Göteborgs Stad

Trafik- och resandeutveckling 2025

Trafik- och resandeutveckling 2025

Diarienummer:
SBF-2026-00202

Trafik- och resandeutveckling 2025

Årets rapport bjuder på några innehållsnyheter när 2025 summeras, ett år som innebar att omställningsarbetet för hållbart resande tog stora steg.

2025 var året då det samordnade arbetet för omställning till hållbart resande tog fart i de stadsutvecklande förvaltningarna. Det är ännu för tidigt att se några effekter, utan årets rapport kan läsas som en beskrivning av hur trafiken och resandet i staden ser ut när arbetet inleds.

En nyhet är att gruppen äldre invånare fått ett eget kapitel. Antalet äldre i samhället ökar snabbt och för att de ska kunna bibehålla sin mobilitet behöver vi tänka på universell utformning – det kommer vi alla att tjäna på. I årets rapport delar vi också upp godsavsnittet i separata kapitel för en enklare läsning. Vi gör även en efterlängtad uppföljning av restiderna för bil och kollektivtrafik, som tog en paus 2024.

I rapporten visas också som vanligt utvecklingen för samtliga färdmedel, hur stadsmiljön upplevs och vad som hänt inom trafiksäkerhet.

I de avslutande kapitlen *Insikter* och *Rekommendationer* delar vi som har tagit fram rapporten med oss av vad alla bör ta med sig i omställningen till ett hållbart resande i en nära, sammanhållen och robust stad.

Trevlig läsning!

Fredrik Larsson

Enhetschef Analys

Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad

Innehåll

Sammanfattning 5

År 2025 – utsläppen ökar 8
Staden under byggtid 11

Förändrad mobilitet för en grön och levande stad 14
Program för hållbart resande 17
Delaktighetskartan matchar behov och kapacitet 18

Hållbara resor 20
Resor till fots 23
Resor med cykel 24
Delad mikromobilitet 26
Resor med kollektivtrafik 28
Serviceresor 31
Resor med bil 33
Restider mellan tyngpunkter i staden 36

Att gå och cykla i centrum 39
Platsutveckling 41
Trafiksäkerhet 43
Gångvänligheten i närmiljön 45
Barns mobilitet 47
Äldres mobilitet 50

Godstransporter – utveckling och mönster 54
Transporttider 56
Godstransporters miljöpåverkan 57
Göteborg – nordens viktigaste logistikläge 59

Insikter 61
Rekommendationer 64

Medverkande och kontaktpersoner 66
Vill du veta mer? 67

Sammanfattning

Den här rapporten sammanfattar hur 2025 års trafik- och resandeutveckling ser ut i förhållande till trafikstrategin och andra relaterade mål, bland annat miljö- och klimatprogrammet. Bedömningen är densamma som tidigare: vi är långt ifrån att nå målen om ett hållbart resande.

2025 fortsatte det oroliga omvärldsläget och den svaga ekonomin. Antalet resor ökade med en procent, cykelresorna med fem procent och bilresorna med två procent. Kollektivtrafikresandet minskade med en procent. Totalt sett är andelen resor till fots och med cykel på samma nivå som 2024, 2023 och 2019. Andelen kollektiva resor av de motoriserade resorna minskade med en procentenhet. Uppföljningen av restider visar att framkomligheten för bil fortsätter att vara god, medan läget i kollektivtrafiken är sämre.

I målområdet goda stadsmiljöer finns inget nytt underlag för bedömning av effektmålen om att gå och visats i centrum, utan förra årets bedömning kvarstår. Antalet omkomna i trafiken ökade, vilket gör läget rött i samtliga effektmål inom goda stadsmiljöer.

Godstransporternas påverkan på luftkvalitet har minskat över åren och jämfört med 2019 har transporttiderna på väg blivit kortare mellan viktiga industri- och logistikområden.

De avslutande insikterna pekar på de viktiga steg som togs i program för hållbart resande, som ska samordna och strukturera stadens arbete. Samtidigt riskerar brister i styrning och hantering av målkonflikter att begränsa effekterna.

För att nå långsiktiga resultat krävs också ökad kunskap om vilka bilresor som faktiskt kan minska när nya styrmedel införs. Samverkan med regionala och nationella aktörer är avgörande, liksom ett aktivt förberedelsearbete inför stora infrastruktursatsningar. Centrala Göteborg behöver särskilt fokus, och ytan måste omfördelas till gång, cykel och kollektivtrafik för att öka attraktivitet, trygghet och framkomlighet. Resandet med cykel har stor potential att öka, samtidigt som det strategiska, förvaltningsövergripande arbetet behöver förstärkas för att få ordentlig framdrift.

Avslutningsvis konstaterar vi att föregående års rekommendationer kvarstår: minska biltrafiken, stärk stadsmiljöerna och fortsätt öka delaktigheten.

BEDÖMNING AV MÅLUPPFYLLELSE FÖR EFFEKTMÅLEN (E1-9)

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

Resor			2021	2022	2023	2024	2025
E1	Minst 35 procent av resorna sker till fots eller med cykel år 2035.		🔴	🟡	🔴	🔴	🔴
E2	Minst 55 procent av de motoriserade resorna sker med kollektivtrafik år 2035.		⚫	🟡	🔴	🔴	🔴
E3	Restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik.	bil	🟢	🟢	🟢	⚫	🟢
		kollektivtrafik	🟡	🟡	🔴	⚫	🔴
Stadsrum			**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
E4	År 2035 anser minst 85 procent av göteborgarna att gång är ett attraktivt sätt att röra sig i innerstaden och andra täta stadsmiljöer. Gång ska i dessa miljöer också vara det mest attraktiva sättet att ta sig fram (i jämförelse med övriga trafikslag).		🔴	🔴	🔴	🔴	🔴
E5	År 2035 anser minst 85 procent av göteborgarna att gaturummen i innerstaden och i andra stadsmiljöer är attraktiva att vistas i.		🔴	🔴	🔴	🔴	🔴
E6	Antalet dödade ska halveras och antalet allvarligt skadade i Göteborgstrafiken (på kommunalt vägnät) ska minska med 25 procent fram till 2030 jämfört med medelvärde för åren 2017-2019.	omkomna		⚫	⚫	⚫	🔴
		skadade		⚫	⚫	⚫	⚫
Godstransporter			**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
E7	Transporttiderna och variationen i transporttider på väg och järnväg till och från viktiga industri- och logistikområden ökar inte och ligger år 2035 kvar på 2014 års nivåer.	Väg	⚫	⚫	⚫	🟢	🟢
		Järnväg	⚫	⚫	⚫	⚫	⚫
E8	Godstransporternas påverkan på luftkvalitet, buller och försurning ska minska jämfört med 2014 års nivåer.	Luftkvalitet	🟢	🟢	🟢	🟢	🟢
		Buller	⚫	⚫	⚫	⚫	⚫
		Försurning	🟢	🟢	🟢	🟢	🟢
E9	Göteborg ska anses vara Nordens bästa logistikläge i ledande rankingar samt allmänt ansedd som ledande inom klimatsmarta transporter.	Logistikläge	🟢	🟡	🟢	🟢	🟢
		Klimatsmart	⚫	⚫	⚫	⚫	⚫

Förutsättningar året 2025

ÅR 2025 – UTSLÄPPEN ÖKAR

Göteborgs framtida trafiksystem och stadsliv formas i samspel mellan demografiska förändringar, ekonomiska förutsättningar, klimatomställning och teknikutveckling. Omvärldstrenderna visar att förutsättningarna för resande, transporter och hållbar mobilitet förändras snabbt, samtidigt som kraven på robusthet, social hållbarhet och effektiv resursanvändning ökar.

Under 2025 gjordes den första gemensamma omvärldsanalysen i de stadsutvecklande förvaltningarna. Den ska stärka den gemensamma bilden av framtida utvecklingar och fungera som underlag till strategiska beslut. Ansvaret för att omvärldsspana och analysera är utspritt på flera enheter, och för att spaningarna ska bli effektiva och kvalitativa finns en gemensam metodik. Arbetet har utgått från frågeställningen: Vilka förändringar i omvärlden påverkar Göteborgs möjligheter att utvecklas som en nära, sammanhållen och robust stad mot år 2040? Omvärldsanalysen kommer att aktualitetsprövas årligen och göras om helt en gång per mandatperiod.

Rapporten lyfter elva prioriterade trendområden och gör en bedömning av förvaltningarnas förutsättningar att möta de mest akuta. Genomgången nedan är en avgränsning av trender och perspektiv utifrån trafik, resande och stadsliv.

Omställning och klimatanpassning

2025 var året då effekterna av regeringens klimatpolitiska omsvängning började synas i statistiken. Den minskade reduktionsplikten har bidragit till lägre drivmedelspriser vilket förbättrat ekonomin för många resande, men har försvagat incitamenten för klimatsmarta val och lett till stora utsläppsökningar från vägtrafiken. Det bryter en mer än tjugoårig trend i nedåtgående utsläpp. Detta gör att de nationella målen för 2030 inte kommer att nås, vilket i sin tur försvårar för Göteborg att nå våra mål. Beräkningar visar att majoriteten av trafikarbetet sker på de statliga vägarna.

Sedan Göteborgs Stads trafikstrategi antogs är införandet av trängselskatten den enda åtgärd som fått stor och varaktig effekt på bilresandet. Den är också en viktig finansieringskälla för bland annat infrastruktursatsningarna inom Västsvenska paketet, och i förslaget till nästa nationella plan har Trafikverket studerat alternativ för trängselskatten i framtiden. Flera alternativ som skulle utöka eller förlänga nuvarande överenskommelse presenteras, där de som bedöms ge bäst effekt på minskat bilresande är en utökad zon och att slopa regeln om

Prioriterade trendområden

- Färre barn, fler äldre och lägre migration
- Ekonomisk osäkerhet
- Omställning mot grönare samhälle
- Klimatanpassning: omfattande resurser krävs för att hantera klimatförändringen
- Invånare med alltmer ojämlika livsvillkor
- Ökat fokus på trygghet
- Konkurrens om kompetensen
- AI förändrar hur vi arbetar
- Förändrade förväntningar
- Försämrat säkerhetsläge
- Elektrifieringen av samhället

> Vilka förändringar i omvärlden påverkar Göteborgs möjligheter att utvecklas som en nära, sammanhållen och robust stad mot år 2040?

att flera passager inom viss tid endast debiteras en gång.

Omställningen mot ett grönare samhälle innebär inte bara att Göteborg behöver anpassa sin stadsutveckling för att minska utsläpp, utan också för att möta klimatutmaningar och stärka förmågan att stå emot påfrestningar från framtida miljöpåverkan. Klimatanpassning blir alltmer avgörande för trafiksystemets funktion och stadslivets robusthet. Ökade risker för översvämningar, värmeböljor och extrema väderhändelser påverkar både infrastruktur och resebeteenden. Prioriteringar som främjar gång, cykel, kollektivtrafik och elektrifiering bidrar inte bara till minskade utsläpp, utan också till bättre luftkvalitet, minskat buller och mer attraktiva stadsmiljöer. Då måste också dessa miljöer vara klimatsäkrade med bland annat ökad grönska – så att inte bilen och dess luftkonditionering blir ett bekvämare val.

Demografiska och urbana förändringar

Antalet födda barn per kvinna fortsätter att minska och är nu bara 1,43. Samtidigt ökar andelen äldre – antalet personer över 85 år förväntas stiga med nästan 50 procent det kommande decenniet. Det innebär att försörjningskvoten stiger – det vill säga att färre i arbetsför ålder behöver försörja fler. En åldrande befolkning innebär förändrade resmönster, där arbetsresor minskar medan resor kopplade till vård, service och sociala aktiviteter ökar. Detta kommer de närmaste åren att få stor effekt på vad vi bygger. Det ställer också krav på ett mer tillgängligt transportsystem med hög andel gång, kollektivtrafik och anropsstyrda lösningar, såsom färdtjänst. Samtidigt kan ett lägre tryck på pendling i högtrafik och nybyggnation ge utrymme att prioritera kvalitet framför kapacitet i stadens trafikmiljöer. För stadslivet innebär detta ett ökat behov av trygga, nära och inkluderande offentliga rum som stödjer vardagsliv även utanför rusningstid.

Global ekonomisk osäkerhet

Ekonomisk osäkerhet är en tydlig ramfaktor för stadsutvecklingen. Året 2025 präglades av handelspolitiska konflikter och geopolitiska spänningar, vilket gjorde att prognoser för den globala tillväxten skrevs ned. Sveriges ekonomi har ett högt exportberoende, vilket gör den känslig för global osäkerhet. Den svenska lågkonjunkturen fortsatte under 2025, vilket försvagade kommunernas ekonomi genom kostnadsökningar och intäktsbortfall. Det påverkar stadsutvecklingen genom att bromsa bostadsbyggandet och riskerar att försena infrastrukturprojekt och möjligheten att implementera nödvändiga åtgärder för till exempel cykel och kollektivtrafik. Samtidigt behöver klimatomställningen vara snabb, vilket gör att vi behöver vara ekonomiskt smarta när vi till exempel rustar upp och underhåller våra befintliga gator och anläggningar. Begränsade ekonomiska resurser är också en möjlighet att stärka innovationskraften.

AI, digitalisering och elektrifiering

Teknikutvecklingen och digitaliseringens ökade betydelse fortsätter att skapa möjligheter att effektivisera trafiksystemet och stärka hållbar mobilitet. Genom dataanalys och intelligenta system kan trafikflöden optimeras, trängsel minska och kollektivtrafiken anpassas bättre efter efterfrågan. Under det senaste året har utvecklingen av AI-baserade verktyg accelererat, vilket öppnar för mer dynamisk trafikstyrning och bättre beslutsunderlag i stadsplaneringen. Samtidigt finns risker kopplade till digitalt utanförskap och sårbarhet i tekniska system, vilket kräver medvetna strategier för robusthet, transparens och inkludering.

Fokus på stärkt beredskap

Det moderna samhällets komplexitet har ökat över tid, vilket har ökat beroenden och sårbarheter på många områden. Samtidigt har omvärlden blivit oroligare. Det geopolitiska läget och en ökad hotbild mot samhällsviktig infrastruktur har tydliggjort att transport- och mobilitetssystem måste fungera även vid kriser och störningar. Sverige har påbörjat omfattande satsningar för att höja beredskapen. Det innebär ökade krav på redundans i vägtrafik, energiförsörjning och digitala system, liksom på säkra knutpunkter och alternativa färdvägar. Samtidigt påverkas resandet av människors upplevda trygghet: oro för sabotage, brott eller otrygga miljöer kan förändra färdmedelsval och rörelsemönster.

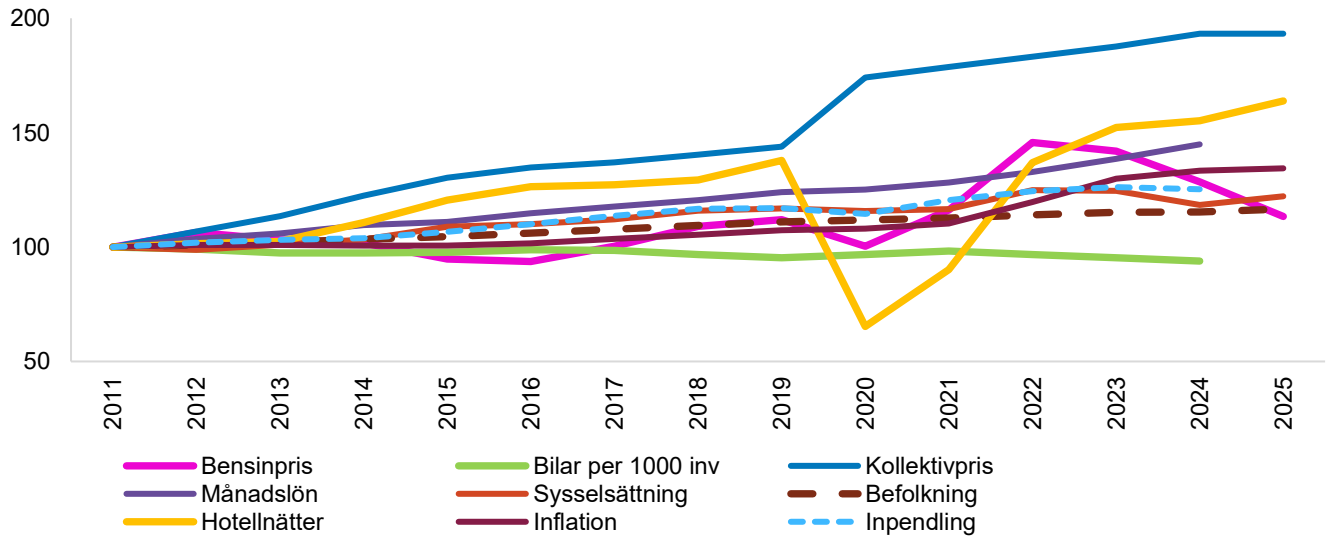
För stadslivet innebär detta en balansgång mellan ökad säkerhet och bevarad öppenhet. Åtgärder för skydd och kontroll får inte leda till slutna, exkluderande eller ogästvänliga stadsmiljöer. Ett integrerat säkerhetsperspektiv i trafik- och stadsplaneringen, där fysisk utformning, belysning, närvaro, digital säkerhet och krisberedskap samverkar, blir därför avgörande för ett tryggt, tillgängligt och levande stadsliv även i ett mer osäkert omvärldsläge.

Omvärldsfaktorer i siffror

Många faktorer påverkar resandet och valet av färdmedel, vissa direkt och andra mer indirekt. Vi följer årligen ett antal omvärldsfaktorer som Göteborgs Stad inte har rådighet över, men som påverkar valet av färdmedel.

Det råder fortfarande lågkonjunktur även om läget förhoppningsvis börjar lätta. Sysselsättningen förbättrades något och inflationen fortsätter att vara relativt låg. En viktig faktor för många är också bensinpriset, som fortsatte sjunka ordentligt. Bilinnehavet i Göteborg fortsätter dock att minska. Att ekonomin stärktes något var också tydligt i antalet hotellnätter som steg markant. Inpendlingen av anställda in till Göteborg har i många år gått i linje med sysselsättningen men efter pandemin har sysselsättningen gått ner mer än inpendlingen. Sedan 2011 har inpendlingen till Göteborg ökat mer än befolkningen i regionen.

Omvärldsfaktorer 2011–2025, index 100. Kollektivpris (30 dagar), motsvarar till och med 2019 Göteborgs Stad, därefter zon A (Göteborg, Mölndal, Partille). Uppgift om månadslön, bilinnehav och inpendling till Göteborg saknas för 2025. Värdena är inte justerade för inflation.



STADEN UNDER BYGGTID

Göteborg fortsätter att präglas av stora byggprojekt med många omledningar. Alla påverkas; fotgängare, cyklister, kollektivtrafikresenärer, näringslivets transporter och bilister. Allt detta sätter spår både i resandeflöden och i stadsmiljön.

KomFram

Göteborgs Stad, Trafik Göteborg, Trafikverket och Västtrafik arbetar gemensamt under namnet KomFram med att mildra trafikpåverkan runt byggprojekten. Samordning mellan parter och projekt främjar framkomlighet och tillgänglighet till målpunkter i Göteborg. KomFram använder sig av riktlinjer som prioriterar gång- och cykeltrafikens framkomlighet och säkerhet samt framkomligheten för kollektivtrafiken och näringslivets transporter. Kartan visar de största trafikpåverkande projekten under 2025.

Backaplan

Vid Backaplan fortsätter omfattande stadsomvandling med detaljplaner, Bohusbanans dubbelspår, en ny pendeltågsstation samt nya Kvillemotet. Under våren startade arbetena i området Lillhagsvägen och Norra Deltavägen.

Sedan hösten 2025 har Lillhagsvägen mellan Västra Madgårdsvägen och Minelundsvägen samt flera av- och påfarter från Lundbyleden stängts permanent.

Lindholmen/Frihamnen

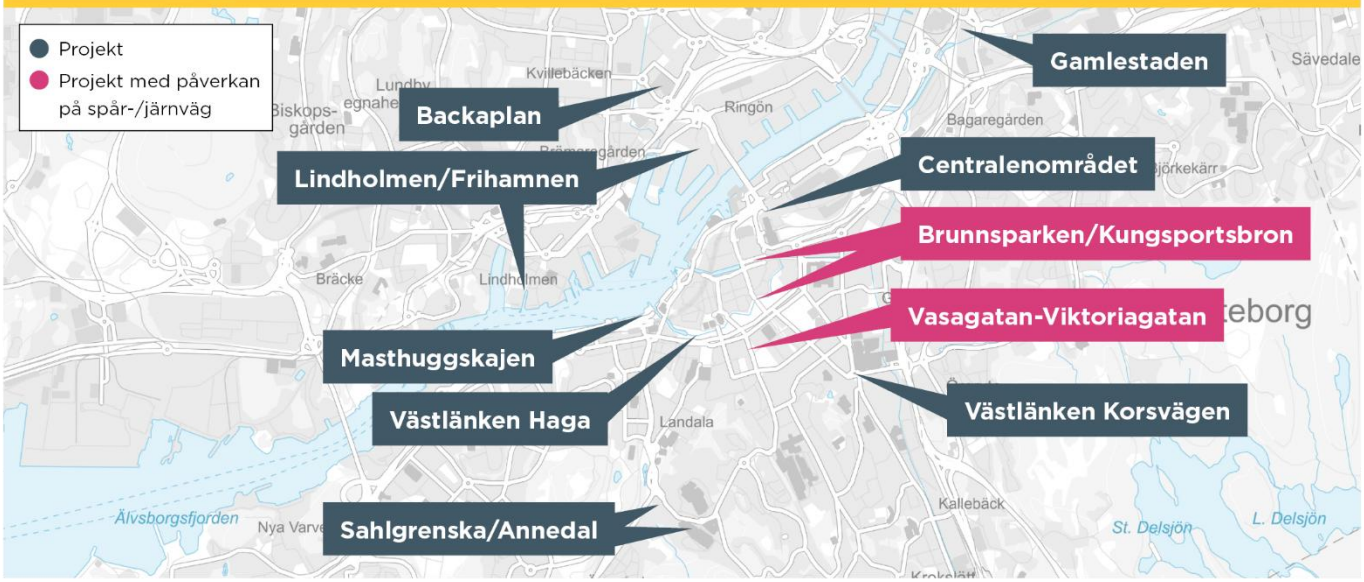
I början av 2024 påbörjades den första etappen av spårväg mellan Brunnsbo och Linné. För att färdigställa sträckan mellan Lindholmen och Frihamnen utfördes inkoppling av kontaktledningar på Hisingsbron under september, med spårstopp som följd. Resenärer hänvisades under tiden till ordinarie busstrafik. Den nya spårsträckan invigdes 12 december. Under våren 2026 utförs de sista återställningsarbetena.

Gamlestaden

I början av sommaren startade ledningsarbeten vid Gamlestadens fabriker. Trafiken på Gamlestadsvägen leddes igenom området med ledningsarbeten, på ett körfält i vardera riktningen. Gång och cykel hade begränsad framkomlighet i fabriksområdet.

Under hösten startade ledningsarbetet och byggnationen av pendelcykelbana på Gamlestadsvägen mellan Nylösegatan och Anneberg. Fordonstrafiken hänvisades i vissa etapper till parallellgator.

De största trafikpåverkande projekten 2025



Masthuggskajen
Sex år efter byggstart har stadsdelsomvandlingen vid Masthuggskajen nått halvvägs. 2025 har området runt Järntorget, Olof Palmes plats och Järnvågen byggts om och en ny trafiklösning är på plats. Trafiksituationen under hösten var väldigt ansträngd. Trafiken har letts igenom utan större omledningar.

Götatunnelns ramper öppnades återigen upp den 12 december efter att ha varit stängda under året.

Västlänken Haga
Under augusti-september stängdes Nya Allén av nattetid för byggandet av stomme till byggbodar ovanför Nya Allén. Gång och cykel kunde ledas igenom med flaggvakter medan fordonstrafiken hänvisades via Sahlgrenska till Järntorget.

Under 2025 har utfarten från Haga Kyrkogata till Parkgatan stängts permanent. Fordonstrafiken kör nu via Storgatan för att nå Parkgatan.

Sahlgrenska/Annedal
Gamla öron-näsa-halskliniken har rivits under året. Gång- och cykelbanan togs i anspråk varpå ett körfält dedikerades till gång och cykel. Störningarna har blivit mindre än förväntat.

Under hösten påbörjades även ombyggnationen av Annedalsmotet vilket har påverkat framkomligheten på Per Dubbsgatan österut. Busstrafiken har fått längre restider, särskilt i rusningstrafik.

Centralenområdet
Norr om Nils Ericson Terminalen har byggandet av Göteborg Grand Central och Park Central fortsatt. I anslutning har ledningsarbeten utförts och stängt av Södra Sjöfarten vid Stadstjänaremotet. Det har varit flera olika trafiklösningar där den mest ansträngande för busstrafiken var att vissa busslinjer fick ledas via Bergslagsgatan tillsammans med övrig fordonstrafik.

I somras öppnades Södra Sjöfarten, och numera har Bergslagsgatan stängts för fordonstrafik på grund av ledningsarbeten. För gång- och cykeltrafikanterna har det varit fortsatt trångt med flera olika omledningar.

Västlänken Korsvägen
Från maj till september utfördes ledningsflytt på Örgrytevägen. Gång och cykel kunde ledas igenom arbetsområdet. Busstrafiken kunde i vissa etapper inte trafikera sina vanliga hållplatslägen vid Korsvägen, för vidare färd till Södra vägen, utan fick i stället köra via Skånegatan. Den 18 september hävde Trafikverket kontraktet med WLC/NCC med följden att många arbeten stod stilla.

