsats är att upplevelsen och beteende inte alltid överensstämmer.

RESOR MED CYKEL

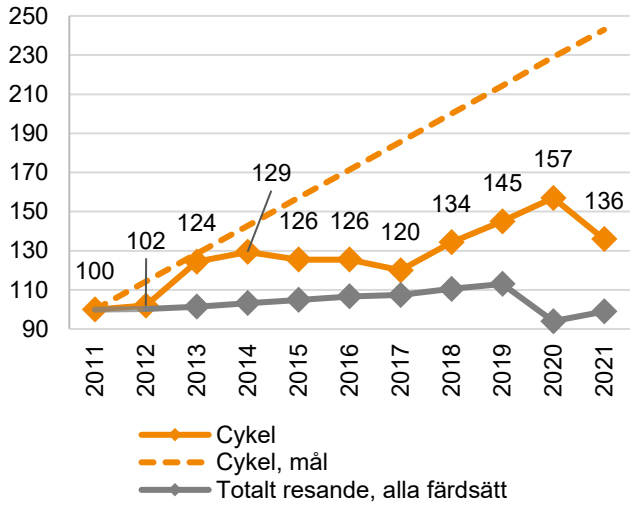
Sedan 2017 har cyklandet stadigt ökat, men under 2021 bröts denna trend och cyklandet återgick nästan till 2018 års nivå. Det omfattande distansarbetandet tros var en orsak.

Antalet cykelresor 2021 beräknas vara 36 procent högre än 2011 som är basår för trafikstrategin. 2021 bedöms dock cyklandet ha minskat med 11–15 procent jämfört med 2020.

I samband med trängselskattens införande 2013 ökade cyklandet kraftigt (22 procent.) Mellan åren 2013 och 2017 var utvecklingen relativt oförändrad. Under de senaste tre åren (2018–2020) har vi sett en stadig uppgång, och antalet cykelresor 2020 bedömdes vara 57 procent högre än 2011. Med 2021 års minskning är vi åter tillbaka nära 2018 års nivå.

Trots det är cykel fortfarande det färdsätt som ökat mest procentuellt sett sedan 2011.

Utveckling och mål för cykel 2011–2021, index.



Med cykelutvecklingen hittills bedöms inte målet i cykelprogrammet, om ett tredubblat cyklande till 2025, (från 2011) realistiskt att nå. Målår för trafikstrategin är 2035, och en tredubbling av cyklandet till 2035 bedöms mera realistisk. Läs mera om detta i Halvtidsbokslutet för cykelprogrammet.

	Cykel
Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2025	+8,2 %
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2021	+ 3,1 %
I linje med nödvändig utveckling	**Nej**

Osäkert underlag

Beräkningen av cykelutvecklingen baseras på cykelflöden vid de permanenta mätstationerna under vardagar. För att beräkna ett förändrat flöde på en mätplats krävs godkända data för både 2020 och 2021. Under 2020 och 2021 har flera mätstationer varit ur drift. Det innebär en stor osäkerhet och uppskattningen anges därför med ett intervall (i diagrammet har vi använt medelvärdet -13 procent).

Fotograf: Mats Udde Jonsson

Distansarbetande ersätter cykel

Pandemin i kombination med väder tros ha haft stor effekt på cykelutvecklingen. 2020 ökade cyklandet när vi uppmanades att inte resa kollektivt. Uppmaningen sammanföll med att cykelsäsongen inleddes i april. I slutet av oktober 2020 skärptes sedan rekommendationerna i Västra Götaland vilket innebar att alla som kunde skulle arbeta hemma. Sedan dess har cyklandet varit på en lägre nivå.

När restriktionerna sedan lättades och fler återgick till kollektivtrafiken strax före sommaren 2021, förlorade cyklingen en del av de resor som tidigare tillkommit. Först i slutet av september upphörde rekommendationerna om att arbeta hemma, men detta följdes inte av en särskilt stor uppgång för cyklandet, vilket kan bero på att uppmaningen sammanföll med att vinterhalvåret inleddes.

Vädermässigt var januari och februari 2021 betydligt kallare än motsvarande månader 2020. December 2021 inleddes också med snöstorm.

Vilka räknas som cyklister?

Alla cyklar som passerar mätstationerna räknas, det vill säga vanliga cyklar, elcyklar och Styr & ställ-cyklar. Elsparkcyklar räknas däremot inte av den typen av mätutrustning som vi har i våra traditionella mätstationer. Elsparkcyklar inkluderas alltså inte i våra uppskattningar av cykelutvecklingen.

Att elsparkcyklar inte räknas i cykelutvecklingen ska inte förväxlas med vilka fordon som räknas som cyklar. Transportstyrelsen har bedömt att elsparkcyklar räknas som cyklar och därför ska följa de trafikregler som gäller för vanliga cyklar. Det innebär bland annat att de ska använda cykelbanor.

På Hisingsbron som öppnade 2021 har vi en ny sorts mätutrustning som mäter både fotgängare, cyklister och motorfordon. Denna utrustning kan inte särskilja elsparkcyklar, utan här avgör hastigheten om en trafikant räknas som fotgängare eller cyklist.

CYKELTRAFIK PÅ CYKELBANOR

Vid dimensionering av cykelinfrastruktur är cykelflöden ett viktigt underlag.

På Göteborgs Stads webbplats kan du se var cykeltrafiken mäts och hitta siffror om cykelflöden. Sök på ”Cykeltrafik på olika cykelbanor”. Här får du svar på frågor om:

- Hur många cyklar på olika cykelbanor i Göteborg?
- Hur varierar cykeltrafiken över året och dygnet?

På sidan visas medelflöden per vardagsdygn för olika delar av året:

- Vinterhalvåret, dvs oktober–mars.
- Sommarhalvåret, dvs april–september.

Därutöver visas cykelflöden i maxtimmen.

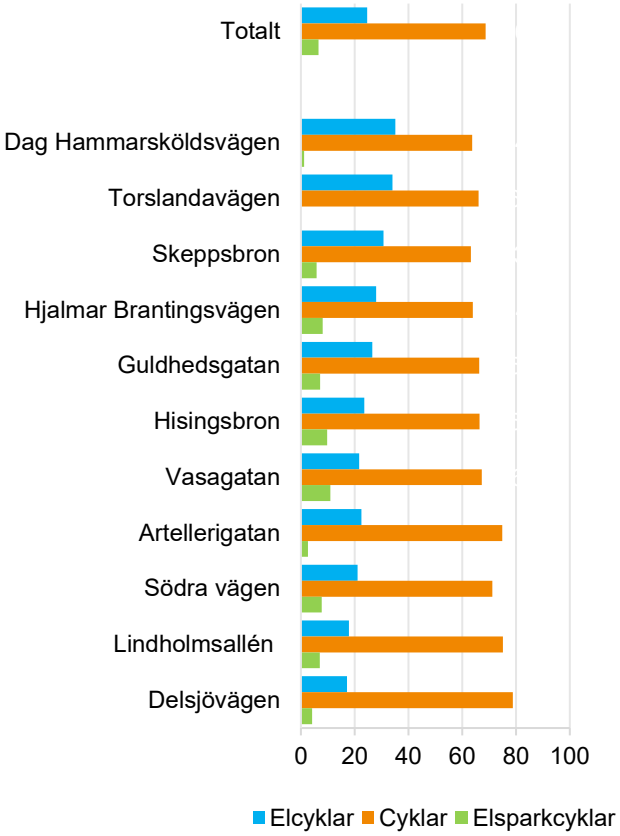
Fler elcyklar

Trafikkontoret har räknat andelen cyklar, elcyklar och elsparkcyklar på 12 cykelbanor. Det gjordes hösten 2021 under morgonrusningen (på vardagar mellan kl. 7–9). Hösten 2019 räknades på samma sätt andelen cyklar, elcyklar, men inte elsparkcyklar.

Sedan 2019 har andelen elcyklister ökat och ligger år 2021 på 26 procent av alla observerade cyklister jämfört med 19 procent år 2019 (exklusive elsparkcyklister). Andelen elcyklister varierar mellan platserna. På fyra platser var andelen 30 procent eller högre.

Av alla observationer består 69 procent av cyklister, 25 procent av elcyklister och 7 procent av elsparkcyklister. Andelen på elsparkcykel varierar med högst andel på cykelbanor i centrala staden. Observationsstudien är utförd i morgonrusningen på vardagar. Andelen elsparkcyklister är troligtvis högre på eftermiddagen.

Andel elcyklar, cyklar och elsparkcyklar på olika cykelbanor, sorterat efter andel elcyklar, procent.



DELAD MIKROMOBILITET – STYR & STÄLL OCH ELSPARKCYKLAR

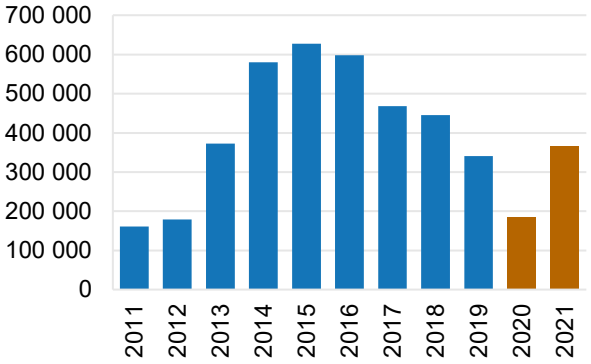
Styr & Ställ och delade elsparkcyklar är exempel på delad mikromobilitet. Mikromobilitet definieras ofta som små, lätta fordon som vanligtvis framförs under 25 km/h. ”Delad” syftar på att fordon kan användas av flera personer. Under 2021 har resandet med delade elsparkcyklar ökat kraftigt. Resor med elsparkcyklar skiljer sig från resor med Styr & Ställ, som mera liknar resor med cykel.

Resor med Styr & ställ

Styr & Ställ i sin tidigare utformning avvecklades vid årsskiftet 2019/2020 och från juni 2020 lanserades det nuvarande systemet där även Mölndal ingår. Antalet cyklar i systemet är 1750 sedan augusti 2020, något lägre vintertid.

Under 2021 gjordes drygt 366 000 resor med Styr & Ställ, vilket är dubbelt så många som 2020 och något högre än 2019. Antalet avser resor i Göteborg och Mölndal, vardag och helgdag.

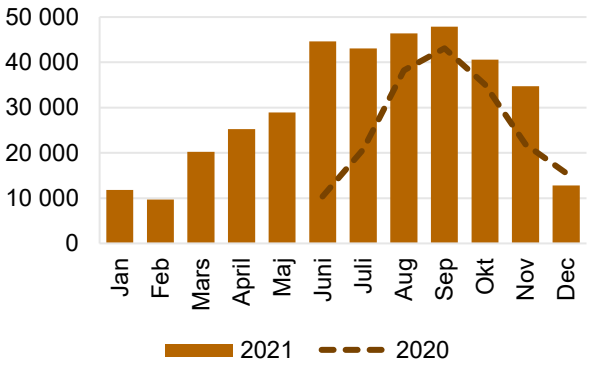
Antal resor med Styr & Ställ per år. Resor med gamla Styr & Ställ i blå staplar (2011–2019) och resor med nya Styr & Ställ i bruna staplar (juni 2020–2021).



Coronapandemin har haft stor inverkan på Styr & Ställ. Trafikkontorets årliga kundundersökning visar sedan flera år tillbaka att över hälften av resorna med Styr & Ställ görs till och från arbetet. I och med att många har arbetat hemma i stor utsträckning under 2021 har antalet resor och användare varit lägre än väntat.

Flest resor hittills gjordes i september 2021, då det gjordes knappt 48 000 resor.

Antal resor med Styr & Ställ per månad 2021 och 2020.



67 procent av resorna var kortare än 15 minuter, 24 procent 15–30 minuter långa och 9 procent längre än 30 minuter. 91 procent av resorna började och slutade i Göteborg, fyra procent började och slutade i Mölndal och fem procent gick mellan Göteborg och Mölndal.

Drygt 80 procent av resorna gjordes på vardagar. Vi ser där tydliga toppar runt klockan 9 och klockan 18. Resor på helgerna sker mer utspritt, främst mellan klockan 12 och klockan 18. En genomsnittlig vardag gjordes det ca 1 100 resor med Styr & Ställ. Detta motsvarar ca 1 procent av alla cykelresor i Göteborg.

Typiske användaren, en man 30–49 år

Trafikkontorets årliga kundundersökning, som görs med personer som köpt årskort, visar att den typiske Styr & Ställ-användaren är en man som är mellan 30–49 år gammal och bor i Göteborg.

81 procent använder Styr & Ställ enbart i Göteborg, 1 procent enbart i Mölndal och 18 procent använder cyklarna både i Göteborg och Mölndal. Mer än hälften använder cyklarna 1 gång i veckan eller mer. 71 procent använder aldrig cykelhjälm när de cyklar med Styr & Ställ.

Fler använder Styr & Ställ hela vägen

Andelen som uppger att Styr & Ställ-resan ofta eller alltid är ett komplement till andra färdmedel har minskat från 58 procent (2020) till 44 procent (2021) vilket kan bero på att fler väljer att ta en lånecykel hela vägen istället för att åka kollektivtrafik på grund av coronapandemin.

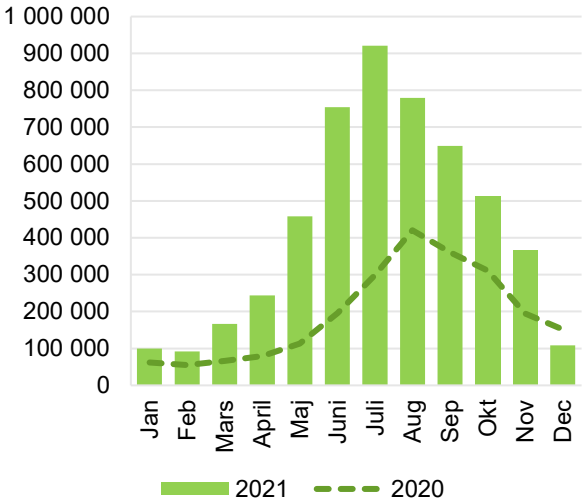
Det huvudsakliga skälet till resan är fortsatt att ta sig till eller från arbetet. I de fall då resan ersätter ett annat färdmedel är det huvudsakligen kollektivtrafikresor eller gång man ersätter.

Resor med elsparkcyklar

Under 2021 växte marknaden för uthyrning av elsparkcyklar i Göteborg avsevärt. Det tillkom tre nya företag, och 2021 fanns det sex elsparkcykelföretag i Göteborg.

Antalet fordon ökade med 60 procent till nära 10 000 under toppmånaden september jämfört med 2020 då det var 6 000 fordon som mest. Samtidigt mer än fördubblades antalet resor jämfört med 2020 (ökning på 123 procent). Det är en betydligt större ökning än mellan 2019 och 2020, då ökningen var 24 procent.

Antal resor med delade elsparkcyklar per månad 2020 och 2021.



Det är framför allt under sommarmånaderna som resandet har varit stort, nästan hälften av resorna gjordes under juni–augusti.

Korta resor på eftermiddag och helg

Resorna är relativt korta och görs huvudsakligen centralt. En genomsnittlig resa är 1,6 km lång och tar knappt 10 minuter, att jämföra med en resa med cykel, som i genomsnitt är 4,5 km lång enligt resvaneundersökning 2017.

70 procent av resorna gjordes på vardagar, men högst är resandet fredagar och lördagar. Resorna på vardagar sker främst kring klockan 16–17, medan resor i morgonrusningen är betydligt mindre vanliga, och så även när semestermånaderna exkluderas. På helgen är resor på kvällar och nätter vanligare. Resorna är alltså mera kopplade till fritid och nöje än till pendling till arbete och skola.

