



# Trafik- och resandeutveckling 2023

## **Trafik- och resandeutveckling 2023**

Diarienummer

SMF-2024-00573

SBF-2024-00224

# Sammanfattning

Den här rapporten sammanfattar hur 2023 års trafik- och resandeutveckling ser ut i förhållande till trafikstrategin och andra relaterade mål, bland annat miljö- och klimatprogrammet.

2023 blev omvärlden mer osäker till följd av bland annat energikris, lågkonjunktur och krig. Göteborg påverkas också av flera byggprojekt som är i byggfas och det gjordes stora underhållsarbeten i väg- och spårnätet.

Resandet ökade med 3 procent under 2023 jämfört med 2022, men är fortfarande 1 procent lägre än före pandemin till följd av en viss bestående effekt av hemarbete. Resor med kollektivtrafik, bil och gång ökade, medan resor med cykel minskade. Totalt sett är andelen resor med hållbara färd sätt oförändrad (29 %) och andelen kollektiva resor av de motoriserade resorna är på samma nivå som 2019 (41 %). Restiderna ökade något för både bil- och kollektivtrafiken, men inte så att det påverkade målet om max 30 minuters restid.

För målområdet goda stadsmiljöer har det inte gjorts några nya uppföljande undersökningar om fotgängares upplevelse av staden, om barns skolvägar eller om cykling i Göteborg. Effektmålen om att gå och visats i centrum bedöms likväl vara långt från målet. Trafiksäkerhet är en förutsättning för hållbara resor och goda stadsmiljöer. De flesta som omkommit på kommunalt vägnät är gående och cyklister och nära hälften i kollision med ett tungt fordon. Fotgängare i fallolyckor, cyklister i singelolyckor och elsparkcyklister är de största skadegrupperna.

Godstransporternas påverkan på luftkvalitet har minskat över åren. 2023 återtog Göteborg förstaplatsen som bästa logistikläge vilket motiverades av tillkommande logistikytor och farledsfördjupning.

**Totalt sett ser läget utifrån målen mörkt ut.** Möjligheten att förändra resvanor som fanns under pandemin har gått förlorad, och för målen i miljö- och klimatprogrammet krävs allt snabbare och kraftfullare metoder. Omvärldsläget gör att vi behöver beredskap för andra typer av risker för att göra staden robust. I den centrala staden står kollektivtrafiken inför stora utmaningar vilket kommer att göra det svårt att hålla tillväxttakten som behövs. Samtidigt är kapaciteten för bil fortsatt god, vilket gör det fortsatt attraktivt att välja bilen.

För att nå målen om attraktivare stadsmiljöer med fler grönytor, fler aktiva transporter, minskad klimatpåverkan, renare luft och mindre buller lämnas två rekommendationer: arbeta för att minska biltrafiken och lyft arbetet med attraktiva och trygga stadsmiljöer.

## Bedömning av måluppfyllelse för effektmålen (E1-E9)

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

Resor		2021	2022	2023	
<b>E1</b>	Minst 35 procent av resorna sker till fots eller med cykel år 2035.	<span style="color: red;">●</span>	<span style="color: yellow;">●</span>	<span style="color: red;">●</span>	
<b>E2</b>	Minst 55 procent av de motoriserade resorna sker med kollektivtrafik år 2035.	<span style="color: grey;">●</span>	<span style="color: yellow;">●</span>	<span style="color: red;">●</span>	
<b>E3</b>	Restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik.	Bil	<span style="color: green;">●</span>	<span style="color: green;">●</span>	<span style="color: green;">●</span>
		Kollektivtrafik	<span style="color: yellow;">●</span>	<span style="color: yellow;">●</span>	<span style="color: red;">●</span>
Stadsrum		2021	2022	2023	
<b>E4</b>	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).	<span style="color: red;">●</span>	<span style="color: red;">●</span>	<span style="color: red;">●</span>	
<b>E5</b>	År 2035 anser minst 85 procent av göteborgarna att gaturummen i innerstaden och i andra stadsmiljöer är attraktiva att vistas i.	<span style="color: red;">●</span>	<span style="color: red;">●</span>	<span style="color: red;">●</span>	
<b>E6</b>	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.	—	<span style="color: grey;">●</span>	<span style="color: grey;">●</span>	
Godstransporter		2021	2022	2023	
<b>E7</b>	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	<span style="color: grey;">●</span>	<span style="color: grey;">●</span>	<span style="color: grey;">●</span>
		Järnväg	<span style="color: grey;">●</span>	<span style="color: grey;">●</span>	<span style="color: grey;">●</span>
<b>E8</b>	Godstransporternas påverkan på luftkvalitet, buller och försurning ska minska jämfört med 2014 års nivåer.	Luftkvalitet	<span style="color: green;">●</span>	<span style="color: green;">●</span>	<span style="color: green;">●</span>
		Buller	<span style="color: grey;">●</span>	<span style="color: grey;">●</span>	<span style="color: grey;">●</span>
		Försurning	<span style="color: green;">●</span>	<span style="color: green;">●</span>	<span style="color: green;">●</span>
<b>E9</b>	Göteborg ska anses vara Nordens bästa logistikläge i ledande rankingar samt allmänt ansedd som ledande inom klimatsmarta transporter.	Logistikläge	<span style="color: green;">●</span>	<span style="color: yellow;">●</span>	<span style="color: green;">●</span>
		Klimatsmart	<span style="color: grey;">●</span>	<span style="color: grey;">●</span>	<span style="color: grey;">●</span>

# Trafik- och resande- utveckling 2023

För tolfte året publicerar Göteborgs Stad sin rapport om viktiga trender som påverkar trafiken och resandet i staden, och vilka de trafikpåverkande infrastrukturprojekten var under året. Här finns också en uppföljning av trafikstrategins effektmål. Nytt för i år är ett tydligare avstamp i Göteborg Stads miljö- och klimatprogram och översiktsplan.

Rapporten redovisar hur trafikutvecklingen för alla olika färd sätt varit under året och hur restiderna har utvecklats. Vi skriver också om upplevelsen av stadsmiljöer och vad som hänt inom trafiksäkerhet. På många sätt har livet i staden återgått efter pandemin. Resandet har fortsatt att öka och resor med bil och kollektivtrafik har kommit tillbaka om än inte i samma nivå som 2019.

2023 präglades av växande osäkerhet som ett resultat av energikris, lågkonjunktur, krig i närområdet och otrygghet på hemmaplan – utöver klimatkrisen. Omvärlden skapar förutsättningarna för hur göteborgarna och besökare reser och rör sig i staden. Den ställer också ökade krav på en mer robust planering.

Sist men inte minst: I kapitlet Insikter delar vi som har tagit fram rapporten med oss vad alla bör ta med sig i arbetet med att skapa en nära, sammanhållen och robust stad och nå målen för hållbara transporter.

På sidan 63 hittar du  
alla medverkande

Trevlig läsning!

*Fredrik Larsson*  
*Enhetschef Analys*  
*Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad*

## Vilka vi är till för

Göteborg fortsätter att växa. De senaste 10 åren har vi blivit 70 000 fler göteborgare. Detta innebär en hel del utmaningar – inte minst inom trafikområdet. Staden måste kunna möta behovet av ett fortsatt ökat resande samtidigt som resandet behöver bli betydligt mer hållbart för att nå de klimatmål som staden förbundit sig att uppnå.

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

### Boende

är alla som bor i Göteborg.

### Verksamma

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

### Besökare

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

Tillsammans ska Göteborgs Stads förvaltningar inom stadsutveckling bygga och förvalta en ännu bättre stad för boende, verksamma och besökare.

Vi ska erbjuda våra målgrupper en effektiv, säker och hållbar rörlighet. Offentliga rum ska vara trivsamma och tillgängliga för alla, i en stad där det är attraktivt att bo, färdas, verka, vistas och mötas.

Arbetet sker i nära samarbete med övriga förvaltningar inom Göteborgs Stad, med grannkommuner, med Västtrafik som ansvarar för kollektivtrafiken i Västsverige samt med Trafikverket som ansvarar för statlig infrastruktur.



# Innehåll

## Förutsättningar året 2023

2023 - en robust stad allt viktigare .....	9
Staden under byggtid .....	12

## Mål och uppföljning

Hållbara transporter.....	15
---------------------------	----

## Hållbar mobilitet

Hållbara resor .....	20
Resor till fots .....	24
Resor med cykel .....	25
Delad mikromobilitet.....	27
Resor med kollektivtrafik .....	29
Serviceresor.....	32
Resor med bil .....	34
Restider mellan målpunkter i staden .....	37

## Goda stadsmiljöer

Fotgängares upplevelse av staden .....	40
Barns mobilitet.....	42
Upplevelsen av cykling i Göteborg .....	43
Platsutveckling.....	44
Nöjdhet med stads- och trafikmiljön i centrala staden.....	46
Besökarens nöjdhet med stads- och trafikmiljön i centrala staden .....	48
Trafiksäkerhet.....	49

## Godstransporter

Godstransporter .....	53
-----------------------	----

## Insikter

Insikter .....	59
----------------	----

<b>Medverkande .....</b>	<b>63</b>
--------------------------	-----------

<b>Vill du veta mer? .....</b>	<b>64</b>
--------------------------------	-----------

### Tips!

Klicka på kapitlet för att komma till sidan



# Förutsättningar året 2023





## 2023 - EN ROBUST STAD ALLT VIKTIGARE

Allt större osäkerhet råder som ett resultat av energikris, lågkonjunktur, krig i närområdet och otrygghet på hemmaplan. Denna omvärld skapar förutsättningarna för hur vi reser och rör oss i staden.

Den ökade osäkerheten gör att kommunens roll som ansvarig samhällsbyggare och institution förstärkts. Det ökande gängvåldet, Sveriges Nato-medlemskap och svagare ekonomisk tillväxt har tydliggjort kraven på kommunen som tillitsskapande och ansvarstagande aktör. Det innebär ett ökat ansvar för transparens i processer och metoder för att förstå boendes och besökares behov och beteende, men även för att kommunicera och nå ut med information.

### Krav på energiomställning intensifieras

År 2023 blev det varmaste året sedan mätningarnas start 1850, enligt EU:s klimatorgan Copernicus.

Den redan etablerade omställningen intensifierades under 2023 och incitamenten för energiomställningen i Europa förstärktes av Rysslands hot om att strypa export av olja och naturgas, samt av sabotagen av Nord Stream 2022 och Balticconnector 2023. Detta tydliggjorde riskerna med beroendet av importerade energilag.

Samtidigt som kraven på en framför allt grön energiproduktion ökar, så ökar också kraven på att samhället i alla delar minskar sin nuvarande energiförbrukning. Kraven drivs dels av ambitionerna med lägre utsläppsnivåer i linje med internationella avtal och nationella mål, dels av att minska beroendet av knappa fossila resurser som olja och naturgas. Detta kräver en fortsatt omställning till mer energismart och mer energieffektiv infrastruktur och mobilitet.

### Ökad efterfrågan på elproduktion

Klimatkrisen har varit i fokus under ett flertal år, men förändringsarbetet går inte i önskvärd takt. För att nå målen krävs omfattande åtgärder på många håll. Under 2023 har näringslivet fortsatt genomföra stora satsningar för att ställa om produktion och produkter. Innovationer för den gröna omställningen och näringslivets ambitioner har skapat en markant ökad efterfråga på el från förnybar produktion inom hela Sverige och andra delar

av världen. Det gäller även i Göteborg, där det första spadtaget för Volvo Cars och Northvolts batterifabrik togs under 2023. Energimyndighetens högre scenarier räknar med att elbehovet i Sverige mer än fördubblas mellan 2020 och 2050 för att minska klimatpåverkan.

### Krav på energieffektivisering

Samtidigt som kraven på en grön energiproduktion ökar, så ökar också kraven på samhället att minska sin energiförbrukning. Transport av gods och människor är en betydande del av städers utsläpp och kommer kräva förändrade beteenden och innovativa lösningar kompletterat med en mer möjliggörande och energieffektiv infrastruktur. Inom Göteborgs Stad pågår till exempel ett arbete med att ytterligare energieffektivisera belysningen.

### Sverige utreder sin första miljözon klass 3

Miljözon är en åtgärd för att förbättra luftkvaliteten i områden, vilket innebär att vissa fordon stängs ute från särskilt miljö känsliga områden. År 2025 kommer den första miljözon klass 3 att träda ikraft i Stockholm, och även i Göteborg utreds ett möjligt införande utifrån ett kommunfullmäktigeuppdrag från 2023. Det väntas medföra en säkrare och trevligare gatumiljö att gå, cykla och vistas i, vilket skulle bidra till en attraktivare innerstad för fler. Det förväntas också leda till en snabbare omställning till elbilar.

### Längre fordon i transportsektorn

Under 2023 har trenden med ökad kapacitetsförmåga i transportsektorn fortsatt. Detta syns bland annat genom en ändring i trafikförordningen som från den 1 december 2023 möjliggjorde för 34,5 meter långa lastbilar att trafikera delar av det svenska vägnätet. Utsläppen väntas enligt Transportstyrelsen minska med mellan fyra och sex procent från den tunga lastbilstrafiken.

## Förändrade ekonomiska förutsättningar

Efter en lång period av nollränta och stark tillväxt, följt av stora statliga stöd under pandemin är den ekonomiska verkligheten nu en annan.

### Inflation och konkurser

De senaste två åren har räntan höjts i relativt snabb takt till följd av stigande priser. Valutakursen har varit svag och de ökade kostnaderna av dessa faktorer har lett till att antalet registrerade konkurser ökat, bland annat inom e-handeln och transportbranschen. Under sista kvartalet 2023 ökade arbetslösheten något och antas fortsätta öka under 2024. En ökad arbetslöshet kommer att påverka



arbetspendlingen och de arbetsrelaterade resorna.

### Påverkan på investeringsklimatet

Den makroekonomiska utvecklingen har lett till att planerade och pågående investeringar stannat av eller försenats. Bostadsbyggandet har minskat kraftigt, vilket kommer att ha påverkan på bostadsförsörjningen och stadens utbyggnadstakt.

Ett försämrat ekonomiskt läge från dagens skulle leda till minskad ekonomiskt utrymme hos Göteborgs invånare, företag och potentiella besökare vilket också skulle leda till påverkan på efterfrågan på resor inom staden. Av minskat konsumtionsutrymme kommer minskad efterfrågan på evenemang, nöje, shopping och annat som driver resande.

### En mer osäker och hotfull samtid

Oroligheterna i omvärlden och i Sverige har ökat de senaste åren, vilket har påverkat hur vi ser på internationellt beroende, handel och den upplevda tryggheten. Rysslands invasion av Ukraina, kriget mellan Israel och Hamas och de rådande spänningarna mellan Kina och Taiwan präglar den globala samtidspolitiken. I Sverige påverkas samhället av skjutningarna och sprängningarna i den kriminella miljön samt av den höjning av terrorhotnivån som gjordes under sommaren 2023.



### Geopolitisk osäkerhet och militär upprustning

Förändringar i säkerhetsläget innebär att Sveriges och ansvariga aktörers förmåga att hantera kriser behöver stärkas. Ett svenskt Nato-medlemskap ställer ökade krav på försvarskapacitet och totalförsvarskapacitet, där kommuner och regioner har en viktig roll i beredskap och byggandet av ett starkt civilförsvar. Försvarsmakten har de senaste åren fått en allt större budget, och under 2024 kommer anslagsnivån att ha fördubblats i jämförelse med 2020.

Transportsystemet behöver förbättras för att klara höga belastningar som orsakas av oväntade händelser. För att bygga en robust stad sett till olika former av hot och kriser, inte bara klimatförändringar, gäller det att tänka in både motståndskraft och flexibilitet i stadsplaneringen.

### Den organiserade brottsligheten

Effekterna av den organiserade brottsligheten i Sverige har förändrats drastiskt de senaste åren. De högre nivåerna av våld har under året spridit sig längre utanför den kriminella miljön vilket påverkar hela samhället; hur vi förhåller oss till varandra och hur vi använder olika delar av staden och stadsmiljön.

### Höjd terrorhotnivå

I augusti 2023 beslutade den svenska säkerhetspolisen att höja terrorhotnivån från tre till fyra på en femgradig skala. Med anledning av hotnivån införde Polismyndigheten i november ett förbud mot väskor på större evenemang i Sverige. Ett försämrat säkerhetsläge med upplevd hotbild kan leda till minskad vilja att resa till evenemang eller andra centrala platser med stora folkmängder.

### Den teknologiska utvecklingen

Debatten kring den nya teknikens möjligheter och risker är polariserad; många är övertygade om att tekniken kommer kunna bidra till att lösa många av de komplexa utmaningar som vi står inför, medan andra tror att den medför så stora risker så att samhället som vi känner det är hotat. Inom samhällsbyggnadssektorn kommer tekniken stötta framtagandet av smartare material och möjliggöra mer autonoma system som kan optimera resursanvändande. Ny teknik och digitala lösningar stöttar redan inom ett stort antal områden som exempelvis dataanalys, kundtjänst, hand-läggingsprocesser, underhåll för infrastruktur och VA-frågor.