Under november startade viktiga brunnsarbeten varpå fordonstrafiken fick ledas in i kollektivtrafikkörfältet på Södra vägen.

Arbeten i spårvägsnätet
Under 2025 har underhållsarbeten på spårvägsnätet genomförts, främst under sommaren för att påverka kollektivtrafikresenärerna så lite som möjligt.

Under 2025 blev sista etappen av Brunnsparkens växelbyte klart. Samtidigt utfördes spårbyte på Kungsportsbron. Kollektivtrafiken mellan Brunnsparken och Valand fick ändrade körvägar och hållplatslägen. Gång och cykel tog sig fram med vissa begränsningar.

Spårarbeten mellan Vasagatan och Viktoriagatan innebar ändrade körvägar för kollektivtrafiken och indragna hållplatslägen. Periodvis uppstod begränsad framkomlighet för gång, cykel och bil runt arbetsområdet.

Mål och uppföljning

FÖRÄNDRAD MOBILITET FÖR EN GRÖN OCH LEVANDE STAD

Det övergripande målet för Göteborgs Stad är hållbar utveckling – socialt, ekologiskt och ekonomiskt. Trafiksystemet behöver starkt bidra till detta, bland annat genom snabb omställning till hållbara transporter.

Utrymme, utsläpp och hälsa – gemensamma utmaningar

Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram, översiktsplan, program för jämlika livsvillkor och jämlik hälsa, näringslivsstrategiska program och trafikstrategi pekar tillsammans ut tre av de största utmaningarna som trafikområdet har att hantera: utrymme, utsläpp och hälsa.

Boende, besökare och näringsliv ska kunna tillgodose sina behov av förflyttning och rörelse på ett sätt som kraftigt minskar klimatpåverkan, skadliga utsläpp och buller och kan hanteras inom stadens gatumiljöer. Samtidigt ska stadsmiljön erbjuda trygga, trafiksäkra, tillgängliga och väl gestaltade ytor där fler väljer att gå och cykla, och där människor kan och vill vistas, mötas, leka och vara aktiva. Dessa utmaningar behöver hanteras samordnat inom Göteborgs Stad för en god styrning och måluppfyllelse.

Styrning inom trafikområdet

Programmen ovan utgör den övergripande styrningen för hur Göteborg ska utvecklas inom mobilitetsområdet och i vilken takt det behöver ske.

Miljö- och klimatprogrammets målsättning om minskad klimatpåverkan från transporter till år 2030 styr hur snabbt utvecklingen mot hållbara resor behöver ske. Översiktsplanens utvecklingsinriktning om nära, sammanhållen och robust stad pekar ut riktningen för ett hållbart trafiksystem, samtidigt som målsättningar i andra övergripande program ska uppnås: hållbar tillväxt, jämlika livsvillkor, jämlik hälsa, bostadsförsörjning, stärkt grönstruktur och växande näringsliv. Trafikstrategin visar likt översiktsplanen på vilket sätt den fysiska miljön i Göteborg behöver ställas om för att öka trafiksystemets hållbarhet. Uppföljningen av de trafikstrategiska målsättningarna görs i denna rapport, medan inriktningar i översiktsplanen årligen följs upp i en egen rapport.

En färdmedelsfördelning med målår 2030 och utblick bortåt 2060 som utgår från miljö- och klimatprogrammet har tagits fram med hänsyn till yrkestrafikens utveckling, och den föreslås upptas i översiktsplanen. Innan 2027 års utgång ska en sustainable urban mobility plan (SUMP) ha antagits för den urbana knutpunkten Göteborg. SUMP:en ska fastställa strategier för hållbar trafikutveckling i Göteborgsområdet och vidareutvecklar och konkretiserar översiktsplanens mål på trafikområdet.

Trafikstrategin

Trafikstrategin med 2035 som målår fokuserar på tre områden: resor, stadsrum och godstransporter. Varje område har ett huvudmål med tre strategier och tre effektmål. Effektmålen följs upp och i detta avsnitt redovisar vi en bedömning av möjligheten att nå respektive effektmål.

Bedömning av läget

- Målet är uppfyllt och/ eller utvecklingen är 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

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

I tabellen visas läget för effektmålen för resor.

Effektmål - resor	Läge
E1 Minst 35 procent av resorna sker till fots eller med cykel år 2035.	● (sida 20)
E2 Minst 55 procent av de motoriserade resorna sker med kollektivtrafik år 2035.	● (sida 21 och 28)
E3 Restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik.	● Bil ● Kollektivt (sida 36)

Stadsrum

Strategierna ska uppnå målet om attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv 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.

I tabellen visas läget för effektmålen för stadsrum.

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 39)
E5 År 2035 anser minst 85 procent av göteborgarna att gaturummen i innerstaden och i andra täta stadsmiljöer är attraktiva att vistas i.	● (sida 39)
E6 Antalet omkomna ska halveras och antalet allvarligt skadade i Göteborgstrafiken (på kommunalt vägnät) ska minska med 25 procent fram till 2030 jämfört med medelvärde för åren 2017–2019.	● Omkomna ● Skadade (sida 43)

Godstransporter

Strategierna ska bidra till målet om Göteborg som Nordens logistikcentrum genom att:

1. Säkerställa en god framkomlighet för godstransporter i Göteborg och samtidigt minska de lokala, negativa miljökonsekvenserna.
2. Samverka regionalt när logistikcentraler och transportintensiva verksamheter ska lokaliseras.
3. Stimulera innovationer i samverkan med akademi och näringsliv.

Tabellen visar effektmålen för godstransporter.

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.	● Väg ● Järnväg (sida 56)
E8 Godstransporternas påverkan på luftkvalitet, buller och försurning ska minska jämfört med 2014 års nivåer.	● Luftkvalitet ● Buller ● Försurning (sida 57)
E9 Göteborg ska anses vara Nordens bästa logistikläge i ledande rankingar samt allmänt ansedd som ledande inom klimatsmarta transporter.	● Logistikläge ● Klimatsmart (sida 59)

Miljö- och klimatprogrammet

Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 är en gemensam plattform och visar riktningen för stadens långsiktiga strategiska miljöarbete. Programmets tre miljömål handlar om naturen, klimatet och människan. En av programmets strategier ”Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter” har mycket gemensamt med strategierna i trafikstrategin och delar av översiktsplanen.

För att nå programmets klimatmål behöver påverkan från resor och transporter minska med 90 procent till år 2030 jämfört med år 2010. Minskad klimatpåverkan från trafiken kräver en snabb elektrifiering av fordonsflottan, ökad användning av biodrivmedel samtidigt som mängden resor och transporter med motorfordon behöver minska.

Under 2025 har miljöförvaltningen gjort en andra uppföljning av miljö- och klimatprogrammet. Uppföljningen visar att vägtrafikens utsläpp minskade med 28 procent i Göteborg mellan 2010 och 2023. Nyare data på nationell nivå visar att utsläppen från vägtrafik har ökat med 24 procent mellan 2023 och 2024, vilket innebär att utsläppen i Göteborg sannolikt ökat i motsvarande omfattning. Den främsta anledningen är den sänkta reduktionsplikten.

Göteborgs Stad har begränsad rådighet över utvecklingen, då utsläppen påverkas av nationell lagstiftning, exempelvis reduktionsplikt. Mycket arbete pågår inom Göteborgs Stads förvaltningar och bolag för att minska trafikens miljö- och klimatpåverkan. Då stadens rådighet över drivmedel och elektrifieringstakt är begränsad är fokus på styrmedel och åtgärder som minskar biltrafiken och som hinner ge effekt på kort tid.

Vägtrafiken är också den enskilt största källan till buller och höga halter av luftföroreningar i Göteborg. Ett minskat trafikarbete och minskade ytor för vägtrafik ger en hälsosammare stadsmiljö men också mer plats till parker, lekplatser, grönområden, torg och annat som gör Göteborg till en stad som människor vill bo och vistas i.

Målsättningar för social hållbarhet

Göteborgs Stads program för jämlika livsvillkor och jämlik hälsa 2025–2030 antogs i december 2024. Det pekar ut riktningen för arbetet med att minska skillnader i livsvillkor. I programmets målområde för Boende och livsmiljö finns strategier utifrån den skedesindelade stadsutvecklingen. Strategierna innebär att skapa jämlik tillgång till stadens resurser, att omhänderta sociala och hälsofrämjande aspekter och att tillgodose goda livsmiljöer med väl gestaltade och omhändertagna närmiljöer i förvaltning av den befintliga staden. Att stärka det systematiska arbetet med delaktighet och inflytande är också en viktig strategi.

Programmet kompletteras av styrning genom Göteborgs Stads program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättningar. Det är uppbyggt efter tio rättighetsområden som tar utgångspunkt i FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Till exempel rätten till ett självständigt liv, demokratisk delaktighet, ett tryggt liv, bästa möjliga hälsa, en meningsfull fritid samt att kunna förflytta sig i och kunna använda stadens inne- och utemiljöer. Gällande alla dessa rättigheter är möjligheten att förflytta sig i staden en förutsättning. Avsaknad av resmöjligheter kan många gånger bli ett hinder för att rättigheterna ska kunna infrias och för att personer med funktionsnedsättning ska ha lika förutsättningar som andra. Därutöver finns styrning genom Barnkonventionen och Handlingsplan för åldersvänliga Göteborg, som pekar på dessa gruppers rätt till att kunna förflytta sig i staden.

Näringslivsstrategiska programmet

Det näringslivsstrategiska programmet ska stärka Göteborgs Stads samlade arbete gentemot näringslivet för att ge goda förutsättningar för företagande och skapa 120 000 nya jobb till 2035. Programmets tre målområden har fokus på kompetensförsörjning, samhällsplanering och näringslivsklimat. Inom området Samhällsplanering finns mål om att minska utsläpp av växthusgaser i linje med miljö- och klimatprogrammet.

Målområdena tydliggörs genom sex strategier, där strategierna Infrastruktur och tillgänglighet samt Markberedskap och fysisk planering rör hållbar mobilitet. Fokus är att Göteborg ska ha en fungerande infrastruktur med god tillgänglighet för människor och gods samt att kommunen ska erbjuda verksamhetsmark i lägen som stärker utvecklingen av en hållbar region.

Till programmet finns tvååriga handlingsplaner. Handlingsplanen 2024–2025 innehöll flera aktiviteter kopplat till gods, medan handlingsplanen 2026–2027 har ett ökat antal aktiviteter kring hållbar mobilitet, bland annat inom mobilitetsavtal, omställning till ett hållbart transportsystem samt mikrologistik.

PROGRAM FÖR HÅLLBART RESANDE

Program för hållbart resande är Göteborgs Stads samordnade nav för att driva på omställningen till mer hållbara resor.

En viktig slutsats i tidigare trafik- och resandeutvecklingsrapporter har varit att utvecklingen mot ett mer hållbart resande kräver både långsiktig strategisk styrning och en ökad takt i genomförandet av konkreta åtgärder i gaturummet. För att svara mot detta behov är stadsmiljö-, exploaterings- och stadsbyggnadsförvaltningen sedan 2025 organiserade inom Program för hållbart resande.

Genom att samla strategisk styrning, genomförande och uppföljning ska programmet bidra till att snabbare omsätta Göteborgs Stads mål om hållbart resande. Det är ingen egen linjeverksamhet utan fungerar som ett samordnande nav. Genom att stödja planering, prioritering, testande och – där det är relevant – permanentning av åtgärder ska programmet bidra till att stärka genomförandekraften.

Sex delprogram

Programmet är organiserat i sex delprogram och stödfunktionerna analys och uppföljning samt kommunikation. Kommunikationen spelar en central roll för att skapa förståelse och delaktighet i omställningen, vilket är en förutsättning för långsiktigt förändrade resvanor. Genom systematisk analys och uppföljning av både åtgärder och effekter stärks möjligheten att prioritera rätt insatser och skala upp det som ger önskad effekt.

Framöver kommer aktiviteter och uppföljning inom programmet att redovisas i denna rapport. Nedan visas en översikt av delprogrammen och vilka delar av trafik- och resandeutvecklingen som de har mest bäring på. Dessa kapitel kan i detta års rapport läsas som en del av en nulägesbeskrivning för respektive delprogram.

Delprogram	Syfte	Läs om nuläge
Ökad grönska och krontäckning	Utveckla attraktivare gaturum genom grönska och trygg utformning för gång och cykel	*Goda stadsmiljöer*
Parkering och mobilitetstjänster	Minska bilinnehav och bilanvändning med färre parkeringsplatser, effektivare användning och mobilitetstjänster	*Resor med bil* *Delad mikromobilitet*
Nya hastighetsgränser	Sänka och anpassa hastigheter för att öka trafiksäkerhet och trygghet i stadens trafiksystem	*Resor med bil* *Goda stadsmiljöer*
Snabba och semipermanenta åtgärder	Testa snabba omställningar i gaturummet med flexibla och uppskattningsbara lösningar för gång, cykel och kollektivtrafik	*Resor med cykel* *Resor till fots* *Goda stadsmiljöer*
Strategisk gatuutveckling	Prioritera hållbara färdsätt i trafiksystemet och omfördela gatuutrymme genom systematisk reglering av biltrafiken	*Resor med bil* *Restider mellan tyngdpunkter i staden*

DELAKTIGHETSKARTAN MATCHAR BEHOV OCH KAPACITET

I vissa delar av stadsutvecklingen är delaktigheten väl utvecklad – men många fler behöver involveras.

Göteborg fortsätter att växa och har fått 70 000 fler invånare de senaste tio åren. Det innebär att vi behöver möta ett ökat resande samtidigt som klimatmålen kräver mer hållbara transportlösningar.

På samma gång finns samhällsutmaningar kopplade till bristande tillit och svårigheter att nå alla målgrupper. Detta påverkar hur Göteborgs Stad behöver arbeta med omställningen. Ökad delaktighet är en viktig nyckel, som ger oss värdefull kunskap och ökar acceptansen för de åtgärder som görs.

Göteborgs Stad har tagit fram en handbok i medborgarinflytande. I den presenteras delaktighetskartan, som är ett verktyg för att bedöma rätt nivå av delaktighet. Den beskriver fem matchningspunkter mellan invånares vilja och behov av delaktighet och förvaltningarnas öppenhet och kapacitet att skapa delaktighet. I de stadsutvecklande förvaltningarna har handboken kompletterats med Vägledning för delaktighet och inflytande i stadsutvecklingen. Där finns bland annat en riktlinje för matchningspunkter i olika skeden.

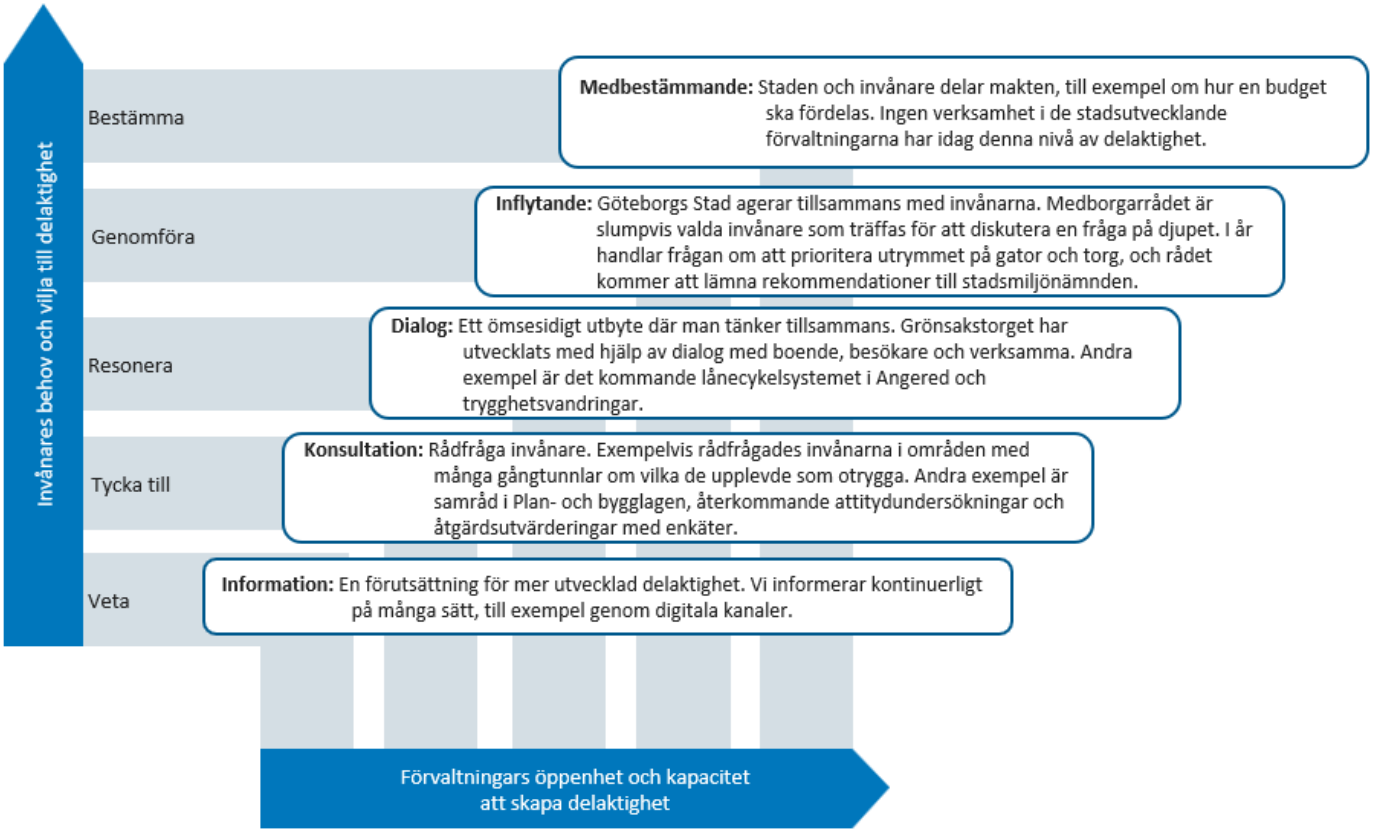
Stadens tre målgrupper

Boende är alla som bor i Göteborg. Alla är invånare oavsett socioekonomisk status, geografisk hemvist, kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, ålder och sexuell läggning.

Verksamma kallar vi alla stora och små företag och andra verksamheter i Göteborg inklusive anställda.

Besökare är de som kommer till Göteborg som turister eller för andra besök.

Göteborg Stads delaktighetskarta.



Hållbar mobilitet

HÅLLBARA RESOR

Utvecklingen av resandet i Göteborg visar på en långsam förskjutning mot mer hållbara färdmedel. Kapitlet redovisar utvecklingen över tid och analyserar hur förändrade resvanor påverkar möjligheten att nå de uppsatta målen till 2035.

Resandet har förändrats mellan 2019–2025, där cyklingen visar den största ökningen och gångresor har ökat något. Samtidigt har kollektivtrafiken minskat både på kort och lång sikt**.** Bilresandet är i stort sett oförändrat jämfört med 2019 trots en mindre ökning det senaste året. Totalt sett ligger resandet nu på samma nivå som 2019, efter en svag uppgång det senaste året.

Förändring i resande per färdmedel, 2024–2025 och 2019–2025, procent.

Färdmedel		Förändring 2024–2025	Förändring 2019–2025
	Till fots	+1 %	+3 %
	Cykel	+5 %	+10 %
	Kollektivtrafik	-1 %	-3 %
	Bil	+2 %	0 %
Totalt resande		+1 %	0 %

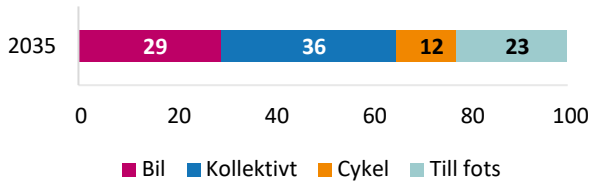
Mål om färdmedelsfördelning

Det långsiktiga målet 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 på vardagar, 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.

Fyra mål ger önskad bild

Målen har vidareutvecklats och fördjupats i cykelprogrammet och i planeringsstödet Gångvänligt Göteborg. Cykelprogrammet anger att cyklandet ska tredubblas till år 2025 och därmed stå för 12 procent av alla resor år 2035. 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. Potentialen är högre och 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, procent.



Uppföljning av effektmål 1 och 2

Under 2025 ökade både resor med cykel och till fots. Samtidigt minskade andelen resor med kollektivtrafik. Jämfört med 2019, som är det senaste normalåret före pandemin, har resandet till fots och med cykel ökat, medan resandet med kollektivtrafik har minskat. För att nå målen måste framför allt resor med kollektivtrafik ha en starkare tillväxt och trenden för resor med bil behöver brytas och börja minska. Av de motoriserade resorna gjordes 40 procent med kollektivtrafik 2025, vilket är en minskning med 1 procentenhet i jämförelse med 2024.

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 2025	2024
>35%	29%	29%

Resor med elsparkcykel inkluderas i dagsläget inte i uppskattningen av cykelutvecklingen och de räknas i inte in i färdmedelsfördelningen. Resor med delade elsparkcyklar står för cirka 1 procent av resorna.

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

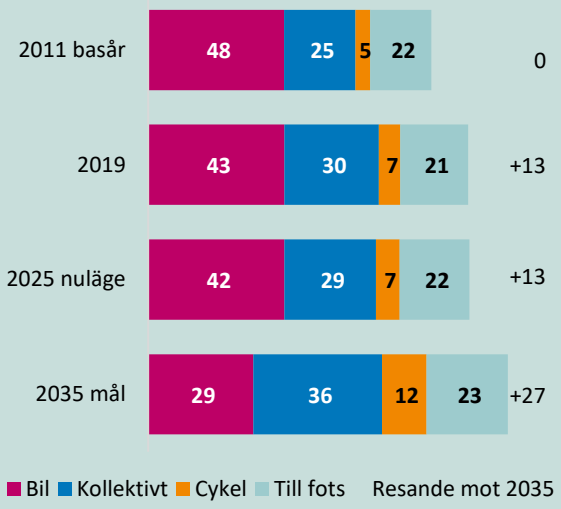
Av de motoriserade resorna görs minst 55 procent med kollektivtrafik.

2035	Nuläge 2025	2024
>55%	40%	41%

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 under 2025 är färdmedelsfördelningen 22 procent med resor till fots, 7 procent med cykel, 29 procent med kollektivtrafik och 42 procent med bil.

Färdmedelsfördelning basår 2011, 2019, nuläge 2025 och målår 2035.

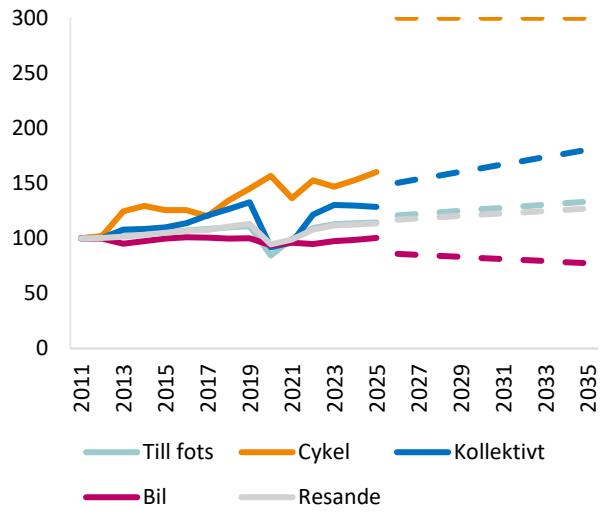


Målet om ökad andel hållbara resor utgår från en linjär ökning av resandebehovet, som baseras på den prognosticerade befolkningsutvecklingen. Vi antar att antalet resor är konstant per person, och att ett ökat resande beror på fler invånare. I diagrammet ovan visar vi resandevolymen som bredd på stapeln,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

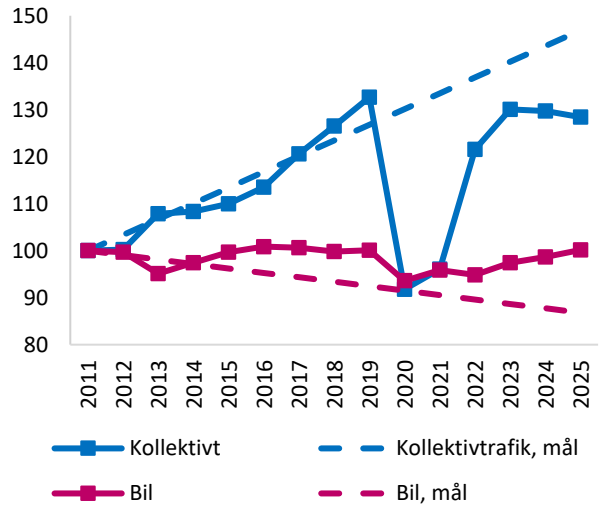
Utveckling 2011–2025

Under åren 2011–2019 var det bara kollektivtrafikens utveckling som låg i nivå med den som krävs för att nå målen i trafikstrategin. Resor med bil minskade vid införandet av trängselskatten, men har legat relativt stabilt sedan 2013 med en liten ökning de senaste åren, medan resor med cykel ökade kraftigt vid införandet av trängselskatten. Cykel har ökat mest relativt sett men ligger längst från målet, som är det mest ambitiösa. Resor med kollektivtrafik minskade mest under pandemin och har sedan dess inte riktigt återhämtat sig till samma nivå som innan.

Trafikutveckling och nödvändig utveckling för måluppfyllelse, 2011–2025, index 100.



Utveckling av index för bil och kollektivtrafik, index 100.