Ersätter gång och kollektivtrafik

En genomsnittlig vardag gjordes knappt 14 000 resor med elsparkcyklar. Detta motsvarar ca 1 procent av alla resor i Göteborg (alla färdsätt). Antalet resor med elsparkcykel är alltså relativt få jämfört med övriga färdsätt och räknas inte in i färdmedelsfördelningen. Olika studier visar att resorna främst ersätter gång och kollektivtrafik, men det finns också studier som visar att delade elsparkcyklar skapar nya resor.

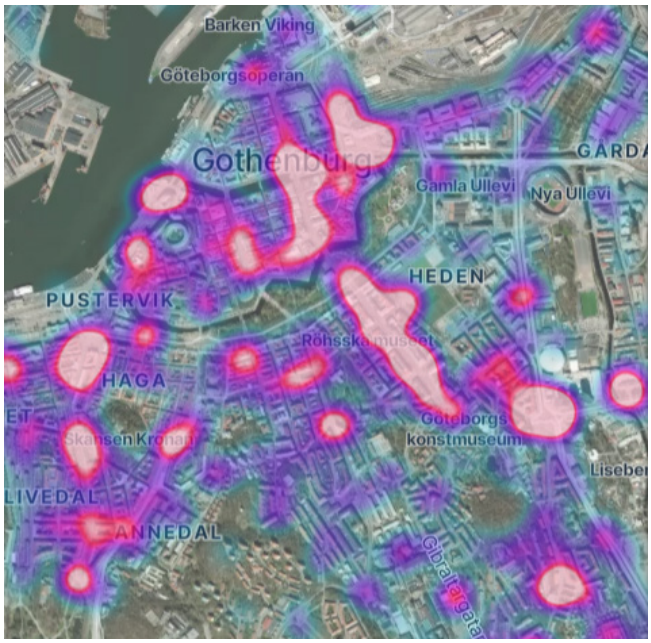
Vanligast för män 18–29 år i centrum

I trafikkontorets attitydundersökning om cykling 2020 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).

Digital plattform som hjälp

Trafikkontoret har en digital plattform som innehåller data om elsparkcyklar från elcykelföretagen. Där går det att se var fordon är parkerade och var resor görs. Med den blir det lättare att övervaka och planera trafiken och reglera verksamheten.

Karta med hotspots över startpunkter för resor med elsparkcyklar 2021 från digital plattform.



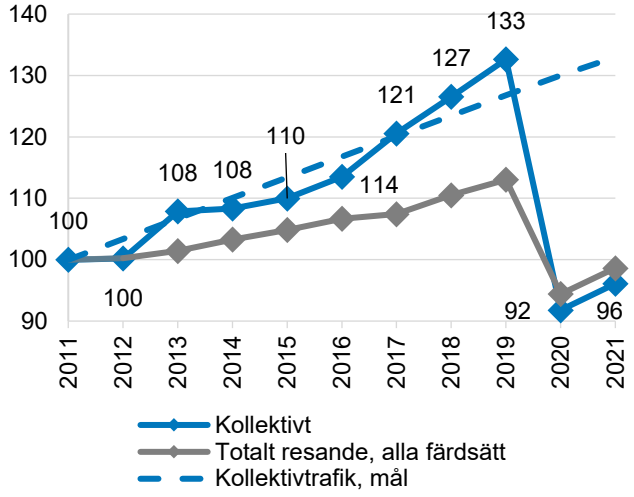
RESOR MED KOLLEKTIVTRAFIK

Efter 2020 års dramatiska minskning i resande hann Västtrafik börja välkomna resenärer tillbaka, men året som helhet innebar bara en liten ökning i antalet resor. Så länge pandemin fortsätter kommer resandet i kollektivtrafiken att påverkas.

Kollektivtrafiken är fortsatt det färdsätt som drabbats hårdast under pandemin. Folkhälsomyndighetens allmänna råd omfattade tidigt kollektivtrafiken, och vid 2021 års början var rådet att undvika icke bokningsbar kollektivtrafik samt att bära munskydd i rusningstrafik. De allmänna råden i kollektivtrafiken togs inte bort förrän 29 september, men återinfördes när fjärde vågen inleddes i december.

Året som helhet har ändå inneburit en viss återhämtning i resandet. Antalet resor ökade med 5 procent, vilket är i nivå med ökningen i det totala resandet. Minskningen i resande under 2020 var dock så dramatisk att antalet resor i kollektivtrafiken fortfarande är lägre än basåret 2011.

Utveckling och mål för resor med kollektivtrafik 2011–2021, index 100.



Notera att Västtrafik ansvarar för trafikeringen av kollektivtrafiken. Göteborgs Stad äger spårvagnarna och spårvagnsbanan men trafiken sköts av Göteborgs Spårvägar genom Västtrafik. Göteborgs Stad och trafikkontoret är en samverkande part som bland annat förmedlar behov av kollektivtrafik.

Uppföljning av mål

I trafikstrategin är målet att år 2035 görs minst 55 procent av de motoriserade resorna med kollektivtrafiken. Under pandemin har både kollektivtrafikresorna minskat och bilresorna ökat. Det innebär att andelen kollektivtrafikresor av de motoriserade resorna sjönk till 34 procent år 2020, i jämförelse med toppnoteringen 41 procent under 2019. Under 2021 ökade både resorna med bil och kollektivtrafik, vilket innebär att nivån är densamma.

Mål: Kollektivtrafikresor

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

2035	Nuläge 2021	2020
≥55 %	34 %	34 %

Notera att inom kollektivtrafiken är det antal påstigningar som mäts och definieras som en resa. Till skillnad från uppföljningen av cykel och biltrafik mäts alla veckans dagar, inte endast vardagar. Under pandemin tror vi att arbetsresandet minskat till förmån för andra typer av resor, vilket kan påverka jämförelsen mellan färdmedlen. Definitionen av en kollektivtrafikresa kan också innebära att minskningar i resande i själva verket är minskade bytesresor.

Långsiktiga utvecklingen svårbedömd

Under åren före pandemin var utvecklingen i kollektivtrafiken mycket god. Mellan 2011–2019 var den årliga genomsnittliga tillväxten 3,6 procent, vilket var mer än det långsiktigt nödvändiga behovet. Under denna period kan det antas att hela det ökade resbehovet från den växande befolkningen tillföll kollektivtrafiken. Pandemin har dock ändrat förutsättningarna för att resa kollektivt och så länge den pågår kommer resandet att vara påverkat. Vi gör därför ingen bedömning av möjligheten att nå målet just nu.

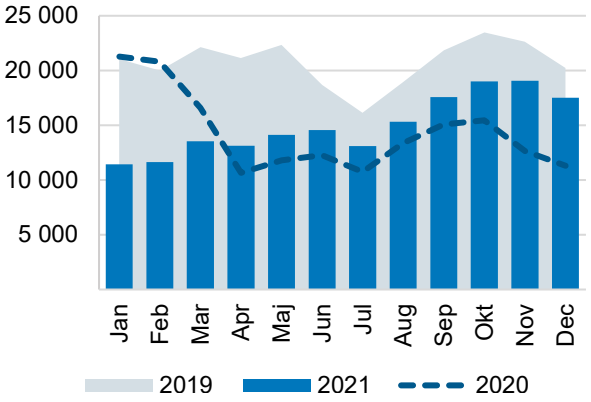
	Kollektivtrafik
Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2035	+2,5 %
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2021	- 0,4 %
I linje med nödvändig utveckling	**Ovisst**

Stark återhämtning under hela 2021

Kollektivtrafikens ställning innan pandemin var mycket god. Under första året av pandemin följde resandeutvecklingen smittskyddsläget, det vill säga att antalet resor gick upp under de perioder då smittan var lägre. Under 2021 syntes en tydlig återhämtning och nedgången i trafik vid fjärde vågens inledning i december blev inte större än den normala säsongsvariationen. Utvecklingen har varit särskilt stark i busstrafiken, som under sista kvartalet ökade antalet resenärer med 49 procent i jämförelse med 2020.

Det återstår att se om återhämtningen kommer att innebära ett helt normaliserat resande i kollektivtrafiken. Ju längre pandemin pågår desto fler nya resvanor kommer att cementeras. Om smittskydd är något som resenärer behöver förhålla sig till även när alla rekommendationer tagits bort, kommer det att innebära fortsatta utmaningar för kollektivtrafiken.

Antal resor i kollektivtrafiken per månad 2019, 2020 och 2021, tusental.



Resenärer välkomnas tillbaka

Fokus för Västtrafiks arbete under 2021 har varit att återfå resenärerna. När smittskyddsläget blev bättre genomförde de bland annat en ”välkommen tillbaka”-kampanj. Som en del av arbetet med att återfå resenärerna efter pandemin och för att möta de nya resvanor och arbetsformer som pandemin medfört planerar Västtrafik att införa en flexbiljett. Biljetten riktar sig främst till personer som reser med kollektivtrafik 2–3 dagar i veckan och kommer att erbjudas i appen Västtrafik To Go.

Stängd visering säkrar intäkter

Pandemin har inneburit ett stort intäktstapp för Västtrafik. Det beror främst på att antalet resenärer har minskat, men även på att resenärerna köper biljett i mindre utsträckning än före pandemin. Västtrafik har därför genomfört åtgärder för att säkra intäkterna, bland annat stängd visering. Detta innebär att påstigning endast sker genom framdörrarna och att resenären ombeds uppvisa biljett innan påstigning. Detta hann införas på de flesta busslinjer i Göteborg, med undantag för vissa stombusslinjer. I samband med fjärde vågen i slutet på året prioriterades åter påstigning i de bakre dörrarna.

En annan åtgärd för att öka intäkterna som genomförts under året är mer frekventa biljettkontroller.

Första året med tre zoner

I november 2020 infördes det nya zonsystemet som innebär att det i stället för 70 zoner numer endast finns tre. 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 övriga kommuner i Västra Götaland. Syftet med förändringen var 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. Efter ett år med det nya zonsystemet är det ännu för tidigt att dra några slutsatser om vilka konsekvenser det fått för resandet.

Västtrafiks attitydundersökningar – Hållplats 2021

Sedan 2018 gör Västtrafik en årlig attitydundersökning som de kallar för Hållplats. Denna ger en värdefull inblick i hur resenärer resonerar kring sina och andras resvanor. Andelen som tror på ett ökat bilresande, både hos sig själva och i samhället, har tydligt ökat sedan 2019. En tydlig majoritet (66 procent) tror även att pandemin kommer att ha en långsiktig påverkan på ens eget resande, även efter att den är över. Rapporterna finns att läsa på Västtrafiks hemsida, sök på Hållplats – en attitydundersökning.

SERVICERESOR

Även 2021 var ett år i pandemins tecken. Antalet resenärer inom serviceresor var fortsatt lägre och kapaciteten påverkades av både smittskyddsåtgärder och brist på förare i taxinäringen. Trots rådande situation är ändå resenärerna fortsatt nöjda.

Genom serviceresor bidrar trafikkontoret till att tillgängliggöra mobilitet i staden för grupper som har svårt att nyttja allmän kollektivtrafik eller ta sig till sina målpunkter på annat sätt. Färdtjänstresor, resor till daglig verksamhet samt skolskjuts för barn, ungdomar och vuxna med olika funktionsvariationer utgör huvuddelen av uppdraget.

Serviceresor utför i huvudsak sin trafik med upphandlade fordon som endast kör för Göteborgs Stad. Dessa grönfärgade miljöfordon drivs till nästan 100 procent fossilfritt.

Tillgänglighet och mobilitet

Trafiknämnden har, genom serviceresor, uppdrag att ”säkerställa tillgång till flexibla och tillgängliga transporter så att personer med funktionsnedsättning kan förflytta sig på lika villkor som andra”. Det senaste året har detta varit en större utmaning än vi varit vana vid. Olika smittskyddsåtgärder, såsom minskad samåkning och att framsäten stängts av, har minskat den tillgängliga kapaciteten väsentligt. Taxinäringen har samtidigt drabbats hårt av pandemins effekter och många förare har flytt branschen.

Trafiknämndens verksamhet har ändå klarat sig förhållandevis bra tack vare att en stor andel av fordonsflottan är upphandlad i fast volym, där förare inte behövt oroa sig för sin anställning. Den kompletterande delen med taxifordon i högtrafik, som serviceresor behöver, har dock inte funnits tillgänglig i den utsträckning resenärerna haft behov av. Detta har under senare delen av året alltför ofta inneburit att resenärer inte fått sin resa i tid. De som mest har påverkats av detta är skolelever som åker skolskjuts och andra resenärer som ska till arbetet eller till daglig verksamhet.

Flexlinjetrafiken i Göteborg drivs av trafikkontoret med bussar upphandlade av Västtrafik. Flexlinjerna är öppna för alla göteborgare men nyttjas främst av de äldre. För många är det en väl fungerande och nära trafik som bidrar till att senarelägga behovet av den särskilt anpassade färdtjänsttrafiken. Även för de flesta resenärer som har rätten att åka färdtjänst är flexlinjerna ett bra alternativ då de oftast har möjlighet att hämta och lämna av på den adress som passar resenären bäst. Under 2021 utfördes 21 procent av färdtjänstresenärernas resor med flexlinjen och resterande 79 procent med ett färdtjänstfordon. De närmaste åren är målet att öka andelen till mer än 25 procent och på längre sikt är ambitionen att flexlinjerna ska kunna täcka upp till 40 procent av färdtjänstresenärernas behov. Genom den upphandling av flexlinjetrafik som nu pågår med beräknad start i mitten av 2023 skapas förbättrade förutsättningar för en sådan utveckling.

FAKTA OM SERVICERESOR

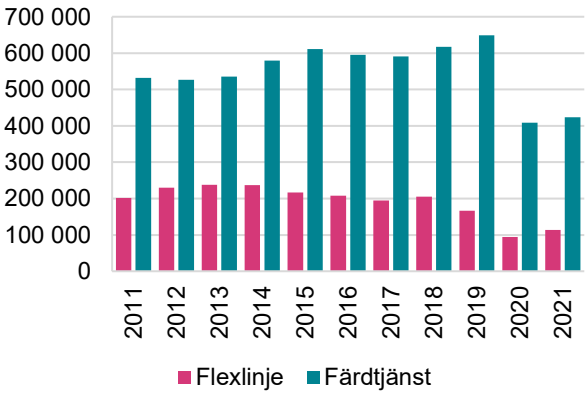
Totalt gjordes 1 010 000 resor inom serviceresor under 2021. Av dessa var 425 000 färdtjänstresor, 219 000 var resor till daglig verksamhet och 163 000 resor med Göteborgs flexlinjer. Serviceresor genomförde också 203 000 resor under 2021 på uppdrag av andra kommunala förvaltningar och uppdragsgivare, varav 155 000 resor utgjorde skolskjuts.

Fotograf: Rebecca Havedal

Corona fortsätter inskränka på möjligheten att resa

2021 var året då resandet skulle återgå till det normala och även äldre och personer med funktionsnedsättningar åter skulle känna sig friare att ta sig ut i samhället. Så har det bara delvis blivit. Våren 2020 mer än halverades färdtjänstresorna jämfört med våren 2019. Under 2021 har utvecklingen successivt gått mot att allt fler reser allt mer. I oktober 2021 har färdtjänstresorna trots det ändå bara nått cirka 65 procent av antalet resor i oktober 2019. Ser vi istället till skolskjuts för ungdomar ser det mycket mer positivt ut. Under vårterminen 2021 var motsvarande siffra 72 procent men under höstterminen nådde den 108 procent och får därmed betraktas som fullt normaliserad.