### Teknikutvecklingens möjligheter för transport och resande

Än mer databaserade arbetssätt kan skapa och bidra till mer proaktiva, effektiva och skräddarsydda lösningar och insatser. Mer precisa analyser möjliggörs av ökad tillgång till större mängder data. Då måste det offentliga enklare kunna dela data. Det innebär att kommuner och regioner, tillsammans med staten och systemleverantörer behöver arbeta för att möjliggöra delning genom förändrad juridik, informatik och teknik. Det behöver också vara tydligt vilka avvägningar som behöver göras i förhållande till dataskyddsförordningen och hur vi skyddar våra system mot intrång.

### AI-användning allt vanligare

ChatGPT som lanserades för allmänheten hösten 2022 blev under året ett allt vanligare verktyg för många yrkesverksamma. Under det senaste året har även ett stort antal nya företag valt att utveckla produkter baserade på tekniken – vilket skapar en rad nya tjänster och produkter som driver utvecklingen. Det är svårt att förutse på vilket sätt AI kommer att få genomslag, men i en nära framtid skulle AI till exempel kunna optimera transport- eller mikromobilitetstjänster eller vidareutveckla e-handeln, som på så sätt kommer att påverka hur vi rör oss i staden.

## STADEN UNDER BYGGTID

Flera stora projekt är i byggfas med många trafikomledningar som följd. Alla påverkas; fotgängare, cyklister, kollektivtrafikresenärer, näringslivets transporter och bilister. Allt detta sammantaget sätter spår både i resandeflödena och stadsmiljön.

### KomFram

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

Samordning mellan parter och projekt främjar framkomlighet och tillgänglighet till målpunkter i Göteborg. KomFram använder sig av sina beslutade riktlinjer som gör det tydligt att gång, cykel, kollektivtrafik och näringslivets transporter ska prioriteras.

Kartan visar de största trafikpåverkande projekten under 2023. Beskrivningarna är till hjälp för att förstå resultat om bland annat restider och nöjdhet med trafikmiljön i centrala staden.

### Tingstadstunneln

Renoveringen av Tingstadstunneln har pågått sedan våren 2022. Ett tunnelrör i taget är stängt och trafiken på E6 går dubbelriktad i det motsatta röret. Trafiken leds om via Marieholmstunneln eller andra älvförbindelser. Renoveringen beräknas vara klar våren 2024.

### Backaplan

Under 2022 startade många arbeten som påverkar trafiken i och runt Backaplan. Backavägen är numera huvudled vilket gynnat kollektivtrafiken som fått en mindre sårbar körväg till Brunnsbo respektive Hjalmar Brantingsplatsen. Området är under omvandling och exploatering kommer att ske under en lång tid framöver.

### Eriksbergsmotet/Inlandsgatan

Hösten 2023 startade ombyggnaden av Eriksbergsmotet. Ombyggnaden innebär att trafiksignalen vid Inlandsgatan och på Lundbyleden ska tas bort, för att minska problem med köer på dessa platser. Trafikverket och Göteborgs Stad arbetar från var sitt håll och under 2024 ska arbetet vara klart. En ny cirkulationsplats byggs med anslutning till den nya av- och påfarten. Inlandsgatan breddas och får även en ny gång- och cykelbana.



## Centralenområdet

2022 stängdes vänstersvängen mot Nils Ericsonsgatan, från Stationsmotet, eftersom köbildning hindrade kollektivtrafiken till och från Hisingsbron. Under 2023 har korsningen Spannmålgatan/Nils Ericsonsgatan byggts om. Efter ombyggnaden är det nu åter möjligt att svänga vänster utan att det blir köbildning.

Under våren har Södra Sjöfarten stängts för biltrafik och Norra Sjöfarten har dubbelriktats. Avstängningen har gett ökade köer i området. Efter avstängningen uppstod också många tillbud mellan bilar och cyklister i korsningen vid Hamntorgsgatan. Därför stängdes anslutningen för biltrafik. Den kommer återigen öppnas vid årsskiftet 2024/2025.

## Brunnsparken

Arbetena med Kvarter Johanna vid Brunnsparken har fortskridit och kollektivtrafiken stoppas kortare stunder på Södra Hamngatan i samband med byggtransporter. I oktober påbörjades även en fasadrenovering av Arkaden på Fredsgatan och Drottninggatan. Eftersom både Kvarter Johanna och Arkaden har byggbelamringar (bland annat byggställningar) på varsin sida av Fredsgatan är det trångt för gående vid vissa tidpunkter.

## Västlänken Haga

I januari valde Trafikverket att avsluta sitt avtal med entreprenören för Västlänkens deletapp Haga. Nödvändiga arbeten genomförs i skyddsentreprenad, men i övrigt är arbetet pausat. Arbetet förväntas återupptas för fullt igen under 2024. Det pausade arbetet innebär inte bara att station Haga blir försenad utan kan även påverka Göteborgs Stads planerade investeringar.

Hösten 2020 stängdes Sprängkullsgatan för trafik till och från "Allén" på grund av arbeten med station Haga. I juni öppnade återigen Sprängkullsgatan upp för trafik i norrgående riktning. Det innebär att bussarna nu kör ordinarie väg och stannar vid hållplats Pilgatan. Öppningen innebär även att trafiken på Vasagatan avlastas och kan köra direkt till Parkgatan.

## Masthuggskajen

Under 2023 har byggprojektet vid Masthuggskajen fortsatt och antalet byggtransporter i området är fortsatt högt.

Masthamnsbron är stängd sedan 2022 för byggandet av halvön vilket innebär mycket stor påverkan på gång- och cykeltrafiken. Fordonstrafiken leds via Heurlins plats i båda riktningar.

Större ledningsarbeten har och kommer att påverka



Västlänken mellan Göteborgsoperan och Kvarnberget.

trafiken det närmaste året, det gäller framför allt vid Första Långgatan. Orienterbarheten för cyklister har förbättrats med gula vägmarkeringar och skyltar.

## Arbeten i spårvägsnätet

Under 2023 har det genomförts underhållsarbeten på Göteborgs spårvägsnät, till största delen under sommaren för att påverka kollektivresenärerna så lite som möjligt.

Under sommaren genomfördes flera trafikpåverkande arbeten på Första Långgatan, Stigbergstorget, Chapmans Torg och Godhemsgatan. Detta påverkade samtliga trafikslag under olika perioder och omfattning. Spårvagnstrafiken mellan Järntorget och Majorna ersattes med buss.

I slutet av juli och början av augusti genomfördes ett spårarbete vid Sahlgrenska som innebar att all spårvagnstrafik mellan Wavrinskys Plats och Botaniska trädgården respektive Linnéplatsen ställdes in. Spårvagnstrafiken fick ändrade körvägar och resenärerna hänvisades till ordinarie busstrafik och ersättningsbussar.

Vid Åkareplatsen utfördes ett spårarbete i juni som påverkade all spårvagnstrafik mellan centrala Göteborg och de östra stadsdelarna. Busslinje 60 fick ändrad körväg och hållplatsläge mot Masthugget. Gående och cyklister påverkades i mindre grad.

Under några sommarveckor byttes växlar och spårkorsningar vid Svingeln vilket innebar avstängd spårvagnstrafik samt påverkan för bil- och busstrafiken. Busslinje 17 fick en ändrad körväg.

# Mål och uppföljning



## HÅLLBARA TRANSPORTER

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

### Utrymme, utsläpp och hälsa – gemensamma utmaningar

Göteborgs Stads trafikstrategi, miljö- och klimatprogram och program för jämlik stad 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 skadliga utsläpp och buller, ökar antalet resor till fots och på cykel och kan hanteras inom stadens gatumiljöer. Stadsmiljön ska samtidigt erbjuda trygga, trafiksäkra, tillgängliga och väl gestaltade ytor 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

De trafikstrategiska målsättningarna och inriktningarna beskrivs framför allt i Göteborgs Stads trafikstrategi, miljö- och klimatprogram och översiktsplan. De utgör den övergripande styrningen för hur staden ska utvecklas och i vilken takt det behöver ske.

Miljö- och klimatprogrammets målsättning om minskad klimatpåverkan från transporter till år 2030 styr hur snabbt utvecklingen av hållbara transporter behöver ske. Översiktsplanens strategier om nära, sammanhållen och robust stad pekar ut inriktningen för att utveckla ett hållbart trafiksystem, samtidigt som andra målsättningar uppnås: hållbar tillväxt, jämlik stad, bostadsförsörjning, stärkt grönstruktur och växande näringsliv.

Trafikstrategin visar på vilket sätt staden behöver ställa om den fysiska miljön för att öka trafiksystemets hållbarhet, fast är i vissa delar mer konkret än översiktsplanen.

### Trafikstrategin

Trafikstrategin med 2035 som målår fokuserar på tre områden: resor, stadsrum och godstransporter. Dessa områden har stor betydelse för livskvalitén, konkurrenskraften och den hållbara utvecklingen i Göteborg. 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 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.

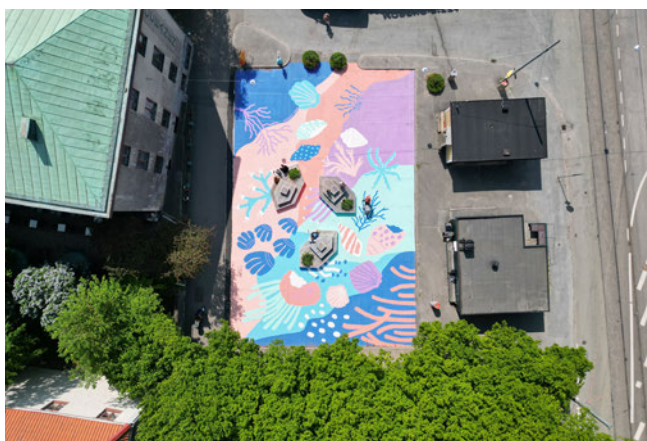
### Resor

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.

Här visas effektmålen för resor, hur vi bedömer läget för dem och var i rapporten du kan läsa mer.

Effektmål - Resor	Läge
E1 Minst 35 procent av resorna sker till fots eller med cykel år 2035.	● (sida 21)
E2 Minst 55 procent av de motoriserade resorna sker med kollektivtrafik år 2035.	● (sida 21)
E3 Restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik.	Bil ● Kollektivt ● (sida 37)



## Stadsrum

Strategierna för stadsrum syftar till att 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.

Här visas effektmålen för stadsrum, hur vi bedömer läget och var du kan läsa mer. Effektmål 4 och 5 är konkretiserade effektmål från planeringsstödet Gångvänligt Göteborg. Effektmål 6 har uppdaterats genom trafiknämndens plan för trafiksäkerhet.

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 40)
E5 År 2035 anser minst 85 procent av göteborgarna att gaturummen i innerstaden och i andra täta stadsmiljöer är attraktiva att vistas i.	● (sida 40)
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 49)



## Godstransporter

Strategierna för godstransporter 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.

I tabellen visas läget för dessa effektmål.

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 54)
E8 Godstransporternas påverkan på luftkvalitet, buller och försurning ska minska jämfört med 2014 års nivåer.	Luftkvalitet ● Buller ● Försurning ● (sida 55)
E9 Göteborg ska anses vara Nordens bästa logistikläge i ledande rankingar samt allmänt ansedd som ledande inom klimatsmarta transporter.	Logistikläge ● Klimatsmart ● (sida 57)



## Miljö- och klimatprogrammet

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

Kraftfulla åtgärder krävs för att nå målen

Under 2023 har miljöförvaltningen gjort den första uppföljningen av målen och delmålen i miljö- och klimatprogrammet. Uppföljningen visar att det går åt rätt håll men för långsamt. För att nå programmets klimatmål behöver klimatpåverkan från resor och transporter minska med 90 procent till år 2030 jämfört med år 2010. Tack vare elektrifiering och inblandning av biodrivmedel minskar koldioxidutsläppen, men för att nå målet behöver resor och transporter med bil och andra motorfordon minska kraftigt. Vägtrafikarbetet kan minska genom att till exempel föra över resor med bil till gång, cykel och kollektivtrafik, samt genom att flytta godstransporter från lastbil till cykel, järnväg och sjöfart.

### **BEDÖMNING: MÅLEN KRÄVER OMFATTANDE OMSTÄLLNING**

Transporters miljö- och klimatpåverkan är beroende av utvecklingen i nationell transportpolitik och individers resvanor och transportval. Kraftfulla åtgärder behöver införas och accepteras både i Göteborg och nationellt för att målet ska kunna nås. Elektrifieringen behöver gynnas och användningen av biodrivmedel öka, samtidigt som omgående åtgärder behöver göras för att minska biltrafiken i befintlig stad. Bedömningen kommer från uppföljningen av miljö- och klimatprogrammet 2023.

Vägtrafiken är också den enskilt största källan till buller och höga halter av luftföroreningar i Göteborg. Buller och luftföroreningar i stadsmiljön påverkar människors hälsa negativt och barn är extra känsliga. 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.

## Program för en jämlik stad

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

Programmet är i linje med och kompletterar trafikstrategins strategier för stadsrum och resor. Framför allt genom att peka på betydelsen av väl omhändertagna livsmiljöer i hela Göteborg och en jämlik tillgång till stadens resurser – infrastrukturen ska bidra till en ökad tillgänglighet till hela staden för alla grupper.

Under 2023 har ett förslag till nytt program för jämlika livsvillkor och jämlik hälsa tagits fram. Det har en tydligare koppling till den nationella folkhälsopolitiken och ersätter både program för jämlik stad och stadens folkhälsoprogram. Programmet har varit ute på remiss och förväntas tas upp för beslut i kommunfullmäktige under 2024.

## Utveckling av trafikstrategisk styrning

Stadsbyggnadsförvaltningen har fått i uppdrag att ta fram förslag till en samordnad styrning för den strategiska stadsplaneringen. Det ska hantera bland annat cykelprogrammet, trafikstrategin, parkeringspolicyn och grönplanen. Antalet styrande dokument som pekar ut strategisk viljeinriktning ska minska och samordnas tydligare. Parallellt pågår ett utvecklingsarbete för en effektiv styrning genom att hålla översiktsplanen aktuell och utveckla processer inom strategisk planering.

I samband med att Göteborgs översiktsplan togs fram införlivades viss styrning från trafikstrategin och andra styrdokument inom trafikområdet. Aktuella kvarvarande delar från trafikstrategin ska arbetas in i översiktsplanen och i viss mån kompletteras med mer detaljerad styrning, antingen i andra styrdokument eller genom verktyg som används av verksamheten.

Det pågår också ett arbete med att uppdatera trafikstrategins färdmedelsfördelning, så att den utgår från miljö- och klimatprogrammet, men även tar hänsyn till yrkestrafikens utveckling. Planen är att arbeta in den nya färdmedelsfördelningen i översiktsplanen eftersom den är viktig för styrning inom flera av Göteborgs Stads förvaltningar.



## REKOMMENDATIONER

Miljöförvaltningens uppföljning av miljö- och klimatprogrammet innehåller rekommendationer om vad staden behöver göra för att nå miljö- och klimatmålen kopplat till transporter, bland annat:

### **Samla, konkretisera och prioritera**

Samla, konkretisera och prioritera åtgärder som behövs för att nå miljö- och klimatprogrammets mål och utvärdera åtgärdernas effekter löpande.

### **Vidta åtgärder**

Vidta åtgärder för att snabbt minska biltrafiken, genom exempelvis ekonomiska incitament eller kapacitetsbegränsningar till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik.

### **Utveckla och förankra**

Utveckla och förankra bilden av ett Göteborg med hållbara transporter och hur vägen dit ser ut för att skapa dialog, engagemang och acceptans för de förändringar som behöver göras.

### **Påverkansarbete**

Stärk påverkansarbetet för nationella styrmedel och satsningar, exempelvis trängselskattens avgiftsnivå, reduktionsplikts omfattning och samsyn med Trafikverket kring utveckling av statliga vägar.

### **Parkeringsåtgärder**

Genomför åtgärder kopplat till parkering, bland annat genom att minska antalet parkeringsplatser, höja parkeringsavgifter samt sänka p-talen.

### **Miljözon och trängselskatt**

Inför miljözon 3 för lätta fordon i bullerutsatta områden. Verka för att införa miljödifferenterad trängselskatt.

### **Rapport (goteborg.se)**

[Uppföljning av mål och delmål i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030](#)

A person wearing a white helmet and a dark backpack is riding a bicycle on a city street. The person is seen from behind, wearing a light-colored t-shirt and dark pants. The background shows a city street with a traffic sign, trees, and buildings. The entire image has a teal color overlay.

# Hållbar mobilitet

## HÅLLBARA RESOR

2023 fortsätter resandet att öka och är 3 procent högre än 2022. Resor med bil, kollektivtrafik och gång ökar medan resor med cykel minskar jämfört med 2022. På nationell nivå arbetade drygt 10 procent hemifrån två eller fler dagar i veckan kvartal 3 2023, det antas bidra till att resandet fortfarande är 1 procent lägre än 2019.

Totalt bedöms resandet fortsatt öka under 2023. Resandet är 8 procent högre än 2011, och 3 procent högre än 2022, jämfört med 2019 är resandet dock fortfarande cirka 1 procent lägre.