Nationella resvaneundersökningarna – resandet minskar över tid

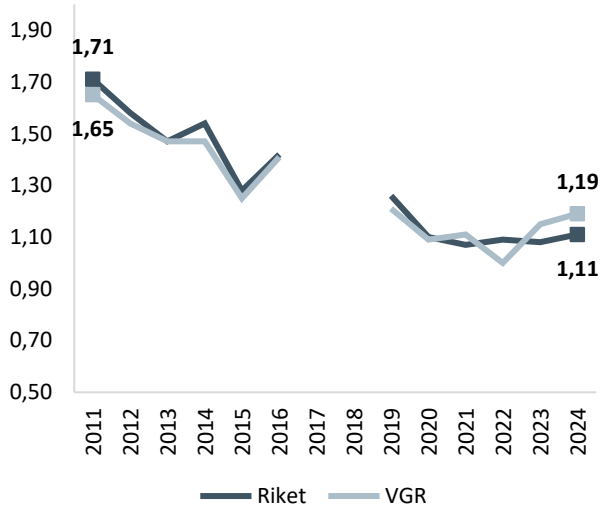
En återkommande fråga sedan återgången till normalläge efter pandemin har varit vilka effekter i resandet som kvarstår, och vilka konsekvenser det borde få när vi planerar ny stad. Därför gjorde stadsbyggnadsförvaltningen en analys av de nationella resvaneundersökningarna 2011–2024. Undersökningen görs av Trafikanalys och har bytt metod under tidsserien, från telefonintervjuer till postal inbjudan till webbenkät. Vissa justeringar i frågor har också gjorts.

Statistiken visar att antalet huvudresor började minska redan innan pandemin och stabiliserades sedan på en betydligt lägre nivå. En huvudresa innebär en resa till eller från den egna bostaden, fritidsboende, arbetsplats, skola eller tillfällig övernattningsplats. Mest minskar bil- och fotgängarresor. Störst effekt syns i antalet arbetsresor, men även resor för inköp och service minskar. I stället har fritidsresandet ökat, vilket är en naturlig konsekvens när utrymme för annan transport frigörs.

Minskningen i resande syns även i antalet delresor, som följer utvecklingen för huvudresor. En huvudresa kan bestå av många delresor, där varje ärende som utförs innebär en delresa.

Det minskade antalet resor har troligen många förklaringar. En är ökande bortfall i takt med att svarsbenägenheten sjunker. Andra förklaringar är genomslaget av distansarbete och andra transportmönster relaterade till handel, där e-handelns hemleveranser och postuthämtning rör om i hur både del- och huvudresor kategoriseras. Det behövs mer information om hur dessa reskedjor har förändrats, och i vilken utsträckning som minskningen i resvaneundersökningarnas resande motsvaras av minskningar i faktiska rörelser i staden.

Antal huvudresor per person och dag, i riket och Västra Götalandsregionen (VGR) 2011–2024. Källa: Nationella resvaneundersökningen. 2017–2018 genomfördes ingen undersökning, därefter byttes metod.



RESOR TILL FOTS

Antalet resor till fots bedöms ha ökat under 2025 och förändringen sett till läget före pandemin bedöms vara positiv.

Antalet fotgängarresor bedöms ha ökat med 1 procent jämfört med 2024 och med 3 procent jämfört med 2019. Att gå till fots står nu för 22 procent av den totala mängden resor, vilket är samma andel som 2011 och 2021–2024. Antalet resor till fots för 2025 beräknades med hjälp av befolkningsutvecklingen och data från resvaneundersökningarna 2011 och 2014, eftersom resandet till fots per person tenderar att vara relativt konstant. Eftersom osäkerheten i bedömningen är stor görs ingen bedömning om utvecklingen är linje med den nödvändiga.

	Till fots
Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2035	**1,2 %**
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2025	**1,0 %**
I linje med nödvändig utveckling	**Ovisst**

Metod för uppföljning av resor till fots

Utvecklingen av antalet resor till fots har beräknats på olika sätt mellan åren. 2019 och 2024 beräknades utvecklingen på samma sätt som 2025. Under åren 2020–2023 har utvecklingen uppskattats med hjälp av externa undersökningar och datakällor samt flöden vid mätplatser i Göteborg där antalet gående mäts kontinuerligt. Det pågår ett arbete med att utforska nya datakällor och hitta en metod för uppföljning av resor till fots.

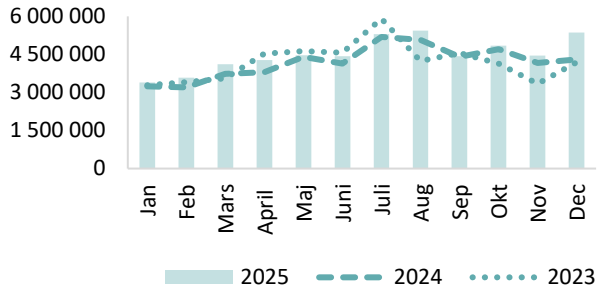
Fasta mätplatser för gångtrafiken

Här beskrivs utvecklingen på mätplatser som vi har tillgång till där resor till fots mäts kontinuerligt.

På Hisingsbron finns utrustning som mäter antalet fotgängare och cyklister sedan september 2021. Under 2025 var det cirka 1 000 fotgängare per vardagsdygn på Hisingsbron. Det är en minskning med 12 procent jämfört med 2024. En förklaring kan vara att fotgängarna inte hittat tillbaka till östra sidan efter att den var avstängd sista kvartalet 2024 samt byggarbeten vid anslutningarna på fastlandssidan.

Innerstaden Göteborg AB mäter passager av gående på 21 platser Inom Vallgraven, främst på de större shoppingstråken. Under 2025 ökade antalet passager med 7 procent, och börjar nu återgå till nivåerna 2019 före pandemin. Alla veckans dagar ingår i statistiken.

Antal passager i innerstaden per månad under år 2023–2025.



Fotgängare och trafiksäkerhet

Fotgängare i fallolyckor är den största skadegruppen i vägtrafiken i Göteborg. Fotgängarnas fallolyckor sker till stor del på vintern på grund av snö och is. Ungefär 70–75 procent av de som skadas i fallolyckor är kvinnor, och särskilt från cirka 40–55 års ålder. Jämna och halkfria ytor är en viktig åtgärd.

Fotgängare som skadas i kollisionsolyckor står för endast 10 procent av de skadade fotgängarna. Vanligast är att fotgängare skadas i kollision med personbil (cirka 50 procent). När motparten är ett tungt fordon, såsom lastbil, buss eller spårvagn, är det stor risk att fotgängaren omkommer. Arbete med fysisk planering, utformning och reglering har en stor roll i att skapa säkra trafikmiljöer i Göteborg.

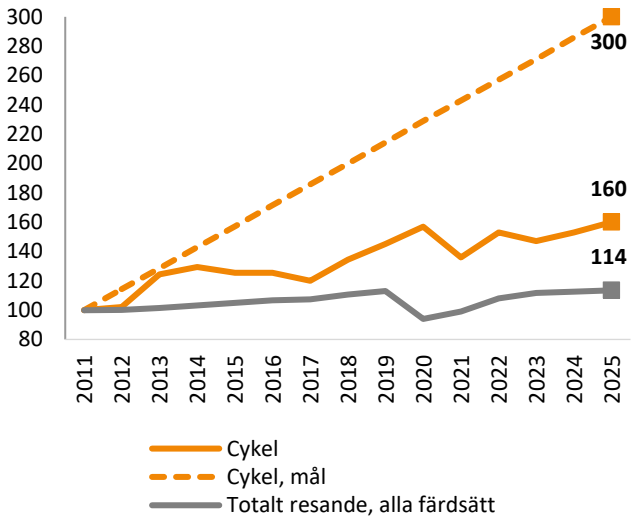
RESOR MED CYKEL

Cyklandet fortsätter att öka, men inte i den takt som krävs för att nå uppsatta mål. Under 2025 har flera viktiga lärdomar identifierats för det fortsatta arbetet.

Antalet cykelresor 2025 beräknas vara 60 procent högre än 2011 som är basår för trafikstrategin, och 2025 bedöms cyklandet ha ökat med 5 procent jämfört med 2024.

När trängselskattens infördes 2013 ökade cyklandet kraftigt, med 22 procent. I stort ligger cyklandet, sedan 2019, omkring 50 procent högre än 2011. Målet i cykelprogrammet, om ett tredubblat cyklande till 2025 från 2011, har inte uppnåtts.

Utveckling och mål för cykel 2011–2025, index 100.



	Cykel
Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2025	8,2 %
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2025	3,4 %
I linje med nödvändig utveckling	Nej

Beräkningen av cykelutvecklingen baseras på cykelflöden vid de permanenta mätstationerna under vardagar. Elsparkcyklar definieras som cyklar, men i dagsläget inkluderas inte passager med elsparkcykel i underlaget. För att beräkna ett förändrat flöde krävs kvalitetssäkrade data för både 2024 och 2025. Bedömningen försvåras av att det pågår många vägarbeten som påverkar cyklisternas vägval.

Pilotområde cykel – fokus på att dra lärdomar

Under 2025 har uppdraget att snabba på cykelprogrammets genomförande i pilotområden fortsatt och avslutats. Målet är enklare, framkomligare och säkrare cykelmöjligheter inom de valda pilotområdena Backa och Kungsladugård/Majorna, samt att arbeta för att fler ska kunna och vilja cykla. Detta gjordes genom enkla åtgärder som inte kräver större ombyggnation. Under 2025 slutfördes åtgärder med cykelbanor på Såggatan i Majorna.

Enkelriktad cykelbana på ena sidan av Såggatan i riktning från Karl Johansgatan vid avsmalnad körbana vid Allmänna vägen.

Såggatan är cirka en kilometer lång och har en tydlig lutning. Den förbinder Majorna och pendlingscykelstråket längs Oscarsleden med det övergripande cykelstråket genom Slottsskogen mot Linnéstaden, Sahlgrenska och Guldheden, men även cykelstråket längs med Allmänna vägen och Ekedalsgatan.

Före åtgärd karaktäriserades Såggatan av cykling i blandtrafik och parkerade bilar på båda sidor av gatan. En oktobervardag före åtgärderna färdades cirka 1 100 fotgängare, 700 cyklister och 2 000 motorfordon längs gatan. Såggatan är också en viktig skolväg till Karl Johansskolan.

På gatan har enkla och lättjusterade enkelriktade cykelbanor skapats genom målning och avskärmning mot parkerade bilar genom betongstöd. Åtgärden har

inneburit att antalet bilparkeringar på gatan minskat från 240 till 75. Dessutom har cykelparkering och en Styr & Ställstation ordnats. Trafiksignalen vid Karl Johansgatan cykelanpassades av trafiksäkerhetsskäl.

Bättre för cyklister

Målet att skapa enklare, framkomligare och säkrare cykelmöjligheter längs Såggatan följdes upp med enkäter bland boende och cyklister. De visar att det har blivit betydligt bättre att cykla. Särskilt förbättrades säkerheten för barn som cyklar, som innan åtgärden var den aspekt av gatan som fick lägst betyg av cyklisterna. Även den upplevda tydligheten och framkomligheten har förbättrats för cyklisterna.

Cyklisternas hastighet bedöms som oförändrad i det snitt som mättes. Däremot är bedömningen att framkomligheten förbättrades efter att cykelbanorna justerades våren 2025, inledningsvis hänvisades cyklister till blandtrafik förbi övergångsställen.

Det är för tidigt att uttala sig om faktiskt effekt på trafiksäkerheten, men ingen av uppföljningarna visar på några förhöjda risker.

Cykelparkering inte så populär

Målet att underlätta parkering av alla typer av cyklar undersöktes genom att studera beläggningen på fyra ytor med cykelparkering. Totalt var beläggningen 25 procent, och som högst knappt 40 procent vid Såggatans förskola.

Cykelparkering på Såggatan.

Stärkt resväg till skolan

Målet att bygga en sammanhängande och väl utformad cykelinfrastruktur samt att stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter har delvis uppnåtts, men antalet cyklister har inte ökat – än.

Åtgärden har stärkt förutsättningarna för barn att cykla till Karl Johansskolan, som är en viktig målpunkt i området.

Bilparkering – en het fråga

I trafikstrategin finns strategin att användningen av vägar och gator ska effektiviseras genom åtgärder som begränsar antalet fordon i trafiksystemet. Det var inte ett mål med åtgärden, men en konsekvens av cykelbanorna var att parkeringsplatser togs bort.

En bilparkeringsutredning från 2024 visade att beläggningsgraden för Såggatan och närliggande områden tillsammans var som högst 83 procent. Motsvarande beläggningsgrad 2023 var 75 procent. Totalt fanns 1 000 bilparkeringsplatser i området 2024. Vid en mätning 2025 på Såggatan var beläggningsgraden som mest 91 procent, vilket innebär sju lediga platser.

Boende med boendeparkeringstillstånd är generellt kritiska till åtgärden och trafiksituationen, och uppskattar även i lägre grad förbättringarna för cyklister och gående.

Ingen tillskapad grönska

Att omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig är en annan strategi från trafikstrategin. Den har delvis uppnåtts. Yta i form av bilparkering har tagits bort till förmån för cykelbana. Yta för temporär vistelse i form av sittplatser och grönska var planerat men prioriterades inte. Följaktligen upplever inte heller många boende att gatan är trevlig att vistas på.

Viktigt med delaktighet

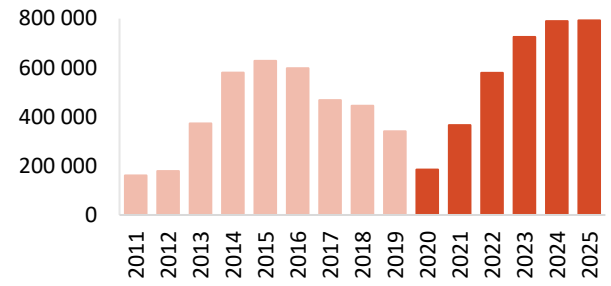
En viktig lärdom gäller delaktighet och kommunikation med de boende. Måluppfyllelsen i projektet är god, men enkätutvärderingen visar att den bilden inte delas av de boende. Bland dem finns en utbredd uppfattning om att åtgärden endast har försämrat för framför allt bilisterna. Många har inte förstått konceptet pilotområde, vilket gjort att de tillfälliga, enkla lösningarna och justeringarna missförståtts. En hög andel boende uppger också att de skulle vilja vara mer delaktiga i den här typen av projekt.

DELAD MIKROMOBILITET

Delad mikromobilitet fortsätter att utvecklas i Göteborg med fler typer av fordon och en rekordstor geografisk täckning. Under 2025 etablerades delade elcyklar och eldrivna lastcyklar, och kompletterar nu Styr & Ställ och delade elsparkcyklar. Delad mikromobilitet finns nu också i Angered.

Det nuvarande lånecykelsystemet omfattar 1 750 cyklar i Göteborg och Mölndal och 135 stationer. Resandet med Styr & Ställ ökade något under 2025 jämfört med 2024.

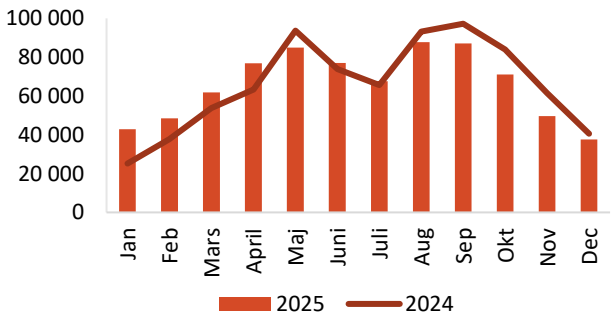
Antal resor per år inklusive resor med gamla Styr & Ställ, 2011-2019.



Styr & Ställ – utvecklingen vänder

Antalet resor med Styr & Ställ ökade under första halvåret för att sedan minska under andra halvåret. Etableringen av delade elcyklar, sjunkande kundnöjdhet kopplat till bland annat skicket på cyklarna samt yttre påverkansfaktorer som vädret, tros vara det som gör att resandet med Styr & Ställ inte längre ökar.

Antal resor med Styr & Ställ per månad 2025 och 2024.



Av alla cykelresor som görs till, från och inom Göteborg står Styr & ställ för 2 procent på vardagar.

Lånecyklar i Angered

Stadsmiljönämnden fick i budgeten 2025 i uppdrag att genomföra ett tvåårigt pilotprojekt för lånecykelsystem i Angered. Under 2025 har en medskapandeprocess genomförts med boende och verksamma för att undersöka vilket behov av delade cykelfordon som finns. Resultatet visar att de allra flesta vill hyra en elcykel och att uthyrningsperioden bör vara lång, från några timmar eller en dag till en vecka eller mer. De tillfrågande vill huvudsakligen använda cyklarna till utflykter, handla eller ta sig till och från fritidsaktiviteter snarare än som transportmedel till nyttoresor. Tjänsterna som finns tillgängliga i Göteborg idag är huvudsakligen uppbyggda för att fungera som en förlängning av kollektivtrafiken och fyller inte de behov som identifierats. Ambitionen är därför att testa en helt ny tjänst för långtidsuthyrning av cyklar i Angered.

Delad mikromobilitet och kollektivtrafik

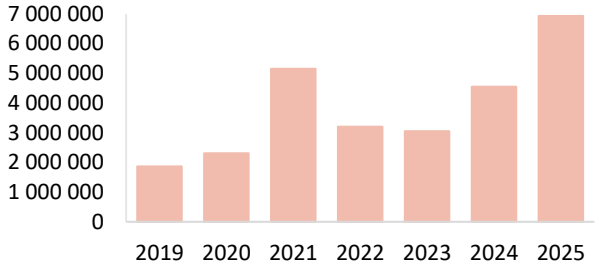
Under 2025 har Västtrafik testat en ny reseplanerare där kollektivtrafikresenärer kunnat söka på kombinationsresor där både kollektivtrafik och delad mikromobilitet ingått, bland annat Styr & Ställ. Syftet har varit att undersöka potentialen i att koppla samman delad mikromobilitet med kollektivtrafiken och vilket mervärde det kan ge för kollektivtrafikresenärer. Resultatet visar att reseplaneraren har varit uppskattad men att funktionen blir användbar först när det också finns ett gemensamt biljetterbjudande. Nästa steg är därför ett test där Styr & Ställ ingår i Västtrafiks periodbiljett.

Delade elsparkcyklar fortsätter öka stort

Under 2025 har tre företag haft verksamhet med elsparkcyklar i Göteborg. Tillstånden från april har tilldelats enligt samma princip som föregående period, med en centrumzon och en ytterzon med varsitt maxantal tilldelade fordon. Under året har det som mest funnits cirka 6 500 elsparkcyklar på gatorna, medan medelantalet över året har hållit sig kring 5 450 fordon per månad.

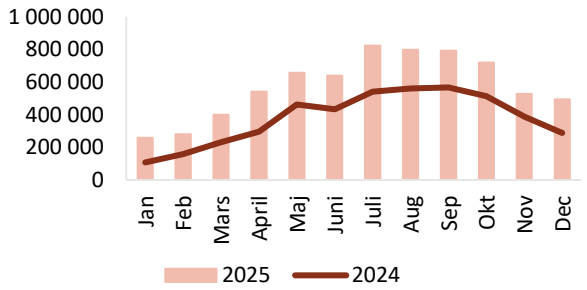
Totalt genomfördes cirka 7 miljoner resor med elsparkcyklar under 2025, vilket är 52 procent högre än 2024.

Antal resor med delade elsparkcyklar per år.



Elsparkcyklar fortsätter utvecklas till en funktionell transporttjänst där resorna är en viktig del av personers vardagsresande. Detta illustreras av toppar på vardagar under pendlingstimmarna morgon och eftermiddag, och fortsatt trend med högt nyttjande av fordon över hela året, även under lågsäsongen. Delade elsparkcyklar står nu 11 procent av cykelresorna på vardagar. Konkurrensen är fortsatt nyttig och priset mot användarna är attraktivt, samtidigt som det också driver på för att hålla elsparkcyklarna i gott skick för att vara attraktivt för kunderna.

Antal resor med delade elsparkcyklar per månad 2024–2025.



Fler tar del av delad mikromobilitet

Under året testades en ny zon med elsparkcyklar i Angered och antalet elsparkcyklar i ytterzonen utökades. Detta innebar att Göteborg under 2025 har haft rekordstor täckning för delad mikromobilitet.

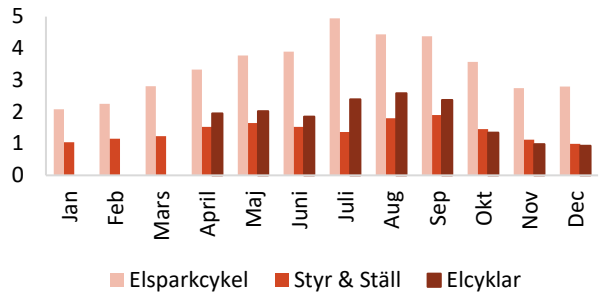
Åtgärder för ökad trafiksäkerhet

Sedan delade elsparkcyklar introducerades i Göteborg 2019 är skadade på elsparkcykel den tredje största skadegruppen. I statistiken ingår skadade på privata elsparkcyklar. För delade elsparkcyklar har Göteborgs Stad stor rådighet och har infört flera åtgärder för att öka trafiksäkerheten. Bland annat finns sedan 2022 ett nattförbud där det inte går att hyra elsparkcyklar mellan klockan 22–05 fredag och lördag natt.

Delade elcyklar har etablerats

Göteborgs Stad reserverade tillstånd för 1 000 delade elcyklar, och det utnyttjades fullt ut med två företag, detta efter problem med införandet 2023 och 2024. Cirka 315 000 resor har genomförts totalt, med i snitt 650 fordon och en användning på 1,8 resor per fordon och dag.

Antal resor per olika delade fordon och dag per månad år 2025.



Jämfört med Styr & Ställ används elcyklarna i lägre grad i morgonrusningen. De används mycket på eftermiddagar. Resorna är kortare än med Styr & Ställ, men längre än för elsparkcyklar.

Pilot med delade eldrivna lastcyklar

Under 2025 upphandlades sex delade eldrivna lastcyklar som ett pilotprojekt för att testa vilka behov delade lastcyklar kan fylla i förhållande till stadens övriga mobilitetsutbud. Samtidigt testas en ny modell för upphandling där leverantören får ersättning per utförd resa. Lastcyklarna är placerade på Jaegerdorffsplatsen, Stigbergstorget och Kungsgatan.

Framtidens delade mikromobilitet

Under året färdigställdes den första delen av en förstudie om hur delad mikromobilitet kan tillhandahållas efter att avtalet för Styr & Ställ har löpt ut, och arbetet identifierade ett antal övergripande scenarion. En fördjupad utredning av de olika scenariona ska färdigställas under 2026 och därefter ska ett inriktningsbeslut tas. Under året har även Västra Götalandsregionen genomfört en förstudie om förutsättningarna för ett regionalt hyrcykelsystem, som blir klar i början av 2026.

RESOR MED KOLLEKTIVTRAFIK

Under 2025 minskade kollektivtrafikresandet i Göteborg trots ett långsiktigt mål om ökad andel resor med kollektivtrafik. Samtidigt pågår omfattande satsningar och förändringar i trafiksystemet som på sikt kommer att påverka resandet.

Under 2025 minskade resandet med kollektivtrafik med 1 procent jämfört med 2024. För att nå det långsiktiga målet om att minst 55 procent av de motoriserade resorna genomförs med kollektivtrafik år 2035 måste det kollektiva resandet öka med 2,8 procent årligen. Årets siffror visar att utvecklingen inte är i linje med den nödvändiga utvecklingen.

	Kollektivtrafik
Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2035	**2,8%**
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2025	**1,8%**
I linje med nödvändig utveckling	**Nej**

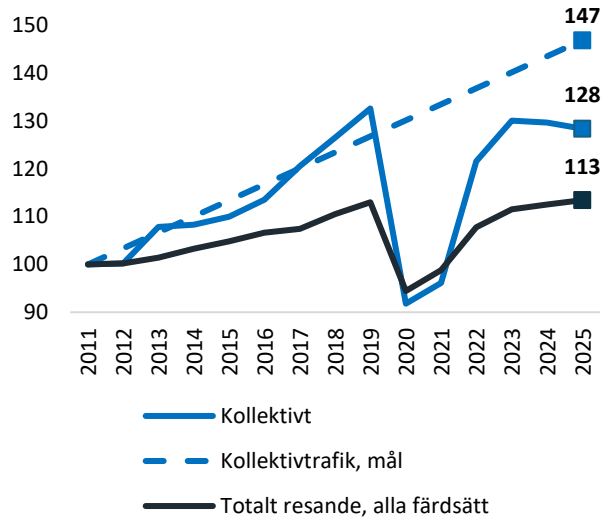
Under 2025 genomfördes 40 procent av de motoriserade resorna med kollektivtrafik. Notera att inom kollektivtrafiken är det antal påstigningar som mäts och definieras som en resa. Till skillnad från uppföljningen av cykel och biltrafik mäts alla veckans dagar, inte bara vardagar. Definitionen av en kollektivtrafikresa kan därför innebära att en ökning i resandet i själva verket är ökade bytesresor. Siffrorna kommer från Västtrafik och består av resor på linjer till, från och inom Göteborg.

Mål: Kollektivtrafikresor

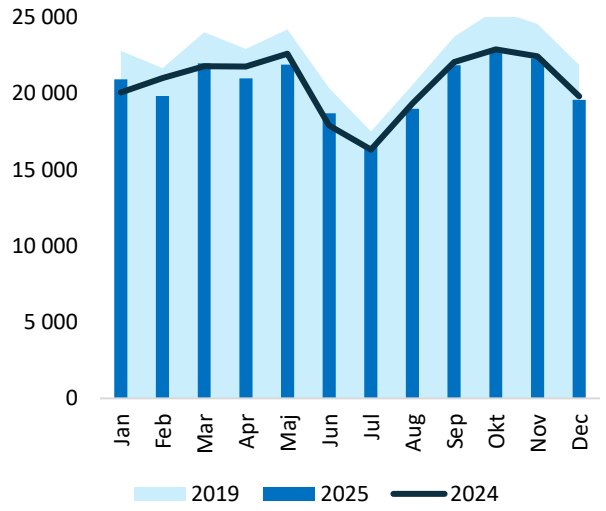
Senast år 2035 görs minst 55 procent av de motoriserade resorna med kollektivtrafik.