Antal flex- och färdtjänstresor 2011–2021.



Högre snittpris när resandet går ner

De stora volymförändringarna för serviceresor de senaste två åren har påverkat ekonomin på flera olika sätt. Trafikkontoret har en stor andel av fordonen upphandlade i fasta volymer. Det skiljer oss från många andra huvudmän för serviceresetrafik i Sverige, som ofta på ett mer flexibelt sätt upphandlar taxifordon. För Göteborg betydde det att stora kostnader fanns kvar när antalet resor minskade. Snittpriserna rusade därigenom upp. Å andra sidan har det gjort att trafikkontoret kunnat upprätthålla servicen och erbjuda alla en resa trots att vi tvingats minska på samåkningen.

Räknat på samtliga serviceresor var kostnaden per resa i genomsnitt 300 kr under 2021. 2020 var motsvarande kostnad 304 kr och 2019 var den 220 kr.

Fortsatt nöjda och trygga resenärer

Resenärerna har under pandemin fortsatt att vara både nöjda och trygga. Både nöjdheten och tryggheten bland färdtjänstresenärerna har ökat, vilket säkert kan kopplas till smittskyddsåtgärder såsom mindre samåkning och barriärskydd mellan förare och resenär. Under 2021 uppgav runt nio av tio resenärer med färdtjänst och flexlinjen att de kände sig trygga under resan. Det är även runt nio av tio som uppgav att de var nöjda med sin resa. Bland resenärerna i flexlinjen har nöjdheten dock minskat något under 2021, vilket skulle kunna bero på kollektivtrafikens generellt minskade attraktivitet under pandemin.

Miljöambitioner för serviceresor

Trafikkontoret har den tydliga ambitionen att serviceresorna ska vara minimalt belastande för miljön. I den fast upphandlade ”gröna” trafiken, som utgör huvuddelen av den totala fordonsflottan, var under 2021 andelen fossilfria bränslen cirka 94 procent. Denna nivå uppnås genom en kombination av hårda miljökrav kombinerat med ett bonussystem som premierar till exempel HVO100 som bränsle.

I trafikavtalen som träder i kraft 1 februari 2022 skärps kraven ytterligare och elfordon premieras särskilt, allt i syfte att bidra till förbättrad luftkvalitet i Göteborg. I dessa ”gröna avtal” närmar sig andelen fossilfritt 100 procent.

Fotograf: Helene Mohlin

RESOR MED BIL

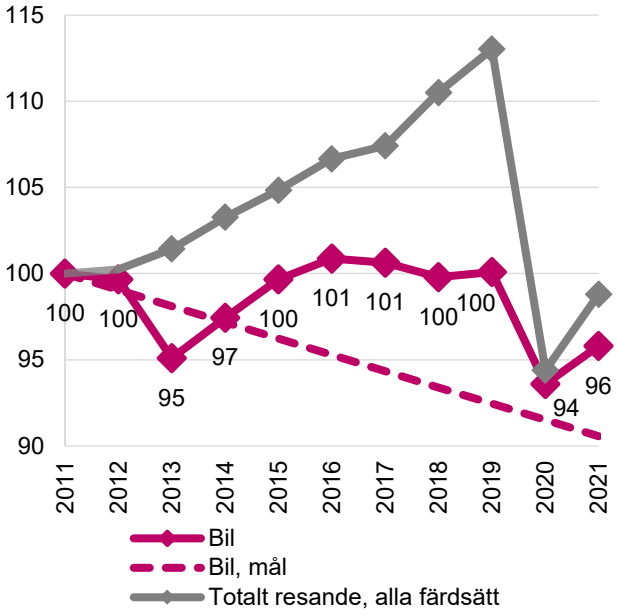
Under 2021 var biltrafiken fortsatt påverkad av coronapandemin. Biltrafiken ökade visserligen med drygt 2 procent under 2021 i jämförelse med 2020, men i jämförelse med 2019 har biltrafiken minskat. Marieholmstunneln har påverkat beräkningen av utvecklingen av biltrafiken. Marieholmstunneln öppnades i slutet på 2020 och tunneln har avlastat Tingstadstunneln och även förändrat resvägarna över Göta Älv för bilisterna.

Trafikkontorets beräkningar visar att biltrafiken i trängselskattesnittet ökade med drygt 2 procent under 2021 jämfört med 2020. Minskningen i bilresandet under 2020 på drygt 6 procent har därmed inte hämtats in ännu.

Beräkningen av bilutvecklingen baseras på antalet fordonspassager vid samtliga trängselskatteportaler under vardagar exklusive klämdagar. Utvecklingen har justerats för att ta hänsyn till färdvägar som påverkats av Marieholmstunneln.

Målet avser personbilstrafik, men även lastbilar och bussar räknas.

Utveckling och mål för bilresande 2011–2021, index 100.



På riksnivå ökade personbilstrafiken på Europavägarna med ungefär 7 procent under 2021 enligt Trafikverket. Den tunga trafiken ökade med ungefär 8 procent på Europavägarna och totalt ökade trafiken med ungefär 4 procent om samtliga vägkategorier räknas in.

Nya färdvägar skapar osäkerheter

Öppningen av Marieholmstunneln har påverkat osäkerheten i beräkningen av biltrafiken för 2021. Det beror på att resvägarna har förändrats och att bilarna inte blir räknade på samma sätt som för 2020. Framförallt har antalet bilpassager minskat både på Marieholmsleden och på E20 vid Olskroken i och med att bilisterna reser via Marieholmstunneln istället för Tingstadstunneln. Under 2021 har biltrafiken i Tingstadstunneln minskat med ca 22 procent i jämförelse med 2020.

Under 2021 har även Götatunneln varit avstängd under en period. Det har inneburit en ökad belastning på lokalvägarna runt Götatunneln.

Långsiktig biltrafikutveckling

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

Sedan 2011 har biltrafiken legat på ungefär samma nivå förutom när trängselskatterna infördes 2013 och under coronapandemin 2020 och 2021.

Fram till 2021 var biltrafikens utveckling inte i linje med trafikstrategins mål. Minskningen i biltrafiken under 2020 och 2021 var tydlig och innebär ett stort steg i rätt riktning mot trafikstrategins mål, men är ändå inte tillräcklig för att uppnå trafikstrategins mål. Det är dock viktigt att poängtera att biltrafikens utveckling ska ses i perspektivet att det totala resandet minskade på grund av pandemin.

	Bil
Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2035	- 1,0 %
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2021	- 0,4 %
I linje med nödvändig utveckling	**Nej**

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. Mellan 1970-talet och 2016 användes snittet 28 fasta punkterna som uppskattning för det generella resandet med bil.

Det saknas så pass mycket data 2021, förutom i trängselskattesnitten, att det inte går att beräkna någon trafikutveckling för de olika snitten. Samtliga snitt kommer även framöver att följas i möjligaste mån och återigen redovisas som helårsvärde när det är möjligt.

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. 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, inga passager in och ut genom snittet kan göras utan att registreras.

Fotograf: Rebecca Havedal

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 2021 uppfylldes målet för 12 av 20 relationer med kollektivtrafik, liksom 2020. För bilresor har målet varit uppfyllt sedan 2018.

Var mäter vi restider?

Trafikkontoret samlar sedan februari 2018 in restidsdata för kollektiv- och biltrafik från Google.

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 målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik.

Kollektivtrafik: 12 av 20 relationer uppfyller målet.
Biltrafik: Samtliga relationer uppfyller målet.

Restider 2021

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 pendlingstimmarna.

Sett till 85-percentilen är det åtta relationer i kollektivtrafiken som överskrider målet på maximalt 30 minuters restid. Samma relationer överskred målet 2020. Det gäller resor i båda riktningarna mellan:

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

För ett par relationer till Backaplan är restiden 32 minuter, det vill säga det är nära målet.

För biltrafiken uppfyller samtliga relationer målet.

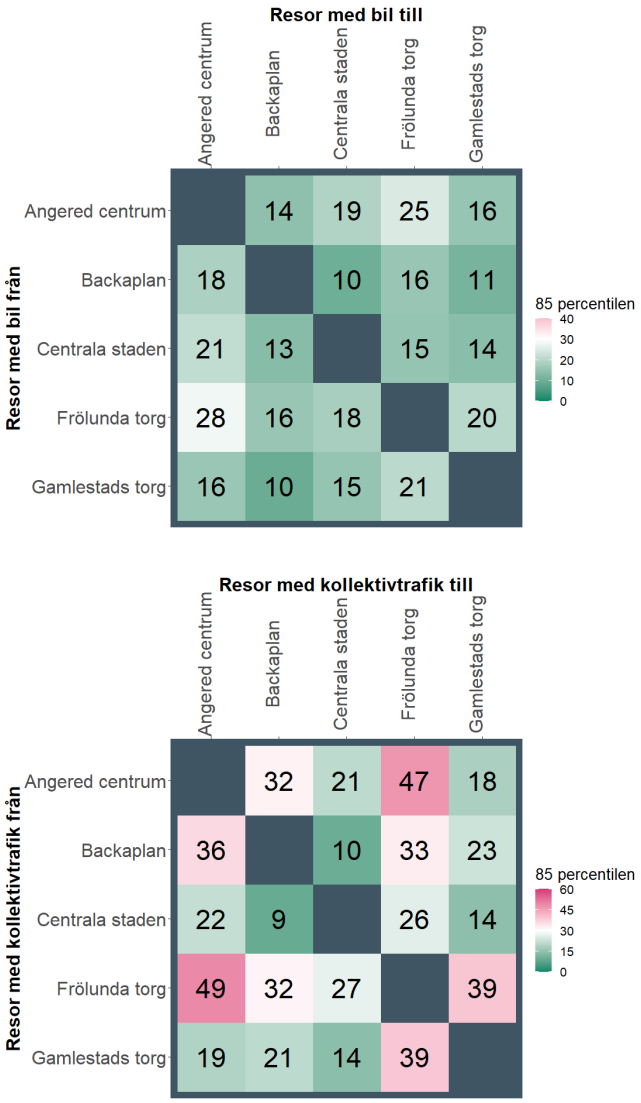
HUR MÄTER VI RESTIDER

Data hämtas från Google Distance Matrix API som på begäran beräknar förväntade restider mellan två angivna platser. Restidsdata hämtas för bil och kollektivtrafik varje kvart mellan klockan 8 och 16, alla dagar i veckan. För 2021 finns data för alla datum fram till 2021-11-24.

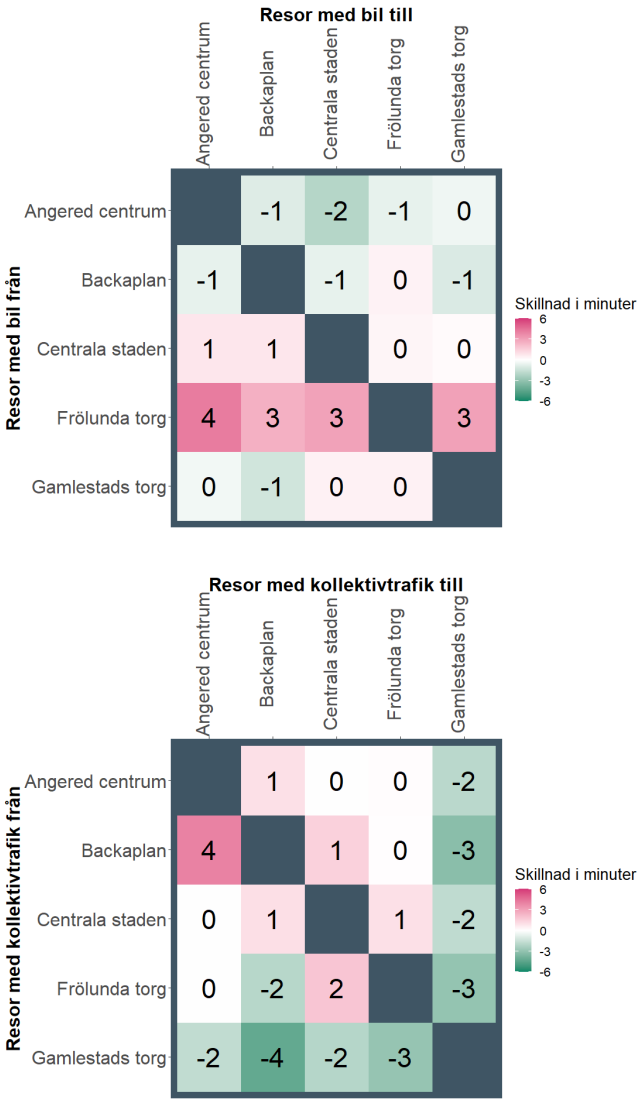
För en bilresa beräknas restiden till och från närmsta bilväg från de angivna punkterna. För kollektivtrafik ingår gångresa till och från hållplats och bytestid i restiden. Samma koordinater anges för bil och kollektivtrafik.

Måttet 85-precentil innebär att vi rangordnar restiderna från kortast till längst. Gränsen mellan de översta 15 procenten med längst restider och de resterande 85 procenten utgör 85-percentilen. Medianen är det mittersta värdet (50-percentil).

85-percentilen för restider med bil- och kollektivtrafik, minuter.



Skillnader i 85-percentilen för restider 2021 och 2020, minuter.



Kortare restider 2021 än 2020

En analys av skillnader i restider mellan 2020 och 2021 visar på relativt stora försämringar för bil i fyra relationer. Det gäller resorna från Frölunda torg som ökat med tre till fyra minuter. Analysen av skillnader i restid baseras på månader där data finns för båda år, vilket är januari–mars och oktober–november. Notera att januari till mars 2020 hade normal trafik, medan den i 2021 var påverkad av corona.

Restiderna i kollektivtrafiken har minskat i nio relationer, och framför allt för resor till eller från Gamlestads torg.

Goda restidskvoter från centrala staden och norrut

Generellt är restiderna för kollektivtrafiken längre än de för biltrafiken, och i sex relationer är restidskvoten 2 eller mer. (Restidskvoten för en relation beräknas genom att dividera medianen för kollektivtrafik med den för biltrafik.)

Under 2021 var restidskvoten mindre än 1,25 i åtta relationer. Det gäller resor i båda riktningar mellan:

- Angered centrum till Gamlestads torg.
- Centrala staden och Angered
- Centrala staden och Backaplan
- Centrala staden och Gamlestads torg

Här har kollektivtrafiken alltså tidsmässigt en god konkurrenskraft.

Goda stadsmiljöer

GÅNGVÄNLIGHETEN I STADEN

Under pandemin har många göteborgare spenderat mer tid i sitt närområde. Man har både ersatt andra resor med att gå mer och varit ute mer i rekreationssyfte. Detta gör förutsättningarna för att ta sig fram till fots ännu viktigare. De allra flesta är också nöjda med hur närmiljön fungerar att gå och vistas i. Upplevelsen skiljer sig dock åt mellan olika delar av staden, och på många håll har otryggheten på kvällstid ökat.

Uppföljningen av goda stadsmiljöer styrs utifrån de mål som finns i trafikstrategin och 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.

Gångvänligheten i staden följs upp med hjälp av undersökningen om fotgängarattityder. Eftersom mätningen 2021 delvis gjorts med en ny metod påverkas jämförelsen med tidigare år, och det är rimligt att anta att en del av försämringen beror på metoden. Läs mer i informationsrutan på sidan 36.

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.