Under pandemin ökade möjligheterna för vissa yrkesgrupper att arbeta hemifrån. En undersökning på nationell nivå av SCB visar att i maj 2022 arbetade cirka 12 procent hemifrån minst hälften av arbetsdagarna, den siffran ligger i kvartal 3 2023 på ungefär 10 procent. Den högsta siffran för andel som hemarbetande var i mars 2021, då var siffran 32 procent.

Siffror från Västra Götalandsregionens resevaneundersökning 2022–2023 visar att 25 procent arbetade på distans två eller fler dagar i veckan. Vi vet däremot inte hur många med arbetsplats i Göteborg som arbetar hemifrån, men möjligheten påverkar behovet av att resa, och kan även påverka bredden på staplarna i färdmedelsfördelningen.

### Mål om färdmedelsfördelning

Det långsiktiga målet för Göteborg är att det hållbara resandet ska öka. I Göteborgs Stads trafikstrategi finns två så kallade effektmål för ett ökat hållbart resande fram till år 2035. Målen baseras på samtliga resor till, från och inom Göteborg 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.

#### Förändring i resande per färdmedel, 2022–2023 och 2019–2023.

Färdmedel	Förändring 2022–2023	Förändring 2019–2023
Till fots	+3 %	+1 %
Cykel	-4 %	+1 %
Kollektivtrafik	+7 %	-2 %
Bil	+3 %	-3 %
Totalt resande	+3 %	-1 %

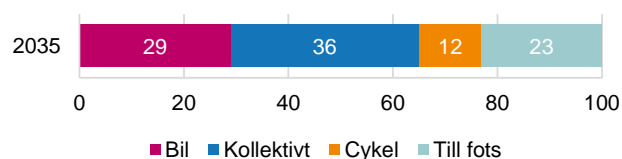


#### Till fots och cykel

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 (mer om cyklingen fortsätter att öka efter 2025).

I Gångvänligt Göteborg fortsätter resonemanget: om cykel står för 12 procent av alla resor behöver antalet resor till fots uppgå till 23 procent för att effektmål 1 ska uppfyllas. Potentialen är högre och planeringsstödet Gångvänligt Göteborg visar att det är möjligt att nå en andel på 28 procent till 2035. Därmed är det totalt fyra mål som tillsammans ger en önskad bild av resandet. Den sammanvägda tolkningen av effektmålen och fördjupningarna är att Göteborg år 2035 har en färdmedelsfördelning enligt diagrammet nedan

Färdmedelsfördelning enligt målen i trafikstrategin, procent.



## Uppföljning av effektmål 1 och 2

Under 2023 ökade resor till fots medan resor med cykel minskade. Samtidigt fortsätter resor med kollektivtrafik öka.

Andelen resor med bil och kollektivtrafik är en procentenhet lägre i jämförelse med före pandemin. Under 2023 ökade resorna med både bil och kollektivtrafiken. För att uppnå målet om att 55 procent av de motoriserade resorna ska ske med kollektivtrafik, behöver trenden för resor med bil brytas och börja minska och resor med kollektivtrafik behöver en fortsatt stark tillväxt.

### Effektmål 1: Ökad andel resor med cykel och gång

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

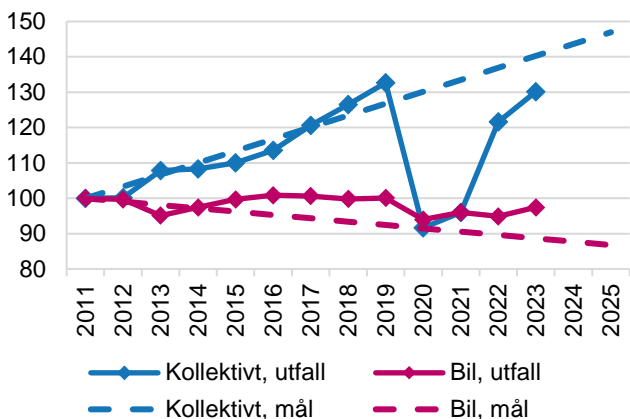
2035	Nuläge 2023	2022
≥35 %	29 %	29 %

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

Av de motoriserade resorna görs minst 55 procent med kollektivtrafik.

2035	Nuläge 2023	2022
≥55 %	41 %	40 %

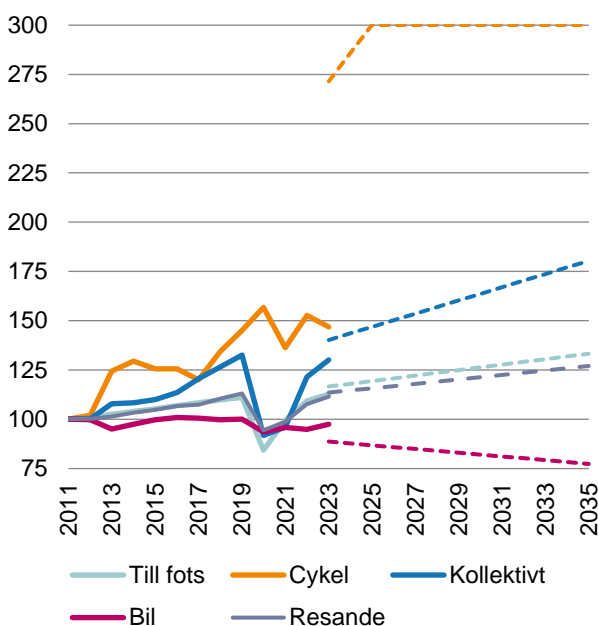
Utveckling av index för bil och kollektivtrafik, index 100.



## Utveckling 2011–2023

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 har legat stabilt sen 2013, medan resor med cykel ökade kraftigt vid införandet av trängselskatten 2013. Cykel har ökat mest relativt sett men ligger längst från målet som är det mest ambitiösa. Resor med kollektivtrafik minskade mest under pandemin, men har haft en stark återhämtning 2022 och 2023.

Trafikutveckling och nödvändig utveckling för måluppfyllelse, 2011–2023, index 100.



## Omvärldsfaktorer

Många omvärldsfaktorer påverkar resandet och valet av färdmedel. Det gör att faktorer i omvärlden starkt kan påverka hur och när individer väljer att resa. Vi följer årligen ett antal faktorer och dess utveckling sedan 2011 och beskriver hur de kan antas påverka resandet eller val av färdmedel.

Efterfrågan på drivmedel anses vara relativt okänslig för prisförändringar. Trots prisförändringarna för bensin de senaste åren ser vi ett ökat antal resor med bil. En högre utgift för drivmedel kan däremot påverka människors ekonomiska möjlighet att göra annat, till exempel kan restaurangbesök minska och påverka den upplevda stadsmiljön och efterfrågan på resandet in till platser med hög koncentration av restauranger och handel.

Antalet hotellnätter fortsätter öka, en bidragande faktor kan vara den svaga valutakursen som inneburit en stark återhämtning bland internationella besökare.

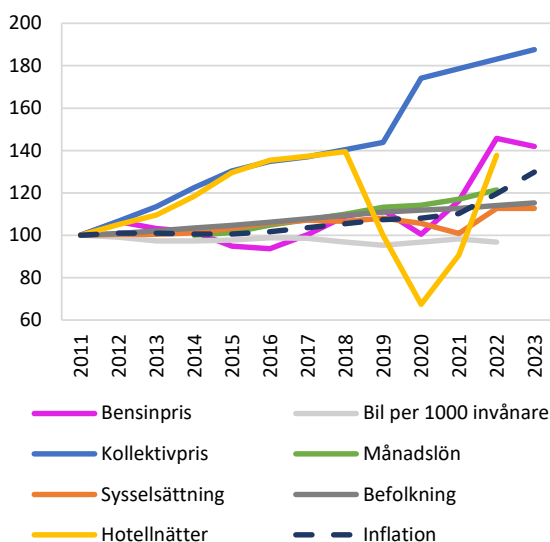
Vi vet idag inte hur många med arbetsplats i Göteborg som arbetar hemifrån, men denna möjlighet påverkar behovet av att resa, och påverkar på så vis även bredden på staplarna i färdmedelsfördelningen.

En annan trend som fortsätter är den ökade digitaliseringen som har gjort det möjligt för människor att utföra sina inköp på distans. E-handeln fortsätter att öka, men i en lägre takt. Nya kanaler för konsumtion kan antas öka tillgängligheten för vissa grupper i samhället, samtidigt som andra grupper drabbas av en minskad fysisk tillgänglighet till service.

Den demografiska förändringen antas ha en stor påverkan på samhället, vi får en allt äldre befolkning som är friskare och aktivare. Behovet av serviceresor och resor med kollektivtrafik kan tänkas öka under de kommande åren. Dessa färd sätt är redan idag starkt påverkade av förarbristen i samhället, en konsekvens av en åldrande yrkeskår i kombination med att det inte tillkommer yrkesförare i samma takt. Det påverkar utöver serviceresor och kollektivtrafik även godstransporter. Det påverkar den tillförlitlighet som de tjänsterna kan erbjuda idag. Kombinationen av en förarbrist och en ökad åldrad befolkning kan komma att bli en utmaning för staden.

Omvärldsfaktorer 2011-2023, index 100.

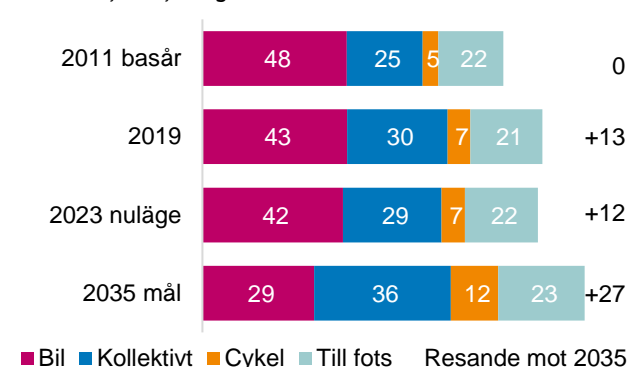
Värdet för sysselsättning är endast kvartal 3. Kollektivpris (30 dagar), motsvarar till och med 2019 Göteborgs Stad, därefter zon A (Göteborg, Mölndal, Partille). Uppgift om månadslön saknas för 2023. Antal hotellnätter avser januari-november och är preliminära siffror för 2023. Värdena är inte justerade för inflation.



## Händelsen som kastade omkull allting är nu förbi

Det är alltid svårt att förutspå vilka effekter som kommer kvarstå efter en stor händelse. Vi befinner oss nu i eftertiden av coronapandemin där vi ser att vissa förändringar troligtvis kommer leva kvar medan

Färdmedelsfördelning och resandevolym basår 2011, 2019, nuläge 2022 och målar 2035.



## 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 2023 är färdmedelsfördelningen 42 procent med bil, 29 procent med kollektivtrafik, 7 procent cykel och 22 procent till fots. 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 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 har fortfarande ett lägre resande än innan pandemin, men 12 procent högre än 2011.

mycket återgår till det normala innan pandemin. Trots att 2023 års siffror visar att antalet resor nästan är tillbaka på liknande nivåer som 2019, ser vi en reell minskning av resandet, eftersom befolkningen ökar mer än resandet mellan 2019 och 2023. Det kan innebära att den möjlighet som påpekades, att försöka bibehålla de förändrade resvanor befolkningen fick i och med pandemin, gått förlorad. Det visar även på att kriser kan ha en direkt och kort effekt på samhället som snabbt anpassar sig till nya förutsättningar och sedan snabbt glömmes.

Många av de funderingar vi idag ställs inför är samma som tidigare, där konjunkturläget är en högaktuell fråga. 2023 gick Sverige in i en lågkonjunktur och samtidigt ökade osäkerheten i världen, både krig och klimatförändringarna. Det är faktorer som troligtvis kommer att fortsätta påverka hur boende, besökare och näringslivet kan och vill röra sig i staden framöver.

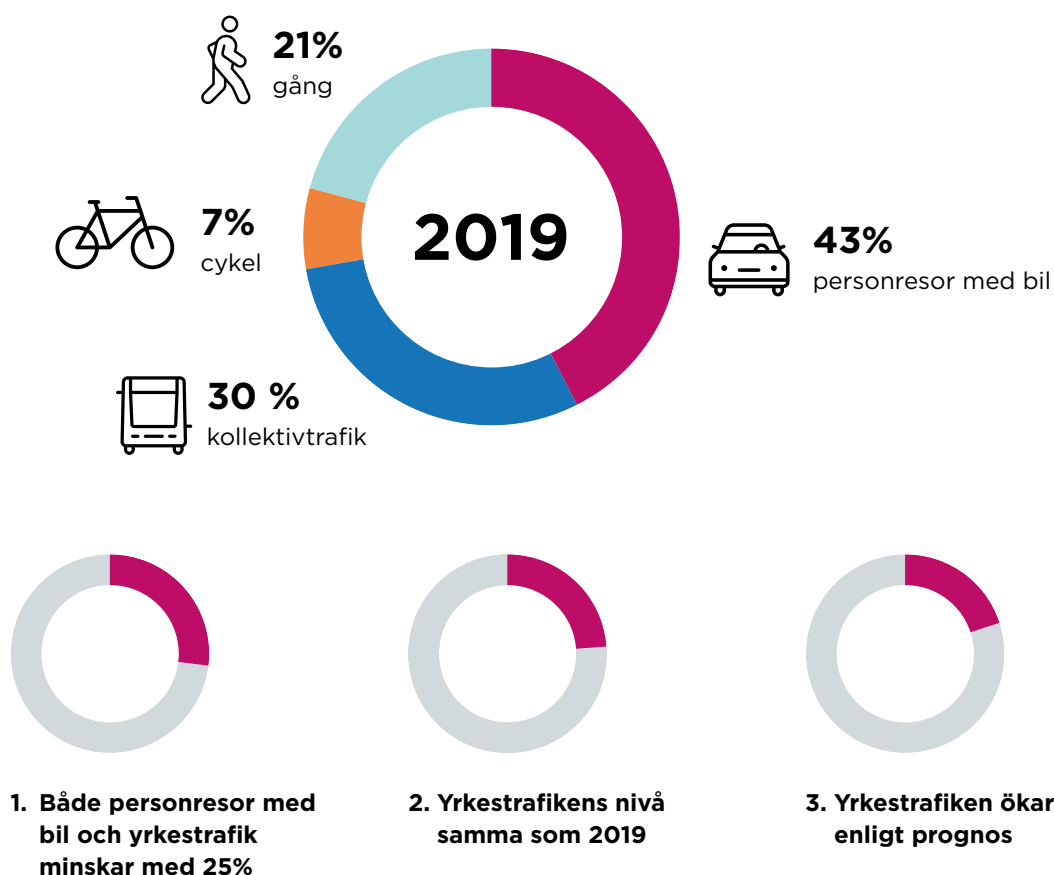
## PÅGÅENDE ARBETE MED FÖRSLAG PÅ NY FÄRDMEDELSFÖRDELNING

Miljö- och klimatprogrammet med målår 2030, pekar ut en snabbare utveckling mot hållbara transporter än trafikstrategin. Det pågår därför ett arbete med att ta fram en ny färdmedelsfördelning, som utgår från miljö- och klimatprogrammets mål om 25 procent minskat trafikarbete mellan 2020 och 2030, och även tar hänsyn till yrkestrafikens utveckling.

Här presenteras tre olika exempel på hur personresor med bil behöver minska beroende av yrkestrafikens utveckling. Oavsett scenario kommer biltrafiken att behöva minska markant till 2030 jämfört med idag, både för att uppnå målen i trafikstrategin och miljö- och klimatprogrammet.

Beroende på om näringslivets vägtransporter ska bidra till minskat vägtrafikarbete kan den nya färdmedelsfördelningen för personresor se olika ut. Detta är ett pågående arbete och andelar för kollektivtrafik, cykel och gång har ännu inte tagits fram.

Exempel på hur en ny färdmedelsfördelning utifrån målet om minskat trafikarbete i miljö- och klimatprogrammet skulle kunna se ut. Som jämförelseår visas färdmedelsfördelningen 2019, detta för att exkludera pandemieffekterna.



## RESOR TILL FOTS

Resandet till fots bedöms ha ökat under 2023 och förändringen sett till läget före pandemin bedöms vara positiv. Förändringen är svår att uppskatta eftersom vi saknar representativa data.

Tidigare beräknades antalet resor till fots med hjälp av befolkningsutvecklingen och data från resvaneundersökningarna 2011 och 2014, eftersom resandet till fots per person tenderade att vara relativt konstant. I samband med pandemin kunde vi inte längre utgå från detta antagande och under åren 2020-2022 uppskattades istället utvecklingen med hjälp av externa undersökningar och datakällor.

Bland annat användes data från Telia om hur resandet i Göteborg förändrats (alla färdsätt). Under 2023 har vi inte denna möjlighet utan utgår från flöden vid mätplatser i Göteborg där gående mäts kontinuerligt tillsammans med en bedömning av hur resandet utvecklats totalt.

Bedömningen är att antalet fotgängaresor har ökat med 3 procent jämfört med 2022 och med 1 procent jämfört med 2019. Att gå till fots står nu för 22 procent av den totala mängden resor, vilket är samma andel som 2011, 2021 och 2022.