2035	2025	2023
>55%	40%	41%

Utveckling och mål för resor med kollektivtrafik 2011–2025, index.



Antal resor i kollektivtrafiken (buss, båt, spårvagn) per månad 2019, 2024 och 2025, tusental.



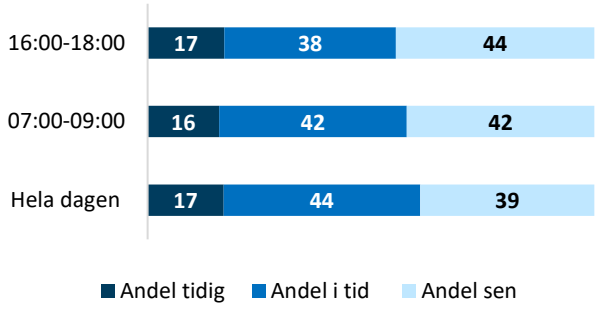
Siffrorna för 2025 visar att det totala resandet med kollektivtrafik minskar. Det enda fordonsslag som har ökat under 2025 är båt. Under året genomfördes två procent fler resor med båt i jämförelse med 2024. Resandet med spårvagn är i jämförelse med föregående år relativt stabilt, medan resor med buss har minskat med 2 procent.

Flera orsaker till minskat resande

Det finns flera olika faktorer som möjligtvis har påverkat resandeutvecklingen de senaste åren.

Framkomligheten för kollektivtrafiken påverkar dess restider och punktlighet. Genom att använda analysverktyget Flowmapper kan vi se att endast 44 procent av ungefär 24 500 turer som analyserats var i tid måndag-torsdag, under september månad. Under eftermiddagens rusningstrafik sjunker denna siffra till 38 procent. Underlaget innehåller endast hållplatser inom Göteborg.

Punktlighet för cirka 24 500 kollektivtrafikturer under måndag-torsdag september 2025, gränsvärde för tidig är 30 sekunder och gränsvärde för sen är 90 sekunder, procent.



Framkomligheten har de senaste åren påverkats av bland annat av omfattande byggarbeten, ökat antal broöppningar över älven och stor mängd kollektiva fordon som ska igenom centrala staden. Flera större satsningar för att avlasta centrala knutpunkter pågår, som till exempel Lindholmsförbindelsen, Allélänken och Bangårdsförbindelsen. Även satsningen på längre spårvagnar innebär minskat antal fordon och trängsel i trafiken.

Biljettpriserna ökade 3 procent för samtliga biljetter 2025. Detta sammantaget med att drivmedelspriserna kraftigt sjunkit sedan 2020 kan möjligtvis påverka färdmedelsfördelningen och påverkat färdmedlens relativa attraktivitet.

Västtrafik har sedan 2023 arbetat intensivt med intäktssäkrande åtgärder. De har bland annat satsat på ökade biljettkontroller i trafiken och återinfört civila biljettkontroller. 2024 genomfördes cirka 4,8 miljoner biljettkontroller och ökade antal kontroller 2025 med cirka 1,4 miljoner. Sedan 2021 har Västtrafik succesivt infört påstigning fram på flera linjer. Fuskåkning har minskat sedan Västtrafik infört ökade biljettkontroller och påstigning fram. Det är osäkert om åtgärderna i sig påverkat hur många som reser, det vill säga om vissa resenärer nu avstår från att resa i kollektivtrafiken. Eventuella effekter på framkomlighet i trafiksystemet när påstigningen tar längre tid har inte analyserats.

Satsningar på kollektivtrafik

Göteborg Stad finansierar avgiftsfria resor över älven och betalar även för utökat antal turer mellan Hisingen och fastlandet. Linje 286 har trafikerat med avgiftsfri trafik mellan Stenpiren och Lindholmen sedan 2012. 2024 utökades trafiken med ytterligare en linje. Linje 287 hade i maj 2025 trafikerat i ett helt år. Resandet över älven är delvis väderberoende men trenden för resandet för båda linjer har fortsatt ökat, med en eventuell platå sista kvartalet 2025.

I budgeten för 2025 fick stadsmiljöförvaltningen i uppdrag att inrätta sommarbadbuss till Delsjöbadet. Totalt nyttjade 6 874 resenärer badbussen under perioden 16 juni–10 augusti.

2025 beslutade kommunfullmäktige att införa kommunal subvention av periodbiljetter för folkbokförda i Göteborg. Subventionen införs våren 2026 och kommer gälla samtliga periodbiljetter inom zon A.

Större förändringar i kollektivtrafikutbudet

2025 genomförde Västtrafik ett antal stora ändringar i kollektivtrafikutbudet. Dels har fler 45 meter långa spårvagnar börjar trafikera och nu går både linje 11 och 5 med långa vagnar.

I december invigdes den nya spårvägen till Lindholmen vilket har gett tillskott i antal spårvagnslinjer som trafikerar på Hisingen och har inneburit några större omläggningar av exempelvis linje 2 och 10. I och med den nya banan till Lindholmen ersätts buss 16 till stor del av

spårvagnstrafik. Förändringen innebar ett extra byte för resenärer från Eriksberg och Högsbohöjd. 2025 ersattes Svart express med linje 29. Förändringen innebär större upptagningsområde i och med att linjen trafikerar fler hållplatser med fler avgångar, men resulterar i längre restider in mot centrum. Förändringen av linje 16 och Svart express möttes av stora reaktioner och effekterna är särskilt viktiga att följa upp nästkommande år.

Utöver dessa förändringar har bland annat helgtrafik utökats på expressbusslinjerna X2 och X3 med anledning av den högt trafikerade väg 158. Även Ringön fick utökad kvällstrafik.

Anpassning till långa spårvagnar pågår

Anpassning av hållplatser till 45-meterssvagnar är en av de mest systemviktiga åtgärderna som pågått under 2025. I och med att Varmfrontsgatan färdigställdes kan nu, utöver linje 11 även, linje 5 trafikeras med långa spårvagnar. Nu arbetar Göteborgs Stad med förlängningar av hållplatser i resterande spårvägsnät.

Exempel på andra färdigställda åtgärder 2025:

- Ny bussgata och hållplats i Kärra Centrum
- Ny busshållplats på Fabriksgatan i Gårda
- Tillgänglighetanpassning av hållplats Sjupundsgatan
- Ett flertal framkomlighetsåtgärder

Restid allt viktigare för resenärerna

Sedan 2018 gör Västtrafik en årlig attitydundersökning bland invånarna i Västra Götalandsregionen. Undersökningen kallas Hållplats och ger en inblick i hur invånarna i regionen resonerar kring sina och andras resvanor. I 2025 års undersökning anser hälften att det är mer prisvärt att köra bilen än att åka kollektivt, andelen ökar för fjärde året i rad. Samtidigt är det något färre som anger priset som den viktigaste faktorn vid val av färdmedel och fler som anger restid som en avgörande faktor. 2025 angav 79 procent att de helt eller delvis instämmer i att restiden är en avgörande för deras färdmedelsval, motsvarande andel som anger miljö som avgörande faktor är 40 procent.

Likt tidigare år lyfts mer lättillgänglig kollektivtrafik som det främsta skälet till att använda bilen i mindre utsträckning och hälften uppger att de skulle resa mer kollektivt om arbetsgivaren subventionerade periodbiljetten. De flesta tycker också att kollektivtrafiken ska prioriteras högre i stadsutvecklingen samt att bilens närvaro i staden bör begränsas.

Om Målbild Koll2035

Målbild Koll2035 antogs 2018 av Göteborgs Stad, Mölndals stad, Partille kommun och Västra Götalandsregionen. Målbilden beskriver hur kollektivtrafikens stomnät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet Göteborg–Mölndal–Partille fram till år 2035, i takt med en förväntad befolkningsökning på cirka 200 000 invånare och 100 000 nya arbetstillfällen. Syftet är att skapa förutsättningar för ett kraftigt ökat kollektivtrafikresande och därigenom möjliggöra den planerade stadsutvecklingen. Målbilden innehåller kvalitetsmål för resenären, människan i staden samt en sammanbunden stad och region och pekar ut både strukturer, utvecklingsprinciper och större investeringsbehov. Under 2025 antogs en ny handlingsplan för perioden 2025–2028 som anger gemensam planeringsinriktning, prioriterade investeringar och behov av gemensamma utredningar.

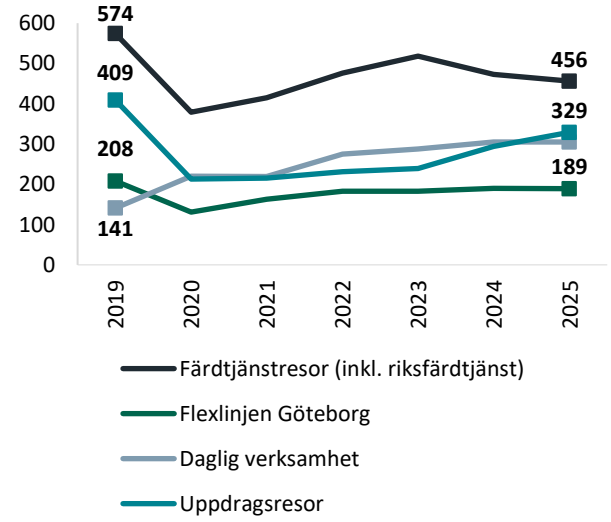
SERVICERESOR

Trots ökade förseningar är kundnöjdheten fortsatt hög och arbetet kring bommade resor börjar ge resultat.

Ett flertal typer av resor utförs inom verksamhetsområdet serviceresor. Utöver färdtjänstresor ansvarar verksamheten för resor till och från daglig verksamhet, flexlinjerna och resor på uppdrag från andra uppdragsgivare där exempelvis skolskjutsresor ingår. Utöver detta utförs även ett mindre antal riksfärdtjänstresor varje år.

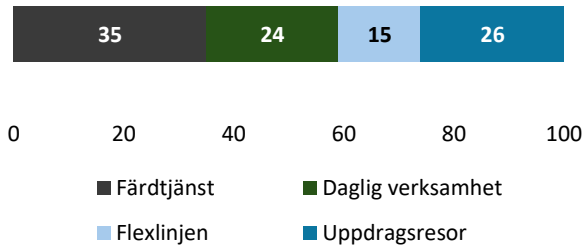
Under 2025 gjordes sammanlagt 1 278 000 serviceresor i ovanstående kategorier. Av resorna var 456 000 färdtjänstresor (inklusive riksfärdtjänst), 305 000 resor till och från daglig verksamhet, 189 000 resor med Göteborgs flexlinjer och 329 000 uppdragsresor.

Antal serviceresor mellan 2019–2025, tusental.



Under 2024 omklassades resor till och från fritidshem från att ingå under kategorin färdtjänstresor till att ingå under uppdragsresor. Denna omklassning förklarar delvis minskningen i antalet färdtjänstresor från 2024 till 2025 och den stora ökningen av uppdragsresor under samma period. Sammantaget har färdtjänstresorna minskat med 4 procent och uppdragsresorna har ökat med ungefär 12 procent mellan 2024 och 2025. Andra insatser har också gett effekt och påverkat resandet under året.

Andel serviceresor fördelat på restyp år 2025, procent.



Förseningarna fortsätter öka

Verksamheten har definierat förseningar som resor där föraren är över tio minuter sen för att hämta den väntande resenären. Tiden innan detta räknas som en tillåten förskjutning. Är föraren sen med över tjugo minuter så har resenären möjlighet till reducerad egenavgift för resan enligt restidsgarantin. Sammantaget var närmare 11 procent av alla serviceresor (flexlinjen borträknat) försenade under 2025 vilket är en ökning med cirka 1 procentenhet i jämförelse med 2024. Under pandemin så sjönk andelen förseningar men har sedan dess ökat och är under 2025 tillbaka på 2019 års nivåer. Det är i den rörliga trafiken som antalet förseningar ökat mest under året. Rörlig trafik är de fordon som anropas när den fasta trafiken inte räcker till. Inom denna grupp är andelen förseningar upp emot 14 procent av resorna. Förvaltningen arbetar tillsammans med berörda trafikföretag för att hitta åtgärder för minskade förseningar. Utifrån att minska beläggningstopparna under högtrafiktider lyfter förvaltningen kommuninternt behovet av en större variation av starttider för daglig verksamhet, skolor och arbeten.

Kundnöjdhet på fortsatt hög nivå

Göteborgs Stad genomför löpande kundundersökningar inom färdtjänsten för att följa upp resenärernas upplevelser av sina resor. Årets undersökning visar att färdtjänstresenärerna fortsatt är mycket nöjda med sina resor. 90 procent av resenärerna uppger att de är nöjda med både beställningen och själva resan. Bemötandet får genomgående goda omdömen. 94 procent är nöjda

med den som tar emot samtal vid beställning och 92 procent med förarens bemötande.

Minska antalet bomresor för ökad effektivitet

Serviceresors arbete de senaste åren med att reducera antalet bomresor börjar ge resultat. En bommad resa innebär att både fordon och förare tas i anspråk utan att någon resa genomförs, vilket leder till onödiga kostnader, minskat resursutnyttjande och ökad belastning på transportsystemet, särskilt under högtrafik samt en negativ påverkan på miljön.

Andelen bomresor har minskat från 4,3 procent år 2022 till 3,8 procent år 2025. Den ekonomiska påverkan följer samma trend, men kostnaderna uppgår trots detta till cirka 7,5 miljoner kronor för 2025. Sedan 2024 har fokuset att minska antalet bommade skolresor bidragit till en utveckling i rätt riktning. Trots de förbättringar som uppnåtts kvarstår bomresor som en betydande utmaning inom serviceresetrafiken.

Färdtjänstkortet

I mars 2024 påbörjades ett samarbete med Västtrafik där färdtjänstberättigade i åldersgruppen 20–64 år ges möjligheten att med ett personligt färdtjänstkort resa kostnadsfritt dygnet runt med den allmänna kollektivtrafiken i centrala Göteborg. I nuläget har cirka 2 000 personer ett aktivt färdtjänstkort.

Färdtjänstkortet är populärt bland resenärer och statistik från Västtrafik visar att antalet utförda resor med kortet under 2024 och 2025 är i genomsnitt cirka 31 000 resor i månaden. Uppskattningsvis har mottagarna av färdtjänstkorten i genomsnitt även minskat sitt månatliga färdtjänstresande med cirka 15 procent sedan mottagandet av korten, vilket motsvarar i genomsnitt 1,2 resor färre per person i månaden.

Framtidsinriktat arbete under 2025

I upphandling av trafik för serviceresor perioden februari 2027-januari 2032 var det viktigt att bättre balansera trygghet och kontinuitet med ökad flexibilitet, effektivitet och hållbarhet. Bland annat innebär det att samtliga personbilar i avtalet ska vara nollutsläppsfordon och samtliga rullstolsbussar ska drivas med fossilfria drivmedel. För att undvika ett alltför stort beroende av ett enskilt företag får inget företag ha mer än 35 procent av den upphandlade fasta volymen.

Flexlinjen är en mycket uppskattad trafikform bland färdtjänstresenärer och äldre göteborgare i allmänhet. Denna behöver fortsatt utvecklas tillsammans med den pågående stadsutvecklingen. Målet är att flexlinjen alltid är ett förstahandsval för färdtjänstresenärer.

Idag använder 2,8 procent av göteborgarna färdtjänst i sitt dagliga liv. En central del i stadsutvecklingen är arbetet för en tillgängligare stad och kollektivtrafik. En sådan utveckling gör det möjligt för fler att vara oberoende av färdtjänst. Därför ser vi att andelen som använder färdtjänst kommer att minska.

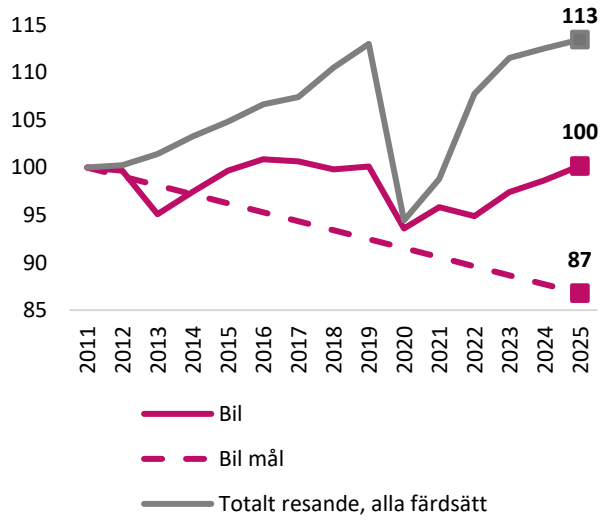
För de som är hänvisade till att använda serviceresors tjänster för färdtjänst, skolskjuts, resa till daglig verksamhet, arbete eller studier, är det av yttersta vikt att komma fram till målpunkterna för resan. I det omställningsarbete som pågår i Göteborg med att minska biltrafiken finns det risk att serviceresors fordon bli hindrade att hämta eller lämna på plats som fungerar för resenärer med funktionsnedsättning. Samverkan är därför viktig med parter som styr över stadens infrastruktur, såväl inom stadens förvaltningar som till exempel Västra Götalandsregionen, Västtrafik och de stora bostadsföretagen.

RESOR MED BIL

Göteborg står inför betydande utmaningar när det gäller att minska trafikens klimatpåverkan och samtidigt säkerställa ett framkomligt och fungerande transportsystem.

Utvecklingen av biltrafiken i Göteborg baseras på antalet fordonspassager vid samtliga trängselskatteportaler under helgfria vardagar, med klämdagar exkluderade. Eftersom trängselskatten omfattar ett avgränsat område ger den en god indikation på resor till och från staden. Stadsbyggnadsförvaltningens beräkningar visar att trafiken i trängselskattesnittet ökade med 2 procent år 2025 jämfört med 2024, medan antalet passager under helger ökade med 5 procent.

Utveckling och mål för bilresande mellan 2011 och 2025, index 100.



	Bil
Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2035	-1%
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2025	0,2%
I linje med nödvändig utveckling	Nej

Utvecklingen av resandet med bil går i motsatt riktning till stadens långsiktiga mål. För att nå trafikstrategins mål till 2035 behöver biltrafiken minska med i genomsnitt 1 procent per år. I Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 anges dessutom att klimatpåverkan från trafiken ska minska med 90 procent till 2030 jämfört med 2010, i linje med 1,5-gradersmålet. För att nå detta krävs en minskning av det totala trafikarbetet med 25 procent mellan 2020 och 2030.

En ny metod för att beräkna trafikarbetet, framtagen under 2025, visar att den sammanlagda minskningen mellan 2019 och 2023 uppgår till 2 procent. Detta innebär att utvecklingen hittills ligger långt från det uppsatta målet, vilket understryker behovet av ytterligare åtgärder för att minska biltrafiken.

Mål: Minskat trafikarbete

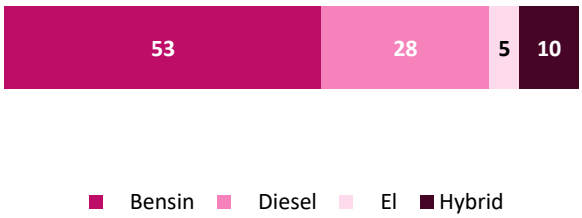
Det motoriserade vägtrafikarbetet i Göteborgs Stad ska minska med 25 % till 2030 jämfört med 2020.

2030	2023
-25%	-2%

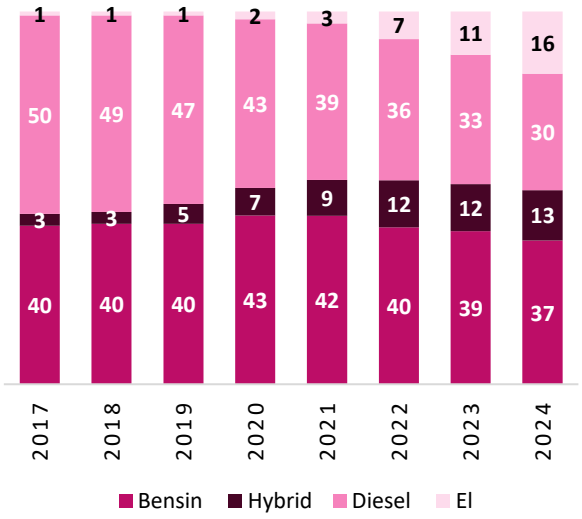
Fossildrivna fordon fortsätter dominera

Bland bilar registrerade på fysiska personer dominerar fortfarande fossildrivna fordon kraftigt. Drygt hälften går på bensin och knappt en tredjedel på diesel, medan elbilar och hybrider tillsammans utgör en relativt liten andel. Trafiken genom betalstationerna visar däremot en snabbare omställning. Andelen dieselbilar har minskat tydligt sedan 2017, samtidigt som både elbilar och hybrider ökat och nu står för en betydande del av passagerna. Bensinbilar ligger mer stabilt men minskar svagt över tid. Sammantaget var elektrifierade fordon nästan dubbelt så vanliga i trafikflödet under betaltid än i den privatägda bilparken 2024.

Drivmedel för personbilar i trafik registrerade på en fysisk person i Göteborg 2024, procent.



Drivmedel för personbilar som passerar stationerna för trängselskatt under betaltid 2017–2024, procent.



Fordonsrörelser inom och över kommungränsen

Under vardagar 2025 genomfördes ungefär hälften av alla bilresor helt inom kommunen, vilket visar att mycket av trafiken är lokala resor inom staden. Samtidigt står pendlingen över kommungränsen för en stor del av trafiken, ungefär 20 procent av resorna går in till Göteborg från andra kommuner och ungefär lika många går ut från staden. Dessutom är cirka 10 procent genomfartstrafik, alltså resor som passerar genom kommunen. Sammantaget visar detta att Göteborgs vägnät används både för lokala resor och regional pendling. Det är viktigt att notera att GPS-underlaget, som är hämtat från TomTom, inte omfattar alla rörelser utan endast ett urval.

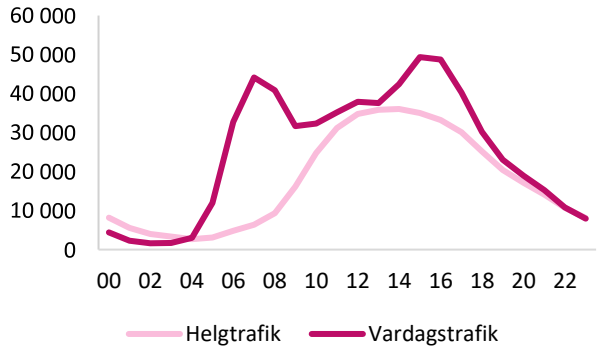
Fordonsrörelser i olika relationer under vardagar 2025, GPS-data via TomTom.

Startpunkt	Målpunkt	Andel fordonsrörelser
Göteborg	Göteborg	ca 50%
Göteborg	Utanför kommungräns	ca 20%
Utanför kommungräns	Göteborg	ca 20%
Utanför kommungräns	Utanför kommungräns	ca 10%

Dygnsfördelning av trafik på vardagar och helger

Med hjälp av trängselskattesnittet kan resor till och från Göteborg analyseras över dygnet för både vardagar och helger. Jämförelsen visar att trafiknivåerna mitt på dagen är relativt likartade, trots att resornas syfte skiljer sig. Under vardagar domineras trafiken av morgon- och eftermiddagstoppar, med låga nivåer under natt och kväll. Helgtrafiken är jämnare fördelad över dagen och förskjuten mot senare tider, med en bred topp mitt på dagen.

Jämförelse av trafikens dygnsvariation genom trängselskatteportalerna under vardag och helg under 2025.



Trängselskatten är fortsatt viktig

Under 2025 genomförde Trafikverket en utredning av trängselskatten i Göteborg för att belysa dess effekter på trafik, miljö och statliga intäkter. Utredningen visar att trängselskatten fortsatt fyller en viktig funktion genom att bidra till minskad trängsel, ett mer effektivt utnyttjande av trafiksystemet och att en förlängning efter 2037 är motiverad. Ett avskaffande bedöms leda till ökade trafikflöden och förändrade resmönster. Samtidigt konstateras att åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam, där nyttor som förbättrad framkomlighet och ökad trafiksäkerhet överstiger kostnaderna. Sedan trafikstrategin infördes i Göteborg bedöms trängselskatten vara den enda åtgärd som haft en tydlig påverkan på bilresandet.

Mobilitetsavtalens ökar det hållbara resandet

Sedan 2018 har Göteborgs Stad tillämpat styrdokument som gör det möjligt för byggherrar att frivilligt minska mängden parkeringsplatser i nya bostadsprojekt i utbyte mot mobilitetsåtgärder. Dessa

åtgärder, till exempel bilpool och cykelpool, gratis periodbiljetter för kollektivtrafik och informationsinsatser, ska minska behovet av privat bilanvändning och bilinnehav. Forskningsprojektet GotPark har utvärderat effekter av genomförda mobilitetsavtal genom intervjuer och enkäter bland byggherrar och boende samt gått igenom relevanta dokument som detaljplaner, bygglov och avtal för mobilitetsåtgärder.