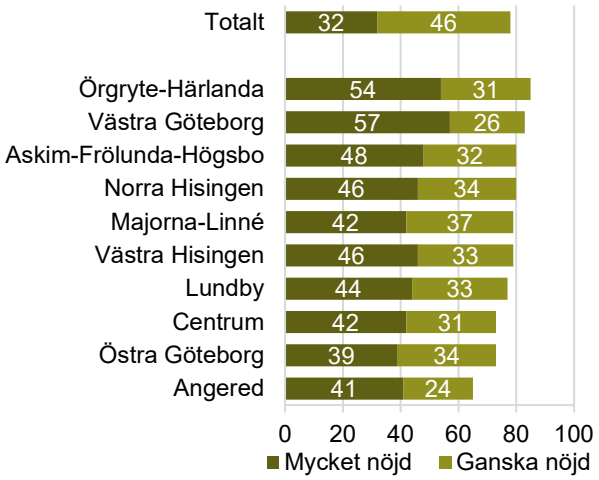
Utvecklingsområde: Rekreativ närmiljö

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

Gångvänlig närmiljö som helhet

Det är totalt sett 78 procent av göteborgarna som tycker att deras närmiljö som helhet är gångvänlig. Det är en något lägre nivå än tidigare. Den långsiktiga trenden sedan 2017 är negativ, då upplevde 87 procent att närmiljön var gångvänlig.

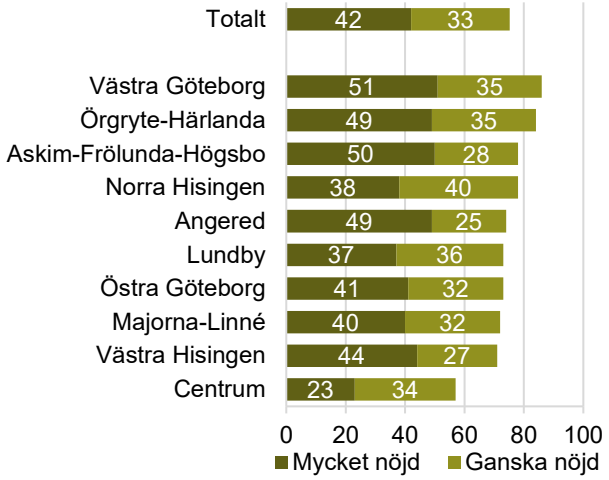
Andel som anser att närmiljön är gångvänlig, sorterat i fallande ordning, procent.



Rekreativ närmiljö som helhet

Att fler nyttjar närområdet för rekreation ställer högre krav på stadens ytor. Det är färre som är nöjda med möjligheterna till rekreation än innan pandemin, och de stadsdelar där man är mest nöjd är också de där närmiljön anses gångvänlig.

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



Försämrad trygghetskänsla, i synnerhet kvällstid

Utöver helhetsintrycket följs ett antal nyckeltal upp som påverkar upplevelsen av gångmiljön. De aspekter av gångvänligheten som fungerar väl är främst trygghetskänslan dagtid och att miljön är trevlig att vistas i. Mindre nöjda är göteborgarna med sittmöjligheterna och miljöns lämplighet för barn. Även tryggheten kvällstid är låg, och har också i de flesta stadsdelar minskat betydligt sedan mätningen 2019. Även tryggheten dagtid har försämrats, men inte i lika hög utsträckning.

Det är också stora skillnader mellan olika områden i hur gångvänligheten i närmiljön upplevs. Störst positiva avvikelser finns i Örgryte-Härlanda, där nästan alla aspekter upplevs som bättre i jämförelse med staden som helhet. Här är det många som rör sig ute, trottoarer och gångytor upplevs som sammanhängande och miljön är trevlig att vistas i och upplevs som trygg. I Angered är läget tvärtom sämre för de flesta aspekterna. Här är det inte många som rör sig ute, och trygghetskänslan är låg både dag- och kvällstid. Att upplevelsen av närmiljön är så olika på olika håll i staden innebär att alla i staden inte har lika förutsättningar att vistas och röra sig i sitt närområde.

Nöjdhet med gångvänligheten, jämförelse i andel positiva mellan Göteborg som helhet och tidigare stadsdelsnämnder. Grön markering indikerar avvikelse på +8 eller mer från genomsnittet i Göteborg, rosa markering indikerar avvikelse på -8 eller från genomsnittet i Göteborg.

	Göteborg	Angered	Askim-Frölunda-Högsbo	Centrum	Lundby	Majorna-Linné	Norra Hisingen	Västra Göteborg	Västra Hisingen	Örgryte- Härlanda	Östra Göteborg
Närmiljö är gångvänlig	**78**	-13	+2	-5	-1	+1	+2	+5	0	+7	-4
Tryggt att gå på kvällen	**51**	-10	-2	-1	-2	-5	-9	+9	+2	+21	-6
Tryggt att gå på dagen	**86**	-11	-1	-2	+2	+3	-2	+4	-4	+8	-4
Trevlig miljö att vistas i	**74**	-10	0	-3	-5	+3	-2	+10	-1	+12	-12
Trafiksäkert att gå	**63**	+1	+7	-10	-2	-7	+3	+5	-1	+9	-2
Många andra som rör sig ute	**70**	-20	-5	+10	+7	+14	-15	+1	-11	+14	-6
Lämplig miljö för barn (7–12 år)	**49**	-2	+7	-16	-2	-13	+10	+12	+3	+7	0
Sammanhängande gångytor/trottoarer	**61**	-5	+1	-5	-3	-4	+3	+7	-3	+9	-1
Sittmöjligheter	**39**	-4	+2	-5	4	+7	0	-2	-5	+2	+2
Bra för rekreation/promenera	**74**	+0	+4	-16	-1	-2	+4	+13	-4	+9	-1

FOTGÄNGARES UPPLEVELSE AV CENTRALA STADEN

Pandemin har påverkat fotgängares upplevelse av den centrala staden. Det är mindre attraktivt att både röra sig till fots och vistas i centrala staden än tidigare.

Fotgängare ska enligt trafikstrategin få en mer framträdande och prioriterad roll i de centrala miljöerna när staden utvecklas. För stadsmiljöer finns två effektmål som omfattar innerstaden och täta stadsmiljöer. När staden förtätas kommer dessa miljöer att bli fler. Nivåerna för effektmålen sattes i samband med att man tog fram planeringsstödet Gångvänligt Göteborg. Det syftar till att skapa en gemensam utgångspunkt i vad som är viktigt för fotgängare när trafikkontoret och andra inom staden som arbetar med mobilitet och stadsutveckling.

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 och vara det mest attraktiva sättet att ta sig fram (i jämförelse med övriga trafikslag).

2035	Nuläge 2021	2019
85 %	58 %	65 %

Effektmål 5: Attraktivt att vistas i täta stadsmiljöer

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

2035	Nuläge 2021	2019
85 %	54 %	64 %

Ny undersökningsmetod påverkar uppföljningen

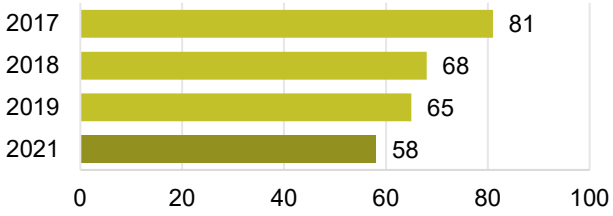
Vi följer upp upplevelsen av innerstaden och täta stadsmiljöer genom den årliga undersökningen om fotgängarattityder. Då årets mätning delvis är gjord med en ny metod är jämförelsen över tid mer komplex än tidigare. Det är troligt att en del av de minskningar som syns i årets resultat beror på en hög andel webbsvar, där avsaknaden av en intervjuperson brukar innebära att respondenterna i lägre grad instämmer i enkätens påståenden.

Det ska noteras att målnivåerna är satta utifrån en nulägesbild som baserades på den tidigare mätmetoden med en högre andel nöjda. Med nuvarande metod hade målnivåerna troligen satts lägre.

Mindre attraktivt att ta sig fram till fots

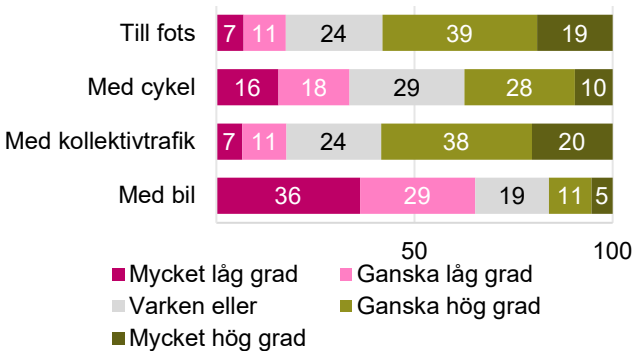
Att ta sig fram till fots inom centrala staden har blivit allt mindre attraktivt. Sedan 2017 är trenden negativ. Andelen som då tyckte att det var attraktivt att ta sig fram till fots var 81 procent.

Andel som tycker att det är attraktivt att ta sig fram till fots i centrala staden 2017–2021, procent. Datainsamling 2021 är gjord med ny metod vilket påverkar jämförbarheten.



I årets undersökning är andelen positiva inte heller längre högst i jämförelse med andra trafikslags attraktivitet utan ligger på samma nivå som för kollektivtrafiken. År 2019 var andelen positiva 65 procent jämfört med 58 procent 2021. En orsak till utvecklingen utöver metodbytet är troligen de stora infrastrukturprojekten i centrum. Det är också möjligt att den stora mängd elsparkcyklar som tillkommit sedan förra mätningen inverkat på fotgängarupplevelsen.

Attraktivt att ta sig fram i centrala staden, procent.

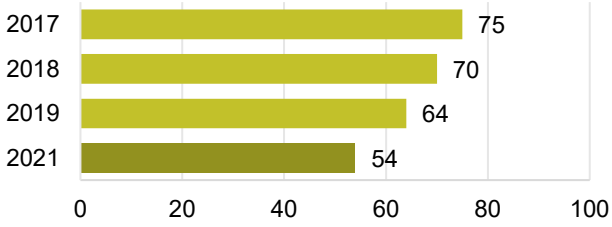


Vistelse i centrala staden påverkas av pandemin

Även upplevelsen av att vistas i centrala staden är mindre positiv sedan förra mättillfället. 2021 var det 54 procent som tycker att det är attraktivt. Utöver att skillnaden till viss del beror på metodbytet så har vistelser i täta stadsmiljöer också med stor sannolikhet påverkats av pandemin. Att vistas på platser som associeras med folksamlingar och många besökare i omlopp är mindre attraktivt ur smittskyddsperspektiv. Det är dock inte bland de äldsta som attraktiviteten minskat mest, utan bland de yngsta. Det kan delvis bero på metodskillnader, men också på att utbudet i centrala staden varit mer begränsat under pandemin; många evenemang och aktiviteter som bidrar till attraktiviteten har varit inställda och antalet besökare betydligt färre.

Även de många byggnationer som pågår i och runtom centrum påverkar antagligen fortsatt upplevelsen då vi under ett par års tid sett en nedåtgående trend. Helhetsupplevelsen kan alltså bero på flera saker, men oavsett ligger nöjdheten nu markant lägre än den målnivå som finns.

Andel som tycker att det är attraktivt att vistas i centrala staden, 2017-2021. Datainsamling 2021 är gjord med ny metod vilket påverkar jämförbarheten.



UNDERSÖKNINGEN KRING FOTGÄNGARATTITYDER

Fotgängarupplevelsen i Göteborg undersöks återkommande. Undersökningen startade 2015 och pausades 2020 på grund av pandemin. Den är utformad så att det ska gå att studera resultatet för hela staden och uppdelat på de 10 områden som utgjorde stadsdelsnämnder till och med årsskiftet 2020/2021. Mätningen är gjord med en delvis ny metod. Boende kontaktades med sms och inbjudan att delta i en webbenkät, vilket följdes upp av kontaktförsök på telefon, i jämförelse med tidigare år då endast uppringning gjorts. Totalt valde hela 89 % av respondenterna att svara på webben och eftersom svarsmetod påverkar vem som svarar och hur man svarar innebär det att jämförelse med tidigare års undersökningar påverkas. Läs mer om metodutvecklingen i våra attitydundersökningar på sidan 41.

Fotograf: Lo Birgersson

TILLFÄLLIGA PLATSER

I år var antalet tillfälliga platser fler än någonsin, arbetet var också extra viktigt under pandemin då utomhusaktiviteter uppmuntrades. Åtgärderna är genomgående uppskattade, framförallt av besökare och verksamheter. Många är också positiva till fler tillfälliga platser i staden. Men mer behöver göras för att säkerställa att platserna inte bidrar till problem med otrygghet. På flera platser behöver städning och underhåll förbättras.

Trafikkontoret har arbetat samlat med att skapa tillfälliga mötesplatser sommartid sedan 2019, och vissa tillfälliga åtgärder har genomförts sedan 2015.

På många av platserna samarbetar trafikkontoret med fastighetsägare och handlarföreningar, och konceptet utvecklas kontinuerligt. För att kunna utveckla på ett bra sätt behöver vi utvärdera. Under 2021 utvärderade vi sommargatorna på Andra Långgatan och Kungsgatan samt de möblerade ytorna på Gröna gatan och Holländareplatsen.

OM TA PLATS

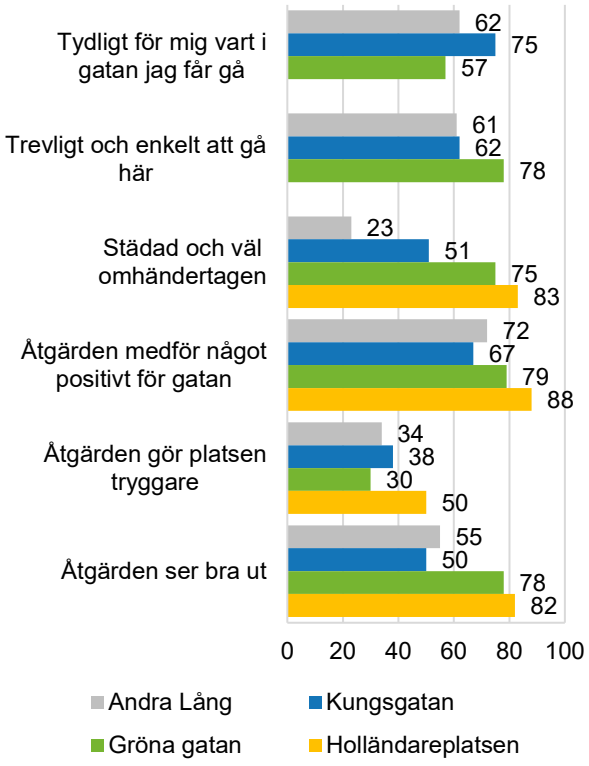
Ta plats är ett arbetssätt där platser eller stråk omvandlas under en begränsad tid för att förändra användningen och öka attraktiviteten. Vi kallar det också för tillfälligt platsskapande. Ta plats gör det möjligt att utforma och nyttja gator och platser på ett mer flexibelt och tillåtande sätt utifrån lokala behov och utan att bygga om.