Eftersom osäkerheten i bedömningen är stor görs ingen bedömning om utvecklingen är linje med den nödvändiga.

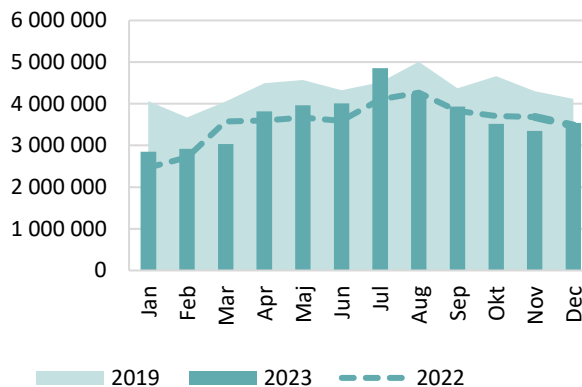
	Till fots
Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011-2035	+1,2 %
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011-2023	+1,0 %
<b>I linje med nödvändig utveckling</b>	<b>Ovisst</b>

Här beskrivs de mätplatser som ligger till grund för att bedöma utvecklingen av resor till fots.

### Fler går i innerstaden, men färre än 2019

Innerstaden Göteborg AB mäter passager av gående på 19 platser Inom Vallgraven, främst på de större shoppingstråken. Under 2023 (till och med oktober) ökade antalet passager med 5 procent jämfört med samma period 2022, men jämfört med 2019 är antalet 15 procent lägre (-14 % på helår). Dessa platser är dock inte representativa för resor till fots i staden som helhet utan är skapade för att följa antalet besökare i centrum. Alla veckans dagar ingår i statistiken, inte bara vardagar.

Antal passager i innerstaden per månad under år 2019, 2022 och 2023.



2023 är det första året sedan 2019 som är helt opåverkat av pandemirestriktioner, medan det under 2022 rådde restriktioner till och med början på februari. Det är en förklaring till ökningen sedan 2022. En annan är att det under juli var många turister.

Under pandemin påverkades innerstaden mycket negativt av restriktionerna, men även efter pandemin finns en viss kvarvarande effekt. Eftersom fler distansarbetare är det färre som tar sig till och från arbetet i innerstaden dagligen och de gör färre övriga ärenden till fots i anslutning till sin arbetsdag. En del av dessa uteblivna gångresor i innerstaden bedömer vi görs i närområdet när de arbetar hemma.

### Fotgängare på Hisingsbron

På Hisingsbron finns utrustning som mäter antalet fotgängare och cyklister sedan september 2021. Under 2023 ökade antalet fotgängare på vardagar med 2 procent jämfört med 2022. Denna plats är dock inte representativ för resor till fots i hela staden.

Under 2023 var det cirka 1 200 fotgängare per vardagsdygn på Hisingsbron, och en majoritet valde den västra sidan av bron. Ett par dagar under jubileumsfestivalen var uppemot 13 000 fotgängare på västra sidan av bron.

Hisingsbrons hiss- och trapporn öppnades och kajerna under bron blev tillgängliga för allmänheten under 2023 och det blev enklare att ta sig över älven till fots.



## RESOR MED CYKEL

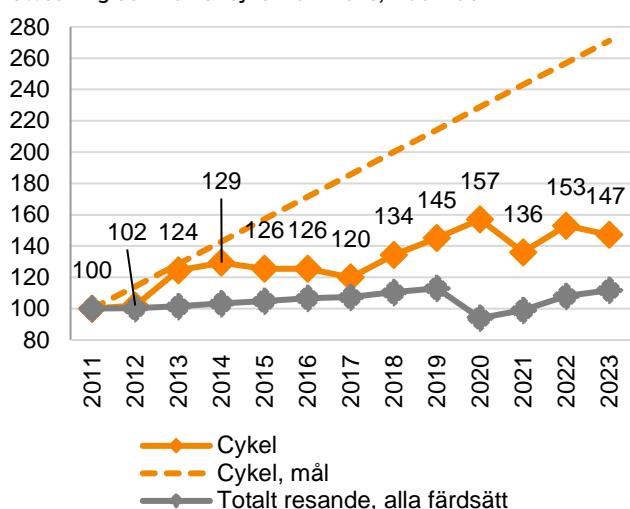
Det pågår många initiativ för att förbättra för cyklister. Det krävs dock mer åtgärder på systemnivå för att det ska ge utslag i ökat cyklande.

Antalet cykelresor 2023 beräknas vara 47 procent högre än 2011 som är basår för trafikstrategin, och 2023 bedöms cyklandet ha minskat med 4 procent jämfört med 2022. En trolig orsak till det lägre cyklandet är att 2022 var ovanligt torrt och 2023 var ovanligt regnigt. En annan orsak är att en del cykelpendlare kan ha utnyttjat möjligheten att arbeta hemma.

I samband med trängselskattens införande 2013 ökade cyklandet kraftigt, med 22 procent. Därefter, till 2017 var utvecklingen relativt oförändrad för att öka under åren 2018–2020. År 2021 minskade resorna markant, för att sedan återvända uppåt 2022.

Med cykelutvecklingen hittills kommer inte målet i cykelprogrammet, om ett tredubblat cyklande till 2025 (från 2011) att nås.

Utveckling och mål för cykel 2011–2023, index 100.



	Cykel
Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2025	+8,2 %
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2023	+ 3,3 %
<b>I linje med nödvändig utveckling</b>	<b>Nej</b>

Beräkningen av cykelutvecklingen baseras på cykelflöden vid de permanenta mätstationerna under vardagar. För att beräkna ett förändrat flöde krävs kvalitetssäkrade data för både 2022 och 2023. Sedan 2020 har flera mätstationer varit ur drift. Det innebär en osäkerhet i uppskattningen. Under 2022–2023 har det pågått ett arbete med att återställa mätplatserna, och vi har nu en bra inrapportering av data.

## Pilotområde cykel – det andra året

I kommunfullmäktiges budget för 2022 fick trafikinämnden – numera stadsmiljönämnden – i uppdrag att införa pilotområden där genomförandet av cykelprogrammet ska snabbas på. Målet är att skapa 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 ska göras genom att testa enkla åtgärder som inte kräver någon större ombyggnation.

Inom de båda områdena har potentiella cykelstråk som på olika sätt behöver förbättras identifierats.

Våren 2023 infördes enkelriktade cykelbanor på delar av Slottsskogsgatan/Ekedalsgatan i Majorna. I Backa har tillfällig vägvisning och markering satts ut för att förtydliga ett par lokala cykelstråk.

Inom projektet har låncykelssystemet Styr & Ställ som test utökats till Backa med totalt sex stationer, varav fyra har tagits bort på grund av lågt användande, och rosa cykelpumpar har satts ut. Dialog, prova-på-kampanjer, cykelklubb och företagsrådgivning är exempel på andra aktiviteter som genomförts under 2022 och 2023. Projektet kommer att fortsätta under 2024 med fler åtgärder i trafikmiljön och utvärdering för att kunna ta vidare lärdomarna till andra delar av staden. Här följer resultat från utvärderingen av en av åtgärderna – cykelbanorna i Majorna.



Den nya enkelriktade cykelbanan i riktning mot Mariaplan. Före åtgärd var det två rader långsgående parkering i varje riktning. Parkeringsrader längs mittremsan togs bort och rader längs kantstenen flyttades ut till förmån för cykelbana.

## Cykelbanor på Slottsskogsgatan/ Ekedalsgatan – hur blev det?

De flesta cyklister använder cykelbanorna

För att se var på gatan cyklisterna cyklar gjordes kameramätningar före och efter det att gatan gjordes om. Mätningen visar att de allra flesta cyklade i körbanan före förändringen, medan drygt 10 procent cyklade på trottoarerna. Efter förändringen samlades de flesta cyklisterna till cykelbanorna, men det fanns också en del cyklister på trottoarer och i blandtrafik. Andelen cyklister i körbana var drygt 10 procent.

### Ökade hastigheter och säkerhet

Mätningen visade också att cyklisters och bilisters hastigheter ökat. Högre fordons hastighet har ett samband med ökad trafiksäkerhetsrisk. I detta fall har dock trafiksituationen förändrats på flera sätt. Utan parkering vid mittrefug är det färre korsande personer och fordonsrörelser i samband med parkering. Fordons hastigheterna på sträckan är inte heller särskilt höga med tanke på den nya situationen. Olycksanalysen visar att det har inträffat relativt få olyckor på sträckan. Det har skett ett par olyckor varav en efter förändringen där en cyklist skadades i kollision med öppnad bildörr.

Mellan cykelbanan och parkerade bilar målades en skyddszon för att skydda cyklisterna från bland annat bildörrar som öppnas. En observationsstudie i samband med intervjuerna visade att hela 80 procent av bilarna parkerade på skydds zonen.

Hastighet (km/h) för cyklister och bilister.

	Medelhastighet		85-percentil	
	före	efter	före	efter
Vardagar				
Cyklister	18	21	25	31
Personbil	24	33	28	41

## Vad tyckte cyklister och närboende?

För att ta reda på vad de boende och cyklister längs sträckan tyckte om åtgärden gjordes en enkätundersökning. Boende kontaktades genom en inbjudan per post till en webbenkät och förbipasserande cyklister intervjuades på plats.

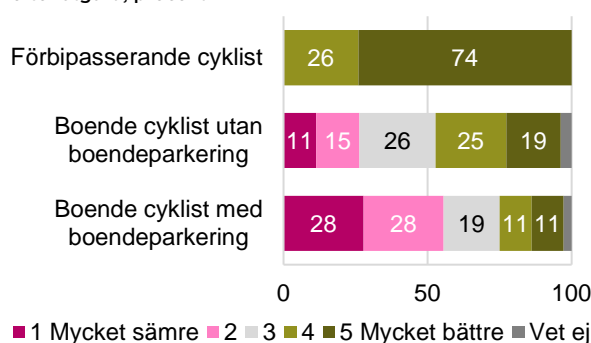
Resultatet visar på stora skillnader mellan grupperna. De förbipasserande cyklisterna är betydligt mer nöjda än de boende som svarade på enkäten. Det allmänna intrycket av gatan är mycket bra, hela 80 procent av de förbipasserande cyklisterna tycker att det är mycket positivt. Samtliga 67 förbipasserande cyklister som

intervjuades tycker också att tydligheten blivit bättre, och hela åtta av tio tycker att den har blivit mycket bättre. Samtliga tycker också att det känns säkrare att cykla på sträckan än tidigare.

Bland de boende som besvarade enkäten är bilden mer blandad. Drygt hälften har en negativ bild av den nuvarande trafiksituationen. Det är framför allt upplevelsen för bilister som är negativ. I undersökningen definierades bilister som boende med boendeparkering, och det är just kring parkeringsplatserna som försämringen är störst. Sju av tio upplever att tydligheten kring parkeringsplatserna blivit sämre än tidigare. Drygt hälften av de med boendeparkering tycker också att samspelet med andra trafikanter fungerar sämre än tidigare. Trots att åtgärden separerar cykel från bil är det samspelet med cyklister som upplevs som mest problematiskt. Orsakerna uppges vara bland annat bristande regelefterlevnad bland cyklisterna.

Även de boende som definieras som cyklister är mindre nöjda än de förbipasserande cyklisterna. Minst nöjda är de cyklister som också har boendeparkering. Det genomgående missnöjet i denna grupp bottnar troligen i ett missnöje med antalet parkeringsplatser i området. Sju av tio av de boende tycker att det är för få bilparkeringar i området. I sammanhanget kan det också noteras att 15 procent av de boende tycker att det är för många parkeringar.

Det känns säkert att cykla på sträckan, jämförelse med före och efter åtgärd, procent.



Mer åtgärder krävs för att öka antalet cyklister

På gatan uppmättes det cirka 1000 cyklister under en oktobervardag och antalet ökade inte efter åtgärden. Syftet med åtgärden var att skapa en säker och framkomlig trafiksituation för alla som cyklar på gatan. Enkätundersökningen visar att åtgärden uppnått det syftet. Förändringen innebär att en saknad länk i cykelnätet åtgärdades, men för att öka antalet cyklister krävs det fler åtgärder på systemnivå.

## DELAD MIKROMOBILITET

Styr & Ställ och delade elsparkcyklar är exempel på delad mikromobilitet, det vill säga fordon för delning och korta uthyrningsperioder med flera användare per dag. De är ett viktigt komplement till kollektivtrafiken.

### Styr & Ställ ökar år för år

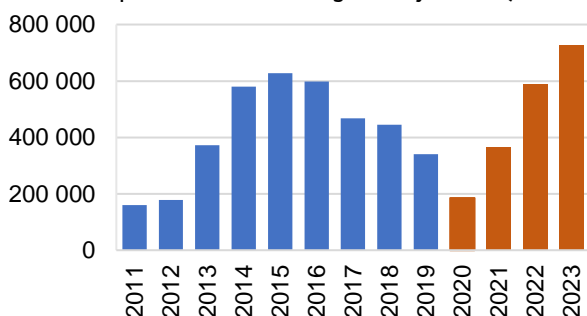
Det nuvarande låncykelsystemet har funnits sedan 2020 och låncyklarna är nu en etablerad tjänst. Systemet omfattar ca 1750 cyklar i Göteborg och Mölndal och 135 stationer, varav 20 i Mölndal.

Under 2023 gjordes drygt 725 000 resor med Styr & Ställ, vilket är 23 procent fler än under 2022.

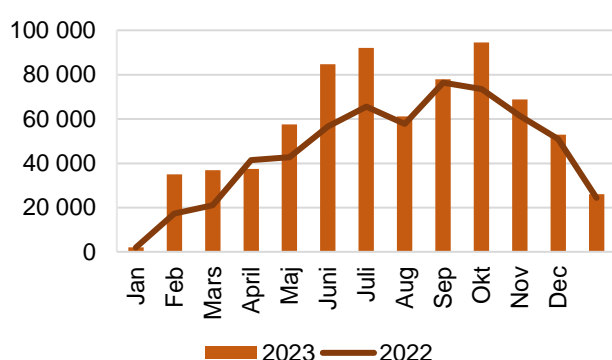
Ökningen under januari och februari 2023 kan förklaras av pandemirestriktioner under början av 2022. I övrigt är vädret en faktor bakom hur många resor som görs, och den största ökningen syns under månader med fint väder.

Det har också tillkommit nya stationer i attraktiva lägen, till exempel Vasaplatsen och Lisebergs södra entré och tillfälliga stationer i Backa och Frölunda. Under Göteborgs 400-årsfirande var Styr & Ställ gratis vilket ledde till ett högt resande och nya användare.

Antal resor per år inklusive resor i gamla Styr & Ställ (2011-2019).



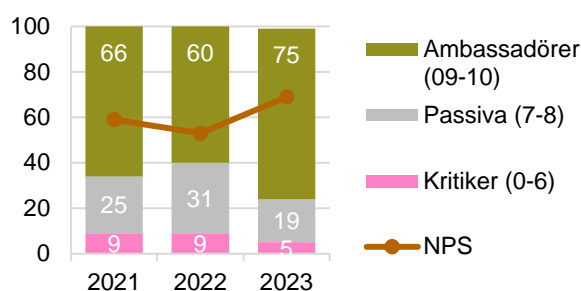
Antal resor med Styr & Ställ per månad 2023 och 2022.



## Nöjdheten går uppåt

Nöjdheten med låncykelsystemet följs upp årligen genom en kundundersökning bland de med årskort. Sedan systemet lanserades har nöjdheten varit hög, och 2023 uppmättes den högsta siffran hittills. Hela 75 procent av användarna definieras nu som ambassadörer, det vill säga att de mycket troligt skulle rekommendera systemet till någon annan. Motsvarande siffra 2022 var 60 procent. Det är framför allt smidigheten och prisvärdheten som uppskattas.

Net promoter score (NPS) och andel NPS-kategorier. NPS bygger på frågan: Hur troligt är det att du skulle rekommendera Styr & Ställ till en kollega eller vän? som besvaras på skalan 0-10.



## Låncykla väletablerat

Att låncykla är ett nu ett väletablerat färdmedel bland användarna. Allt fler låncyklar oftare, och fler använder Styr & Ställ i både Göteborg och Mölndal. Hela 88 procent svarar att det är sannolikt att de förnyar sitt nuvarande årskort.

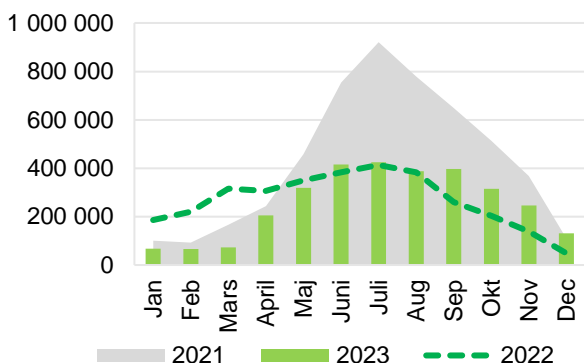
En utmaning under året har varit att hantera den stora ökningen i resande. Det märks på användarupplevelsen, där fler är missnöjda med tillgängligheten på cyklar och att cyklarna i högre grad är dåligt servade eller trasiga. Eftersom systemets smidighet i så hög grad relaterar till nöjdhet kommer det vara viktigt att jobba med framöver.