Projektet visar att mobilitetsavtal bidrar till en mer hållbar mobilitet i Göteborg. I fastigheter med mobilitetsavtal finns ungefär 25 procent färre parkeringar än i jämförbara fastigheter utan avtal. Såväl bilägandet som bilanvändningen är lägre och kollektivtrafiken mer använd än i jämförbara fastigheter utan avtal. De boende har en generellt positiv syn på åtgärderna, samtidigt som flera av åtgärderna utnyttjas sparsamt. Byggherrarna har en generellt positiv syn på mobilitetsavtal och ser fördelar med att anlägga färre parkeringsplatser. Skälen är i första hand ekonomiska, medan klimat- och stadsbyggnadsargumenten är mindre framträdande. Uppföljning och utvärdering fortsätter i ett nytt forskningsprojekt, HoMoSe/Longpark, som bland annat genomför en ny enkät för att följa de boendes resvanor och attityder.

Framtidens mobilitet

Framtidenkoncernen har de senaste åren genom initiativet Framtidens mobilitet gjort en omfattande satsning på hållbara resor. Arbetet bidrar till målen i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 och skapar samtidigt förutsättningar för stadens utbyggnad. Genom att som hyresvärd erbjuda konkreta alternativ till egen bil vill koncernen underlätta för hyresgästerna att välja gång, cykel, kollektivtrafik och delade mobilitetslösningar.

Som en del i detta arbete genomförde Poseidon, Bostadsbolaget och Familjebostäder under 2025 en kartläggning av alla typer av bilpooler i Göteborg. Kartläggningen visar att bilpooler finns etablerade på 192 platser och att tillgången är hög för de boende inom det kommunala bostadsbeståndet. Cirka 80 procent av Poseidons hyresgäster och 70 procent av både Bostadsbolaget och Familjebostäders hyresgäster har tillgång till bilpool inom 400 meters gångavstånd. För Poseidon innebär detta en ökning med omkring 20 procent jämfört med 2024.

Hastighet för en levande stad

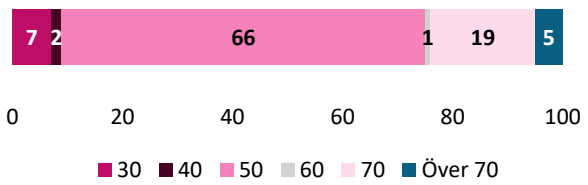
Rätt hastighet är en av de viktigaste trafiksäkerhetsfaktorerna och en möjliggörare för levande och hållbara städer. I låga hastigheter är skaderisken mindre, möjligheten till samspel mellan trafikanter ökar och buller minskar, vilket bidrar till en tryggare, mer attraktiv och hållbar stadsmiljö. Göteborg har under flera decennier arbetat för låga hastighetsnivåer där gående och cyklister vistas och rör sig. Hastighetsdämpande åtgärder finns i våra bostadsområden, i korsningar och på väg till hållplatser. Praxisen har varit att rekommendera 30 km/h men att inte ändra hastighetsgränsen som i de flesta fall är bashastighet i tätort, alltså 50 km/h.

Hastighetsgränser ändras

Nu pågår ett arbete att se över hastighetsgränserna på kommunala gator och vägar samt inom tättbebyggt område. Utgångspunkten är 30 km/h i miljöer med gående och cyklister samt vid skolor. Hastighetsgränserna 40 och 60 km/h kommer också att införas. Det är ett omfattande arbete som löper över flera år. På många ställen innebär det att hastighetsgränsen anpassas till den utformning gatan redan har.

Fördelningen av högsta tillåtna hastighetsgräns i vägnätet indikerar att hastighetsplaneringen präglas av ett traditionellt stadsvägnät, där 50 km/h är praxis. Utifrån målen om ökad trafiksäkerhet, minskade utsläpp och mer attraktiva stadsmiljöer och den pågående hastighetsöversynen så förväntas andelen vägar med lägre hastighetsgränser öka successivt under kommande år.

Fördelning av högsta tillåtna hastighetsgräns i vägnätet 2025 (NVDB), km/h. Gångfart är exkluderat i diagrammet då hastigheten utgör 0,3% av vägnätet, procent.



RESTIDER MELLAN TYNGPUNKTER I STADEN

Göteborgs Stad 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.

Göteborgs Stad samlar in restidsdata för kollektiv- och biltrafik. Från och med i år kommer restiderna för kollektivtrafik samlas in med hjälp av analysverktyget Flowmapper och via INRIX för biltrafiken. 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 Göteborgs Stads strategi för utbyggnadsplanering och trafikstrategin och pekas ut som tyngdpunkter i Målbild koll2035. En tyngdpunkt definieras som en strategisk knutpunkt av lokalt och regionalt intresse som har en hög täthet och urbana kvaliteter.

Karta som visar de analyserade tyngdpunkterna.

Restider 2025

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. Sett till 85-percentilen är det fyra av de analyserade relationerna i kollektivtrafiken som överskrider målet på maximalt 30 minuters restid. Det gäller resor i båda riktningarna mellan Frölunda torg och Angered centrum samt Frölunda torg och Gamlestads torg. För biltrafiken uppfyller samtliga relationer målet.

Effektmål 3: Restider

Restiden mellan två målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik.

Kollektivtrafik: 12 av 20 relationer uppfyller målet, 4 av 20 uppfyller inte målet och 4 av 12 saknas det data för.

Biltrafik: Samtliga relationer uppfyller målet.

85-percentilen för restider med kollektivtrafik 2025, minuter.

Startpunkt \ Målpunkt	Angered centrum	Backaplan	Centrala staden	Frölunda torg	Gamlestads torg
Angered centrum			20	52	12
Backaplan			6	28	
Centrala staden	22	6		28	9
Frölunda torg	52	28	28		36
Gamlestads torg	13		9	36	

85-percentilen för restider med biltrafik 2025, minuter.

Startpunkt \ Målpunkt	Angered centrum	Backaplan	Centrala staden	Frölunda torg	Gamlestads torg
Angered centrum		13	14	23	16
Backaplan	15		16	12	8
Centrala staden	14	6		13	10
Frölunda torg	23	12	16		19
Gamlestads torg	16	7	6	27	

Skillnader i 85-percentilen för restider för bil- och kollektivtrafik 2025, minuter

Startpunkt \ Målpunkt	Angered centrum	Backaplan	Centrala staden	Frölunda torg	Gamlestads torg
Angered centrum			6	29	-4
Backaplan			-10	16	
Centrala staden	8	0		15	0
Frölunda torg	30	16	12		17
Gamlestads torg	-3		3	9	

Bilen snabbare i majoriteten av relationerna

Jämförelsen mellan restider för kollektiv- och biltrafik visar att biltrafiken har kortare restider än kollektivtrafiken i flera relationer, särskilt för längre resor. Restiden mellan Angered centrum och Frölunda torg tar närmare 30 minuter längre tid med kollektivtrafik än bil under perioden 05:00-20:00. Under vardagens morgonrusning 07:00-09:00 är skillnaden ungefär 27 minuter i samma relation.

Att bilen är så pass mycket snabbare i många relationer gör att kollektivtrafiken har svårt att konkurrera, vilket i sin tur gör det svårare att nå effektmål 2 om en högre andel kollektivtrafikresor av de motoriserade resorna.

I vissa relationer, exempelvis mellan den centrala staden och de närliggande tyngdpunkterna, är skillnaderna små, vilket tyder på en mer jämförbar tillgänglighet mellan färdmedel. Det förekommer även enstaka relationer, främst från den centrala staden till Angered centrum och Gamlestads torg, där kollektivtrafiken är snabbare än bilen. Detta kan till stor del förklaras med att spårvägen i dessa relationer är separerad från biltrafiken och inte påverkas av trängsel i vägnätet.

Hur mäter vi restider

Restider för biltrafik 2025 baseras på GPS-data från INRIX som har bearbetats inom Trafikverkets STRESS-förvaltning. Datamaterialet är insamlat i 15-minutersintervall mellan klockan 05:00 och 20:00 under hela september 2025. Restider för kollektivtrafik 2025 har hämtats från analysverktyget Flowmapper, som använder fordonens faktiska GPS-positioner. Eftersom verktyget inte beräknar bytes- och väntetider har endast relationer med direktgående linjer från respektive tyngdpunkt inkluderats. Restider mellan Angered centrum och Backaplan samt Gamlestaden och Backaplan har därför inte analyserats. Datainsamlingen avser samma period som restider för bil. Underlaget innehåller alla turer med data under denna period. Matriserna visar med andra ord inte den faktiska restiden där gångavstånd till och från parkering och hållplats bör vara inkluderad.

Måttet 85-percentil innebär att restiderna rangordnas från kortast till längst. Den restid som skiljer de 15 procent längsta restiderna från de övriga 85 procenten definierar 85-percentilen.

Goda stadsmiljöer

ATT GÅ OCH CYKLA I CENTRUM

Centrala Göteborg är en plats för stadsliv. Men att ta sig till, från och igenom centrala platser till fots och med cykel är också viktigt. Här är utmaningarna många och nöjdheten långt ifrån målen.

När centrala Göteborg växer kommer det att generera många fler resor i en stadsmiljö som redan är hårt belastad av olika ytanspråk. Därför behöver yteffektiva sätt att resa prioriteras. Samtidigt eftersträvas en stadsmiljö som upplevs attraktiv och som inbjuder till vistelse.

I dagsläget är kollektivtrafiken det mest attraktiva färdmedlet för korta resor i centrum, samtidigt som dessa resor dörr till dörr skulle gå snabbare att cykla. I centrum finns stora flöden av gående och många resor som görs handlar om gångavstånd. För att fler ska välja att gå för resor inom centrum behöver gående också betraktas ur ett framkomlighetsperspektiv och gatumiljöerna som helhet bjuda in till att gå även längre sträckor.

Kopplat till centrum finns effektmål från trafikstrategin om att gång som sätt att ta sig fram inom centrum ska vara attraktivt och gaturummen ska upplevas attraktiva. Attraktivitet innebär att det ska vara tryggt, säkert, tillgängligt och väl gestaltat. För cykel (inkl. elsparkcykel) finns inget mål satt för specifikt centrum. En stor del av utmaningarna med att cykla i staden finns i centrala staden, och nöjdheten med cykling i centrum är avgörande för helhetsbilden av hur det är att cykla i Göteborg.

Mer attraktivt att gå och cykla

Undersökningar kring målen görs vartannat år och gjordes senast 2024 genom en fotgängar- respektive cykelattitydundersökning. Då var det något fler som tycker att det är attraktivt att både gå och vistas i centrala Göteborg. Den tidigare negativa trenden som sågs under ett antal år var därmed bruten. När det gäller att ta sig fram inom centrum så har även cykelresors attraktivitet gått framåt, medan kollektivtrafiken ligger kvar på en stabil nivå och är det mest uppskattade färdmedlet inom centrum. Nivåerna för nöjdhet ligger dock fortfarande långt under målnivåerna.

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

2035	2024	2022
85%	60%	56%

Effektmål 5: Attraktivt att vistas i täta stadsmiljöer

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

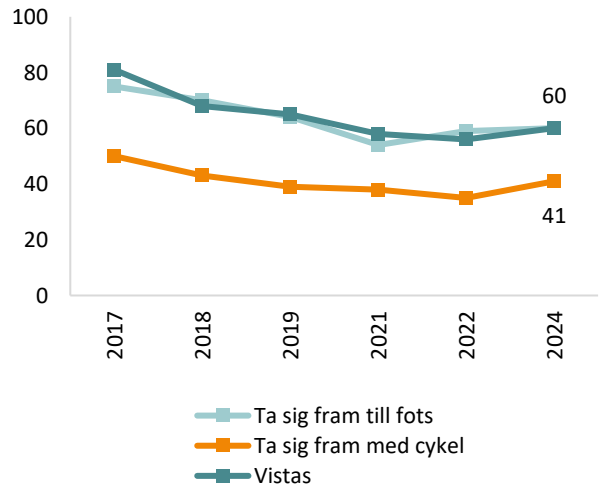
2035	2024	2022
85%	60%	56%

Mål: cykelvänlig stad

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

2035	2024	2022
-	75%	40%

Andel som tycker det är attraktivt att ta sig fram och vistas i centrala Göteborg över tid, procent.



Upplevd trafiksäkerhet viktigast

Trafiksäkerhet är den aspekt av trafikmiljön som påverkar den totala upplevelsen mest, både för gående och cyklister. Trafiksäkerheten i centrum har en stor utvecklingspotential som kan lyfta helhetsbilden i staden för både gående och cyklister. De många byggprojekten spelar en viktig roll. För cyklister är den upplevda trafiksäkerheten allra lägst förbi byggarbetsplatser och en majoritet av fotgängarna upplever att ombyggnationer påverkar deras upplevelse av att gå och vistas negativt.

Flöde och flyt behövs

För cyklister är flöde och flyt viktigt för hur attraktivt det är att cykla. Att kunna ta sig fram utan onödiga stopp och otydliga regleringar gör cyklingen enklare för fler. Det betyder inte nödvändigtvis ett behov av att cykla snabbt, utan att tydligt ha en plats i stadsrummet och ett kontinuerligt flyt även i centrala miljöer. I fritext lyfter cyklisterna problem med plötsliga avbrott, svårnavigerade platser och en bristande logik. Ett exempel är Brunnsparken där kollektivtrafikflödena blir barriärer som innebär både framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem.

Gående behöver stråk som hänger ihop

Även gående behöver förstå hur de förväntas röra sig. De behöver kunna orientera sig i gatunätet på ett sätt som upplevs sammanhängande och logiskt. Tillsammans med den upplevda trafiksäkerheten påverkar det helhetsbilden av att röra sig till fots allra mest. I centrum är det lägst andel som tycker att stråken är logiskt sammanhängande och utan plötsliga avbrott eller barriärer. Tillfälliga omledningar förbi ombyggnationerna fortsätter också att ha en stark påverkan på upplevelsen av att röra sig till fots i centrum.

Samspelet engagerar

I centrum håller lägst andel med om att samspelet mellan gående och cyklister fungerar. Det är inte konstigt då flödena av både gående och cyklister är höga och många ska samsas på begränsad yta. Både gång- och cykelhastigheter kan variera stort, och därtill kompliceras samspelet av ett ökat resande med elsparkcykel. För att interaktionen ska fungera bättre krävs tydlighet och tillräckliga ytor. Konsekvent utformning som baseras på separerade lösningar är det som allra mest efterfrågas av gående och cyklister själva. Separering från cyklister är en av de aspekter som i fritextsvar är allra vanligast förekommande kring vad som skulle göra gångvänligheten bättre.

Centrum blir grönare med fler träd

Under 2025 har över 100 träd planterats i centrum, i parker, på torg och gator. 18 av dem planterades i hårdgjorda miljöer inom Vallgraven. Fler träd i stadsmiljön är en nödvändighet för att klara framtidens klimatutmaningar. Träden renar luften, dämpar buller, binder luftföroreningar och minskar risken för översvämningar. Träden är också livsmiljö för fåglar, insekter och andra djur.

En grönare stadsmiljö är också en miljö som blir attraktivare att gå och cykla i, och som människor vill vistas i. De förskönar stadsmiljön och skänker samtidigt skugga under soliga, varma dagar.

PLATSUTVECKLING

Erfarenheter från Grönsakstorget och Ernst Jungens plats visar hur vi snabbt kan skapa grönare, tryggare och mer levande miljöer – och ge bättre underlag för permanenta lösningar.

Stadsmiljöförvaltningen arbetar med tillfällig platsutveckling som metod för att testa idéer i full skala innan slutgiltiga beslut fattas. Att testa idéer och utveckla stadens rum tillsammans med användarna är kärnan i tillfällig platsutveckling. Genom att använda tillfälliga lösningar, till exempel flyttbara planteringar, målningar, möbler och trafikjusteringar, går det att pröva olika utformningar i verklig miljö och samla in erfarenheter från dem som använder platsen. Metoden gör det möjligt att justera, förbättra och fatta mer välgrundade beslut för framtida, permanenta ombyggnationer.

Snabb dialog formar platsen

I arbetet med tillfällig platsutveckling är delaktighet viktigt. Processen bygger på tidiga inspel och dialog som följs av snabba resultat, och projektens tillfälliga karaktär ger också möjlighet till direkta justeringar utifrån vidare dialog.

Varje år utvärderas ett urval av alla tillfälliga platser, i år Grönsakstorget och Ernst Jungens plats. Det görs genom att intervjua de som använder platsen, både besökare och de som bor och är verksamma i närheten. För att alla ska få komma till tals görs också utskick till hushåll och verksamheter om att fylla i en webbenkät. På många platser finns också möjligheten att skanna en QR-kod och lämna synpunkter.

Grönsakstorget – uppskattad mötesplats

Grönsakstorget har sedan 2023 utvecklats från parkeringsplats till ett fullskaligt sommartorg med hjälp av tillfällig platsutveckling och fokus på dialog med användarna. Torget har bland annat fyllts med riklig grönska, lek- och sittytor, möjlighet att köpa mat och olika arrangemang som musik och dans.

2025 års enkätuppföljning visar att Grönsakstorget fortsätter att etablera sig som en uppskattad mötesplats där de flesta boende, besökare och verksamma ser värden i att platsen blivit mer grön, social och levande. Attraktiviteten ligger stabilt på höga nivåer och besökare beskriver torget som en trivsam och inkluderande plats där människor i alla åldrar samlas. Skillnaderna mellan grupperna visar att torget uppfattas olika beroende på vilken relation man har till platsen – som besökare, boende eller verksam. Begränsningen av biltrafik uppskattas av besökarna men är mer omstridd bland boende och verksamma. Parkeringsfrågan framstår fortsatt som den tydligaste konfliktpunkten.

Ett steg närmare permanent utformning

Under 2025 fick stadsmiljöförvaltningen i uppdrag att analysera hur parkeringskapaciteten i närområdet påverkas om Grönsakstorget omvandlas till torgyta även under vinterhalvåret. Stadsmiljöförvaltningen saknar data och rådighet över parkeringar i privat regi i området, vilket gör det svårt att bedöma konsekvenserna. Även om några parkeringsplatser försvinner i det direkta närområdet bedöms påverkan som liten eftersom torget utgör en mycket liten del av det totala utbudet. Göteborgs Stads parkeringspolicy prioriterar parkering på andra ytor än de allmänna,

för att frigöra ytor för torg och gröna miljöer, och en omdaning av Grönsakstorget ligger väl i linje med den strategiska styrningen.

Stadsmiljönämnden beslutade under 2025 att platsen ska bli ett permanent torg. Under planeringstiden kommer torget att fortsätta utvecklas med tillfällig platsutveckling. Under vintern 2025 har Grönsakstorget för första gången omvandlats till vintertorg. Fokus har lagts på lek och spel eftersom det varit särskilt uppskattat och efterfrågat av barn och unga vuxna.

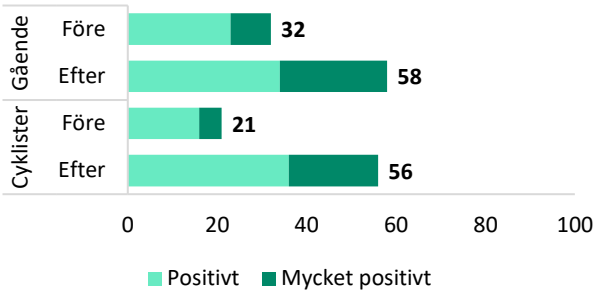
Mer stadsliv på Ernst Jungens plats

I nuläget finns planer på att bygga om Landsvägsgatan, för att bättre möta dagens behov och förutsättningar. Ernst Jungens plats är en viktig koppling mot Linnégatan, men har haft dåliga förutsättningar för gående och cyklister, då man samsats om för liten yta i gaturummet. Innan permanenta beslut tas ville stadsmiljöförvaltningen göra en semipermanent lösning, där syftet var att undersöka hur ytorna kan användas och hur trafiksäkerhet, tillgänglighet, trafikflöden och upplevelsen av platsen påverkas. Svängande motortrafik från Linnégatan och korsande från Landsvägsgatan togs bort och möjliggjorde separering av gång och cykel samt yta för vistelse.

Mätningar och enkäter har gjorts både före omdaning och efter. Samtal har kontinuerligt förts med verksamheterna närmast platsen och följts upp för att förändringen ska fungera som planerat.

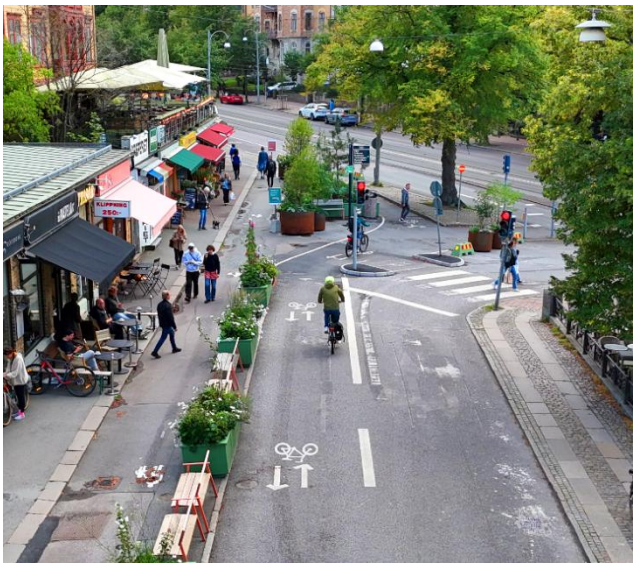
Efter förändringen upplever både fotgängare och cyklister det som en mer inbjudande och säker miljö. Minskad biltrafik, mer utrymme och ökad grönska lyfts fram som positiva förändringar. Cyklister noterar bättre framkomlighet och fotgängare upplever att platsen blivit lugnare och mer tillgänglig, vilket gör att de vistas på platsen och att det blir spontana möten. Samspelet mellan fotgängare och cyklister har blivit bättre, men har fortsatt förbättringspotential.

Andel positiva till samspelet med andra trafikanter vid Ernst Jungens plats, före och efter, procent.



Bland de boende finns ett tydligt mönster att de uppskattar den sociala och estetiska förändringen. Många beskriver platsen som vackrare, lugnare och mer levande. Det har blivit lättare att vistas där, både ensam och tillsammans med andra, vilket stärkt platsen som mötesplats. Samtidigt kritiseras den nya trafiklösningen. Framför allt handlar det om sämre framkomlighet för bilister och längre körväg till parkering, vilket påverkar vardagslivet negativt. På frågan kring hur platsen kan utvecklas framåt uttrycks en stark önskan om mer grönska och fler sittplatser, men också ett tydligt behov av tydligare trafiklösningar.

Sammantaget visar svaren att många boende uppskattar intentionen bakom projektet – att skapa en grönare, mer mänsklig stadsmiljö – men att genomförandet väcker starka känslor. Där vissa ser en välkommen förändring för gående och socialt liv, ser andra en försämring av trafiksituationen och en källa till irritation.



TRAFIKSÄKERHET

Tillsammans med trygghet, tillgänglighet och grönska är trafiksäkerhet en av förutsättningarna för hållbara resor och goda stadsmiljöer. Samtidigt som fler går och cyklar ska färre skadas och omkomma i göteborgstrafiken. 2025 var ett mörkt år med många fotgängare och cyklister som omkom.

Nollvisionen är vägledande för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige, och Göteborg har anslutit sig till de nationella etappmålen för 2030 om att halvera antalet omkomna och minska allvarligt skadade med 25 procent.

Mål: Färre omkomna

Antalet omkomna på kommunalt vägnät ska minska till 2 personer eller färre 2030. *Värdet 2025 är preliminärt.

2030	2025*
≤ 2	7

Mål: Färre skadade

Antalet allvarligt skadade på kommunalt vägnät ska minska till högst 132 (RPMI 1%) 2030.

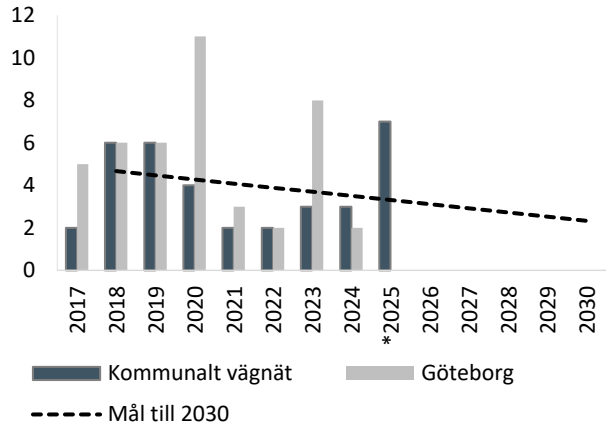
2030	2024
≤ 132	132

Många omkom i trafiken år 2025

2025 omkom nio personer i Göteborgstrafiken, varav sju på det kommunala vägnätet. Av dessa var tre fotgängare, tre cyklister och en förare av lätt lastbil. Så många som fyra omkom i kollision med tungt fordon, men det var också en cyklist som omkom i en kollision med en annan cyklist.

Även om 2025 var olycksdrabbat, varierar antalet omkomna över åren, och det är så få att variationen kan bli stor. Officiell statistik visar att antalet omkomna i Göteborgs kommun långsiktigt minskat, från i genomsnitt 3,8 dödade per 100 000 invånare per år under 1990-talet, till 1,1 på 2010-talet. Minskningen har skett samtidigt som vi har blivit fler göteborgare och trafiken har ökat.

Utveckling av antal omkomna i vägtrafiken 2017–2025* samt mål för 2030. *Utfallet 2025 är preliminärt.



Fotgängare i kollision med spårvagn räknas formellt inte som vägtrafikolycka, olyckstypen ingår i målet till 2030, men inte i den officiella statistiken.

Omkomna trafikanter på kommunalt vägnät 2025 och med vilka de var i kollision.