Andra Långgatan: fler och nöjda besökare men stökigt nattetid

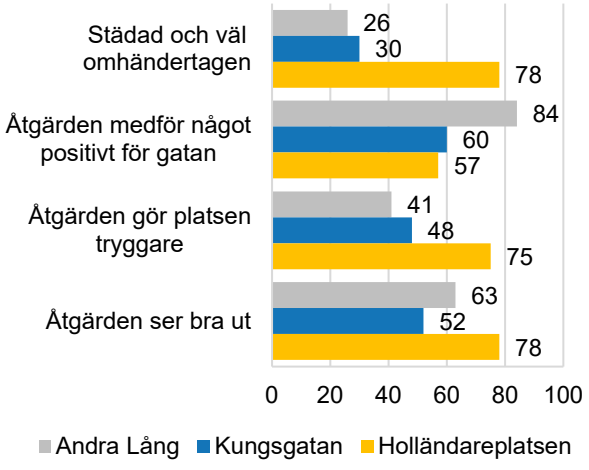
Området runt långgatorna har utvecklats under flera år. I år skapades en sommargågata på Andra Långgatan, och som tidigare flyttades uteserveringarna ut på gatans parkeringsplatser. Utvärderingen visar att åtgärderna uppskattas av framförallt besökare. Drygt åtta av tio besökare tycker att sommargågatan medför något positivt. Boende är generellt också positiva, men lyfter i högre utsträckning än besökarna, problem med otrygghet. Fritextsvaren visar att möjligheten att uppehålla sig på platsen används även kvälls- och nattetid, vilket skapar stök och oljud. Städning och allmän skötsel behöver också förbättras på gatan.

Bland de verksamma är det drygt åtta av tio som håller med om att platsen medför något positivt för gatan. De verksamma påverkas inte i någon större utsträckning av de försvunna parkeringsplatserna utan upplever istället att besökarna har blivit fler. Men även de verksamma tycker att gatan bör städas och underhållas bättre.

Andel nöjda boende/besökare med olika aspekter av åtgärden, procent.



Andel nöjda verksamma med olika aspekter av åtgärden, procent.



Kungsgatan: framkomligheten kan förbättras

På Kungsgatan förstärktes skyltning för gående, parkeringsplatserna längs ett kvarter gjordes om till en tillfällig gångbana, och allmänna sittplatser och planteringar ställdes ut. Det är ungefär hälften som tycker att åtgärden har medfört något positivt på gatan, och lika många som tycker att den ser bra ut. Det är ungefär lika många som på Andra Långgatan, men betydligt färre än på övriga platser i staden. Många lyfter problem med framkomlighet efter åtgärden, både för fotgängare och bilar. Bland verksamma är bilden också delad, och många lyfter att de helst skulle se att gatan blev gågata istället.

Gröna gatan: både boende och besökare nöjda

På Gröna gatan i Majorna fick Göteborgs första konstmarkmålning pryda gångfartsgatan, och på så sätt hjälpa till att signalera att här får de gående ta plats. Den här typen av insats begränsar inte andra trafikanters tillgång till ytan, och är därför generellt mindre kontroversiell bland boende. Utvärderingen visar att här är de boende nästan lika nöjda med hur gatan fungerar som besökarna och båda tycker i hög utsträckning att den medför något positivt för gatan.

Holländareplatsen/Hornsgatan: gärna mer av allt

Holländareplatsen och ytor runt Hornsgatan i Gamlestan möblerades med picknickbord, planteringar och solsoffor i syfte att främja sociala aktiviteter och vila. Inte heller här togs några parkeringsytor i anspråk, och av de platser som utvärderats är boende och besökare mest nöjda här. Här ser de intervjuade gärna mer av samma sak: mer planteringar, mer sittytor och mer möjlighet till aktiviteter för olika åldrar. De verksamma runt platsen är också mycket nöjda.

Konstmarkmålning på Gröna gatan.

Fotograf: Lo Birgersson

OM UTVÄRDERINGEN

Utvärderingen av de tillfälliga platserna görs i syfte att få förståelse för hur olika tillfälliga åtgärder påverkar de som rör sig på platsen. Utvärderingen görs med hjälp av undersökningar, som görs på olika sätt beroende på målgrupp. Boende bjöds i år in att besvara en webbenkät via en sms-inbjudan, därefter blev de uppringda. Även på plats-intervjuer användes bland de boende och besökare. Verksamma har kontaktats via telefon eller på plats. Utvärderingen gjordes vecka 35–39 och omfattade totalt drygt 1 650 boende och besökare och knappt 80 verksamheter.

UPPLEVELSEN AV CYKLING I GÖTEBORG

I år gjordes ingen uppföljning av målet om cykelvänlig stad. Däremot var det dags för halvtidsbokslut för stadens cykelprogram.

I cykelprogrammet har vi målet att cykelvänligheten ska öka. Målet följs upp genom trafikkontorets attitydundersökning om att cykla i staden, som görs vartannat år. Undersökningen gjordes senast år 2020 och då tyckte 41 procent av göteborgarna att staden var cykelvänlig.

Mål: Cykelvänlig stad

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

2035	2025	2020
-	75 %	41 %

Fotograf: Hank, The Compadres

HALVTIDSBOKSLUT FÖR CYKELPROGRAMMET

I mars 2015 antog trafiknämnden Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025. Cykelprogrammet utgår från och konkretiserar mål och strategier i Trafikstrategi för en nära storstad.

En uppföljning har gjorts under 2021 och innehåller tre delar:

1. Status och analys av målen.
2. Beskrivning av status och översiktlig analys av fyra åtgärdsområden som pekas ut i cykelprogrammet:
   • Infrastruktur – bygga en sammanhängande och väl utformad cykelinfrastruktur.
   • Drift och underhåll – säkra god standard på cykelvägarna året om.
   • Stöd och tjänster – erbjuda stöd och tjänster som underlättar cykling och ökar färdmedlets attraktionskraft.
   • Kommunikation – förstärka bilden av Göteborg som cykelstad med hjälp av kommunikation.
3. Status på föreslagna aktiviteter i cykelprogrammet inom respektive åtgärdsområde. Aktiviteterna beskriver vad som behöver göras för att verkställa programmet.

I Cykelprogram för en nära storstad finns två mål uppsatta;

- Målet i cykelprogrammet om ett **tredubblat cyklande** till 2025 (från 2011) bedöms inte realistiskt att nå. Hittills har cyklingen ökat 36 procent.
- Målet att **75 procent av göteborgarna ska tycka staden är cykelvänlig** år 2025 bedöms inte heller som realistiskt att nå. Andelen som instämmer i påståendet har varit relativt konstant sedan 2011.

Dessutom förhåller sig programmet till målsättningen att **antalet omkomna och skadade ska minska**. Detta har inte uppnåtts.

Sammanfattningsvis så har mycket av det som tas upp i cykelprogrammet påbörjats, om än i en långsammare takt än som avsetts i programmet. Omfattningen av genomförandet är främst beroende av tillgången till personella resurser. I gaturummet finns konkurrens mellan många olika behov och önskningar inom ett begränsat utrymme, vilket påverkar möjligheten att skapa god cykelinfrastruktur.

Arbetssätt, medvetenhet och kompetens har dock utvecklats sedan 2015 vilket bäddar för bättre förutsättningar att utveckla en attraktiv cykelstad framöver.

BOENDES NÖJDHET MED TRAFIKMILJÖN

Under pandemin minskade trafiken i de centrala delarna av staden. Skillnaden var märkbar för de boende, men de stora infrastrukturprojekten fortsätter att påverka upplevelsen av trafikmiljön i centrum och framkomligheten med bil upplevs vara låg.

Trafikkontoret har målet att nöjdheten med trafikmiljön inte ska försämras under den intensiva byggfasen som staden befinner sig i. Det följs upp med en årlig nöjd kund-undersökning (NKI) bland boende i de delar av staden som påverkas mest av de stora infrastrukturprojekten. Under år 2020 pausades undersökningen till följd av pandemin, och år 2021 har den gjorts med en ny metod. Mätningen bland verksamma var fortsatt pausad under 2021 på grund av metodutveckling.

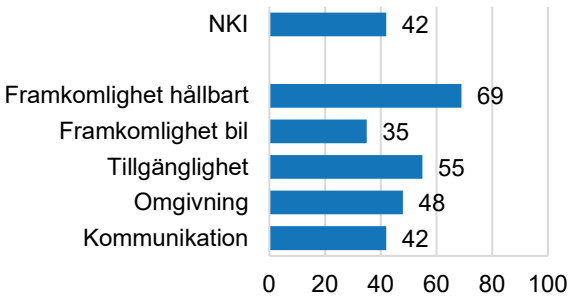
Årets mätning är gjord i sex centrala så kallade primärområden. Den är kompletterad med en metodjämförelse, där den gamla metoden har använts i ett av primärområdena. Metodjämförelsen indikerar att om den tidigare mätmetoden hade använts även i år hade resultaten varit mer positiva och trenden för flera av indexen varit positiv.

Framkomlighet med bil fortsatt viktigt

Den sammanvägda upplevelsen av trafikmiljön, NKI-värdet, är ungefär densamma 2021 som vid senaste mättillfället 2019. De boende i centrum är mest nöjda med den hållbara framkomligheten, det vill säga framkomlighet med kollektivtrafik, cykel och till fots. Det är i linje med de framkomlighetsprinciper som ska gälla under byggtiden, där framkomligheten med hållbara färdmedel ska prioriteras.

De boende är minst nöjda med framkomligheten för bil, som inkluderar både möjligheten att ta sig fram med bil och tillgång till parkering. Det är också den aspekt som påverkar den sammantagna nöjdheten med trafikmiljön allra mest. Här upplevs en försämring på många områden. Många lyfter att tillgången på boendeparkering har blivit sämre under pandemin. Upplevelsen av omgivningen är också viktig för den totala upplevelsen av trafikmiljön.

NKI- och indexvärde för boende i centrala staden.



NKI MÄTER NÖJDHET MED TRAFIKMILJÖN

NKI (nöjd kund-index) mäter hur nöjda boende och verksamheter är med trafikmiljön i sin närhet totalt sett och utifrån fem trafikkategorier. 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.

Projekten som påverkar

Av de infrastrukturprojekt som just nu är i byggfas är det framförallt Västlänkens stationer som påverkar de boende i deras vardag. Även centralenområdet påverkar i hög grad, särskilt för boende i områdena Inom Vallgraven och Stampen. Centralenområdet har relativt hög påverkansgrad i samtliga undersökta områden.

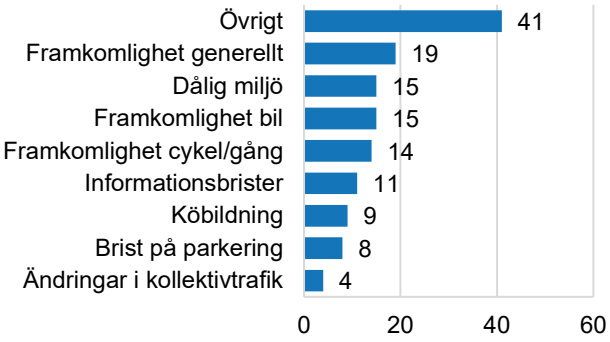
Påverkande projekt utifrån område, procent. Två projekt kunde väljas, därför summeras inte kolumnerna till 100 procent.

	Olskroken planskildhet	Västlänken Haga	Västlänken Korsvägen	Centralenområdet	Södra Älvstranden	Annat
Haga	1	88	6	24	26	6
Heden	2	13	87	35	2	9
Inom Vallgraven	0	50	6	65	30	5
Lorensberg	1	32	85	28	1	5
Stampen	28	7	27	71	3	13
Vasastaden	1	81	32	24	5	5

Rörig trafikmiljö vanligaste effekten

I undersökningen fanns också en öppen fråga om hur byggprojekten påverkar de boendes trafikmiljö. Här tog många möjligheten att uttrycka allmänna åsikter om stadsutveckling, framkomlighet i staden och sitt närområde, detta ryms under den största kategorin ”Övrigt”. ”Framkomlighet generellt” innefattar svar om att trafikmiljön blivit rörig och att framkomligheten generellt försämrats. ”Dålig miljö” omfattar synpunkter på buller, damm och sprängningsarbete.

Hur trafikmiljön påverkas av byggprojekten, kategorisering av öppna svar, procent.



Mindre trafik i pandemin

De boende tillfrågades också på vilket sätt pandemin påverkat deras trafikmiljö. Flest kommentarer handlade om att trafiken minskat, men nästan en femtedel handlade om att det inte blivit någon påverkan alls. Många kommentarer handlar om färdmedelsförflyttningar: fler elsparkcyklar, fler som cyklar och går och lugnare i kollektivtrafiken. Både fler och färre parkeringsplatser noteras, vilket säkert beror förflyttning av beläggning, från besöks- till boendeparkeringar.

Hur pandemin har påverkat trafikmiljön, kategorisering av öppna svar, procent.

METODUTVECKLING PÅGÅR

Trafikkontoret genomför flera återkommande attitydundersökningar bland göteborgarna. Undersökningarna har i många år gjorts med hjälp av telefonintervjuer. De senaste åren har det blivit en allt mindre pålitlig metod, bland annat på grund av nya abonnemangsformer, fler oregistrerade nummer och appar som sorterar bort samtal från callcenters. Effekten har blivit allt längre datainsamlingsperioder och framförallt sämre representativitet. Trafikkontoret har därför testat två nya metoder i genomförandet av årets undersökningar. Syftet är att ta fram en ny metod för våra attitydundersökningar som optimerar representativitet, kostnad och respondenternas uppgiftslämnarbörda på ett bättre sätt än tidigare metod.

En effekt av metodtesterna är att jämförelser över tid försvåras. Representativiteten, det vill säga hur väl respondenterna återspeglar befolkningen, är bättre med årets metoder, men innebär att inte samma grupper har besvarat enkäterna över tid. Även svarsmetoderna påverkar resultatet: de nya metoderna möjliggör för respondenten att svara med eftertanke utan närvaro av en intervjuare. Vi eliminerar därmed den så kallade intervjuareffekten, som innebär att respondenter omedvetet lämnar svar som i högre grad är socialt accepterade.

Arbetet med att ta fram en ny standard kommer att slutföras under 2022 och innebär betydande kvalitetsförbättringar för attitydundersökningarna.

BESÖKARES NÖJDHET MED TRAFIKMILJÖN I CENTRALA STADEN

Pandemin fick antalet besökare att minska i centrala staden, och nöjdheten med trafikmiljön sjönk något. Framkomligheten med bil ökade, men det är fortsatt en mycket liten andel besökare som tar bilen till centrum.

De stora byggnationerna som pågår i Göteborg gör att framkomligheten för besökarna påverkas. Därför följer vi upp nöjdheten med trafikmiljön även bland besökarna.

År 2021 såg mycket annorlunda ut i centrum. Antalet besök låg totalt sett omkring 35 procent lägre i jämförelse med innan pandemin 2019. Samtidigt intensifierades de centrala och mycket omfattande projekten med västlänksstationerna Haga, Korsvägen och i centralenområdet. I centralenområdet pågick även flera andra stora projekt. Under sommaren och hösten började besökarna komma tillbaka, och när NKI-undersökningen på gatorna i centrum gjordes hade fjärde vågen ännu inte inletts. Men sammansättningen av besökare kan inte antas vara densamma som senaste undersökningen år 2019. Bland annat är de mest frekventa besökarna färre i årets undersökning, troligen till följd av ökat distansarbete. Det kan vara en förklaring till en del av de förändringar som kan ses i årets resultat.

NKI-UNDERSÖKNINGEN BLAND BESÖKARE

Precis som för boende mäter NKI-undersökningen bland besökare nöjdhet med trafikmiljön. Det mäts totalt sett och utifrån två trafikkategorier, 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 områdena Nordstan, Avenyn, Innerstaden, Haga och Linné. Undersökningen pausades år 2020.

Jämförelser med NKI boende bör göras med försiktighet då metoderna skiljer sig åt.