## Delade elsparkcyklar

Under 2023 hade fyra företag verksamhet i Göteborg och det gjordes drygt 3 miljoner resor med delade elsparkcyklar, vilket är 5 procent lägre än 2022 och drygt 40 procent lägre än 2021.

År 2023 kan delas i tre delar, i januari-april var det betydligt färre resor än 2022, i maj-augusti ungefär samma antal och från september var det betydligt fler.

Antal resor med delade elsparkcyklar per månad 2021-2023.



Antalet delade fordon förklarar en del av detta mönster, men inte allt. Från april 2023 var det fler fordon än 2022, men de användes i lägre grad. Det kan bero på hur väl företagen flyttade om fordonen och prisutvecklingen.

I april 2022 infördes en begränsning på 4000 elsparkcyklar som gällde till och med mars 2023 i hela Göteborg. April 2023 infördes ett system med två zoner för att tillåta fler fordon i nya delar av Göteborg. Det totala antalet fordon har varit uppemot 6 000, medan det är ungefär samma som under 2022 i den centrala zonen.

## Delade elcyklar på nytt 2024

Under 2023 beslutade Göteborgs Stad att tillåta uthyrning av delade elcyklar. En operatör valde att prova att hyra ut 250 elcyklar under september 2023. Dessa fordon hade ett attraktivt kampanjpris och visade sig vara mycket uppskattade och användes frekvent. Men elcyklarna hade tekniska problem och fick plockas in efter september. Inför 2024 har Göteborgs Stad prioriterat tillstånd för elcyklar och därmed har fler aktörer sökt tillstånd för sammanlagt 1000 elcyklar.

## Plan för ordnad parkering

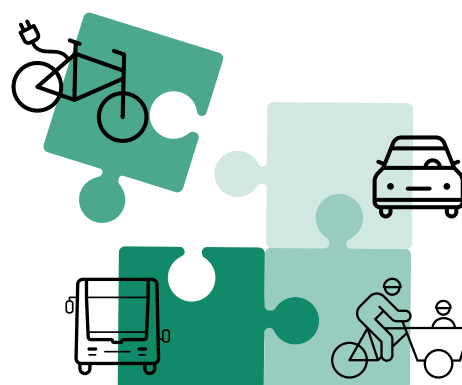
Under våren antog stadsmiljönämnden en plan för ordnad parkering av delad mikromobilitet. Den innebar att det i ett första steg från 1 oktober 2023 infördes ett förbud mot parkering av elsparkcyklar på gångbanor i området Inom Vallgraven samt på Drottningtorget samtidigt som ungefär 60 särskilda parkeringsplatser för delade mikromobilitetsfordon byggs ut i samma område.

Planen lade fast att målet är ordnad parkering i hela staden under förutsättning att det finns lämpliga uppställningsplatser efter ett införande av förbud. Därför fortsätter arbetet med analys av behovet av parkeringsplatser och utbyggnad av lämplig infrastruktur. Detta ska stegvis möjliggöra parkeringsförbud på gångbanor i stora delar av kommunen.

## Delad mikromobilitet – del av transportsystemet

Göteborgs Stad har konstaterat att delad mikromobilitet bidrar till Göteborgs Stads trafikstrategiska mål. Delad mikromobilitet är ett yteffektivt färdmedel som kommer att spela en allt större roll i transportsystemet i takt med att staden förtätas och utvecklas. Erfarenheter från andra städer visar också att en integration med kollektivtrafiken är avgörande för att delad mikromobilitet ska kunna nå sin fulla potential.

Det finns också stora regionala vinster att hämta i ett system där delad mikromobilitet sträcker sig över kommungränserna och där både första och sista delen av resan kan göras med delad mikromobilitet. Ett av syftena med delad mikromobilitet är därför att systemet ska komplettera och avlasta andra delar av transportsystemet och är en del av kollektivtrafiken.



Delad mikromobilitet är en viktig pusselbit i det samlade erbjudandet av kollektiva och delade transporttjänster som möjliggör ett attraktivt resande utan att äga egen bil.

Drygt hälften av Styr & Ställs årskortsanvändare uppger i den årliga kundundersökningen att Styr & Ställ alltid eller ofta används som en del av en resa i kombination med andra transportmedel. 93 procent uppger att de kombinerar kollektivtrafikresande med sin lånecykelresa.

Drygt 40 procent av de med årskort har under samma period också haft en periodbiljett för Västtrafik, och 27 procent uppger att de under året även har använt andra mobilitetstjänster såsom delad elsparkcykel. I stadens undersökning från 2022 anger 60 procent av användarna av delade elsparkcyklar att de använder andra färdmedel under sin resa, främst kollektivtrafik.

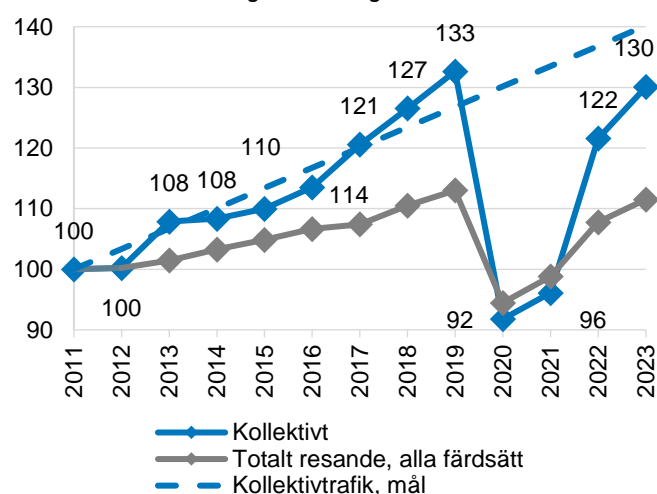
Det är alltså en viktig funktion av delad mikromobilitet att kunna kombinera resan med andra färdmedel. Enligt Västtrafiks årliga undersökning Hållplats 2023 vill 44 procent att delad mikromobilitet ska ingå i periodbiljetten för kollektivtrafik.

## RESOR MED KOLLEKTIVTRAFIK

2023 visar på en fortsatt ökning av resandet med kollektivtrafik. Antalet resor ökade med 7 procent jämfört med 2022. På årsbasis är resandet 2 procent lägre än 2019.

Siffrorna från 2023 visar på en fortsatt återhämtning i resandet på både månads- och årsbasis för kollektivtrafiken. Antalet resor var 7 procent högre under 2023 jämfört med 2022. Under samma period ökade det totala resandet med 3 procent.

Utveckling och mål för resor med kollektivtrafik 2011–2023, index 100. Föregående års diagram visade fel siffra 2022. Den rätta siffran för 2022 är 122. Årets diagram är korrigerat med korrekta siffror.



### Uppföljning av mål

I trafikstrategin är målet att minst 55 procent av de motoriserade resorna görs med kollektivtrafik 2035. Under pandemin minskade kollektivtrafikresorna och bilresorna ökade. År 2023 har både resor med kollektivtrafik och bil ökat, men resor med kollektivtrafik ökar mer än resor med bil. Det innebär att 41 procent av det motoriserade resorna 2023 gjordes med kollektivtrafik.

Notera att inom kollektivtrafiken är det antal

#### Mål: Kollektivtrafikresor

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

2035	Nuläge 2023	2022
≥55 %	41 %	40 %

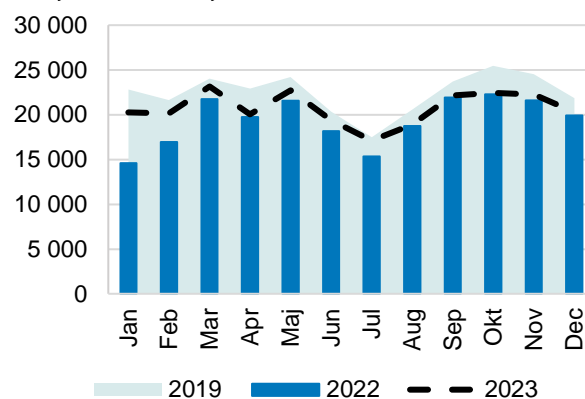


påstigningar som mäts och definieras som en resa. Till skillnad från uppföljningen av cykel och biltrafik mäts alla veckans dagar, inte bara vardagar. Definitionen av en kollektivtrafikresa kan också innebära att en ökning i resande i själva verket är ökade bytesresor. Siffrorna fås av Västtrafik och består från och med 2023 av en ny sammansättning av linjer. Linjer som ingår i beräkningen har justerats och statistiken avser nu resor på linjer till, från och inom Göteborg.

### Resandet närmar sig 2019

Kollektivtrafikens ställning innan pandemin var mycket god. Under 2023 fortsatte resandet med kollektivtrafik att öka, och stärker sin position. Siffrorna visar att resande med buss, båt och spårvagn har ökat gentemot 2022. Största ökningen syns i januari och februari, som 2022 var påverkat av restriktioner. Resor med spårvagn står för drygt hälften av resor inom kollektivtrafiken, och är även det fordonsslag som ökade mest mellan 2022–2023.

Antal resor i kollektivtrafiken (buss, båt, spårvagn) per månad 2019, 2022 och 2023, tusental.



Resandet är fortfarande lägre än 2019 inom samtliga fordonsslagen. Resor med buss har återhämtat sig starkast efter pandemin, och är ungefär 6 procent lägre än 2019. Resandet med tåg ingår inte i den årliga uppföljningen men även där syns samma trend som för de andra fordonsslagen, att resandet ökar gentemot 2022 men ligger lägre än 2019.

Mellan 2011–2019 var den årliga genomsnittliga tillväxten 3,6 procent, vilket var mer än det långsiktigt nödvändiga behovet. Återhämtningen av resandet med kollektivtrafik fortsätter men är ännu inte på nivån som behövs för att nå målet.

	Kollektivtrafik
Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011-2035	+2,5%
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011-2023	+2,2%
<b>I linje med nödvändig utveckling</b>	<b>Ovisst</b>

## Förarbrist inom kollektivtrafiken

Bristen på förare är en stor utmaning inom hela kollektivtrafikbranschen och i hela landet. Det behövs cirka tusen nya bussförare i Västra Götalandsregionen under 2023 och 2024. Det är svårt att hitta personer som har rätt kompetens, till exempel yrkesutbildning och rätt erfarenheter för tjänsten. Det är också en hög medelålder bland förare och många går i pension.

Under 2023 har bristen på förare påverkat kollektivtrafiken i Göteborg. Trafikbolagen, som kör kollektivtrafiken på uppdrag av Västtrafik, har under året behövt ställa in många turer med kort varsel på grund av förarbristen. Som resenär ska man kunna lita på tidtabellen och därför beslutade Västtrafik att göra planerade neddragningar i buss- och spårvagnstrafiken. Neddragningarna genomfördes under augusti och september och gäller tills vidare.

Västtrafik och Göteborgs Spårvägar beslutade att korta av vissa spårvagnslinjer, där det finns parallell trafik med andra spårvagnar eller bussar. Spårvagnslinje 2 vänder vid Lana och kör inte längre hela vägen till Mölndal, linje 6 vänder vid Nymänegatan i riktning mot Kortedala, i andra riktningen kan linje 6 vända vid Väderilsgatan. Linje 10 vänder vid Eketrögatan. Linje 13 dras in, med undantag för de tidiga morgonturerna som går från Saltholmen till Sahlgrenska.

### Arbetet med förarbristen på lång sikt

Västtrafik har fått ett uppdrag från Västra Götalands infrastruktur- och kollektivtrafiknämnd att jobba med förarbristen och ska utreda hur de kan ställa tydligare krav i upphandlingarna för att bidra till bättre villkor

i branschen. Utöver det medfinansierar Västtrafik utbildning av nya förare, har skapat ett nationellt samarbete kring frågan och arrangerar även jobbevent för att attrahera nya förare.

## Västtrafik inför omlottzoner

Den 14 augusti 2023 införde Västtrafik tre nya omlottzoner. Detta är områden som ligger nära en zongräns där biljettpriset blev högre efter införandet av tre zoner. Tre områden – Kungälv tätort, Mölnlycke tätort och södra Ale (Bohus och Surte), tillhör nu både zon A och zon B. Områdena kallas för omlottzoner och de innebär att resenären kan välja att resa med biljett för zon A eller zon B beroende på vart de ska resa. Totalt rör det sig om 133 hållplatser. 62 i Kungälv tätort, 60 i Mölnlycke tätort och 11 i södra Ale (Bohus och Surte).

Fler kommer att resa kollektivt till Göteborg från Mölnlycke, Kungälv, Surte och Bohus

Västtrafik tror att omlottzonerna kan ha en positiv effekt på resandet med kollektivtrafiken på längre sikt och uppskattar att omlottzonerna skulle kunna innebära en ökning med cirka 20 procent för enkelbiljettsresande och cirka 13 procent för resande med periodbiljetter. Västtrafik har arbetat med att anpassa trafiken för ett potentiellt ökat resande. I Ale södra finns det redan god kapacitet för ett ökat resande. I Kungälv och Mölnlycke tar Västtrafik höjd för ett successivt ökat resande. Första steget är att utöka trafiken med fler turer på linje X4 mellan Mölnlycke och Kungälv. Västtrafik kommer att följa resandeutvecklingen och har möjlighet att sätta in ytterligare förstärkning på vissa turer.

## Västtrafiks attitydundersökning

Sedan 2018 gör Västtrafik en årlig attitydundersökning, Hållplats, bland invånarna i Västra Götalandsregionen. Den ger en inblick i hur resenärer resonerar kring sina och andras resvanor.

Undersökningen visar att en majoritet av invånarna tycker att klimatomställningen går för långsamt. Att åka mer kollektiv och mindre bil anses vara det viktigaste som individen kan göra för att minska koldioxidutsläppen. Restiden fortsätter att vara viktigast vid val av resa och priset har ökat i betydelse.

Det är tydligt att den försämrade samhällsekonomin påverkar. Ändrade levnadsförhållanden och ekonomiska skäl har fått allt större betydelse och nästan hälften uppger att de nu åker mindre bil på grund av det. Andelen som tror att de själva kommer att resa mer med kollektivtrafik de kommande åren ökar för tredje året i rad och ligger nu i nivå med resultaten före pandemin.

## VÄSTRA GÖTALANDSREGIONENS RESEVANEUNDERSÖKNING 2022-2023

Kollektivtrafiksbarometern är en undersökning som årligen utförs av Svensk kollektivtrafik på nationell nivå. Kollektivtrafiksbarometern mäter den upplevda kvaliteten och attityden inom kollektivtrafiken och samlar in data från cirka 100 000 respondenter där ungefär 39 000 reser kollektivt minst en dag i veckan.

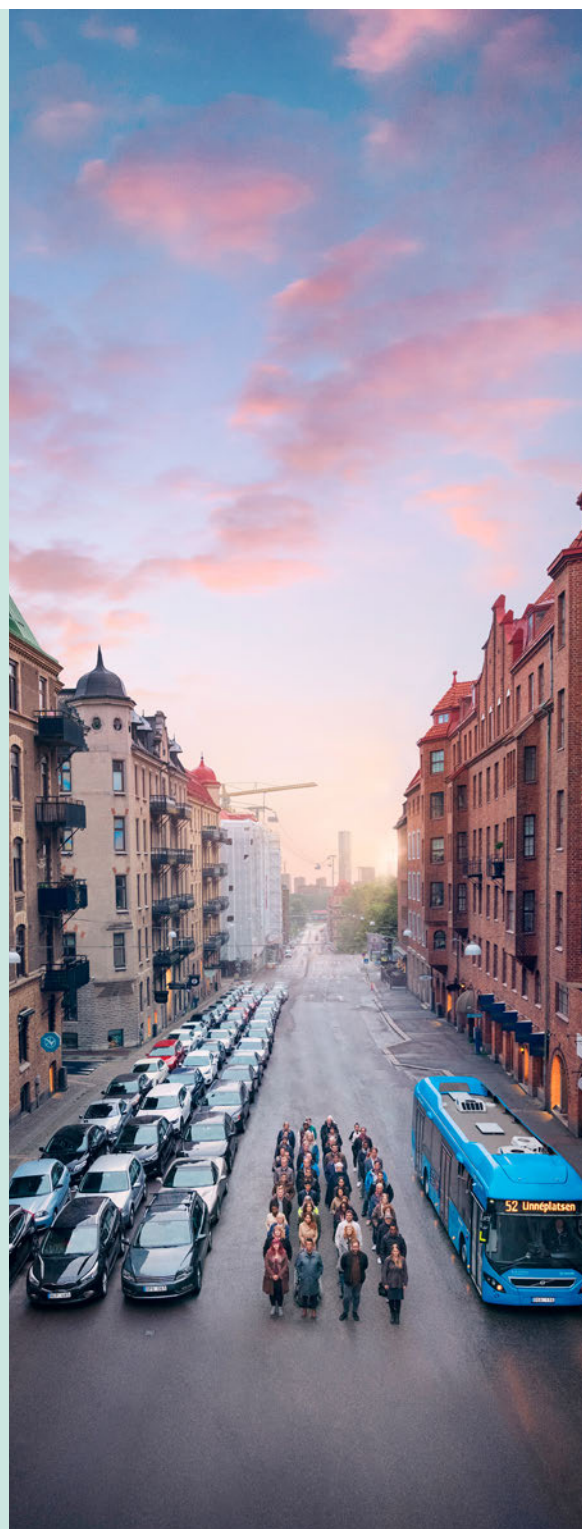
Som ett tillägg valde Västra Götalandsregionen tillsammans med ett antal kommuner i regionen att göra en resevaneundersökning under slutet av 2022 och början av 2023. Under 6 månaders tillfrågades ytterligare respondenter i regionen, för Göteborg samlades 500 svar in. Utifrån resultatet sammanställs resvanor och även en färdmedelsfördelning.