Omkommen → i kollision med ↓	till fots	på cykel	i bil	Summa
spårvagn	2	0	0	2
lastbil	0	1	0	1
buss	1	0	0	1
cykel	0	1	0	1
personbil	0	0	1	1
inget fordon	-	1	0	1
Summa	3	3	1	7

Om skadestatistiken och mål

Källan för statistiken är STRADA som är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet (Transportstyrelsen). STRADA bygger på uppgifter från polis och sjukvård. För mål om omkomna används data från både polis och sjukvård. Mål om skadade utgår från data från sjukvården.

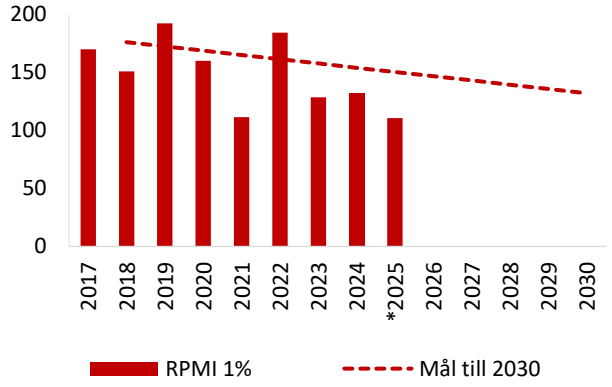
Målen baseras på olyckor på kommunalt vägnät (helt eller delvis). I målen ingår fotgängare i kollision med spårvagn, även om dessa olyckor inte formellt räknas som vägtrafikolycka. Omkomna på grund av sjukdom, suicid eller fallolycka ingår inte i måluppföljningen. Den officiella statistiken om omkomna bygger på polisens uppgifter och hämtas från Trafikanalys.

Svårt dra slutsatser om antalet skadade i trafiken

Sedan pandemin har en del akutsjukhus minskade personella resurser för att rapportera in skadade i STRADA. Mölndals sjukhus, som är en viktig källa till data för Göteborg, är ett av dem. Det innebär en eftersläpning i rapporteringen och att det saknas skadade i redovisat utfall.

Under 2024 var det 132 allvarligt skadade (RPMI 1%) på kommunalt vägnät. Av dessa var 62 cyklister i singelolyckor (varav 20 på elsparkcykel). Dessa båda utfall ligger på målnivån, vilket inte betyder att vi är nära att nå målet. Det beror på att antalet skadade som rapporterats i Göteborg är lägre från 2020 jämfört med åren 2017–2019, de år målen sattes utifrån. Det är därför svårt att dra några slutsatser om skadeutvecklingen går i rätt riktning med tanke på bortfallet. I diagrammet nedan redovisas ett preliminärt värde för 2025, det kommer att stiga i takt med inrapporteringen.

Utveckling av allvarligt skadade (RPMI 1%) på kommunalt vägnät 2017–2025* (exklusive fallolyckor) samt mål för 2030. *Utfallet 2025 är inte komplett.



Olika mått på skadade i trafiken

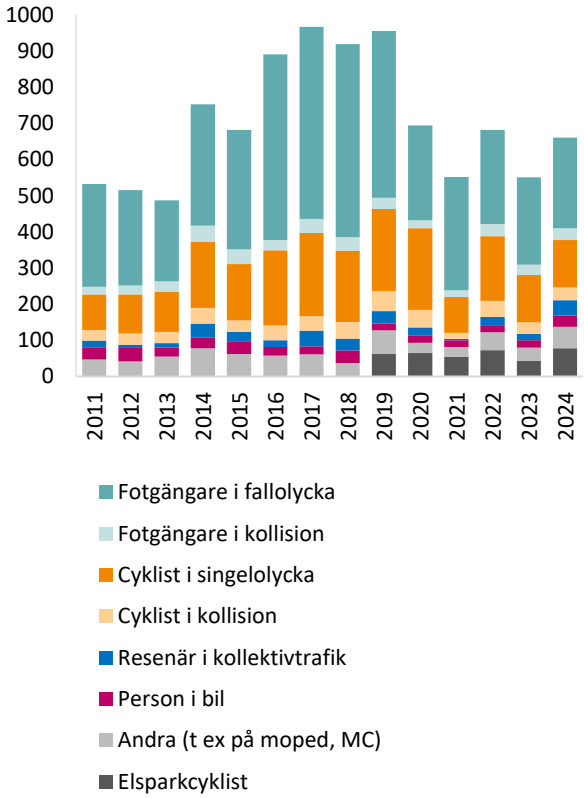
Mål för skadade tillämpar ett skademått som utgår från risken för återstående medicinsk invaliditet om minst en procent (RPMI 1 %), samma mått som de nationella målen. Uppföljning av skadade per trafikantgrupp görs baserat på faktiska antalet måttligt och allvarligt skadade (ISS 4+) enligt skademåttet ISS (Injury Severity Score), där skadegraden bedöms av sjukvården i anslutning till olyckstillfället. Data hämtad från STRADA.

Fotgängare i fallolyckor är största skadegruppen

Fotgängare i fallolyckor definieras inte formellt som en vägtrafikolycka och ingår inte i antalet skadade ovan, men det är en i särklass stor grupp att följa upp och rikta insatser till för Göteborg. Under 2025 var det 75 allvarligt skadade (RPMI 1%) fotgängare i fallolyckor på det kommunala vägnätet. Totalt sett stod fotgängare i fallolyckor och cyklister i singelolyckor för majoriteten av de skadade (RPMI 1%) på kommunalt vägnät 2024.

Nedan visas utvecklingen för olika trafikantgrupper baserat på skademåttet ISS 4+ och på hela Göteborgs vägnät. Totalt sett står fotgängare i fallolyckor och cyklister i singelolyckor för mer än hälften av de skadade. Elsparkcyklister är sedan 2019 den tredje största skadegruppen.

Utveckling av antalet måttligt och allvarligt skadade (ISS 4+) 2001–2024 i Göteborgstrafiken (inkl. skadade i fallolycka).



GÅNGVÄNLIGHETEN I NÄRMILJÖN

Gångvänligheten är viktig i hela staden för att fler ska välja det mest yteffektiva och hälsosamma färdmedlet – att röra sig till fots. En viktig aspekt för att fler ska gå är trygghet i närområdet, som har ökat.

Att gå är ett sätt att ta sig fram, uppleva och vistas i staden. Det är bra för både hälsa och miljö. Fotgängare skapar en levande och trygg stad där människor möts och verksamheter gynnas. Upplevelsen av gångvänlighet följs upp genom en återkommande attitydundersökning som gjordes senast 2024.

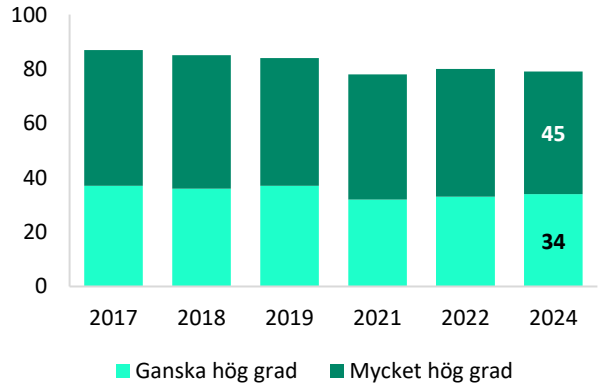
Utvecklingsområde: Gångvänlig närmiljö

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

Bra förutsättningar att gå i närmiljön – men hög målnivå

2024 ansåg 79 procent av göteborgarna att deras närmiljö var gångvänlig när de uppskattade helheten. Över tid har nöjdheten blivit något lägre. Nivån är också under målsättningen som är högt satt. Att den är högt satt beror på att gångvänlighet är en viktig grundaspekt för hållbar mobilitet och människors rörelsefrihet och hälsa i hela staden.

Andel som upplever närmiljön är gångvänlig över tid, totalt för Göteborg, procent.



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.

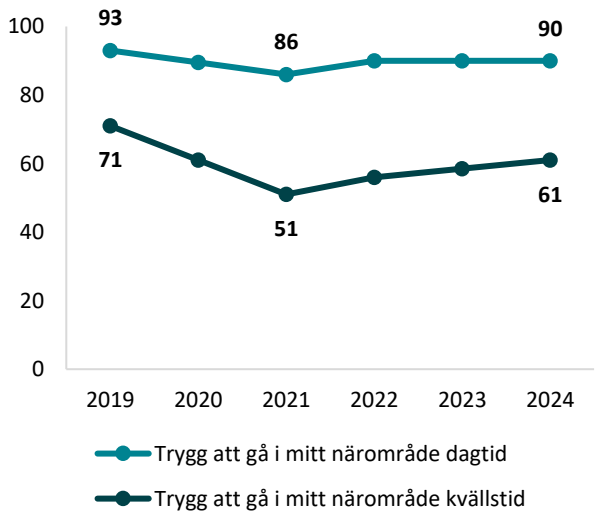
Gångmiljöerna bra för rekreation

Göteborgarna är generellt nöjda med hur gångmiljöerna fungerar ur ett rekreationsperspektiv, 75 procent instämmer positivt. De delar av staden som upplevs som mest gångvänliga, Hisingen och Sydväst, är också de som upplevs bra för rekreation.

Stark trygghetskänsla dagtid i hela staden

De flesta göteborgare känner sig trygga att röra sig till fots i sin närmiljö – på dagen. Hela nio av tio är trygga, vilket gör trygghet dagtid till det aspekt av gångvänlighet som får högst betyg av göteborgarna. Tryggheten kvällstid är betydligt lägre, men har ökat sedan bottennoteringen 2021. Skillnaderna över staden fortsätter att vara stora.

Andel som känner sig trygga att gå i närområdet, dagtid och kvällstid, procent.

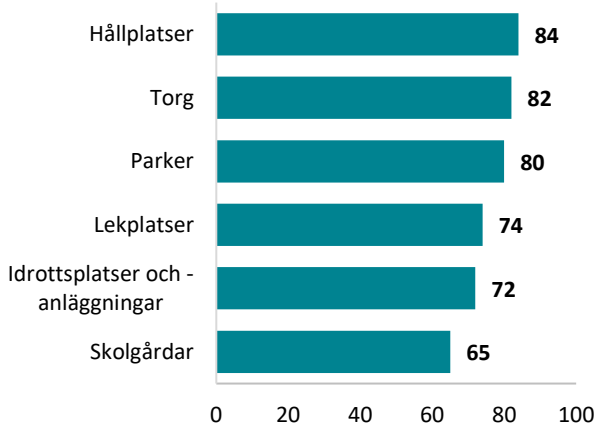


Ökad trygghet får fler att röra sig till fots

Även om trygghetskänslan är hög innebär siffrorna fortfarande att en av tio dagtid och fyra av tio kvällstid inte känner sig trygga att röra sig till fots i sitt närområde. Det gör att färre väljer att gå till fots och i stället stannar inne eller tar andra färdmedel för sina resor.

Målsättningen för trygghetsarbetet är formulerat i Göteborgs Stads trygghetsskapande och brottsförebyggande program. Där står bland annat att alla som lever, verkar eller vistas i staden ska kunna röra sig fritt och att ingen ska behöva avstå från att besöka en plats på grund av rädslan för att utsättas för brott. Detta följs upp med SOM-undersökningen som görs av Göteborgs universitet. Den visar att 35 procent av göteborgarna avstått från att gå ut vissa tider på dygnet minst en gång det senaste året. Hälften har tagit omvägar för att undvika vissa platser. Särskilt lekplatser, idrottsanläggningar och skolgårdar har lägre upplevd trygghet.

Andel som känner sig trygga på olika platser nära där de bor, procent. Källa: SOM-undersökningen 2024, procent.



Positiv utveckling i utsatta områden

Var fjärde göteborgare uppskattas bo i någon av kommunala allmännyttan AB Framtidens bostäder. Den senaste hyresgästundersökningen visar att både tryggheten och den upplevda attraktiviteten ökar. Tryggheten ökar i alla områden men har de senaste åren en särskilt positiv utveckling i utsatta områden. Tryggheten där har nu gått om tryggheten hos boende i koncernen i stort. Detta ses som ett kvitto på att de senaste årens insatser i områdena gör skillnad. När tryggheten ökar och boende trivs bättre ändras också uppfattningen om hur attraktivt det egna området är.

Trygghetsskapande belysning

Belysning är en viktig faktor för att staden ska upplevas trygg under dygnets alla timmar. Stadsmiljöförvaltningen arbetar därför kontinuerligt med att identifiera platser och stråk där belysningen behöver förstärkas för att tryggheten ska öka. Behov fångas upp via synpunkter från invånare och i dialog med socialförvaltningar, polis och andra aktörer (till exempel fastighetsägare).

Exempel på åtgärder som genomförts under 2025 är belysning av pelare under Jaegerdorffsmotet samt längs stråket ner mot Klippans färjeläge, konstverk och belysning på gångbro vid Rannebergens centrum, komplettering och reparation av belysning vid gångtunnel vid Briljantgatans hållplats samt förstärkt belysning längs identifierade gångstråk och lekplatser.

Trygghet i gång- och cykeltunnlar kartlagd

Ett av stadsmiljöförvaltningens budgetuppdrag under året var att se över tryggheten i Göteborgs 224 gång- och cykeltunnlar, med stöd av göteborgarnas egna erfarenheter. Arbetet baserades på inkomna synpunkter, dialog med verksamheter och en enkät riktad till områden där tunnlar används ofta. Enkäten samlade 738 svar från Hisingen, Nordost och Sydväst.

Nästan hälften av de svarande känner otrygghet i tunnlar, och nästan en tredjedel undviker dem ofta eller alltid. Otryggheten är störst bland kvinnor och äldre. Vanliga orsaker är bristfällig belysning, dålig sikt, personer som vistas vid tunnelmynningar, klotter, slitage och otillräckligt underhåll. Inventeringen visar att 71 tunnlar upplevs som otrygga och att 50 behöver fysiska förbättringar, som uppgraderad belysning eller renoverade ytskikt. I 13 fall bedöms behovet som akut. Nästa steg är att ta fram en åtgärdsplan för de tunnlar som invånare och inventering pekat ut. Målet är att genomföra rätt insatser på rätt plats och skapa tryggare och mer välskötta miljöer.

BARNS MOBILITET

Det är fortfarande färre än hälften av barnen som tar sig aktivt till skolan. Genom satsningar på bilfria zoner, säkrare skolvägar och initiativ som stärker barns cykelvanor arbetar förvaltningarna nu för att fler unga ska kunna ta sig fram på ett hållbart sätt.

Barn har enligt barnkonventionen rätt till liv, utveckling, hälsa, lek och fritid. En förutsättning för att dessa rättigheter ska bli tillgodosedda är barns mobilitet och en stadsmiljö där barn och unga på egen hand kan röra sig mellan sina platser. En stor del av barns mobilitet är resor till och från skolan. Att barn går eller cyklar till skolan är viktigt för barns fysiska och mentala utveckling, och lägger också grunden för vuxenlivets resvanor. Därför finns målet om att 70 procent av barnen i staden ska gå eller cykla till skolan, formulerat i planeringsstödet Gångvänligt Göteborg.

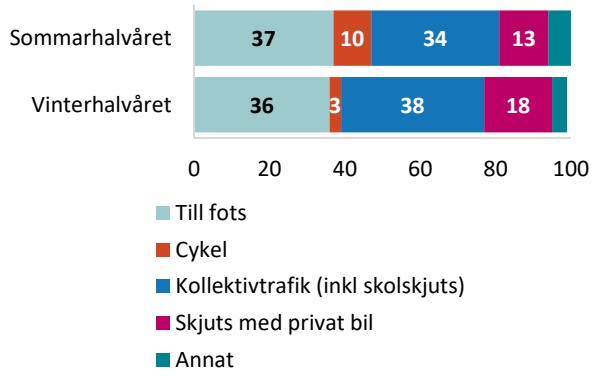
Utvecklingsområde: fler gångresor

Det finns stor potential i att fler barn reser aktivt till skolan. Målbilden är att andelen barn som går eller cyklar till skolan ska vara 70 % år 2035.

Fortfarande knappt hälften som går eller cyklar till skolan

Att gå eller att åka kollektivt är de vanligaste sätten att ta sig till skolan, oavsett årstid. Att åka bil är vanligare under vinterhalvåret jämfört med sommaren. Att cykla är tvärtom vanligare sommartid än vintertid. Under sommarhalvåret är det totalt 47 procent som reser aktivt till skolan, vilket är ungefär lika många som vid senaste mättillfället 2022. Det är däremot färre som cyklar till skolan och något fler som åker kollektivt. Bland lågstadiebarnen är det vanligast att gå eller att bli skjutsad, medan det för högstadiebarnen är vanligast att resa med kollektivtrafik.

Huvudsakligt färdmedel till skolan, sommarhalvår (april-september) och vinterhalvår, procent.



Föräldrar eniga om fördelar med att cykla och gå

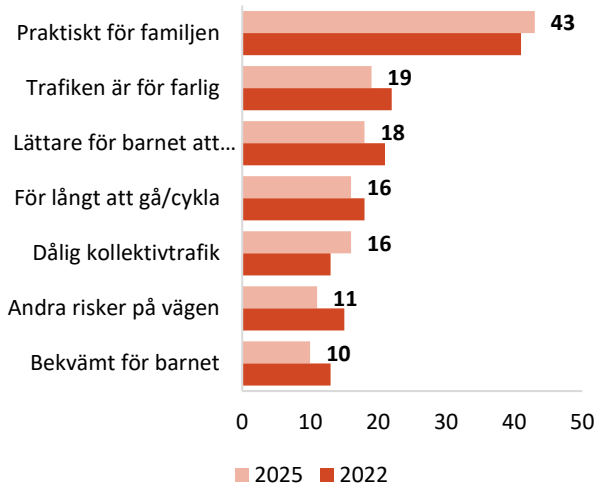
Det är avståndet till skolan som framför allt förklarar om barn rör sig aktivt på väg till skolan eller ej. Bland de som har en kilometer eller mindre till skolan är gång det allra vanligaste färdmedlet. Men redan bland de som har 1–2 kilometer till skolan är de motoriserade resorna lika vanliga som de aktiva. Andra viktiga orsaker till att barn går eller cyklar är för att det upplevs som bekvämt och enkelt, är bra för hälsan och för barnets självständighet.

Dessa fördelar verkar fler föräldrar vara eniga om – bland de som skjutsar sina barn är det 63 procent som uppger att de vill att barnet går eller cyklar mer. Det är särskilt föräldrar till barn i förskoleklass och lågstadiet som vill att deras barn går eller cyklar mer, trots att andelen som redan gör det är mycket högre än bland de äldre barnen. Det beror antagligen på att de yngre barnen i genomsnitt bor närmare skolan, hela 72 procent av barnen i förskoleklass eller lågstadiet har 2 km eller mindre till skolan, jämfört med 45 procent av högstadiebarnen.

Vardagslogistiken trumfar gång och cykel

Varför blir det då ändå så att nästan var femte barn huvudsakligen skjutsas med bil under vinterhalvåret? Den klart vanligaste anledningen relaterar till barnet som del i familjens vardagslogistik; 43 procent anger att det är praktiskt för familjen att barnet skjutsas med bil. Därefter kommer farlig trafik, som minskat något i årets undersökning. Däremot är det nu fler som anger att de skjutsar på grund av dålig kollektivtrafik.

Anledningar att skjutsa barnet till skolan med bil, 2022 och 2025, procent.



Färre barn går själva i centrala delarna

För att föräldrar ska våga låta barnen gå eller cykla till skolan själva måste närmiljön vara lämplig för det. Det följs upp i undersökningen av fotgängarattityder, där 55 procent av göteborgarna tycker att närmiljön är lämplig för barn (7–12 år) att gå i. Lägst andel finns i området Centrum Väst som inkluderar de allra mest centrala delarna av staden, där tycker bara 31 procent att närmiljön är lämplig för barn. Som en konsekvens är det bland annat i dessa områden där flest föräldrar uppger att de följer sina barn till skolan. Även i utsatta områden är det vanligare att barnen inte går själva. Totalt sett är det 25 procent av 7–12-åringarna som alltid har sällskap av en förälder till skolan.

Markmålning utanför Ånässkolan.

Detta påverkar barns resvanor

Den sammantagna bilden av barns resvanor till skolan är att det är mycket mer än själva skolvägen som inverkar.

Långa avstånd
Vad som faktiskt är ett långt avstånd kan diskuteras, men en vanlig upplevelse är att det är för långt för barnet att gå eller cykla till skolan.

Föräldrarnas resvanor
Den vanligaste orsaken till att föräldrar skjutsar sina barn är att det är praktiskt för familjen.

Trafiksäkerhet och trygghet
De flesta föräldrar tycker att skolvägen är trygg. En upplevd farlig trafikmiljö är samtidigt en vanlig orsak till att barn inte går eller cyklar till skolan.

Barnens ålder och mognad
Det krävs en viss ålder och mognad för att kunna röra sig självständigt, och många föräldrar tycker att deras barn är för unga för att gå eller cykla själva.

Bilfri zon först efter utökade åtgärder

Under 2024 gjordes Falkgatan utanför Ånässkolan om till skolgata/bilfri zon i ett uppdrag från kommunfullmäktige. Utvärderingen efter färdigställandet visade att motortrafiken runt skolan minskat och vårdnadshavare upplevde att trafiktryggheten hade ökat. Eftersom det fortsatt förekom motortrafik i zonen, gjordes en justering av åtgärden under 2025. Trafikregleringen justerades och gatan försågs med fysiska hinder i form av grönska och möblering för att tillföra stadsmiljökvaliteter samt öka efterlevnaden. En markmålning med inspiration från gatunamnen kring skolan förtydligar att gatan inte ska trafikeras och ökar platsens attraktivitet.
Efter ändringarna är det så gott som bilfritt framför skolan, knappt 20 fordon passerar där under en vardag. På den södra delen av Övre Olskroksgatan som fått ny cykelbana och förtydligad enkelriktning söderut kör det fortfarande ca 30–40 fordon i fel

riktning per skoldag. Totalt sett har biltrafiken mer än halverats i skolans närområde.

Cykelklubben för fler unga cyklister

Cykelklubben har funnits sedan 2022 och ingick 2025 i projektet ”Sommar på Hisingen” med lovaktiviteter varje dag under hela sommarlovet på tre olika platser. Huvudprojektledare är socialförvaltningen på Hisingen med stöd av stadsmiljöförvaltningen, bostadsbolagen i allmännyttan och Riksidrottsförbundet Västra Götaland. Målet har varit att barn i områdena ska bli tryggare med cykeln som transportmedel och på så vis öka deras cyklande. Barnen har kunnat leka och meka med cyklar i organiserade aktiviteter. Cyklar och hjälmar fanns att låna och om barnen hjälpte till med att fixa en cykel så kunde de få med sig den hem.

Det var också viktigt att utforska samarbeten och nyfikenhet hos andra aktörer, för cykeln ska kunna bidra till platsskapande, fysisk aktivitet, meningsfull fritid, och möten med nya kompisar.

Stora skolenheter och nedläggning av skolor ger längre skolvägar

Storleken på skolor sett till elevantal har de senaste decennierna ökat. Samtidigt har grundskoleförvaltningen under 2025 arbetat för justeringar kring antalet skolenheter, till följd av nya prognoser med kraftigt minskande barnkullar de kommande tio åren. En konsekvens är att barn på flera platser i Göteborg får längre väg att ta sig till skolan. Med kunskapen om att avståndet är den starkast påverkande faktorn på barns resande innebär det en risk att färre barn kommer att gå och cykla till skolan, och att färre föräldrar vågar släppa i väg sina barn själva.

Fler skolor ska få säkrare skolvägar

Under året fick stadsmiljöförvaltningen i uppdrag från nämnden att ta fram en plan för vilka skolor som ska få säkra skolvägar och bilfria zoner under 2026. Som en del av planen utreds skolor i Majorna och Kungsladugård för möjligheten att genomföra åtgärder under 2026. I området pågår flera andra projekt med olika tidshorisont, exempelvis Pilotområde cykel där den nya cykelbanan på Såggatan framför allt förbättrat trafiksituationen för just barn. Genom att göra bilfria zoner vid skolor i samma geografiska område vill Göteborgs Stad göra åtgärderna till en del av ett större sammanhang och få större effekt på resandet i området.

Både stadsbyggnads- och stadsmiljöförvaltningen har fått likartade nämnduppdrag att lära från andra städers arbete med säkra skolvägar. Att jobba med bilfria zoner kring skolor och öka trafiktryggheten för barn är aktuella frågor i många städer i både Sverige och Europa. Sannolikt ligger införandet av skolgator i skärningspunkten mellan flera olika trender; den övergripande målsättningen om att ställa om till attraktiva och gröna städer, ökat fokus på barns rättigheter och folkhälsa och att goda omvärldsexempel ökar den praktiska genomförbarheten.

Gemensam vision på gång

Att skapa goda och trafiksäkra miljöer vid skolorna är komplext och ansvaret är fördelat över flera olika aktörer. Det är tydligt att vi behöver samverka och utveckla området gemensamt mellan flera förvaltningar i Göteborgs Stad. Under hösten har ett arbete med att ta fram en förvaltningsövergripande målbild för barns skolvägar inletts för en gemensam vision för hur det ska se ut kring våra skolor framöver. Det pågår också ett arbete för att kartlägga trafiksituationen vid de kommunala grundskolorna, som blir ett kunskapsunderlag för det fortsatta arbetet med att skapa säkra skolvägar.

ÄLDRES MOBILITET

Göteborg står inför en tydlig demografisk förändring där antalet äldre invånare ökar snabbt. Det ställer nya krav på hur staden planeras, utformas och underhålls, särskilt när det gäller mobilitet, tillgänglighet och trygghet.