Hållbara framkomligheten försämrad

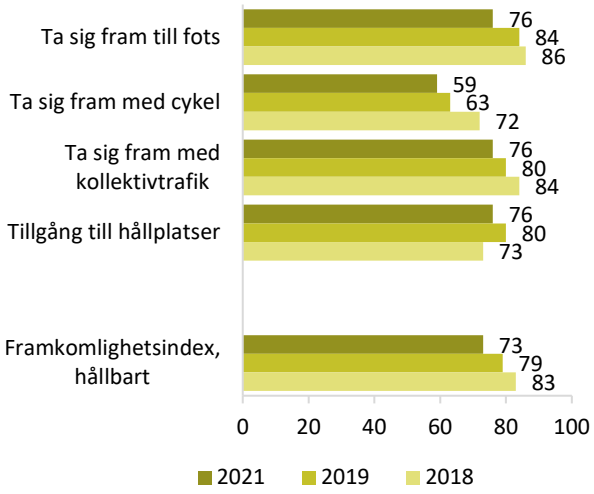
Den övergripande nöjdheten (NKI-värdet) bland besökare är 54, vilket fortsätter vara på en godkänd nivå. Den negativa trenden sen 2017/2018 fortsätter dock, då var värdet 58.

Nöjdheten med den hållbara framkomligheten har minskat, det vill säga framkomligheten till fots, med cykel och kollektivtrafik. Nio av tio besökare tar sig med hållbara färdmedel till centrum, varav de vanligaste färdmedlen är till fots eller med spårvagn. Hållbar framkomlighet är den indikator som påverkar den övergripande nöjdheten allra mest. Det är i motsats till de boende där framkomlighet med bil påverkar den övergripande nöjdheten mest.

Både nöjdheten med framkomligheten till fots och med kollektivtrafiken har minskat i nästan alla områden, allra mest i (och omkring) Nordstan. Även framkomligheten med cykel minskar här, från en redan låg nivå.

Att nöjdheten med framkomligheten minskar kan, utöver byggprojektens intensifiering, också bero på att nya grupper har testat nya färdmedel under pandemin. Fler har undvikit kollektivtrafiken till förmån för resor till fots och med elsparkcyklar, vilket påverkar trängseln på trottoarer och gångbanor.

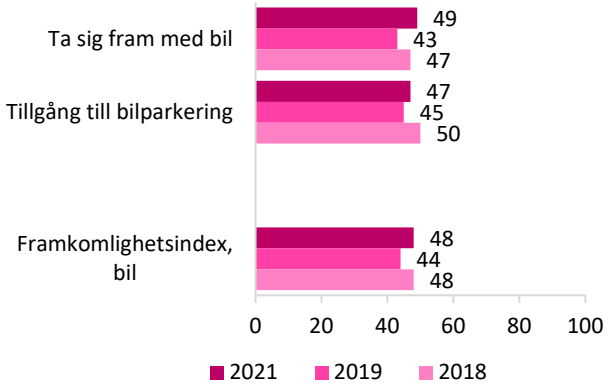
Hållbart framkomlighetsindex och delindex, index 0–100.



Framkomligheten med bil förbättrad

Mindre än en av tio besökare tar sig till centrum med bil, vilket är lika många som innan pandemin. För dem har de minskade trafikmängderna i centrum under pandemin inneburit att framkomligheten förbättrats. Det är framförallt möjligheten att ta sig fram som förbättrats, men även tillgången till bilparkering. I områdena runt Avenyn, Haga och Nordstan har tillgången till bilparkering minskat, medan den ökat i Innerstaden och Linné.

Framkomlighetsindex bil och delindex, index 0–100.



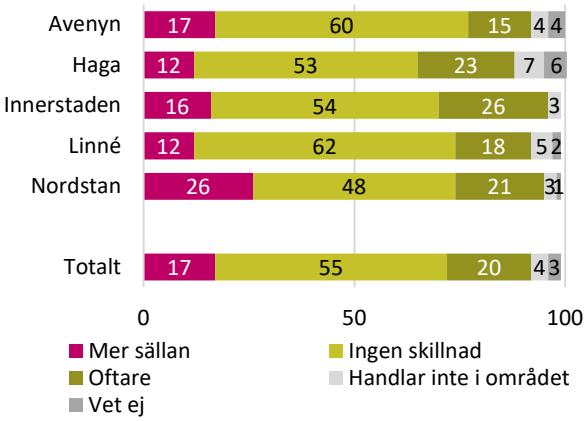
Av de som kom med bil uppger drygt hälften att de kommer att fortsätta ta bilen lika ofta som under pandemin. Bland de övriga är det ungefär lika många som vill köra mindre efter pandemin som vill köra mer. Allra flest besökare som vill köra mer efter pandemin finns i Haga, där byggandet av Västlänken station Haga just nu i hög grad påverkar framkomligheten.

Färre besök i området

Besöksflödena var under hösten på väg tillbaka till centrum, och i november när mätningen gjordes visade Innerstadens flödesmätningar på en ökning om hela 67 procent i jämförelse med november 2020. Det var dock fortfarande omkring 16 procent lägre än november 2019. De besökare som uppger att de besöker centrum flera gånger per vecka eller varje dag har minskat med sex procentenheter till 53 procent, istället är det fler som besöker centrum en gång per vecka eller mindre.

De flesta uppger att de handlar i området ungefär lika ofta som före pandemin. Omkring en femtedel av de besökare som återkommit uppger att de handlar mer i området än tidigare. Det är flest i Nordstan som uppger att de handlar mindre där än förut, vilket kan bero på att besökarna som passerar igenom har återkommit i högre utsträckning än de som har målpunkt i området.

Förändring i hur ofta besökare handlar i området, före pandemin och nuläge, procent.



Fotograf: Lo Birgersson

SKADADE I TRAFIKEN

Trafikkontoret har gjort en revision av trafiksäkerhetsarbetet i Göteborg och med den som grund arbetar vi nu med att ta fram en trafiksäkerhetsplan som blir klar under 2022. I 2022 års plan presenterar vi nya mål för ökad trafiksäkerhet.

De mål som formulerats i Trafiksäkerhetsprogram för 2010–2020 var att antalet omkomna och skadade i trafikmiljön ska minska med 75 procent fram till 2020 (basår 2010). Detta motsvarar effektmål 6.

Mål: Färre omkomna

Antalet omkomna ska minska till 3 personer eller färre 2020.

2035	Nuläge 2021	2020
-	4	11

Mål: Färre skadade

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

2035	Nuläge 2021	2020
-	224*	432

*fjärde kvartal 2020–tredje kvartal 2021.

OM SKADESTATISTIKEN

Källan för statistiken över omkomna är STRADA polis och/eller sjukhus (Transportstyrelsen), medan källan för skadade är STRADA sjukhus.

I Sveriges officiella olycksstatistik över vägtrafikolyckor ingår olyckor där något vägtrafikfordon är inblandat i olyckan. Trafiksäkerhetsprogram för perioden 2010–2020 omfattade däremot även fotgängare i kollision med spårvagn. Denna olyckstyp ingår därmed i analysen av dödade och skadade.

I analysen av skadade ingår personer med måttlig och allvarlig skada. Skadegraden baseras på bedömning vid olyckstillfället, ISS 9+ för allvarligt skadad och ISS 4–8 för måttligt skadad. Antalet skadade 2021* baseras på fjärde kvartalet 2020–tredje kvartal 2021, därav asterisken.

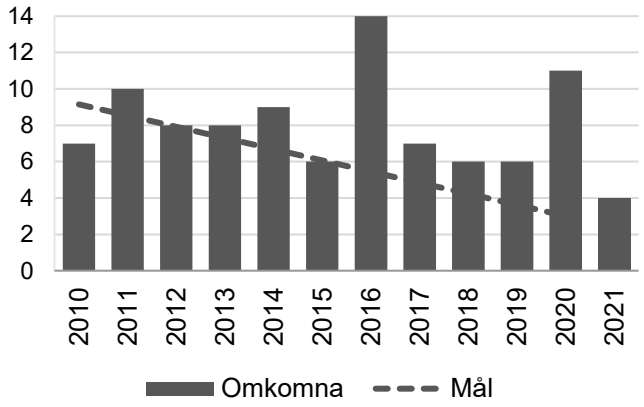
Mål: Antalet omkomna i trafiken

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 2010–2021 är det två år med många omkomna som avviker från trenden – år 2016 och år 2020.

År 2021 omkom fyra personer i trafiken, varav två på kommunalt vägnät. Det var en fotgängare som omkom vid påstigning av spårvagn och en cyklist som omkom i kollision med en annan cyklist. Därutöver omkom en motorcyklist i singelolycka och en person i personbil i kollision med lastbil, båda på statligt vägnät.

En av de omkomna var en kvinna och tre var män. Inga barn (<18 år) omkom, men däremot en ung vuxen (18–19 år) och en äldre person (>75 år).

Utveckling av antalet omkomna 2010–2021 samt mål 2020.



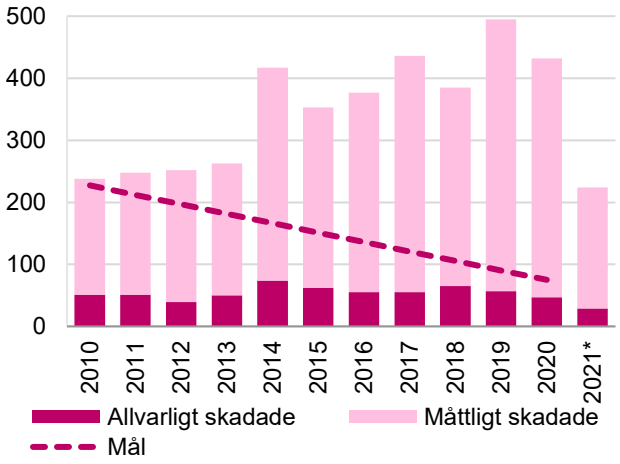
Mål: Antalet skadade i trafiken

Under 2021* rapporterades det totalt 224 måttligt och allvarligt skadade i Göteborgstrafiken (exklusive fotgängare i fallolyckor). Antalet är betydligt lägre än 2020 och framför allt 2019, men det är för tidigt att dra några slutsatser. På grund av pandemin är det en stor eftersläpning i sjukvårdens inrapportering av skadade i STRADA.

Fallolyckor med fotgängare definieras inte som en vägtrafikolycka och ingår inte i antalet skadade som trafiknämnden tidigare haft mål för. Samtidigt är det ändå viktigt att studera fallolyckorna, eftersom de huvudsakligen sker i miljöer som ingår i stadens ansvarsområden, och drabbar många fotgängare.

Inkluderas skadade fotgängare i fallolyckor, som olyckor i trafikmiljö, mer än fördubblas antalet måttligt och allvarligt skadade.

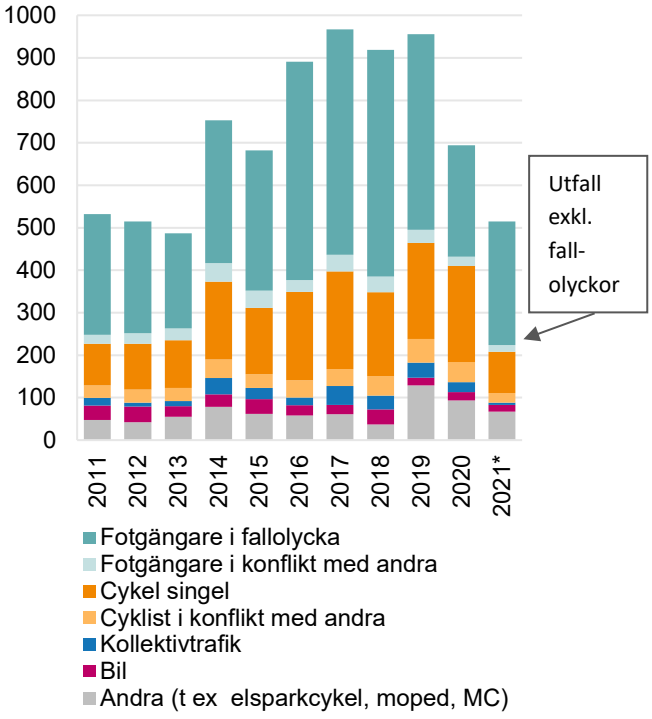
Utveckling av antalet måttligt och allvarligt skadade 2010–2021* (exkl. skadade i fallolycka), samt mål 2020.



Fotgängares fallolyckor dominerar

Fotgängare i fallolyckor och cyklister i singelolyckor står för majoriteten av de skadade. Sedan år 2019 är den tredje vanligaste skadegruppen elsparkcyklister i singelolyckor. Under 2021* rapporterades 48 skadade elsparkcyklister jämfört med 65 under 2020. Antalet 2021* innehåller dock ett stort bortfall på grund av eftersläpningen i sjukvårdens rapportering.

Utveckling av antalet måttligt och allvarligt skadade 2011–2021* (inkl. skadade i fallolycka).



Mått i kommande trafiksäkerhetsmål

I Göteborg följer vi antalet måttligt och allvarligt skadade, där skadegraden bedöms av sjukvården i anslutning till olyckstillfället. I den nationella statistiken följer man istället det antal som drabbas av bestående men till följd av olyckan. Det kallas allvarligt skadade baserat på medicinsk invaliditet och ska inte förväxlas med allvarligt skadade vid olyckstillfället. Baserat på medicinsk invaliditet:

- Allvarligt skadad – individen får en funktionsnedsättning med minst 1 procent.
- Mycket allvarligt skadad – individen får funktionsnedsättning med minst 10 procent

Totalt 20 procent av alla trafikskadade prognostiseras bli allvarligt skadade baserat på medicinsk invaliditet, och 2 procent mycket allvarligt skadade.

När vi tar fram en ny en trafiksäkerhetsplan kommer vi att komplettera uppföljningen av skadade med måttet medicinsk invaliditet för att koppla till de nationella trafiksäkerhetsmålen och för att identifiera eventuella nya insatsområden.

Vad är på gång inom trafiksäkerhet?

Under 2022 kommer trafikkontoret att lägga fram en trafiksäkerhetsplan för beslut i trafiknämnden. I den ansluter vi stadens mål för trafiksäkerhetsarbetet till de nationella målen för trafiksäkerhet. Förutom att fortsatt minska antalet omkomna och skadade i trafiken, finns mål satta för att minska antalet gående som skadas i fallolyckor samt för dem som förlorar livet genom suicid i vägtransportsystemet. Innehållet i trafiksäkerhetsplanen riktas mot Rätt hastighet, Säker cykling, Säker gång samt Säkra fordon och transporter.

Trafiksäkerhetsarbetet pågår dagligen och några åtgärder att lyfta fram om cykel är nya cykelbanor och trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder på befintliga cykelbanor. När det gäller att anpassa hastigheten för ökad trafiksäkerhet byggs och underhålls hastighetsdämpande åtgärder, vilket även gynnar attraktiva stadsmiljöer för vistelse. Trafikkontoret tar också fram en ny riktlinje för hastighetsgränser under 2022 och deltar i flera geofencingprojekt, som GeoSense. I nätverken POLIS och EUROCITIES har trafikkontoret ledande positioner i arbetsgrupperna för trafiksäkerhet.

Godstransporter

GODSTRANSPORTER

År 2021 utökade vi uppföljningen av trafikstrategins effektmål om godstransporter. Trafiknämnden har gett trafikkontoret i uppdrag att ta fram en Godsplan som omfattar både distribution av gods i stadsmiljö och den tunga godstrafiken som rör sig utanför stadsmiljön på kringfartslederna. Godsplanen ska skapa förutsättningar för att uppnå effektmålen och fortsätta utveckla Göteborg som logistiknav.