Denna färdmedelsfördelning skiljer sig mot den Göteborgs Stad tar fram i denna rapport. Den färdmedelsfördelning som presenteras i denna rapport, i kapitlet Hållbara resor, bygger på flera datakällor, där resevaneundersökningar är en. En annan viktig skillnad är att insamlingsmetoderna i stadens resevaneundersökning och Kollektivtrafiksbarometern skiljer sig åt.

Resultatet från den resevaneundersökning som gjordes av Västra Götalandsregionen 2022-2023 är möjlig att bryta ner på kommunnivå. I Göteborg visar siffrorna att 45 procent av resorna sker med kollektivtrafik. Inom åldersgruppen 15-25 är andelen över 70 procent. Andelen kvinnor som reser med kollektivtrafik är 52 procent medan andelen män är 38 procent.

### Rapport

[Resvaneundersökning i  
Västra Götaland 2022-2023](#)



## SERVICERESOR

Antalet serviceresor ökar jämfört med 2022 och en stor del av resorna görs under högtrafik. Stadsmiljöförvaltningen försöker på olika sätt kapa topparna och sedan mars 2023 erbjuds färdtjänstresenärer avgiftsfria resor med flexlinjerna. Förarbristen fortsätter att vara en utmaning för serviceresor. Den årliga kundundersökningen visar att 91 procent av Göteborgs Stads färdtjänstresenärer fortsatt är nöjda.

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

### Tillgänglighet och mobilitet

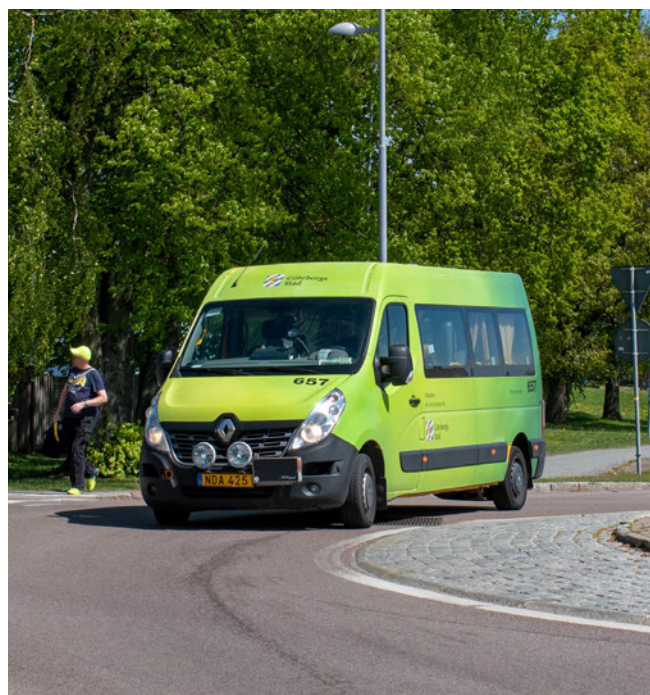
Stadsmiljöförvaltningen har ett viktigt uppdrag i att verka för framkomlighet och tillgänglighet i staden, på trygga och jämlika villkor för stadens invånare. Genom serviceresor vill förvaltningen säkerställa tillgång till flexibla och tillgängliga transporter så att personer med funktionsnedsättning kan förflytta sig på lika villkor som andra.

Färdtjänstresor, resor till daglig verksamhet samt skolskjuts för barn, ungdomar och vuxna med olika funktionsvariationer utgör huvuddelen av uppdraget. Under 2023 utfördes 19 procent av färdtjänstresenärernas resor med flexlinjen och resterande 81 procent med ett färdtjänstfordon. De närmaste åren är målet att öka andelen resor med flexlinjen till mer än 25 procent.

### Högtrafiktid och förarbrist är särskilda utmaningar

Efterfrågan på serviceresor är extremt koncentrerad till högtrafiktider på vardagar. Av nedanstående diagram är det lätt att förstå att det är en särskild utmaning att möta efterfrågan på resor på morgnar och eftermiddagar då skolbarn och studenter ska till skolan och de som jobbar ska till arbete eller daglig verksamhet.

Svårigheten beror i hög grad på att det finns en påtaglig brist på yrkesförare i samhället. Det drabbar även serviceresor, som under vissa tider får svårt att klara sitt uppdrag utan stora förseningar. Dessutom är branschen för persontransporter koncentrerad till väldigt få företag, vilket innebär en sårbarhet när problem uppstår. Stadsmiljöförvaltningen arbetar just nu med flera



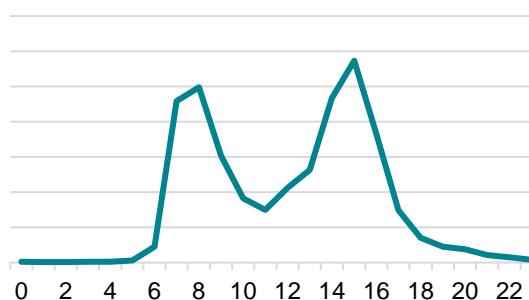
metoder för att försöka kapa topparna något för att jämna ut kurvan. Ett försök som pågår sedan mars 2023 är att erbjuda färdtjänstresenärer avgiftsfria resor i flexlinjerna.

Dessa särskilda linjer med anropsstyrda linjestreckningar är öppna för alla göteborgare men nyttjas främst av äldre och personer med färdtjänst. Flexlinjen är på så sätt en väl fungerande och nära trafik som är ett bra alternativ för de flesta färdtjänstresenärer eftersom flexlinjebussarna oftast har möjlighet att hämta och lämna på den adress som passar resenären bäst.

Oftast får resenären därför en kort sträcka att gå till bussen. Genom att dessutom låta färdtjänstresenärer åka gratis med flexlinjen hoppas förvaltningen att fler väljer det alternativet framför att boka en färdtjänstresa.

Utöver gratis flexlinjeresor har beslut fattats inom ytterligare två viktiga områden.

Antalet resor med färdtjänst, vardagsdygn 2023.





I februari 2023 fattade kommunfullmäktige beslut om att förändra avgiftsmodellen för färdtjänstresor. Resenärer som bokar resor som är kortare än 5 kilometer får 20 procent rabatt på avgiften samtidigt som resor bokade under högtrafiktid medför ett påslag på avgiften med 20 procent. På det här viset kan avgiften för en resa bli såväl lägre som högre än tidigare och därmed påverka resenärens planering inför en resa. De nya avgifterna införs den 1 februari 2024.

Det andra beslutet som fattats är ett tillköp hos Västtrafik som ger färdtjänstresenärer i åldrarna 20–64 år möjlighet att åka allmän kollektivtrafik utan avgift. På liknade sätt som till stadens seniorer kommer denna resenärsgroup erbjudas ett årskort i Västtrafiks zon A, som i detta fall gäller dygnet runt.

Genom de här åtgärderna blir avgifter som styrmedel ett viktigt verktyg i verksamhetsutvecklingen för förbättrad resursanvändning i trafiken samtidigt som stadens miljö- och klimatambitioner gynnas.

## Fortsatt nöjda och trygga resenärer

Göteborgs Stad låter ett externt undersökningsföretag dagligen intervjua sju färdtjänstresenärer om hur de upplevde sin senaste resa. Svaren under 2023 visar att Göteborgs Stads färdtjänstresenärer fortsatt är nöjda med helhetsintrycket av sin resa (91 procent) och känner sig trygga under sina resor (86 procent).

Resultatet är mycket positivt och är något bättre än 2022, då motsvarande resultat var 91 procent för nöjdhet och 85 procent för trygghet.

## Miljöambitioner

Göteborgs Stad har en tydlig ambition att serviceresorna ska vara minimalt belastande för miljön. I den fast upphandlade ”gröna” trafiken, som utför huvuddelen av serviceresorna, ställs hårda miljökrav med till exempel krav på HVO100 som bränsle. Bensin tillåts inte men kraven kombineras med bonussystem som premierar elfordon. Detta ska bidra till förbättrad luftkvalitet i Göteborg och minskade utsläpp av koldioxid. Motsvarande gäller för flexlinjetrafiken, som helt utförs med eldrivna fordon. Serviceresorna drivs därmed till nästan 100 procent fossilfritt.



## FAKTA OM SERVICERESOR

Totalt gjordes 1 225 000 resor inom serviceresor 2023. Av dessa var 531 000 färdtjänstresor, 288 000 var resor till daglig verksamhet och 183 000 resor med Göteborgs flexlinjer.

Stadsmiljöförvaltningen genomförde också 221 000 resor under 2023 på uppdrag av andra kommunala förvaltningar och uppdragsgivare, varav 158 000 resor utgjorde skolskjuts. Vid senaste årsskiftet hade 17 484 göteborgare tillstånd för färdtjänstresor. I snitt gjorde de 30 färdtjänstresor var under året.

## RESOR MED BIL

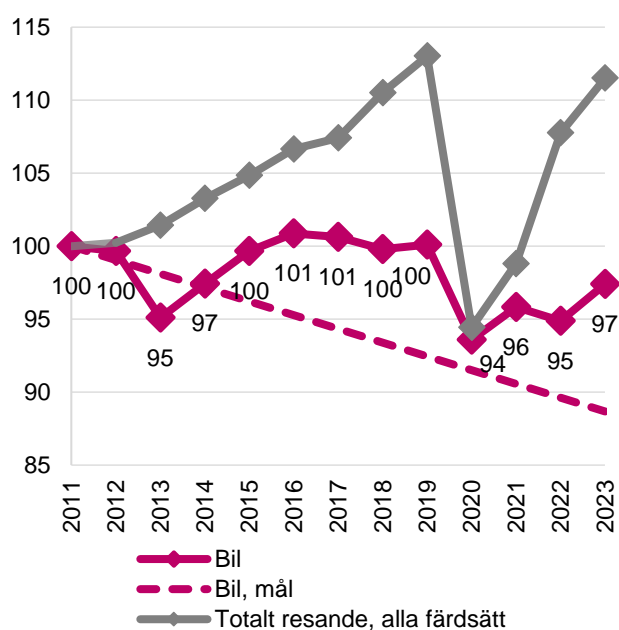
Under 2023 ökade trafikflödet med bil till och från staden med 3 procent. Andelen elbilar i Göteborg fortsätter att öka. Under året har arbetet med frågan kring minskat vägtrafikarbete fortsatt utvecklats och olika scenarier för hur trafikarbetet kan minska. Siffrorna för 2022 visar att trafikarbetet minskade med 6 procent jämfört med 2019.

Stadsbyggnadsförvaltningens beräkningar visar att trafiken i trängselskattesnittet ökade med 3 procent 2023 jämfört med 2022.

Bilutvecklingen baseras på antalet fordonspassager vid samtliga trängselskatteportaler under vardagar med klämdagar borträknade. Målet i trafikstrategin avser personbilstrafik, men även lastbilar och bussar räknas. Utvecklingen har justerats för att ta hänsyn till färdvägar som påverkats av avstängningen av Tingstadstunneln. Tingstadstunnelns ena rör stängdes av i slutet av april 2022, och trafiken har dubbelriktats genom det ena röret.

På riksnivå ökade personbilstrafiken på Europavägarna med ungefär 2 procent 2022 enligt Trafikverket. Den tunga trafiken minskade med ungefär 1 procent på Europavägarna. Totalt ökade trafiken på riksnivå med ungefär 3 procent om samtliga vägkategorier inkluderas 2022.

Utveckling och mål för bilresande 2011–2023 Index 100.



### Långsiktig utveckling

För att Göteborg ska nå trafikstrategins mål till 2035 behöver biltrafiken minska med i snitt 1,1 procent per år. Bortsett från pandemiperioden med minskat resande har fordonstrafiken varit på ungefär samma nivå sedan 2015. Under 2023 är fordonstrafiken återigen tillbaka på samma nivå som 2015–2019, och ligger inte i linje med målet.

Bilresandet är fortfarande på en högre nivå än vad som krävs för att uppnå målet. För att nå målet behövs åtgärder som minskar resandet med bil. Den genomsnittliga förändringen 2011–2023 är -0,2 procent.

	Bil
Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2035	- 1,1 %
Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2023	- 0,2 %
<b>I linje med nödvändig utveckling</b>	<b>Nej</b>

### Mätning i en osäker omvärld

Stadsbyggnadsförvaltningen följer bilresandet genom fasta mätplatser i staden. I och med byggnationer i staden har det under de senaste åren varit trängselskattesnittet som följts för att få en uppfattning av hur biltrafiken förändras. Nya resvanor och avstängningar i vägnätet gör det svårt att följa utvecklingen när resor kan ske på andra vägar. Då trängselskatten är ett slutet område ger den en bra indikation på resor som sker in och ut till staden.

Trängselskatten visar den pendling som sker in till staden, vilket ofta är arbetspendlingen. Pandemin kan ha bidragit till nya resmönster, där arbetspendling ersatts av andra resor, en förändring vi inte fångar. För att få en bredare bild av resandet i staden tittar vi på olika tekniker och metoder som kan användas för att få en bild över biltrafiken och resvägarna i större delar av staden.

## Miljö- och klimatprogrammet

2021 antog kommunfullmäktige Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030. I det återfinns mål, att minska klimatpåverkan från trafiken med 90 procent till 2030 jämfört med 2010 baserade på 1,5-graders målet. Som en konsekvens av detta behöver trafikarbetet i Göteborg minska med 25 procent mellan 2020 och 2030. Målet är baserat på det totala trafikarbetet som sker inom Göteborgs kommungräns och i detta ingår även trafik till, från och inom Göteborg samt genomfartstrafik. Vidare berörs all fordonstrafik, såväl privattrafik som yrkestrafik (till exempel godstransporter och servicetrafik med mera).

Målet innebär att kraftfulla åtgärder behöver genomföras på kort tid. Elektrifiering och övergång till mer förnybara bränslen kommer ge viss effekt, men kommer inte räcka. En del effekter, till exempel partikelutsläpp och buller vid högre hastigheter, kommer kvarstå trots en elektrifierad fordonsflotta. Därför behöver även det motoriserade vägtrafikarbetet minska.

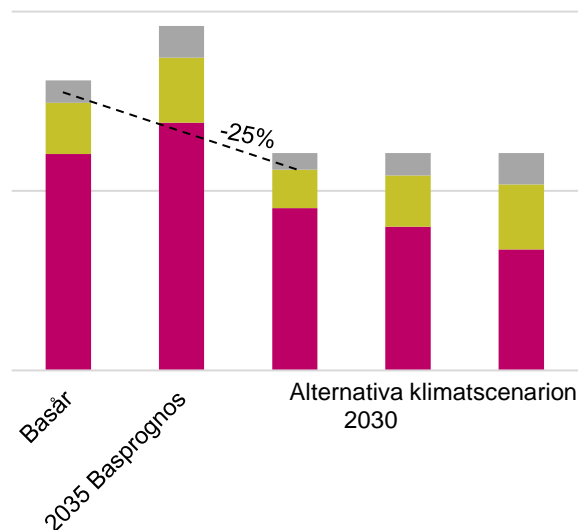
Av personbilar var cirka 8 procent av fordonsflottan elbilar i Göteborg 2023, det är en något högre än siffran på nationell nivå. Stadsbyggnadsförvaltningen följer trängselskattportaler under avgiftstid. Uppföljningen visar att andelen personbilar drivna på el ökade från 3 procent 2021 till 7 procent 2022. För första halvåret 2023 är andelen 10 procent. Under samma period ökade andelen hybridpersonbilar genom trängselskatteportalerna från 9 till 12 procent. Siffrorna visar på en positiv utveckling mot en mindre andel fossildrivna personbilar på Göteborgs gator. Det är däremot svårt att avgöra hur stor andelen hade behövt vara för att vara i linje med målet, givet att andra faktorer som har förändrats eller kommer att förändras sedan antagande om målet gjordes.

## Minskat trafikarbete till 2030

Stadsbyggnadsförvaltningen och stadsmiljöförvaltningen genomför under 2024 ett arbete för att visa effekten av ett framtidsscenario där miljö- och klimatprogrammets mål om minskat trafikarbete är uppnått. I detta arbete ingår även att översiktligt beskriva vilken typ av åtgärder som krävs för att uppnå målet. En viktig del i detta arbete är att belysa hur minskningen av trafikarbetet kan fördelas på olika slags vägtrafik som privat biltrafik och yrkestrafik (med såväl personbil som lastbil). Nedan ges ett exempel som visar hur olika antaganden kring yrkestrafikens utveckling påverkar hur mycket den privata personbilstrafiken behöver minska.