Utvecklingen med en åldrande befolkning har blivit en av de viktigaste samhällsfrågorna. Idag utgör personer i åldern 65 år eller äldre 16 procent av invånarna i Göteborg och antalet förväntas öka med 44 procent fram till 2050. De som är 85 år och äldre förväntas mer än fördubblas i antal.

Fler invånare lever längre. Samtidigt skriver Folkhälsomyndigheten i sin årsrapport 2025 att antalet friska år inte ökar i samma utsträckning. Med åldern kommer minskad rörelseförmåga, nedsatt syn och/eller hörsel och nedsatta kognitiva funktioner. Uppskattningsvis har cirka 30 procent av den äldre befolkningen någon typ av funktionsnedsättning.

Åldersvänlig mobilitet, målbild:

Göteborgs Stad utvecklar och förvaltar goda stadsmiljöer, hållbar infrastruktur och transportservice utifrån universell utformning som möjliggör att människor kan upprätthålla sin rörlighet, självständighet och delaktighet i staden.

Arbete för delaktighet, trygghet och självständighet

Göteborgs Stad har tagit fram en strategisk plan utifrån världshälsoorganisationen WHO:s koncept för åldersvänliga städer. Staden ska bli en bättre plats att åldras i och innehåller bland annat Handlingsplan för åldersvänliga Göteborg. I den finns flera aktiviteter med tydlig koppling till hållbart resande och att kunna röra sig i självständigt och tryggt i staden:

- Bättre förutsättningar för samspel mellan fotgängare och cyklister
- Samverkan med seniorer för att förbättra vinterväghållningen
- Öka tillgängligheten på bytespunkter och hållplatser för att underlätta för äldre invånare att använda kollektivtrafik
- Skapa mer plats för fotgängare

Mobilitet är direkt kopplad till graden av självständighet, hälsa, upplevd livskvalitet och social delaktighet. Det innebär bland annat att enkelt kunna ta sig till olika samhällstjänster, kultur, service, aktiviteter, arbete, volontärarbete och delta i familjeliv.

Göteborgs Stad har också ett program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättningar. Det är uppbyggt efter tio rättighetsområden där möjligheten att förflytta sig i staden är en förutsättning för samtliga. Avsaknad av resmöjligheter kan många gånger bli ett hinder för att rättigheterna ska kunna infrias och för att personer med funktionsnedsättning ska ha lika förutsättningar som andra.

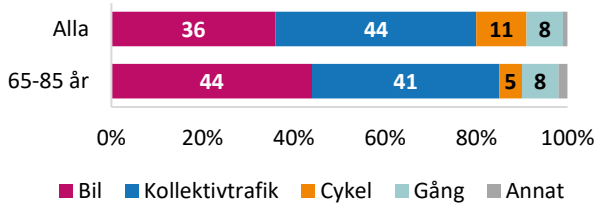
Hur rör sig de äldre i staden?

De äldre invånarna har tillgång till samma färdsätt som resten av befolkningen, men förutsättningarna kan se lite annorlunda ut. För fotgängarresorna behöver vi även räkna gående med hjälpmedel såsom käpp, rollator eller rullstol. I kollektivtrafiken subventionerar Göteborgs Stad seniorkort, och även Flexlinjen är ett vanligt resval, och för de som inte kan resa med allmänna kommunikation finns färdtjänst.

I jämförelse med befolkningen som helhet är bilanvändningen högre bland de äldre, framför allt bland män. Andelen cykelresor är lägre, medan andelen gångresor är densamma. Äldre invånare gör totalt sett färre resor än befolkningen som helhet, och drygt hälften av resorna är för fritidsaktiviteter/nöje/motion eller inköp, vilket kan jämföras med drygt var tredje bland alla göteborgare.

Gruppen äldre är en heterogen grupp med olika vanor och förutsättningar. Till exempel arbetar allt fler i någon mån. I takt med att åldern stiger minskar antalet resor och färre resor görs helt på egen hand. I dagsläget görs ingen mer detaljerad uppföljning av de äldres resvanor, så mer information behövs om hur resandet förändras genom åldrandet.

Färdmedelsfördelning för alla göteborgares resor och gruppen 65–85 år, procent. Källa: RVU i VGR 2022–2023.



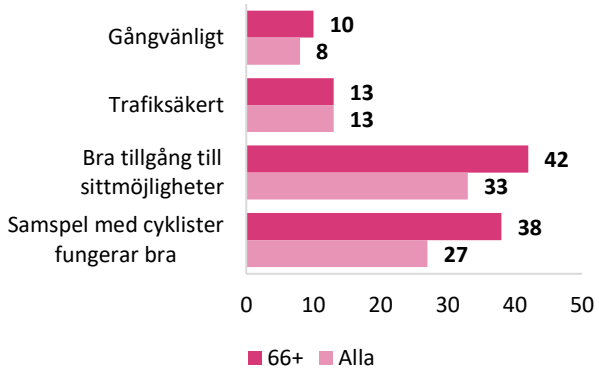
Universell utformning – färre barriärer för alla

En åldersvänlig stadsmiljö är gångvänlig, trygg och säker, tillgänglig och inkluderande. Det innebär bland annat lägre hastigheter för motortrafik, separerade gång- och cykelbanor, fler och bättre övergångsställen, god belysning, gott om sittplatser och jämn mark.

Detta hjälper inte bara de äldre; alla cyklister och gående hittar lättare, känner sig tryggare och kan röra sig smidigare. Principen om universell utformning innebär att miljön ska fungera för alla människor oavsett ålder eller förmåga. Stadsmiljön ska ordnas så att den blir tillgänglig och användbar för alla, i stället för att bygga på särskilda lösningar.

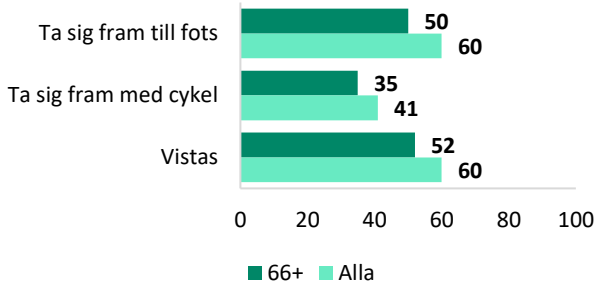
Upplevelsen av att röra sig till fots i staden följs upp i undersökningen av fotgängarattityder. Den visar att närmiljön upplevs som gångvänlig av de äldre göteborgarna, men att den brister i vissa aspekter. Till exempel anser 42 procent att tillgången till sittplatser är otillräcklig, och nästan lika många tycker att samspelet med cyklister inte är bra.

Upplevelse av att röra sig till fots i närmiljön, andel som inte instämmer, procent.



I centrala staden är bilden sämre. Här är stadsmiljön mindre förlåtande, med trånga utrymmen som rymmer många trafikslag, tempot är snabbare och intrycken fler. Följaktligen upplever också många äldre att det är mindre attraktivt att ta sig fram till fots och med cykel i centrala staden. Inte heller att vistas där för till exempel rekreation är lika attraktivt bland de äldre göteborgarna.

Attraktivt att ta sig fram och vistas i centrala staden, andel som instämmer, procent.



Trafiksäkerhet

Stadens många komplexa och stressiga trafikmiljöer ger dåliga förutsättningar för många äldre. Ålder gör att den fysiska sårbarheten vid fall eller kollisioner ökar, vilket gör äldre personer till en utsatt grupp i trafiken. Av de som omkom i kollisioner på kommunalt vägnät i Göteborg mellan året 2017 och 2023 var 36 procent (9 av 25) över 75 år. Äldre personer är också överrepresenterade bland dem som skadas i fallolyckor som fotgängare. Fördelningen mellan åldersgruppen 65–74 respektive 75 år och uppåt är jämn. Däremot är andelen kvinnor mycket större än män i båda åldersgrupperna (71 procent). Jämfört med yngre än 65 år beror en större del av de äldres fallolyckor på ojämnheter, hål och gropar.

Åldersvänlig mobilitet enligt seniorerna själva

Under 2024 gjordes en enkätundersökning bland de äldre göteborgarna om upplevelsen av det åldersvänliga Göteborg. Resultatet finns i rapporten Seniorers behov, erfarenheter och förslag för ett åldersvänligt Göteborg, och visar att seniorerna vill satsa på följande områden inom mobilitet.

Utveckla och förtäta kollektivtrafiken. Hållplatser behöver vara nära och det behövs mer tid för på- och avstigning.

Fler hållplatser med bänkar och väderskydd. Sitt- och viloplatser vid hållplatser är viktigt, även på vägen till och från hållplatsen.

Utveckla flexlinjen efter användares behov. Flexlinjen är uppskattad. Samtidigt finns önskemål om färre och enklare byten och fler turer.

Gratis kollektivtrafik större delar av dygnet. Många önskar att seniorkortet skulle gälla på fler tider under dygnet. De som har längre resor in till centrum beskriver svårigheter att hålla sig inom restiden som seniorkortet erbjuder.

Öka säkerheten på gång- och cykelbanor. Många beskriver utmaningar med att vara fotgängare och cyklist i staden. Förbättring av markbeläggning, reglering av elsparkcyklar och skyltning vid gång- och cykelbanor för ökad trygghet föreslås.

Förbättrad snöröjning och halkbekämpning. Snöröjning och halkbekämpning som underlättar för fotgängare att ta sig fram tryggt och säkert har stor betydelse för rörligheten under delar av året.

Förbättrad framkomlighet för bil och bättre parkeringsmöjligheter. Möjligheten att köra bil och parkera på strategiska platser nära målpunkter är viktigt.

Utveckla gångvänligheten viktigt

I de stadsutvecklande förvaltningarna ser vi också behovet av ett fortsatt fokus på fallförebyggande åtgärder och ökad trygghet för att stärka äldre invånares mobilitet. En gångvänlig stad med breda, jämna och halkfria trottoarer är grundläggande, där gropar och ojämna ytor åtgärdas för att minska risken för fallolyckor. Tillgång till offentliga toaletter och god belysning på gångbanor och övergångsställen ökar tryggheten och gör det möjligt för äldre fotgängare att röra sig längre sträckor.

Lugna stråk med sänkta hastigheter bidrar till en mer tillgänglig stadsmiljö för personer med lägre gånghastighet. Det behövs också åldersvänliga övergångsställen med längre gröntider, halksäkra markeringar och anpassade lösningar vid hårt trafikerade korsningar.

Det finns också behov av att fortsätta fördjupa kunskapen om äldre invånares behov och förutsättningar avseende mobilitet, genom att till exempel testa plats- och situationsanpassade lösningar. Målet är att kunskapen ska utgöra underlag för fastighetsägare, kommunen och mobilitetsaktörer när beslut om fastigheter och mobilitetstjänster ska tas.

Godstransporter

GODSTRANSPORTER – UTVECKLING OCH MÖNSTER

För att nå målen om en framkomlig och hållbar stad krävs god förståelse för hur godstransporter utvecklas och påverkar trafiksystemet.

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 under 2025 påbörjats för att bättre förstå relevanta mätetal för godstransporter. Att hitta nya sätt att följa godstransporternas utveckling är även en aktivitet i godstransportsplanens (SULP) handlingsplan och specifikt strategiområdet tillgänglighet som fokuserar på att förbättra framkomligheten och optimera trafikflöden i stadens transportsystem.

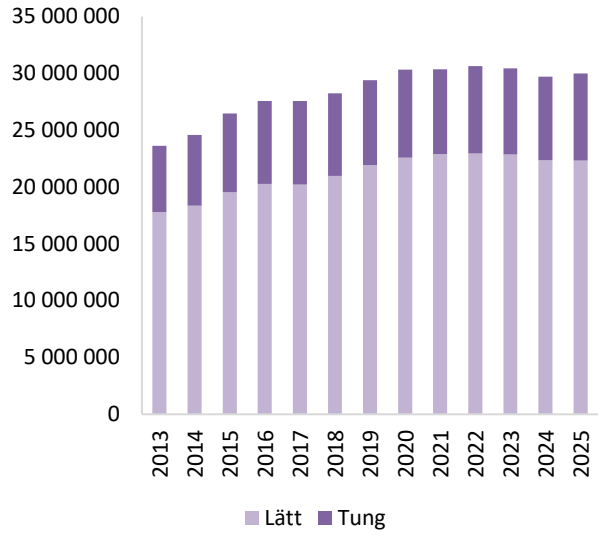
Genom att använda underlag från trängselskattens portaler har Göteborgs Stad haft möjligheten att ta fram underlag som visar godstransporternas dygnsfördelning under betaltid, hur stor andel av passagerna som utgörs av godstransporter samt hur fördelningen mellan tung och lätt lastbil ser ut.

Lastbilstransporternas utveckling

2013–2025 har lastbilens roll i transportsystemet gradvis ökat. Andelen passager där lastbil ingår ökade under större delen av perioden, med en tydlig uppgång fram till början av 2020-talet. Denna utveckling kan kopplas till ett ökat behov av vägtransporter, bland annat som följd av förändrade konsumtionsmönster och en mer omfattande varudistribution genom näthandel. 2025 utgjorde de lätta lastbilarna tre fjärdedelar av alla passager under betaltid som genomfördes med lastbil. Denna fördelning har sett likadan ut sedan trängselskattens införande 2013.

Efter att ha nått en topp under början på 2020-talet sker en viss stabilisering och en svag nedgång under de senaste åren. Trots detta ligger nivån fortfarande högre än i början av perioden, vilket indikerar att vägtransporter fortsatt utgör en central del av godsförsörjningen.

Antal tunga och lätta lastbilar som passerar trängselskatteportaler under betaltid 2013–2025.



Om Göteborgs Stads godstransportsplan

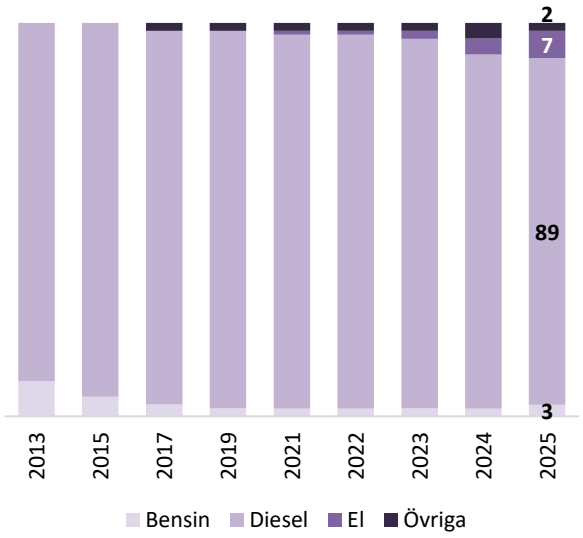
SULP (Sustainable Urban Logistics Plan), även kallad godstransportsplan, är Göteborgs Stads strategiska plan för hållbara och fungerande godstransporter i staden. Planen togs fram i samverkan med näringsliv, offentlig sektor och akademi för att förbättra framkomlighet, samordning och förståelse för godstransporternas behov. Den fokuserar på godstrafik i staden i ett systemperspektiv och omfattar både åtgärder som staden själv råder över och sådana som kräver samverkan med andra aktörer.

Diesel fortsätter dominera som drivmedel

Godstransporter präglas fortfarande av ett tydligt beroende av diesel som drivmedel. Trots vissa förändringar över tid är diesel det dominerande energislaget, vilket understryker de utmaningar som finns när det gäller att minska transportsektorns klimatpåverkan. Samtidigt kan en långsam förskjutning mot andra drivmedel urskiljas.

Användningen av el och andra alternativa energikällor ökar gradvis, men dessa står ännu för en begränsad del av den totala drivmedelsanvändningen. Detta pekar på att omställningen mot mer hållbara lösningar har inletts, men att den sker i långsam takt. För tunga transporter kvarstår hinder kopplade till teknik, räckvidd och infrastruktur, vilket bromsar utvecklingen. Sammantaget befinner sig godstransporterna i ett skede där traditionella lösningar fortfarande dominerar, samtidigt som grunden för en mer hållbar framtid successivt byggs upp.

Utveckling av lastbilars drivmedel 2013–2025, procent.

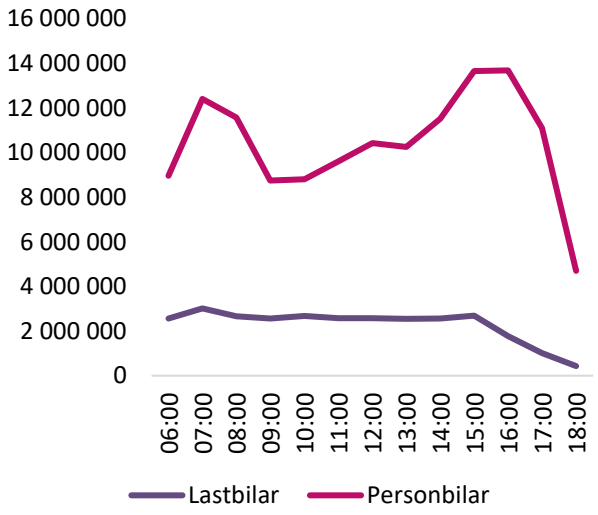


Dygnsfördelning kan minska trängseln

Trafiken för personbilar och lastbilar följer tydligt olika mönster över dygnet. Personbilstrafiken varierar kraftigt och koncentreras till vissa tider på dagen, framför allt under morgon och sen eftermiddag. Dessa variationer speglar i hög grad samhällets pendlingsstrukturer, där resor till och från arbete och studier skapar tydliga toppar i trafiksystemet.

Godstransporter med lastbil uppvisar däremot ett betydligt jämnare flöde. Skillnaderna mellan olika tider på dagen är relativt små, vilket tyder på att dessa transporter i högre grad styrs av logistik- och distributionsbehov snarare än fasta tidsramar. Den jämnare fördelningen kan även tolkas som en anpassning till övrig trafik, där transporter i viss utsträckning planeras för att undvika perioder med hög belastning på vägnätet. Detta bidrar till ett mer effektivt utnyttjande av infrastrukturen och kan minska trängselproblem.

Lastbilars dygnsfördelning i relation till personbilen 2024.



TRANSPORTTIDER

Transporttiderna har blivit betydligt bättre mellan 2019 och 2025. Samtidigt har en viss försämring skett mellan 2024 och 2025, med ökade transporttider i flera relationer.

För att följa upp effektmål 7 har transporttider tagits fram under 2025. Transporttiderna för vägtransporter utgår ifrån GPS-data hämtad från INRIX som bearbetats i Trafikverkets STRESS-förvaltning. Data har samlats in på kvartsbasis från klockan 05:00 till 20:00 under hela september 2025. Materialet är avgränsat till större logistiknav och huvudsakliga transportleder i Göteborgsområdet. I underlaget finns all typ av trafik som rör sig på lederna, däribland gods.

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: Försämring i jämförelse med 2024.
Järnväg: Uppgift saknas

Spridning i transporttider

Spridningen av transporttider för en viss relation kan beskrivas genom att jämföra restiden för 50-med 85-percentilen. Spridningen i transporttider beror till stor del på trängsel vid hög trafikmängd i nätet men även på andra faktorer så som trafikolyckor eller vägarbete. Som mest blir spridningen i tid mellan 05:00 och 20:00 sex minuter. När enbart vardagar och rusningstider studeras är spridningen större, och som störst är den 30 minuter mellan Stora Vikenmotet och Göteborgs hamn.

85-percentilen som mått

Måttet 85-percentil innebär att restiderna rangordnas från kortast till längst. Den restid som skiljer de 15 procent längsta transporttiderna från de övriga 85 procenten definierar 85-percentilen. En transporttid under trängsel kan därför beskrivas med hjälp av 85-percentilen.

Transporttiderna tar längre tid

Senast stadsbyggnadsförvaltningen genomförde en undersökning av transporttiderna var 2024. Dessförinnan genomfördes en liknande analys 2019, men med en annan metod. Mellan 2024–2025 har en viss försämring skett. Denna försämring går främst att se i relationer till Kålleredsmotet. Samtidigt är det tydligt att resor med bil har ökat 2024–2025, vilket kan påverka transporttiderna och trängseln.

Transporttid (minuter) mellan olika punkter 2025, 85-percentilen.

Startpunkt \ Målpunkt	Bäckebolsmotet	Fiskhamnsmotet	Flygplatsmotet	Göteborgs Hamn	Jonseredsmotet	Kungälvsmotet	Kålleredsmotet	Sisjömotet	Stora Vikenmotet	Säve flygplats	Volvo Torslanda
Bäckebolsmotet			22		12	11	18		11		
Fiskhamnsmotet			23		13	30	16		18		
Flygplatsmotet	23	24		31	19	35	23	22	32	39	31
Göteborgs Hamn			30		17	23	18		25		
Jonseredsmotet	12	14	19	18		24	24	23	20	28	18
Kungälvsmotet	10	29	34	23	23		29	34	7	17	22
Kålleredsmotet	18	16	21	18	21	30		8	27	28	20
Sisjömotet			22		21	36	8		27		
Stora Vikenmotet	11	19	34	17	20	7	30	28		18	24
Säve Flygplats			39		28	18	28		19		
Volvo Torslanda			31		19	24	20		25		

Skillnaden i transporttid (minuter) 2024–2025, 85-percentilen.

Startpunkt \ Målpunkt	Bäckebolsmotet	Fiskhamnsmotet	Flygplatsmotet	Göteborgs Hamn	Jonseredsmotet	Kungälvsmotet	Kålleredsmotet	Sisjömotet	Stora Vikenmotet	Säve flygplats	Volvo Torslanda
Bäckebolsmotet			2		0	0	3		0		
Fiskhamnsmotet			2		1	1	1		0		
Flygplatsmotet	2	3		2	0	3	1	1	2	2	2
Göteborgs Hamn			2		0	0	0	0	0		
Jonseredsmotet	0	1	-1	0		1	4	4	0	0	0
Kungälvsmotet	0	1	4	0	2		4	2	0	0	0
Kålleredsmotet	2	0	0	0	2	2		0	2	0	0
Sisjömotet			1	0	2	1	0		2		
Stora Vikenmotet	0	2	4	0	0	0	5	4		0	0
Säve Flygplats			1		0	0	0		0		
Volvo Torslanda			1		0	0	0		0		

GODSTRANSPORTERS MILJÖPÅVERKAN

Samtidigt som utsläpp minskar inom vägtrafiken tack vare tekniska förbättringar och regleringar, motverkas utvecklingen av ökningar inom utrikes sjöfart. Även om vissa utsläpp minskat markant, fortsätter transportsektorn att påverka både luftkvalitet och försurning.

Vägtrafiken står för det största enskilda bidraget till höga halter av kvävedioxid på platser där människor bor och lever. Vägtrafiken är även en betydande källa till partiklar, som främst bildas genom slitage av däck, bromsar och vägbana. Hur stora halterna blir i stadsluften påverkas i hög grad av lokala förhållanden, exempelvis topografi, vind, nederbörd och temperatur. På grund av fördröjning i datainsamlingen redovisas godstransporternas miljöpåverkan fram till och med 2023.

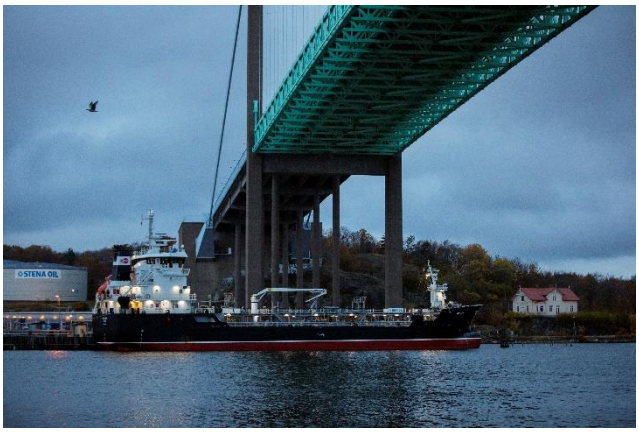
Effektmål 8: Påverkan på luft, buller och försurning

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

Luft: Minskade utsläpp av partiklar (PM10) och utsläpp av kvävoxider (NOx)
Buller: Uppgift saknas
Försurning: Minskade utsläpp av försurande ämnen

Partikelutsläpp

Majoriteten av trafikens partikelutsläpp uppstår genom mekaniskt slitage från vägar, däck och bromsar och inte från bränsleförbränning. Detta innebär att även om andelen elfordon ökar, kvarstår en betydande del av partikelutsläppen eftersom de främst är kopplade till fordonens vikt och rörelse, snarare än till deras drivmedel. Mellan 2022 och 2023 minskade partikelutsläppet från slitage från vägbanan med 8 procent medan partikelutsläpp från bränsleförbrukningen och slitage från däck och bromsar höll sig relativt stabilt.