Godstransporter – ett komplext område

Godstransporter är ett stort och komplext område som omfattar alla trafikslag; gods på väg, järnväg, sjöfart och flyg. Komplexiteten består också i att aktörer och intressenter finns på alla nivåer – lokal, regional, nationell och global nivå.

Utöver trafikkontoret finns det andra aktörer inom staden som arbetar med godstransporter, bland annat stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret, Business Region Göteborg och Göteborgs hamn. Trafikkontoret har en viktig roll och ska i arbetet med Godsplanen:

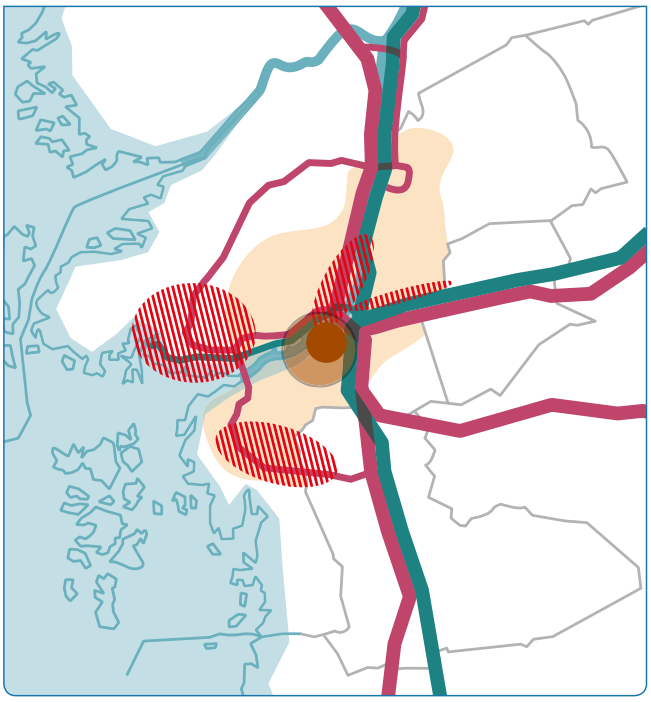
- Konkretisera problem gällande gods
- Sammanfatta gemensamma mål och skapa samsyn gällande gods inom staden
- Ge förvaltningar och bolag stöd i godsfrågor
- Förenkla kommunikation och samarbete internt och externt

Trafikkontorets fortsatta arbete med godstransporter fokuserar på att förstå helheten genom samarbetsprojekt, initiativ och dialogmöten.

OLIKA TYPER AV TRANSPORTER

- **Citylogistik** – Hantering av godsdistribution i stadskärnor
- **Transittransporter** – Transport av varor över gränser och genom områden, det vill säga genom ett land utan att gods lastas eller lossas
- **Distributionstrafik** – Från terminal till slutmottagare
- **Fjärrtransporter** – Transporter av gods som går över ett längre avstånd

Karta över de prioriterade huvudstråken för gods (röd linje för väg och grön linje för järnväg) samt de mest transportgenerande verksamhetsområdena (ellipser).



Källa: Trafikstrategi för en nära storstad

Utmaningar i den växande staden

Förutom våra vanliga färdsätt, cykel, kollektivtrafik och bil behöver även servicetrafik, bygglogistik och godstransporter samsas om utrymmet i gatuplan. Den nya översiktsplanen 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 och det ställer i sin tur stora krav på hur olika trafikslag prioriteras i infrastrukturen framöver.

Den omfattande och pågående stadsutvecklingen i centrala delar medför påverkan på transporttiderna i staden. Inför kommande år ses ytterligare utmaningar för framkomlighet och transporttider i och med flera stora renoveringsarbeten av viktiga trafikleder, bland annat av Tingstadstunneln.

Yttre påverkan under året

Under 2021 har coronapandemin fortsatt satt spår i samhället och medfört förändringar i godstransportflödena, exempelvis har trenden med e-handel förstärkts. Den växande trängselproblematiken

som identifierades innan pandemin avmattades i pandemins början, då färre personbilar trafikerade vägarna. Nu är dock trängselproblematiken högst aktuell igen då färre personer åker kollektivt och fler åker egen bil. Totalt sett, trots detta, och alla stora infrastrukturprojekt med tillhörande bygglogistik och omledning av trafikflöden, var framkomligheten för godstransporter god under större delen av 2021.

Viktigt att följa upp och mäta

Avgörande för att skapa en framkomlig stad är att utveckla nya sätt att följa upp och mäta godstransporter för att på så vis kunna se vilka åtgärder som passar och var. Mätning av godstransporter utgör således ett viktigt beslutstöd för att kunna sätta in åtgärder för att nå målen.

Flera projekt och initiativ har påbörjats för att bättre förstå relevanta mätetal för godstransporter. Medverkan i ett nationellt logistikdatalabb med fokus på logistik och transportfrågor är ett exempel på projekt som ska bidra till bättre förståelse, där syftet är att samla in, strukturera och tillgängliggöra data under kontrollerade former.

Näringslivets transporter har stor påverkan på stadsutvecklingen. För att få en komplett bild är det viktigt att data inkluderar både svenskregistrerade och utlandsregistrerade fordon samt både inrikestrafik och utrikestrafik. För att skapa en bra grund för framtida åtgärder och jämförelser kopplat till transporttider och uppsatta effektmål, behöver förståelse finnas för hur transportflödena ser ut, vilken typ av fordon som används och under vilken tid på dygnet som trafiken är som tätast. Inför framtiden är ambitionen att mäta godsflöden kontinuerligt.

Foto: Lo Birgersson

Minskade restider på de större lederna

2019 tog trafikkontoret fram transporttider på större trafikleder mellan logistiknav i Göteborgsregionen. Särskilt stor variation i transporttid var det mellan Kålleredsmotet och Bäckebol, dvs för godstransporter på E6an som korsade älven via Tingstadstunneln. Stor variation är ett tecken på trängsel som gör lederna störningskänsliga. Det innebär en osäkerhet om hur lång tid en transport kommer att ta.

Trafikkontoret har fortsatt analysera transporttider för vägtransporter genom att utnyttja data från Trafikverket. Under 2022 kommer vi att utveckla uppföljning av transporttider på järnväg.

Effektmål 7: Transporttider

Transporttiderna och variationen i transporttider på väg och järnväg till och från viktiga industri- och logistikområden ökar inte och ligger år 2035 kvar på 2014 års nivåer.

Väg: Förbättring 2019–2020, i övrigt oklart.
Järnväg: Uppgifter saknas.

År 2020 minskade restiderna och restidsosäkerheten under förmiddagens högtrafik (klockan 6–9) jämfört med 2019 på E6, E20, Rv40, medan det var ökningar på E45. Under lågtrafik (kl. 9–15) ökade restiderna något för samtliga leder, medan restidsosäkerheterna minskade för samtliga leder utom för E45. Förändringarna kan bero på pandemins påverkan på resmönster. Det visar Trafikverkets uppföljning av restider och restidsosäkerheter på de stora lederna in och ut mot Göteborg. Metod och resultat finns i Årsrapport för Västsvenska paketet på Trafikverkets webbplats. Resultat för 2021 tas fram under våren.

Miljöpåverkan av godstransporter

Vägtrafiken står för det enskilt största bidraget till höga halter av kvävedioxid på platser där människor bor och vistas och är också en viktig källa till partiklar som bildas vid slitage mellan däck, bromsar och vägbana. Trots att Sverige har bland Europas lägsta halter av luftföroreningar räknar man med att 300 personer dör i förtid i Göteborg varje år på grund av exponering för framför allt partiklar och kvävedioxid.

Lastbilar står för en proportionerligt sett stor andel av utsläppen från vägtrafiken och ett av de effektivaste sätten att förbättra luftkvaliteten är att minska utsläppen från tunga fordon. Utsläppens påverkan på stadens luftkvalitet beror mycket på den lokala topografin och på vilket väder det är, till exempel påverkas luftkvaliteten av vind, regn och temperatur.

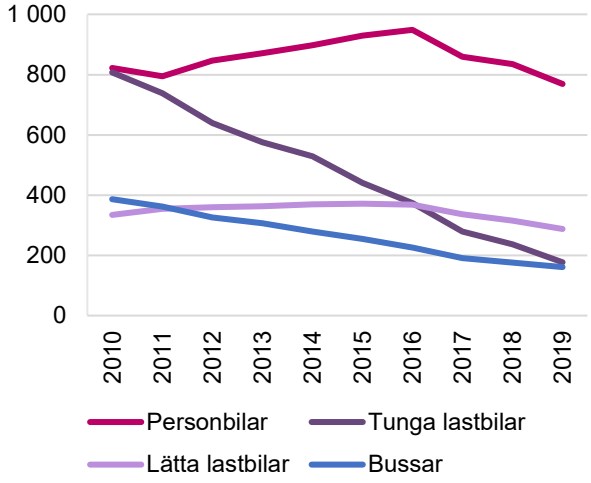
Effektmål 8: Påverkan på luft, buller och försurning

Godstransporternas påverkan på luftkvalitet, buller och försurning ska minska jämfört med 2014 års nivåer.

Luft: Minskade utsläpp av NOx och partiklar.
Buller: Uppgift saknas.
Försurning: Minskade utsläpp av försurande ämnen.

Godstrafikens utsläpp har minskat på senare år. Minskningen beror på flera saker, såsom en generellt allt renare fordonsflotta och de ökade utsläppskraven i den miljözon för tung trafik som finns i centrala Göteborg. Transportsektorns påverkan på försurning av mark och vatten har framför allt varit kopplad till internationell sjöfart. 2015 infördes ett Svavelkontrollområde (SECA) till sjöss i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen, sedan dess är de försurande utsläppen från godstrafik mycket låga.

Emissioner av kväveoxider (NO_x) i Göteborg, ton/år.



Datakälla: Nationella emissionsdatabasen (smhi.se)

Hur mycket det bullrar från trafiken på en väg eller järnväg beror på hur vägen eller järnvägen är utformad, vilka typer av fordon och hur stor mängd trafik som kör där och med vilken hastighet. Hur bullret sprids beror till exempel på hur omgivningen ser ut, topografi, väder och vind. Miljöförvaltningen beräknar omgivningsbuller i staden, men det går inte att särskilja hur stor del av bullret som kommer från godstrafiken. Nationellt ökar mängden godstransporter på väg, vilket medför att man kan anta att även bullerpåverkan ökar. Elektrifiering av transportsektorn kommer att minska motorbullret från fordonen. I hastigheter över ca 50 km/h kommer dock det dominerande bullret från däckljud, vilket innebär att en stor del av bullerproblematiken kopplat till transporter kommer att kvarstå.

Den effektivaste åtgärden för att minska godstrafikens buller-, luft- och klimatpåverkan är att minska vägtrafikarbetet. Trafikkontoret utvecklar en modell för att kunna beräkna och följa upp vägtrafikarbete som en indikator i stadens nya miljö- och klimatprogram, och i denna kommer lastbilstrafik att särredovisas och möjliggöra bättre uppföljning av godstrafikens miljö- och klimatpåverkan framöver.

Sveriges bästa logistikläge

Effektmål 9 mäts genom tidningen Intelligent Logistiks lista över Sveriges 25 bästa logistiklägen, där Göteborgsregionen ligger på förstaplats sedan mätningens start år 2005. Det som värderas är yta, godsflöden/geografi, infrastruktur, kompetens, marktillgång och regionalt samarbetsklimat. Däremot ingår inte någon värdering av regioner anseende inom klimatsmarta transporter.

Under 2022 ska trafikkontoret hitta källor och metod för att kunna följa upp Göteborg med hänsyn till aspekten klimatsmarta transporter.

Effektmål 9: Logistikläge

Göteborg ska anses vara Nordens bästa logistikläge i ledande rankingar samt allmänt ansedd som ledande inom klimatsmarta transporter.

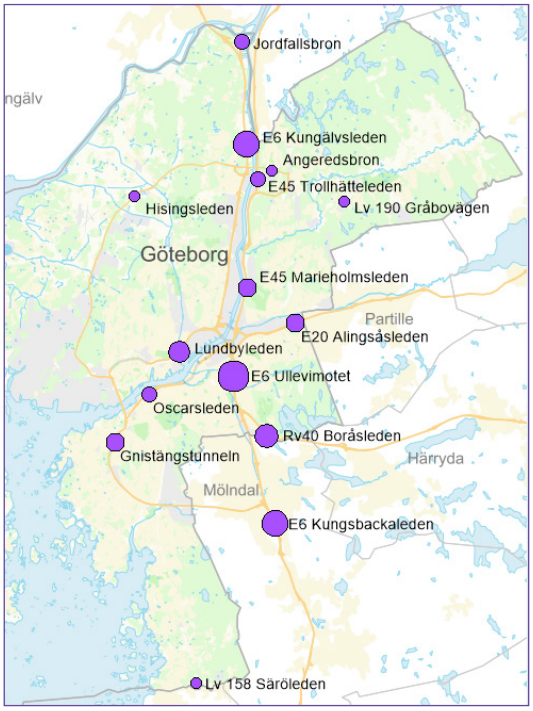
Bästa logistik läge: Mål uppfyllt sedan 2011.
Klimatsmarta transporter: Uppgift saknas.

Godsflöden på större leder

Under 2021 utfördes en godsflödesanalys för den tunga godstrafiken på kringfartslederna runt Göteborg. Analysens syfte var att förstå vilka leder som har mest godstrafik och hur godstrafiken varierar under dygnet.

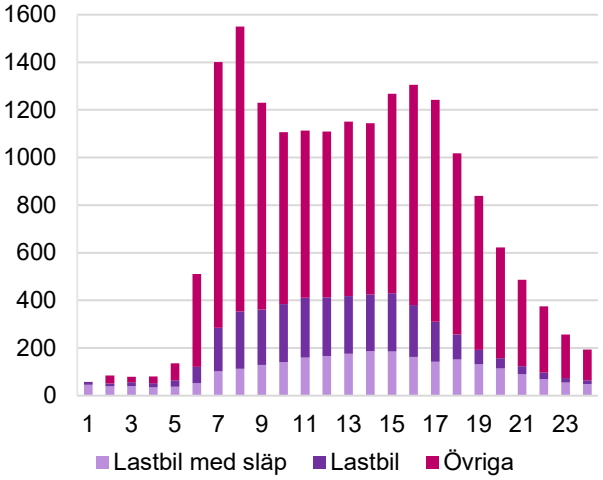
Den led som har mest godstrafik är E6 vid Ullevimotet. I kartan nedan redovisas mätpunkterna för godstrafiken, ju större cirkel desto mer godstrafik. I tabellen visas medeldygnstrafik (lastbilar) och andel lastbilar i trafikflödet.

Karta med godsflöde, ju större cirkel desto större flöde, vardagar januari–juni 2021.



För E6 vid Ullevimotet är det störst godsflöde mellan klockan 10–14. Under natten är lastbil med släp den vanligaste fordonstypen.

Dygnsvariation på E6 Ullevimotet mot centrum, vardagar januari–juni 2021. Medelflöde per timme per fordonsklass.



I Trafikverkets mätning för Årsrapport för Västsvenska paketet 2020 var andelen lastbilar av den totala fordonstrafiken:

- 7 procent under förmiddagens högtrafik (kl. 6–9)
- 11 procent under lågtrafik (kl. 9–15)

Av den totala lastbilstrafiken skedde:

- Cirka 65 procent under lågtrafik (hela dygnet)
- 46 procent mellan klockan 9–15.