Ytterligare en viktig aspekt att ta hänsyn till är att uppskattningsvis två tredjedelar av trafikarbetet i Göteborg sker på de större statliga vägarna och att miljö- och klimatprogrammets mål därför är en fråga som också behöver samverkas med bland annat Trafikverket.

Klimatsceneriet visar hur olika typer av resor behöver minska för att nå målet om 25% minskat trafikarbete till 2030.

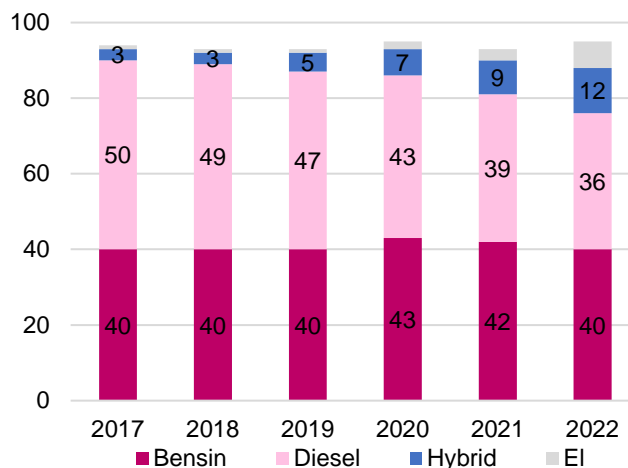


Vidare har även kranskommunerna en påverkan på trafikarbetet i Göteborg, vilket är något som behöver beaktas då åtgärder som syftar till att nå klimatmålet diskuteras. Historiskt sett har bilinnehavet i Göteborg sjunkit över åren medan det omvända gäller för majoriteten av kranskommunerna.

## TRAFIKARBETE

Trafikarbete är summan av alla kilometer som körs med fordon i ett visst vägnät under en given tidsperiod. För metoden som Göteborgs Stad använder görs en skattning av trafikarbetet för basåret 2019 utifrån en trafikmodell. Förändringen av trafikarbete beräknas sedan utifrån årliga mätningar på ett antal representativa länkar. 2019 har använts som basår då 2020 var påverkat av pandemin.

Drivmedel för personbilar som passerar trängselskatten under betalperiod.





## Antal körda kilometer i Göteborg

Under 2022 arbetades en metod för att kunna börja mäta utvecklingen av trafikarbete i Göteborg fram. Metoden mäter förändringen av trafikarbete från 2019 som är satt till basåret. Då siffrorna för föregående år delges under våren följande år kan vi därför här ge en sammanfattning om hur utvecklingen såg ut 2019–2022.

Trafikarbete ger oss möjlighet att följa upp miljö- och klimatprogrammets delmål och siffrorna ger en kompletterande bild till uppföljningen av Effektmål 1 och 2 i trafikstrategin.

Genom att kombinera flöden med att mäta trafikarbete ges en bättre bild av utvecklingen av biltrafik i staden. Genom att kombinera trafikarbete med sammansättningen av fordonsflottan som passerar trängselskattsportalenarna under betalperioden går det även att få en bättre bild av utvecklingen för biltrafiken i staden.

### Mål: Miljö- och klimatprogram

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

**2030**  
- 25 %

**2022**  
- 6 %

## Faktorer som genererar biltrafik

Stadsbyggnadsförvaltningen har under de senast åren genomfört trafikmätningar vid slutna bostadsområden i Göteborg. Med slutna menas att det bara finns en eller två vägar för biltrafik in till området. Syftet har varit att identifiera möjliga faktorer som påverkar antal fordonsrörelser, det vill säga vad som alstrar trafik

Liknande mätningar har gjorts 2014, 2021 och 2022. Resultatet för 2023 bekräftar siffrorna från tidigare år som visar på ett starkt samband mellan andelen småhus i ett område och trafikallstringen. Områden med majoriteten småhus genererar drygt dubbelt så många fordonsrörelser per bostad som områden med flerbostadshus.

Trafikalstring, genomsnittligt antal fordonsrörelser per bostad, per dygn för områden med majoriteten flerbostadshus och småhus.

År/hustyp	Flerbostadshus	Småhus
2023	2,2	4,9

## RESTIDER MELLAN MÅLPUNKTER I STADEN

Göteborgs Stad följer sedan 2018 restider mellan fem målpunkter i staden. Målet är att restiden mellan målpunkterna ska vara maximalt 30 minuter med både kollektivtrafik och bil.

För bilresor har målet varit uppfyllt sedan 2018. Under 2023 uppfylldes målet för 12 av 20 relationer med kollektivtrafik, samma relationer som tidigare år. Däremot har kollektivtrafiken blivit mer konkurrenskraftig i resor mellan Gamlestads torg och Angered, där vi ser en minskad restidskvot.

### Var mäter vi?

Sedan februari 2018 samlas restidsdata för kollektiv- och biltrafik in från Google mellan fem målpunkter, i båda riktningarna. Målpunkterna är: Frölunda torg, centrala staden (Brunnsparken), Backaplan, Gamlestads torg och Angered Centrum.

Målpunkterna är hämtade från trafikstrategin som byggde på stadens dåvarande strategi för utbyggnadsplanering. En tyngdpunkt är en strategisk knutpunkt av lokalt och regionalt intresse med hög täthet och urbana kvaliteter.

### Trängsel och turtäthet påverkar

Den uppskattade restiden för en kollektivtrafikresa påverkas av turtätheten och tillgängliga ruttalternativ samt trängsel i väg- och spårnätet. För en bilresa påverkar trängselsituationen på vägnätet mest.

Generellt är restiderna för kollektivtrafiken längre på helger då turtätheten är lägre och färre rutter erbjuds. För biltrafiken är restiderna generellt lägre på helger och som högst på vardagar under pendlingstimarna.

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

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

För biltrafiken uppfyller samtliga relationer målet.



### Effekt mål 3: Restider

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

**Kollektivtrafik:** 12 av 20 relationer uppfyller målet.

**Biltrafik:** Samtliga relationer uppfyller målet.

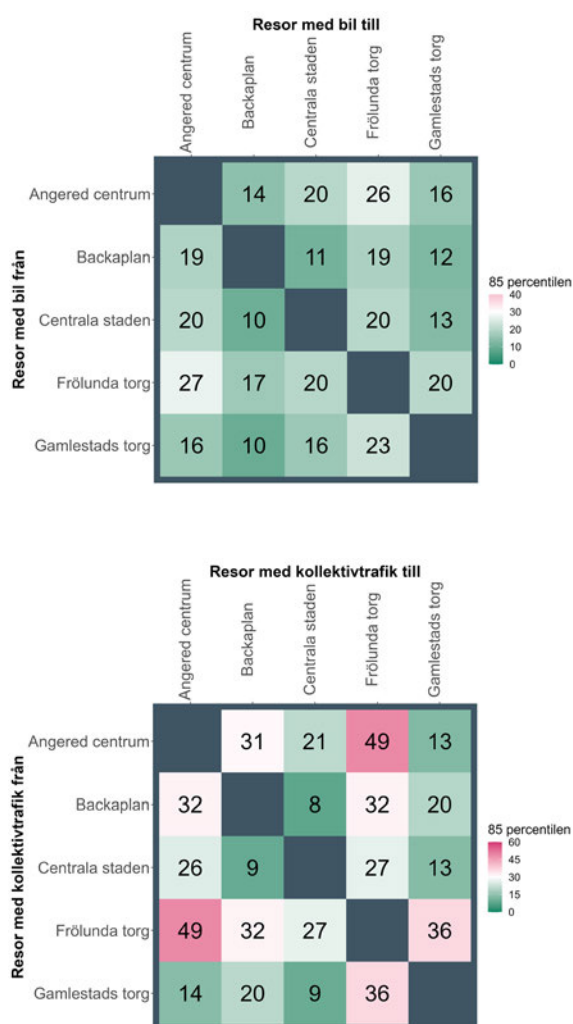
### HUR MÄTER VI RESTIDER?

Data hämtas från Google Distance Matrix API som på begäran beräknar förväntade restider mellan två angivna platser. Restidsdata hämtas för bil och kollektivtrafik varje kvart mellan klockan 8 och 18, alla dagar i veckan. För 2023 finns ett bortfall vissa månader, men data har hämtats för de dagar data finns fram till och med 2023-11-27.

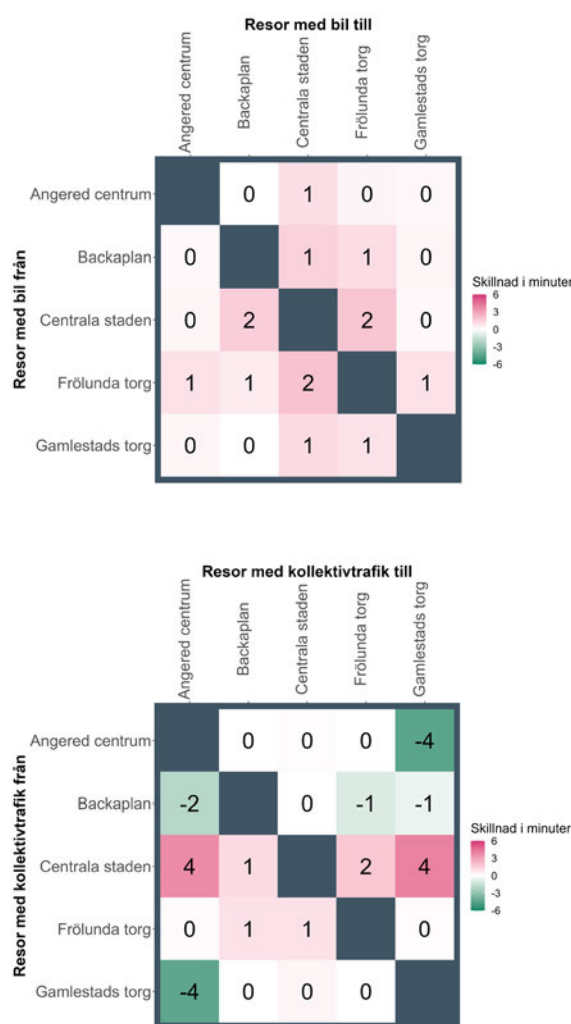
För en bilresa beräknas restiden till och från närmsta bilväg från de angivna punkterna. För kollektivtrafik ingår gångresa till och från hållplats och bytestid i restiden. Samma koordinater anges för bil och kollektivtrafik.

Restiderna rangordnas från kortast till längst och översta 15 procenten med längst restider exkluderas och de resterande 85 procenten utgör 85-percentilen. Medianen är det mittersta värdet (50-percentilen).

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



Skillnader i 85-percentilen för restider 2023 och 2022, minuter.



## Restider 2023 jämfört med 2022

Analysen av skillnader i restid baseras på månader där data finns för båda år, vilket är januari-mars och maj-november. Den största förbättringen i kollektivtrafiken är restiderna mellan Gamlestad torg och Angered centrum. En orsak kan vara bättre framkomlighet till och från Angered.

Restiderna till och från Centrala staden har blivit något längre, både för bil och kollektivtrafiken. De ökade restiderna för bil och kollektivtrafik kan bero på störningar på grund av arbetet med Västlänken runt centrala staden eller ett ökat antal resande. För kollektivtrafiken kan även hastighetsreduceringen för spårvagnar som infördes i mars runt Brunnsparken ha påverkat.

Utöver förändringen i Centrala staden är restiderna för biltrafiken och kollektivtrafiken i stort sett oförändrade från tidigare år, vilket tyder på att det inte tillkommit några avstängningar med påverkan på restiderna under 2023.

## Högre restidskvoter 2023 än 2022

Restiderna i kollektivtrafiken är något högre än i biltrafiken men skillnaden har minskat det senaste året. Majoriteten av relationerna har lägre kvoter än 2022 och endast en relation har en restidskvot över 2.

Restidskvoten för en relation beräknas genom att dividera restiden för kollektivtrafik med restiden för biltrafik, en kvot på 1 innebär att resor med kollektivtrafik och resor med bil tar lika lång tid.

Under 2022 fanns det två relationer där det gick snabbare att resa med kollektivtrafik än med bil. Under 2023 har ytterligare en relation blivit mer konkurrenskraftig inom kollektivtrafiken jämfört med biltrafiken. Det är mellan Gamlestad torg och Angered centrum. Restidskvoten från 0,9 från Gamlestad torg mot Angered centrum är 0,9 och i motsatt riktning är restidskvoten 0,8.



# Goda stadsmiljöer

## FOTGÄNGARES UPPLEVELSE AV STADEN

Gångvänligheten i staden är viktig för att fler ska välja det mest yteffektiva och hälsosamma färdmedlet – att röra sig till fots. En viktig aspekt för att skapa fler resor till fots är trygghet i närområdet, där upplevelsen varierar stort över staden.

Fotgängare ska enligt trafikstrategin få en mer framträdande och prioriterad roll i de centrala delarna när staden utvecklas. För stadsmiljöer finns två effektmål för täta stadsmiljöer. I dagsläget omfattar detta endast centrala staden, men när staden förtätas kommer dessa miljöer att bli fler. Nivåerna för effektmålen sattes när planeringsstödet Gångvänligt Göteborg togs fram. I planeringsstödet kompletterades också effektmålen med utvecklingsområden som pekats ut som viktiga i Göteborg Stads strategiska arbete med fotgängare och stadsmiljö.

### Mindre attraktivt att ta sig fram till fots

Vi följer upp både effektmålen och målen för utvecklingsområdena genom den återkommande undersökningen om fotgängarattityder. Undersökningen görs i ett urval av boende i staden och inbjudan att delta skickas ut med post. Senast undersökningen gjordes var 2022, vilket därför är nuläge i uppföljningen. Då var det knappt sex av tio som tyckte att det var attraktivt att röra sig till fots i centrala staden, en andel som minskat de senaste åren. Gång var inte heller det mest attraktiva sättet att ta sig fram, utan det var kollektivtrafiken.

Undersökningen 2022 visade att den negativa trenden för att vistas i centrala staden var bruten. Det är relaterat till att trygghetsupplevelsen i området har blivit bättre, men också att antalet besökare och vistelser normaliserats efter pandemin.

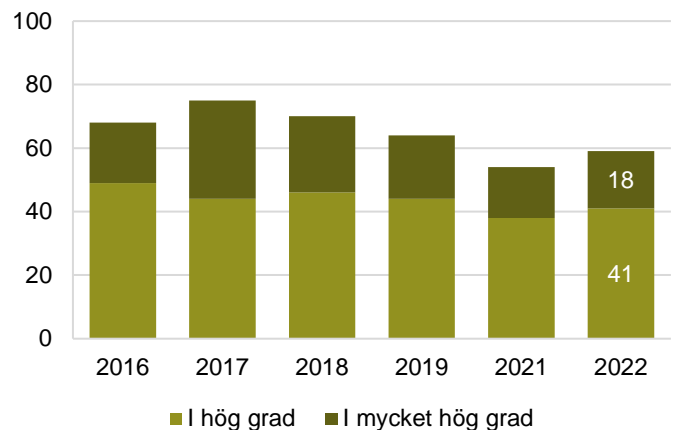
#### Effektmål 4: Attraktivt att röra sig till fots i täta stadsmiljöer

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

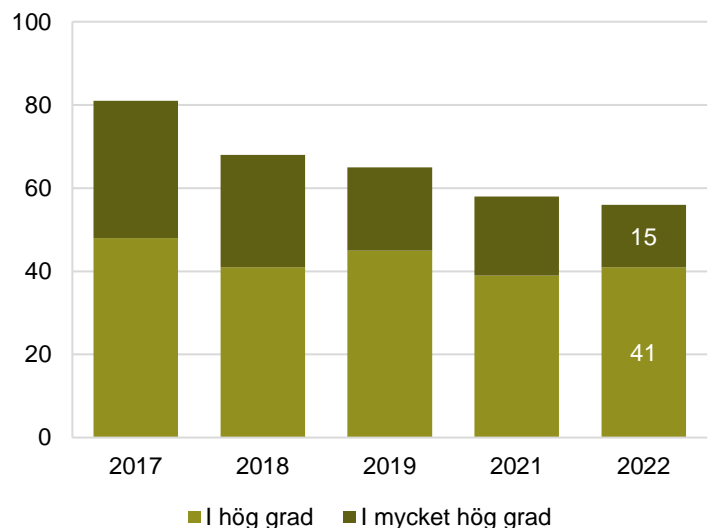
Gång ska i dessa miljöer och vara det mest attraktiva sättet att ta sig fram (i jämförelse med övriga trafikslag).

2035	Nuläge 2022	2021
85 %	56 %	58 %

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



Attraktivt att vistas i centrala staden, procent.



### Lokala gångvänligheten viktig

Många lokala resor kan göras till fots vilket gör den lokala gångvänligheten viktig. Göteborgarna är generellt nöjda med förutsättningarna att gå i sin närmiljö. Undersökningen av fotgängarattityder 2022 visade att 81 procent tycker att närmiljön är gångvänlig och 77 procent tycker att miljön erbjuder goda möjligheter till rekreation. Det är ungefär samma nivå som innan pandemin.