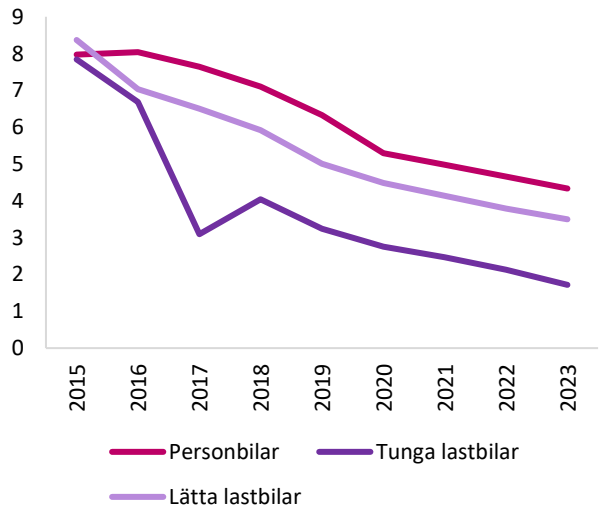


Ny metod för beräkning av partikelutsläpp

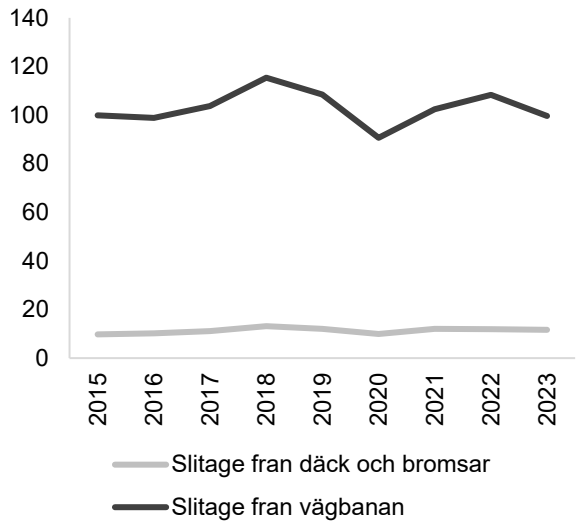
Från och med 2025 använder emissionsdatabasen en ny modell för att beräkna Sveriges nationella utsläpp av partiklar som inte kommer från avgaser, utan från väg-, däck- och bromslitage. När den här modellen infördes räknade man om alla utsläpp bakåt i tiden.

Generellt sett är partikelutsläpp från vägslitage lägre efter omberäkningen, detta har fått ganska stora effekter på de rapporterade utsläppen, vilket gör att värdena publicerade i denna rapport skiljer sig från föregående år.

Partikelutsläpp från bränsleförbrukning (PM10) i Göteborg, ton/år.



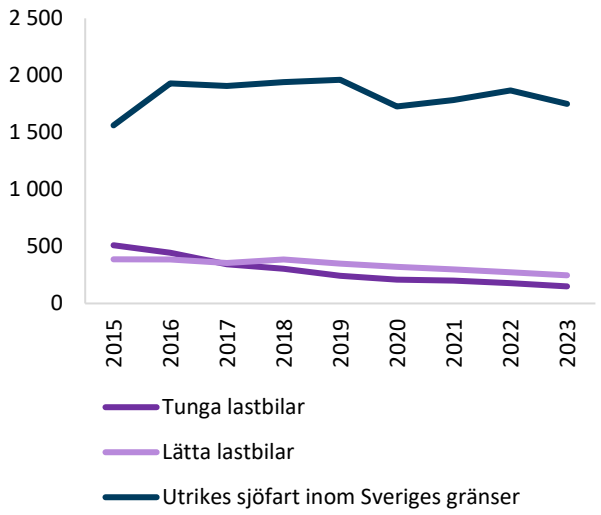
Partikelutsläpp (PM10) från slitage av däck, bromsar och vägbanan från samtliga fordon i Göteborg, ton/år.



Emissioner av kväveoxider

Utsläppen av kväveoxider från vägtrafiken i Göteborg har minskat tydligt mellan 2015 och 2023. Både tunga och lätta lastbilar uppvisar en stadig nedgång. Samtidigt ligger utsläppen från utrikes sjöfart kvar på en betydligt högre och mer stabil nivå över hela perioden. Detta innebär att även om vägtrafiken utvecklas i rätt riktning, fortsätter sjöfarten att stå för den största delen av de totala kväveoxidutsläppen i området.

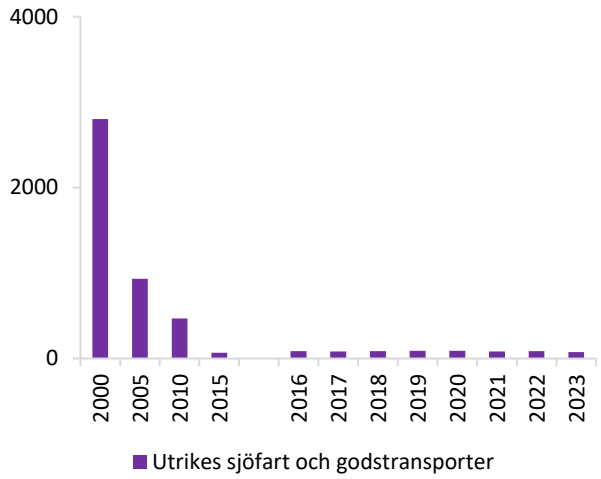
Emissioner av kväveoxider (NOx) i Göteborg, ton/år.



Försurning av mark

Transportsektorns påverkan på försurning av mark och vatten beror framför allt på internationell sjöfart. År 2015 infördes ett svavelkontrollområde (SECA) i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen, vilket ledde till kraftigt minskade utsläpp av svaveloxider jämfört med tidigare år. Jämfört med 2014 ligger utsläppen av svaveloxider för godstransporter på väg och vatten markant mycket lägre 2023.

Emissioner av svaleoxider (SOx) orsakade av godstransporter och utrikes sjöfart, ton/år.



GÖTEBORG – NORDENS VIKTIGASTE LOGISTIKLÄGE

Det geografiska läget, med närhet till stora sjöfartsleder och majoriteten av Nordens industri och konsumtionsmarknader, gör Göteborg till en central del av internationella försörjningskedjor som Sveriges port mot världen

I dag utgör hela Göteborgsregionen Sveriges och Nordens viktigaste logistiknav – ett system där sjö-, väg-, järnvägs- och flygtransporter möts, kopplas samman och optimeras i ett sammanhängande flöde. Göteborg fungerar alltså som en övergripande knutpunkt där stora volymer gods samlas, fördelas och kopplas vidare i nationella och globala flöden.

Effektmål 9: Logistikläge

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

Bästa logistikläge: Första plats 2025
Klimatsmarta transporter: Uppgift saknas

Både logistiknav och logistikcentrum

Göteborg är ett ledande centrum för logistikforskning och kunskapsutveckling. Vid Chalmers tekniska högskola och Göteborgs universitet bedrivs bland annat forskning inom logistik, transport, supply chain management och hållbar utveckling. Research Institutes of Sweden (RISE) bidrar med tillämpad forskning inom flera områden, bland annat maritim logistik och försörjningskedjor, och gör det i nära samarbete med näringslivet.

Utvecklingen av Göteborg som logistiknav och logistikcentrum drivs i nära samverkan med näringslivet genom Göteborgs Näringslivsstrategiska program (NÄSP), där logistik, infrastruktur, tillgänglighet och mark för verksamheter är prioriterade områden. Programmet samlar stad, region, akademi och näringsliv kring gemensamma mål och konkreta åtgärder som stärker konkurrenskraften, möjliggör investeringar och underlättar etableringar. Näringslivsstrategiska programmets kommande handlingsplan 2026–2027 har även fokus på mobilitet.

Genom testarenor, innovationsprogram och gemensamma utvecklingsprojekt prövas och utvecklas digitala, effektiva och hållbara logistiklösningar.

Göteborgs Godsnätverk – ett verktyg sedan 2005

Ett viktigt operativt verktyg när det gäller samverkan är Godsnätverket i Göteborgs Stad. Det startade 2005 och är i dag en etablerad samverkansplattform för frågor som rör gods- och varutransporter i och till Göteborg. Nätverket samlar aktörer från näringsliv, akademi och offentlig sektor i en konstellation för att skapa gemensam förståelse, lösa konkreta utmaningar och arbeta proaktivt för ett mer hållbart, effektivt och robust godstransportsystem.

Godsnätverket är en arena där frågor kan lyftas tidigt, innan de utvecklas till större problem, och där aktörer längs hela distributionskedjan får ökad förståelse för varandras förutsättningar. Nätverket är också plats för kontaktskapande, dialog, kunskapsutbyte och informationsspridning.

Godsnätverket har genom samverkan bidragit till lösningar inom flera strategiska områden: Göteborgs SULP, samordning inför ombyggnationen av Tingstadstunneln, hantering av större störningar i transportsystemet samt flera innovationsprojekt. Arbetet fördjupas genom permanenta arbetsgrupper med fokus på bland annat framkomlighet och tillgänglighet samt elektrifiering av godstransporter, där frågor om laddinfrastruktur, omställning och robusthet i leveranskedjor står i centrum.

Insikter

Insikter

Här presenteras insikter och reflektioner som de medverkande gjort i framställningen av rapporten. Oavsett vilken roll du som läsare har är vår önskan att du tar med dig dem i vårt gemensamma arbete med att utveckla staden.

Sedan vi började bedöma läget i måluppfyllelsen 2021 har inga eller mycket små förändringar skett. Läget för hållbara resor kvarstår: biltrafikens och godstrafikens framkomlighet fortsätter att vara god, utvecklingen för övriga mål kring resande går för långsamt eller i fel riktning. Även i goda stadsmiljöer är läget rött med bland annat många omkomna i vägtrafiken under året.

Ett par steg framåt

Även om läget ter sig dystert så tog de stadsutvecklande förvaltningarna stora kliv framåt under 2025. *Program för hållbart resande* är ett viktigt svar på behovet att samordna förvaltningarnas arbete kring hållbart resande. Det är ännu för tidigt att se några effekter, men flera delprogram ägnade hösten åt att kartlägga nuläget och planerar aktiviteter som kommer att märkas i stadsmiljön under 2026.

Klimatrådets rapport 2025 (se sidan 65) lyfter organisatorisk komplexitet som en central begränsning för att nå målen. Att arbeta med tvärsektoriella mål ställer stora krav på samordning, tydliga mandat och gemensamma prioriteringar. Detta identifierades även i förarbetet till program för hållbart resande. Där pekades styrning ut tillsammans med omdisponering av yta, bilparkering, hastighet och kommunikation som prioriterade åtgärdsområden. De sista fyra åtgärdsområdena har alla tagits omhand av delprogram eller stödfunktioner inom program för hållbart resande. Området styrning har delvis omhändertagits av själva skapandet av programmet men en viktig del är att skapa bättre förutsättningar för systematiskt och målstyrt arbete över tid, inte bara i programmet.

Vilka bilresor kan minskas?

Den här rapporten har i många år pekat på behovet av att minska bilresorna. Under året har vi arbetat med att försöka kartlägga vilka resor som minskat i kollektivtrafiken, vilket är ett arbete som lett till viss kunskap men som behöver fortsätta fördjupas. Vi behöver också kunskap om vilka bilresor som faktiskt kan minskas eller försvinna när styrmedel införs. I motsats till när vi expanderar infrastruktur, vilket alstrar trafik, behöver vi också bättre förstå vilken typ av resor som försvinner när restid och kostnad för att resa med bil ökar. Leder det främst till färre arbets- och tjänsteresor, färre inköpsresor eller till att människor väljer målpunkter närmare hemmet och med andra färdsätt än bil? En viktig källa för denna typ av kunskap är resvaneundersökningar, som inte gjorts storskaligt i staden sedan 2017. Det är alltför länge sedan för att utgöra ett tillförlitligt kunskapsunderlag.

Stärk samverkan – regionalt och nationellt

Den minskade reduktionspliktens ökade utsläpp är näst intill omöjligt för Göteborgs Stad att kompensera för med våra tillgängliga styrmedel. Det är därför avgörande att den lokala politiken håller en strategisk dialog med både den regionala och nationella politiken om de styrmedel som i grunden formar transportsektorns utveckling: reduktionsplikt, trängselskatt och andra regelverk som direkt påverkar efterfrågan på bilresor.

Även samarbete med angränsande kommuner är centralt, särskilt för mer hållbara pendlingsmönster in till Göteborg genom åtgärder som delvis ligger utanför stadens geografiska gräns. Här ser vi att både tjänstemän och politiker har en viktig roll för överenskommelser och plattformar med bred politisk bas.

Samtidigt har Göteborgs Stad betydande rådighet över trafikvolymer och framkomlighet genom fysisk planering, prioritering av yta och lokala trafikåtgärder. De senaste 40 åren har biltrafiken i centrala staden stadigt minskat, något som är en direkt konsekvens av lokala beslut.

Mer omställning i den befintliga staden

De senaste åren har mycket av omställningen drivits av nybyggnation i stadsutvecklingen. Det har gjort det svårt att växla upp förändringstakten, eftersom större delen av staden redan är byggd. Just nu påverkas dessutom genomförandekraften i nya exploateringar negativt av konjunkturläget, vilket riskerar att sakta ner omställningen. Det är ett bra tillfälle att samla greppet och arbeta mer strategiskt med omställning i den befintliga staden.

Välkomna de stora förändringarna

Arbetet med den befintliga staden är särskilt viktigt när flera stora infrastruktursatsningar snart kommer att färdigställas. Västlänken, Brunnsbo station och omdaningen av Backaplan innebär alla betydande möjligheter att förändra resmönster i grunden. Erfarenheterna från införandet av trängselskatten visar att sådana förändringar kan få stora effekter på hur människor väljer att resa. För att maximera nyttan krävs ett aktivt förberedelsearbete där stadsmiljön och kompletterande åtgärder och information tas fram för att underlätta ett hållbart resande från dag ett.

Samla greppet i centrum

Centrala Göteborg präglas av hög trängsel och komplexa trafikmiljöer. Det påverkar framkomligheten och tillgängligheten för hållbara färdmedlen. För att använda stadens ytor mer effektivt behöver fler människor välja att gå eller cykla, men då behöver vi ett särskilt fokus på trafikmiljöerna för gång och cykel. Det behövs tydliga prioriteringar för ytanvändning, sammanhängande stråk och ett bättre samspel mellan trafikslagen. Det kommer att innebära en prioritering även mellan de hållbara färdmedlen och andra värden på olika stråk och platser. Utan försämringar för vissa och förbättringar för andra riskerar vi få halvdana lösningar för samtliga värden.

Även kollektivtrafikens utmaningar är i hög grad kopplade till trängsel i centrala delar av staden. Stora framtida satsningar som Västlänken, nya älvförbindelser och spårvägsutbyggnader är avgörande för att långsiktigt avlasta centrum, men dessa ligger flera år fram i tiden. Under tiden krävs åtgärder som stärker kollektivtrafikens attraktivitet och tillförlitlighet. Vi behöver också hantera utmaningar med ytterligare begränsad framkomlighet till följd av byggnationer, samt ökat antal bussar på grund av underhållsarbeten på järnvägens viktiga pendlingsstråk.

Cykelns potential och fortsatt utvecklingsarbete

Vi har i tidigare års insikter påpekat att resor med cykel har potential att öka mycket på kort tid. Sådan potential är viktig att ta vara på i målstyrningssyfte eftersom så många processer i stadsutveckling tar längre tid att genomföra än vad som återstår till 2030.

2025 var Cykelprogrammets målår, men året kom utan att målen realiserats. Arbetet för att främja och samordna insatser för cykel fortsätter nu delvis i en handlingsplan, och under 2023–2025 fick stadsmiljönämnden flera politiska uppdrag kopplat till stärkta cykelåtgärder. Stadsbyggnadsförvaltningen har fått tilläggsbudget för cykelplaneringresurser och det har inletts ett arbete med att ta fram en tydligare prioritering för var och hur cykelvägnätet bör utvecklas. Samtidigt behöver det strategiska förvaltningsövergripande arbetet fortsätta förstärkas för att få ordentlig framdrift, bland annat genom förbättrade arbetssätt mellan förvaltningarna.

Planera för alla

För att minimera målkonflikter och öka genomslaget i omställningen behöver transportmål i högre grad integreras med andra samhällsmål, såsom folkhälsa och social hållbarhet. I detta sammanhang bör barns och äldres behov ges större tyngd i utformningen av stadsmiljön. Att endast omkring hälften av barnen rör sig aktivt till skolan, och att många äldre upplever centrala stadsmiljöer som mindre attraktiva och förlåtande, pekar tydligt på brister i dagens trafikmiljöer. Dessa grupper bör inte betraktas som särintressen, utan som en måttstock för kvalitet och tillgänglighet i staden som helhet. Genom att planera utifrån deras behov har vi bättre förutsättningar att uppnå målen: tryggare och mer trafiksäkra miljöer som gynnar gång, cykel och kollektivtrafik samt stärker folkhälsan och den sociala hållbarheten. Då kan Göteborg bli en stad med mer plats för livet.

Rekommendationer

Sedan ett par år tillbaka ägnas den sista delen i denna rapport åt rekommendationer för stadsutvecklingen framåt.

Strax innan denna rapport färdigställdes publicerades Klimatrådets rapport om hur Göteborgs Stad ska arbeta för att nå sina mål kring transport och mobilitet. En viktig slutsats är att staden är på rätt väg, men att arbetet behöver skalas upp. Rapporten innehåller sju rekommendationer och för den läsare som bläddrar tillbaka till tidigare insiktskapitel i Trafik- och resandeutvecklingsrapporten kommer mycket att vara välbekant. Vi i arbetsgruppen är eniga med Klimatrådet om dessa rekommendationer, och i ljuset av dessa lyfter vi våra tidigare rekommendationer.

Minska biltrafiken

De senaste tre åren har vi konstaterat att bilens höga attraktivitet fortsätter att försvåra för oss att uppnå goda stadsmiljökvaliteter och ett hållbart resande.

Klimatrådet konstaterar att vi behöver konsekvent prioritera stadsmiljönytta framför parkeringsytor samt påskynda hastighetssänkningar i hela staden. Det är i linje med delprogrammen i Program för hållbart resande.

I 2024 års Trafik- och resandeutvecklingsrapport konstaterade vi att det är en svår utmaning att säkerställa kollektivtrafikens och godstrafikens framkomlighet samtidigt som privata bilresor ska minska drastiskt. Här vill vi särskilt lyfta åtgärder för att förändra restid/kostnad som möjlighet att styra begränsningar till rätt målgrupper. Trängselskatten är ett lyckat exempel på en sådan åtgärd.

Stärk stadsmiljöerna – särskilt de centrala

En grundförutsättning för att minska bilresandet är att hållbara färdsätt upplevs som attraktiva, trygga och tillförlitliga i vardagen. Det kräver förbättrad tillgänglighet, hög kvalitet i utformningen och en tydlig prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik i stadens mest belastade miljöer. Det gäller både den centrala staden och andra täta miljöer.

Den yta som finns till förfogande behöver omförhandlas och omdisponeras till gående, cyklister och vistelse samt för att öka grönska och trygghet.

Fortsätt stärka delaktigheten

Medborgarnas stöd är avgörande för att lyckas med omställningen. För att skapa acceptans behöver kostnader och nyttor fördelas på ett sätt som upplevs som rättvist och kommuniceras på ett tydligt och begripligt sätt.

Under året har arbetet inletts med att ta fram en gemensam kommunikationsplattform som förklarar varför åtgärder genomförs, vilka mål de bidrar till och hur en omställd stad kommer att upplevas. Den vägledning för delaktighet som togs fram under 2024 har fått en kompletterande verktygslåda. Vi har dock fortfarande en lång väg kvar för att gå invånarna till mötes gällande delaktighet.

Samtidigt behöver frågan om kostnadsfördelning hanteras tydligare. En tydlig plan för hur ekonomiska konsekvenser, till exempel höjda parkeringsavgifter, kan omfördelas och mildras för olika grupper kan bidra till ökad legitimitet och minska motståndet mot nödvändiga förändringar. Som exempel finns i delaktighetstrappans översta steg medborgarbudgetar, som både är ett sätt att fördela rättvist och att skapa förutsättningar för delaktighet.

Klimatrådets rekommendationer

Göteborgs Stads Klimatråd har analyserat stadens möjligheter att nå klimatmålen till 2030 med särskilt fokus på transporter och mobilitet. Klimatrådet konstaterar att för att lyckas krävs en kraftigt intensifierad och mer samordnad insats. Det behövs också åtgärder av mer transformativ karaktär som komplement till nuvarande arbete, där både politiskt ledarskap och genomförandeförmåga är avgörande.

Centrala utmaningar

Begränsad lokal rådighet
En grundläggande utmaning i omställningen av trafik- och resandet är att många av de mest styrande verktygen – särskilt kopplade till elektrifiering, drivmedel och prissignaler – ligger på nationell eller europeisk nivå.

Organisatorisk komplexitet
Omställningen av transportsystemet präglas av en hög grad av organisatorisk komplexitet. Målen är tvärsektoriella och berör flera förvaltningar och bolag, vilket ställer stora krav på samordning, tydliga mandat och gemensamma prioriteringar.

Medborgerligt stöd och kommunikation
Medborgerligt stöd är en avgörande faktor för att lyckas med omställningen. För att skapa acceptans behöver kostnader och nyttor fördelas på ett sätt som upplevs som rättvist och kommuniceras på ett tydligt och begripligt sätt.

Rekommendationer

Bredda och intensifiera insatserna genom att öka tempot i genomförandet och våga prioritera stadsmiljönytta framför bilparkering.

Samordna incitament och restriktioner genom att kombinera styrmedel som parkeringsavgifter och lågemissionszoner med satsningar på hållbara färdsätt.

Öka attraktiviteten för hållbara transporter genom förbättrad tillgänglighet, trygghet och kvalitet i kollektivtrafik samt gång- och cykelmiljöer.

Integrera transportåtgärder med samhällsnytta genom att koppla mobilitet till bostadsbyggande, folkhälsa och sociala värden.

Etablera tydliga spelregler för näringslivet genom långsiktiga krav kombinerade med incitament för innovation.

Förstärk samverkan med externa aktörer regionalt och nationellt genom att aktivt påverka beslutsfattare och utveckla samverkan.

Använd planeringsverktyg systematiskt för att minska bilberoende genom konsekvent fysisk planering som omdisponerar yta till gång, cykel och kollektivtrafik.

Arbeta strategiskt med acceptans genom transparens och tydliggörande av vinster för invånarna genom hållbart resande.

MEDVERKANDE OCH KONTAKTPERSONER

Ansvarig utgivare
Fredrik Larsson, stadsbyggnadsförvaltningen

Författare/analys/redaktörer
Maria Eriksson, Felicia Gauffin Jatta, Annika Nilsson, stadsbyggnadsförvaltningen

Kommunikationsstöd
Magnus Brink, stadsbyggnadsförvaltningen

Året 2025 – Utsläppen ökar
Simona Mertic, stadsbyggnadsförvaltningen

Staden under byggtid
Sandra Kiprijanovska, stadsmiljöförvaltningen

Förändrad mobilitet för en grön och levande stad
Alexander Dalbert Börefelt, Lovisa Wennerström, Stadsbyggnadsförvaltningen, Malin Östblom, stadsmiljöförvaltningen

Program för hållbart resande
Joachim Karlgren, Mikael Bergqvist, stadsmiljöförvaltningen

Delaktighet
Isabella Anderson, stadsbyggnadsförvaltningen

Hållbar mobilitet
Maria Eriksson, Felicia Gauffin Jatta, Annika Nilsson, stadsbyggnadsförvaltningen

Resor till fots, Att gå och cykla i staden, Gångvänlighet i närmiljö
Maria Olsson, stadsbyggnadsförvaltningen

Resor med cykel, Att gå och cykla i staden
Malin Månsson, stadsbyggnadsförvaltningen

Delad mikromobilitet
Emma Edvardsson, Shahriar Gorjifar, stadsmiljöförvaltningen

Resor med kollektivtrafik
Kajsa Högenå, stadsbyggnadsförvaltningen, Amanda Stenbom, stadsmiljöförvaltningen

Serviceresor
Sabina Cagner Thelin, Richard Karlsson, Tommy Ståhl, stadsmiljöförvaltningen

Resor med bil
Johan Jerling, Hanna Järpedal, Natalia Kuska, stadsbyggnadsförvaltningen, Emma Josefsson, stadsmiljöförvaltningen

Restider mellan tyngdpunkter
Johan Jerling, stadsbyggnadsförvaltningen

Platsutveckling
Emmy Broman, Louise Lendas, stadsmiljöförvaltningen

Trafiksäkerhet
Annika Nilsson, stadsbyggnadsförvaltningen

Barns mobilitet
Maria Olsson, stadsbyggnadsförvaltningen, Hanna Ljungblad, stadsmiljöförvaltningen

Äldres mobilitet
Maria Printz, stadsbyggnadsförvaltningen

Godstransporter – utveckling och mönster
Ann-Sofie Karlsson, stadsbyggnadsförvaltningen, Alexandra Bakosch, Peter Hagby, stadsmiljöförvaltningen

Transporttider
Ann-Sofie Karlsson, stadsbyggnadsförvaltningen, Alexandra Bakosch, Peter Hagby, stadsmiljöförvaltningen

Godstransporters miljöpåverkan
Matilda Sjöholm, stadsmiljöförvaltningen

Göteborg – Nordens viktigaste logistikläge
Ann-Sofie Karlsson, stadsbyggnadsförvaltningen, Alexandra Bakosch, Peter Hagby, stadsmiljöförvaltningen

Fotografer
Lo Birgersson
Magnus Brink
Louise Lendas
Annika Nilsson
Christina Petersson
Julia Sjöberg
Cecilia Thulin

VILL DU VETA MER?

På goteborg.se ligger denna rapport och tidigare års rapporter, sök på Trafik- och resandeutveckling.

På webben kan du också hitta flera av de undersökningar, strategier, program och planer som vi nämner i rapporten, se till exempel under:

> Aktuella vägarbeten

> Cykling och cykelvägar

> Godstransporter i Göteborg

> Gå och gångmiljöer

> Göteborg växer

> Jämlik stad

> Målbild Koll2035 för storstadstrafiken i Göteborg

> Nya hastighetsgränser - för trygg och levande stadsmiljö

> Näringslivsstrategiska programmet | Business Region Göteborg

> Om Cykelstaden Göteborg

> Statistik om trafiken i Göteborg

> Så arbetar Göteborgs Stad med

> Ta plats

> Trafiken.nu Göteborg

> Trafikstrategi för en nära storstad

> Trafiksäkerhet

> Trygg i Göteborg

> Trygg väg till skolan

> Åldersvänliga Göteborg

> Översiktsplan för Göteborg