Godstransporterna påverkas alltså mindre av de längre restiderna under högtrafik än övrig vägtrafik.

Gata	Medeldygnstrafik, lastbilar	Andel lastbilar, procent
E6 Ullevimotet	11 700	11
E6 Kungälvsleden	7 300	13
E6 Kungsbackaleden	7 000	10
Rv40 Boråsleden	4 800	12
Lundbyleden	3 700	7
E20 Alingsåsleden	3 500	7
Gnistängstunneln	3 400	7
E45 Marieholmsleden	3 100	8
E45 Trollhätteleden	2 000	7
Oscarsleden	1 700	5
Jordfallsbron	1 500	6
Hisingsleden	1 200	9
Angeredsbron	1 000	5
Lv 190 Gråbovägen	700	7
Lv 158 Säröleden	400	3

Sammanfattning och insikter

SAMMANFATTNING OCH INSIKTER

Andra året med pandemi fortsatte att påverka resandet, stadslivet och godstransporterna. När den här rapporten nu summeras i början på 2022 har de flesta restriktionerna tagits bort och tillvaron verkar vara på väg att normaliseras. Vi står nu inför utmaningen att ta tillvara på de positiva förändringar som skett, samtidigt som vi behöver arbeta för att den ökade andelen bilresor inte blir permanent.

Under pandemin gick också många infrastrukturprojekt in i mer trafikpåverkande faser, något som kommer att fortsätta under 2022. På grund av uteblivna resor har situationen varit hanterbar, men när resandet normaliseras är det avgörande att vi får en större andel hållbart resande än tidigare.

Hållbara resor

Resandet gick upp med ungefär 4 procent under 2021 i jämförelse med 2020. Men det är fortfarande på en lägre nivå än före pandemin. Det innebär att totala resandet är på ungefär samma nivå som 2011. Alla färdmedel utom cykel ökade, vilket troligtvis beror på att cykelresorna i högst grad ersattes av icke-resor, exempelvis på grund av hemmajobbande. Resor till fots ökade mest, men då dessa resor även i år är beräknade med hjälp av externa datakällor är osäkerheten stor. Resor i kollektivtrafiken och serviceresor är fortfarande långt under normala nivåer, och när nu pandemin börjar gå mot sitt slut är det avgörande för det hållbara resandet att återhämtningen blir stark.

Restiderna minskade mellan utpekade målpunkter för både bil- och kollektivtrafik under 2021 jämfört med 2020. Orsaken är inte klarlagd, men under 2021 öppnades Hisingsbron och Marieholmstunneln har varit öppen hela året. Detta har påverkat färdvägar för biltrafiken avsevärt och exempelvis har trafiken i Tingstadstunneln minskat med drygt 20 procent.

Goda stadsmiljöer

Under 2021 försämrades de upplevda förutsättningarna för att röra sig till fots och vistas i staden, både i närmiljön och i centrum. I våra NKI-undersökningar (nöjd kund-index) har den upplevda framkomligheten med bil förbättrats, men framkomligheten för hållbara färdmedel sjönk trots att de är prioriterade under byggtiden.

Under 2021 omkom fyra personer i Göteborgstrafiken. De största skadegrupperna var fortsatt fotgängare, cyklister och elsparkcyklister i singelolyckor.

Godstransporter

Under 2021 togs flera viktiga steg för att kunna följa godstrafikens utveckling tydligare.

Till skillnad från resor (persontransporter) har volymen godstransporter inte minskat under pandemin. E-handeln har fortsatt att öka och det har lett till fler godstransporter i det lokala vägnätet.

Tack vare minskat resande under pandemin har godstrafiken kunnat hantera byggprojektens störningar i vägnätet relativt bra och transporttiderna på väg minskade i högtrafik under pandemin.

Foto: Rebecca Havedal

Trafikstrategin – hur går det?

Under 2021 gjorde trafikkontoret en genomlysning av stadens styrdokument som antagits efter Trafikstrategin för en nära storstad, bland annat miljö- och klimatprogrammet och programmet för en jämlik stad. Tillsammans pekar dessa ut tre av de största gemensamma utmaningarna som trafikområdet har att hantera – utrymme, utsläpp och hälsa.

På nästa sida visar vi en bedömning av måluppfyllelsen. I tabellen visas också strategierna i trafikstrategin, men dessa följs inte upp.

BEDÖMNING AV MÅLUPPFYLLELSE

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

Resor	**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. Trafikstrategin berör alla resor till, från och inom Göteborg på vardagar.	
	Effektmål 1: Minst 35 procent av resorna sker till fots eller med cykel år 2035.	●
	Effektmål 2: Minst 55 procent av de motoriserade resorna sker med kollektivtrafik år 2035.	● (● före 2020)
	Effektmål 3: Restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik.	● Bil ● Kollektivtrafik
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.	
	Effektmål 4: År 2035 anser minst 85 procent av göteborgarna att gång är ett attraktivt sätt att röra sig i innerstaden och andra täta stadsmiljöer. Gång ska i dessa miljöer också vara det mest attraktiva sättet att ta sig fram (i jämförelse med övriga trafikslag).	● ● (● före 2021)
	Effektmål 5: År 2035 anser minst 85 procent av göteborgarna att gaturummen i innerstaden och i andra stadsmiljöer är attraktiva att vistas i.	●
	Effektmål 6: Antalet dödade, allvarligt och måttligt skadade i Göteborgs-trafiken ska minska med 75 procent fram till 2020 jämfört med 2010.	●
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.	
	Effektmål 7: Transporttiderna och variationen i transporttider på väg och järnväg till och från viktiga industri- och logistikområden ökar inte och ligger år 2035 kvar på 2014 års nivåer.	● Väg ● Järnväg
	Effektmål 8: Godstransporternas påverkan på luftkvalitet, buller och försurning ska minska jämfört med 2014 års nivåer.	● Luftkvalitet ● Buller ● Försurning
	Effektmål 9: Göteborg ska anses vara Nordens bästa logistikläge i ledande rankingar samt allmänt ansedd som ledande inom klimatsmarta transporter.	● Logistikläge ● Klimatsmart

Insikter från 2021

Nya förutsättningar för att mäta trafik och resande

Även 2021 har bedömningen av trafik- och resandeutvecklingen varit mycket svår att göra. Folkhälsomyndighetens råd och rekommendationer har skiftat och det har varit svårt att bedöma vilket genomslag de har fått. Resandet har förflyttats i både tid och rum, med minskat resande i rusningstrafik och mer lokala resor. Våra trafikmätningar fokuserar främst på resande längs stora leder, för bil och cykel. Det innebär att osäkerheten i våra mätningar har ökat.

Kortare resor

En annan betydande förändring är att den genomsnittliga reslängden har minskat. Det är särskilt tydligt sett till det globala resandet, men även nationellt och regionalt har de långväga resorna minskat. Trafikstrategin fokuserar på antalet resor, vilket innebär att den ökade hållbarheten som förkortade resor innebär inte alls syns i uppföljningen av trafikstrategins mål. Här är istället miljö- och klimatprogrammets mål om minskat vägtrafikarbete en bättre måttstock, vilket understryker vikten av att sy ihop trafikstrategins mål med miljö- och klimatprogrammet. För uppföljning av vägtrafikarbetet kommer data för hela veckan att användas framöver. (Vägtrafikarbete är körsträckan med motorfordonstrafik)

Resor på vardagar och helg

Trafikstrategin fokuserar på resor under vardagar, vilket är en konsekvens av dess fokus på utrymme. Efter pandemin förväntar vi oss ett fortsatt hybridjobbande. Det har potential att skapa effektivare användning av trafiksystemet när färre reser i rusningstid, samtidigt kan den frigjorda tiden användas för andra typer av resor. Dessa resor är svårare att planera hållbart för och vi följer idag inte följer upp dem på samma sätt som arbetspendlingen. Fritidsresandet står redan för en stor del av resandet, men har hittills inte haft samma vikt i planeringen.

Kollektivtrafik och cykelresor

Eftersom kollektivtrafiken drabbats hårdast i pandemin och även cykelresorna minskat har förutsättningarna för resandeutvecklingen efter pandemin försämrats. Vi vet ännu inte vilka förändringar som kommer att bestå, men om smittskydd är något som även fortsättningsvis kommer att inverka på många resenärers färdmedelsval så kommer kollektivtrafiken ha det fortsatt svårt, till förmån för bil och cykel eller kanske elsparkcykel. Fortsatt arbete för ökad cykling kommer därför vara avgörande när pandemin lägger sig. En fråga är också hur utbytet mellan kollektivtrafik och andra färdsätt kommer att bli. Önskvärt vore om korta resor genomförs med cykel eller till fots och inte återgår till kollektivtrafiken.

Olika förutsättningar i olika stadsdelar

Under pandemin har många vistats allt mer i sin närmiljö. Att många vill fortsätta hybridjobba även i framtiden indikerar att närmiljön kommer att vara fortsatt viktig i framtiden. Eftersom avstånden i närmiljön är korta innebär det goda förutsättningar för aktiva transporter (resor till fots och med cykel) och ett effektivt nyttjande av vägnätet. Förutsättningarna för vistelse och aktiva transporter ser dock olika ut på olika håll i staden, vilket innebär att denna utveckling medför risk för ökad ojämlikhet. Det handlar både om att närområdena ska vara likvärdiga i hela staden, och att vi behöver ta hänsyn till olika gruppers förutsättningar i arbetet med närmiljöer.

Att närmiljön får större tyngd sätter också ljuset på avsaknaden av effektmål i dessa miljöer. Effektmål 4 och 5, som berör innerstaden och andra täta stadsmiljöer har i planeringsstödet Gångvänligt Göteborg tolkats som de centrala delarna. Målen om gångvänlig och rekreativ närmiljö som formulerades i planeringsstödet Gångvänligt Göteborg ökar därmed i tyngd.

Foto: Frida Winter

Trygghet, trafiksäkerhet och gångvänlighet

Det är också ett problem att trygghetskänslan i närmiljön på många håll har försämrats, i synnerhet kvällstid. Generellt sett är risken för att utsättas för brott i närmiljön betydligt lägre än i centrum. Trygghet är dock ett komplext begrepp som även berör trafiksäkerhet, vistelsekvaliteter och gångvänlighet, och för centrum kan det handla om det är en lämplig miljö för barn.

Arbetet med tillfälligt platsskapande är exempel på åtgärder som höjer trygghetskänslan i ett område, och som göteborgarna är väldigt nöjda med. Hittills har de varit fokuserade på de centrala delarna av staden, men fler platser bör övervägas framöver. Det främjar vistelse i närmiljön på flera sätt.

Vad gäller trafiksäkerhet är den största skadegruppen fotgängare i fallolyckor och vid vinterväglag finns det en rädsla att ramla och slå sig, vilket kan hämma rörlighet. 2021 var ett vintrigt år, och tidvis kritiserades snöröjning och halkbekämpning i vissa områden. Här finns en utmaning i att staden äger dessa ytor men att det i många fall är fastighetsägare som ansvarar för vinter- och barmarkshållning.

Till fots i centrum behöver bli norm

Det är inte bara i närmiljön som den upplevda gångvänligheten minskar. Attraktiviteten i att röra sig till fots och framkomligheten till fots fortsätter att minska i centrum. Under pandemin har att vistas och röra sig på ställen som associeras med mycket folk blivit mindre attraktivt, vilket säkert påverkar utvecklingen. Samtidigt har byggprojekten intensifierats. NKI-undersökningarna visar att alla färdmedel har påverkats, men allra mest framkomligheten till fots. Utvecklingen har också pågått en tid. I centrum är att röra sig till fots inte längre det mest attraktiva färdmedlet, utan ligger på samma nivå som kollektivtrafiken. Det är oroande även på grund av att de flesta resor med andra färdmedel i centrum börjar med en rörelse till fots till hållplats eller parkering. En del resor till fots har blivit resor med elsparkcyklar. Det innebär en smidig och snabbare resa för den enskilde, men elsparkcyklar är ett icke aktivt färdmedel. Att resor till fots ska vara det mest attraktiva färdmedlet i centrum innebär inte bara att vi får bäst yteffektivitet utan är också en förutsättning för folkhälsa och miljömässig hållbarhet.

Elsparkcyklar – och vad mer?

Under 2021 fortsatte resor med elsparkcyklar att öka kraftigt och uppgår nu till en procent av det totala resandet. Resorna är säsongsbetonade och görs i hög utsträckning för fritidsändamål. Juridiskt klassificeras färdmedlet som cykel och ska framföras som sådant i trafikmiljön, men i praktiken innebär elsparkcyklarna faktiskt en motoriserad resa. I trafikstrategin omfattas motoriserade resor av effektmål 2, där kollektivtrafiken ska inneha 55 procent av resorna senast år 2035. Hur vi ska förhålla oss till elsparkcyklarna i relation till detta är inte uppenbart. I dagsläget redovisas inte elsparkcyklar separat i färdmedelsfördelningen.

Elsparkcyklarnas snabba framväxt visar också på utmaningar med reglering av markanvändande i staden och beredskapen för nya mobilitetslösningar. Digitaliseringen och den snabba tekniska utvecklingen av batterier möjliggör nya mobilitetslösningar för både resor och transporter framöver, och dessa behöver vi kunna förhålla oss till utan att vara låsta till befintliga färdmedels förutsättningar.

Foto: Isabelle Andersson

Trafiksäkerhet – en förutsättning

Trafiksäkerhetsarbetet är en del i arbetet med både hållbart resande och goda stadsmiljöer. I omställningen mot fler resor till fots och med cykel är trafiksäkra och trygga miljöer för fotgängare och cyklister en förutsättning. Här spelar hastigheter en roll. Låga hastigheter bidrar till mer tillgängliga, säkra och hälsosamma gatumiljöer. Den övervägande majoriteten av de skadade är dock fotgängare i fallolyckor och cyklister och elsparkcyklister i singelolyckor, och för dem är kvaliteten på underlaget avgörande, det behöver vara jämnt och halkfritt.

Resor till fots och med cykel är exempel på aktivt resande, resande som ger vardagsmotion och därmed hälsovinster, till skillnad från skadade i trafiken som innebär hälsoförluster. I arbetet med att ta fram en ny trafiksäkerhetsplan är ambitionen att koppla ihop trafiksäkerhet med förutsättningar för det säkra aktiva resandet.

Godstransporters framkomlighet

Godstransporter är viktig trafik och målen om minskad andel bilresor syftar bland annat till att säkerställa framkomligheten för gods. Under pandemin har godstrafiken kunnat hantera byggprojektens störningar i vägnätet relativt bra. Men när antalet bilresor normaliseras riskerar det att skapa trängselproblem, och det samtidigt som fler stora projekt med omfattande trafikomläggningar inleds i början på 2022, bland annat i Tingstadstunneln.

Att notera är att lastbilstrafiken i hög grad sker utanför rusningstid och alltså påverkas mindre av längre restiderna under högtrafik än övrig vägtrafik.

Samtidigt befinner sig transportbranschen i en snabb utveckling med fortsatt ökad e-handel och transportintensiva leveranslösningar, även där det inte är hemleveranser. Detta påverkar godsflödena och tycks ge fler transporter i lätta lastbilar – mer på kvällar och mer utspritt i gatunätet. Det kan påverka trygghet och trafiksäkerhet i lokalnätet och är något som borde följas upp.

Arbete pågår med att ta fram en Godsplan som omfattar både distribution av gods i stadsmiljö och den tunga godstrafiken på kringfartslederna. Godsplanen ska skapa förutsättningar för att uppnå effektmålen och utveckla Göteborg som logistiknav.

Foto: Isabelle Andersson