#### Effektmål 5: Attraktivt att vistas i täta stadsmiljöer

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

2035	Nuläge 2022	2021
85 %	59 %	56 %



## Trygghet viktigt för rörligheten till fots

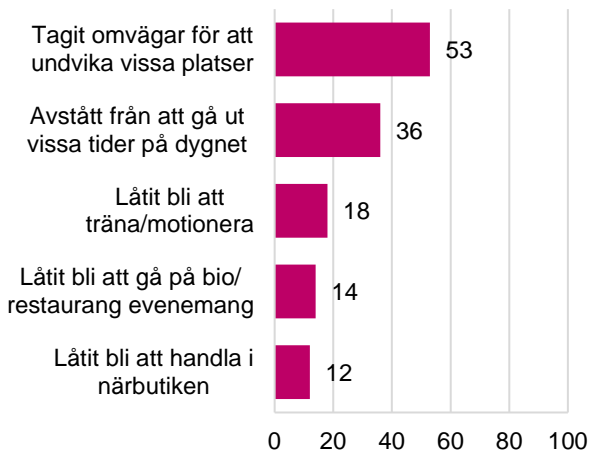
Undersökningen av fotgängarattityder följer också upplevelsen av trygghet i närområdet. Den senaste undersökningen 2022 visade att tryggheten gått upp, särskilt kvällstid. I staden som helhet kände sig 56 procent trygga i närmiljön kvällstid.

Trygghetsarbetet i staden följs också upp med SOM-undersökningen som görs av Göteborgs universitet. Den visar också att tryggheten i det egna området har ökat, men skillnaderna mellan olika områden är stora. Boende i utsatta områden har betydligt lägre grad av upplevd trygghet.

Oro för att utsättas för brott får konsekvenser för hur vi använder staden genom att det begränsar människors rörlighet. I SOM-undersökningen anger mer än hälften av göteborgarna att de under det senaste året har tagit omvägar för att undvika vissa platser. Andra begränsningar rör vilka tider människor väljer att gå ut och vilka aktiviteter de väljer att göra. Att jobba med trygghetsfrågan är därför mycket viktig för att nå de utvecklingsområden som listas i Gångvänligt Göteborg.

Andel göteborgare som det senaste året gjort något av följande på grund av oro för att utsättas för brott, procent.

Källa: SOM-undersökningen 2022



### Utvecklingsområde: Gångvänlig närmiljö

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

## NY LAG SKÄRPER ANSVARET

Under 2023 trädde en ny lag ikraft om kommunalt ansvar för det brottsförebyggande arbetet. Lagen säger bland annat att kommunerna ska ta fram en lägesbild över brottsligheten, prioritera förebyggande insatser och att dessa ska göras systematiskt och evidensbaserat. Göteborgs Stad hade redan innan lagen en struktur för trygghetsarbete på plats, som har vidareutvecklats.

### Trygg i Göteborg

Trygg i Göteborg är ett samverkansavtal mellan Göteborgs stad och polisen för att öka tryggheten och minska brottsligheten. Staden följer en process för kunskapsbaserat lägesbilsarbete för att systematisera trygghetsarbetet och säkerställa att det blir likvärdigt över hela staden.

### Kartläggning och åtgärdsplaner

Tillsammans hjälps stadens förvaltningar och bolag åt att kartlägga och analysera otrygga platser och fenomen samt att ta fram åtgärdsplaner. I den befintliga staden kan det till exempel handla om åtgärder för mörka platser, nedskräpning, klotter, trafikfrågor och attraktiva livsmiljöer.

### Nytt program för trygghetsskapande

Under 2022 antogs också ett nytt program: Göteborgs stads trygghetsskapande och brottsförebyggande program 2022-2026.

Det pekar bland annat på behovet av att öka kunskapen och samverkan mellan stadens förvaltningar och bolag. Stadsmiljöförvaltningen har i egenskap av förvaltare av den befintliga staden ett stort ansvar för stadsmiljöer. Därför finns ett tätt samarbete med socialförvaltningarna och via deras trygghetsforum sker en viss samverkan även med övriga stadsutvecklande förvaltningar.

### 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.

## BARNS MOBILITET

År 2035 ska sju av tio barn i grundskolan gå eller cykla till skolan, det vill säga resa aktivt. Nu pågår ett projekt som både ska testa åtgärder och ta fram en långsiktig handlingsplan.

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 att stadsmiljön möjliggör att barn och unga på egen hand kan röra sig mellan sina platser. En stor del av barns mobilitet utgörs av resor till och från skolan. Att barn går eller cyklar till skolan är viktigt ur många perspektiv.

Det är viktigt för barns fysiska och mentala utveckling att stadsmiljön uppmuntrar till att barn på egen hand kan nyttja och upptäcka närmiljön. Under barndomen läggs också grunden för resvanor som följer med in i vuxenlivet. Därför finns målet om att 70 procent av barnen i staden ska gå eller cykla till skolan, formulerat i planeringsstödet Gångvänligt Göteborg. Idag är det bara knappt hälften som går eller cyklar till skolan (under sommarhalvåret, vintertid är andelen lägre).

### Bilfria zoner och beteendepåverkan i pilotprojekt

I Göteborgs Stads budget för 2023 lyftes behovet av att arbeta med barns skolvägar genom ett uppdrag att skapa säkra cykelvägar och bilfria zoner vid skolor med otrygg trafikmiljö. Uppdraget leds av Stadsmiljöförvaltningen och delades upp i två delar: arbete med konkreta åtgärder i form av två pilotprojekt på olika skolor, och att ta fram en handlingsplan för strategiskt arbete med barns skolvägar.

Tängenskolan och Gunnestorpsskolan valdes ut för att skapa säkra cykelvägar genom beteendepåverkande arbete och mindre fysiska åtgärder, och för skapandet av en bilfri zon valdes Ånässkolan. Under hösten 2023 gjordes trafikutredningar runt båda skolorna och synpunkter inhämtades bland elever, föräldrar, skolpersonal och boende. Det gjordes också en förmätning av barnens resvanor till skolan.

#### Utvecklingsområde: Fler gångresor

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



Under 2024 kommer åtgärder implementeras. Under hösten genomfördes också fyra workshoppar kring barns skolresor i olika stadsutvecklingsskeden.

Tidigare erfarenheter har visat att det är svårt att skapa ett systematiskt och kontinuerligt arbete, och ett syfte med workshopparna har varit att identifiera vad som krävs för att lyckas. En viktig fråga som den långsiktiga handlingsplanen behöver hantera är hur ansvarsfördelningen ska se ut mellan och inom de berörda förvaltningarna, framför allt de stadsutvecklande förvaltningarna tillsammans med grundskoleförvaltningen.

### Otrygga platser åtgärdas i Angered

I Angered gjorde den dåvarande stadsdelsnämnden ett arbete med att identifiera platser där det rörde sig många barn och som också upplevdes som osäkra eller otrygga. Detta sammanställdes i en lista som sedan bearbetats av en arbetsgrupp på stadsmiljöförvaltningen. De första åtgärderna gjordes 2022, bland annat på gatan utanför Gårdstensskolan, och under 2023 har Trafikverket tagit fram en ÄVS för området kring hållplats Gårdstensliden (Norrleden). Stadsmiljöförvaltningen har även arbetat med att ta fram underlag för åtgärder vid Vättleskolan och Emmaskolan.

Under 2024 fortsätter listan att betas av, bland annat genom en utredning kring möjligheten att återanvända en gång- och cykelbro för placering vid Spadegatan, i syfte att koppla Angered centrum till industriområdet.

## UPPLEVELSEN AV CYKLING I GÖTEBORG

Cykelvänligheten i staden har under lång tid varit ungefär densamma. Däremot har antalet cyklister ökat över tid, men osäker trafikmiljö hindrar många från att cykla mer.

I stadens cykelprogram finns ett mål om att den upplevda cykelvänligheten ska öka. Målet följs upp genom attitydundersökningen kring att cykla, som görs vartannat år. I den senaste undersökningen 2022 tyckte 37 procent av göteborgarna att staden var cykelvänlig. Den långsiktiga trenden är att den upplevda cykelvänligheten i staden har minskat något.

### Fler planerar att cykla – men känner sig inte säkra

Allt fler i staden cyklar. I den senaste undersökningen av cykelattityder 2022 var andelen som uppgav att de aldrig cyklar den lägsta hittills, bara trettio procent. Många göteborgare vill också cykla mer. I den resvaneundersökning som gjordes av Västra Götalandsregionen under 2023 framkommer att 30 procent av göteborgarna planerar att cykla mer under det närmaste halvåret. Det är fler än de som planerar att öka sitt resande med bil eller med kollektivtrafiken.

Samtidigt är det många som inte känner sig säkra när de cyklar. I resvaneundersökningen tar 24 procent av göteborgarna avstånd från påståendet att trafikmiljön känns säker när de cyklar. Det är mycket högre än för övriga färdmedel. I undersökningen av cykelattityder är det nästan fyra av tio som inte tycker att det känns trafiksäkert att cykla i Göteborg.

Det är fler bland dem som inte cyklar regelbundet som upplever att det inte känns trafiksäkert, och detta hindrar fler från att börja cykla eller från att cykla mer. I Västtrafiks undersökning Hållplats 2023 är det näst största hindret för ökad cykling att cykelvägarna inte upplevs trafiksäkra.

Upplevelsen av trafiksäkerhet skiljer sig från den faktiska skadebilden, där det huvudsakliga problemet är singelolyckor. Läs mer om cykelolyckor i kapitlet Trafiksäkerhet.

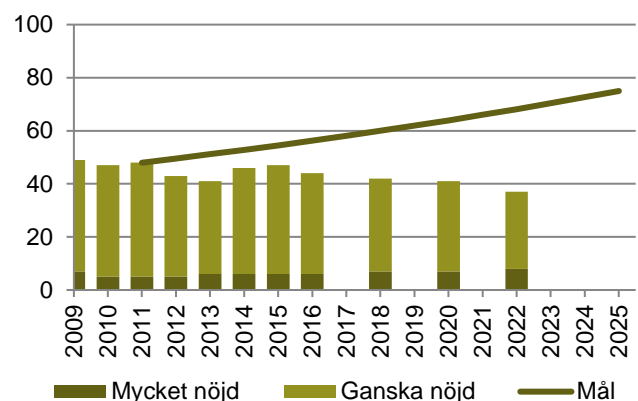


### Mål: Cykelvänlig stad

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

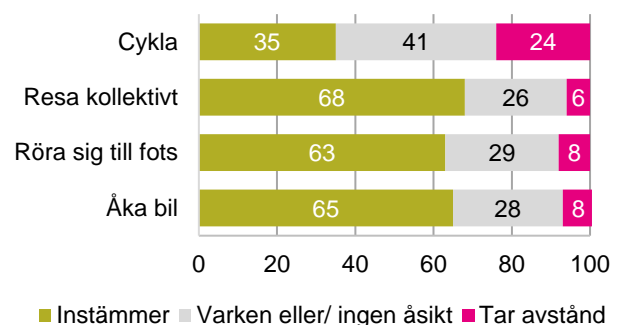
2035	2025	Nuläge
-	75 %	37 %

Cykelvänlig stad, andel nöjda samt mål till 2025, procent.



Trafikmiljön känns säker utifrån sätt att ta sig fram, andel i Göteborg som instämmer och tar avstånd, procent.

Källa: Västra Götalandsregionens resvaneundersökning 2023.



## PLATSUTVECKLING

Platsutveckling är viktigt för en stad som vill ställa om till mer hållbara transporter och ett godare stadsliv. Det görs på många olika sätt och på många platser. Här skriver vi om några av dem som har utvecklats genom temporära och prototypande metoder.

Platsutveckling genom att tillfälligt omvandla och testa en ytas potential i olika syften är numera en vedertagen arbetsmetod inom stadsmiljöförvaltningen. Det handlar om att med enkla medel, och inom en avgränsad tid, möta förändrade behov och förstå användningen av det offentliga rummet. På så vis skapar vi relationer till platser och kunskaper om goda stadsmiljöer och hållbar mobilitet. Varje år utvärderas några av de platserna med en enkätundersökning bland boende, besökare och verksamma. Syftet är att få förståelse för hur åtgärderna påverkar vad människor tycker om platsen och hur de rör sig och använder den.

### Grönsakstorget: Parkeringsplats blev nytt vardagsrum

Stadsmiljöförvaltningen fick inför 2023 i uppdrag att ta med Grönsakstorget i utbudet av sommargator och sommartorg. Under tre veckor blev platsen ett sommartorg med tillfälliga sittmöjligheter, lek och spel och stora ytor av popcorngräs och blomsterplanteringar. Med tanke på att platsen vanligtvis är en stor parkeringsyta utan stora gångflöden krävdes att platsen aktiverades för att människor skulle hitta dit. Det genomfördes utomhusbio, foodtruckfestival samt slöjd- och dialogdag på torget, där syftet var att få människor att besöka platsen.

### VARFÖR ARBETAR VI MED DETTA?

Staden och människors behov förändras över tid och säsong. Genom att arbeta temporärt och prototypande kan platser eller stråk omvandlas under en begränsad tid för att förändra användningen, öka attraktivitet och trygghet eller bygga kunskap i planeringsskedet.

Med den här metoden kan vi utforma och nyttja gator och platser på ett mer flexibelt och tillåtande sätt utifrån lokala behov och utan att bygga om.



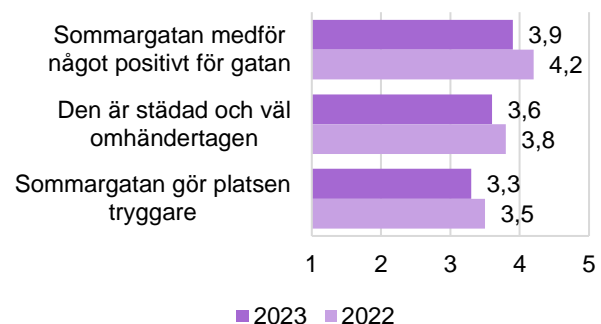
Möblering på Grönsakstorget.

Genom ett 100-tal svar vet vi att en majoritet av de svarande är positiva till ett sommartorg på Grönsakstorget och att många önskar mer av det gröna, mer foodtrucks och ännu fler sittplatser. Detta och andra erfarenheter tas med i planeringen av ett fullskaligt sommartorg på Grönsakstorget under 2024.

### Brahegatan: Många intressenter med olika perspektiv

Sommargatan på Brahegatan kom på plats första gången 2022, då en stor del av gatan reglerades om till gågata och möblerades med sittmöbler och lekyta. Utformningen uppskattades av boende och besökare, men de verksamma var mindre nöjda, framför allt på grund av färre parkeringsplatser. När sommargatan återkom 2023 togs därför en mindre del av gatan i anspråk. Årets utvärdering visar på en högre nöjdhet bland de verksamma, men också på en något lägre nöjdhet bland boende och besökare. Det visar på den stora utmaningen i platsutveckling där många parter har intressen i en plats och där det är svårt att göra samtliga nöjda.

Upplevelse av sommargatan på Brahegatan, 2022-2023, medelvärde 1-5 där 5 är högt.



Många, särskilt de boende, upplever att platsen blivit tryggare i och med sommargatan. Platsutveckling har potential att bidra till ökad trygghet på platsen genom att närvaron av människor ofta ökar. Göteborgs Stad jobbar tätt med BID:en i området, som är en samverkansgrupp mellan fastighetsägare och staden, och ett av deras fokusområden för samverkan är just att lyfta stadsmiljön för att främja trygghet.

## Stigbergstorget: En plats med ny identitet

För andra året togs bilparkeringsplatser bort från Stigbergstorget och Allmänna vägen under maj-september för att skapa plats för människor och vistelse. Sommartorget fick ett helt nytt uttryck genom en stor markmålning som utfördes i samverkan med Sätt färg på Göteborg och en lokal konstnär. Markmålningen bidrog till en känsla av rumslighet och gav identitet till platsen. Torget fick också mer grönska, fler sittmöbler och cykelställ jämfört med första året. Även här har platsen utvecklats i nära samarbete med den lokala BID:en.



Det tillfälliga sommartorget skapade engagemang hos många lokala aktörer, och uppmärksammades i olika sociala medier och andra sammanhang, bland annat skrev Två Dagar om Stigbergstorgets betydelse som plats.

Utvärderingen visar att platsen är mycket uppskattad av boende och besökare, allra högst i åldersspannet 30–49 år. Det är drygt sju av tio bland boende och besökare som håller med om att det är en plats som människor vill vistas och umgås på, och ungefär lika många tycker att platsen är städad och väl omhändertagen. Det är framför allt två delar som lyfts som positiv av de boende: mer liv och rörelse på platsen och trevligare estetisk upplevelse. De verksamma på platsen är mer blandade, där en uppfattning är att inte alla verksamheter kan dra fördel av åtgärden. Andelen verksamma som upplever att de påverkats negativt av att parkeringsplatser försvunnit är däremot låg.

## Framtidsgatan: Designmanual behövs

Under 2022 inleddes projektet Framtidsgatan som ett Vinnova-finansierat forskningsprojekt tillsammans med och i ledning av Spacescape. Projektet ska ta fram strategier och principer åt kommuner för snabb gatuomvandling i stor skala.

I Göteborg valdes Herkulesgatan ut då det finns stora möjligheter att lyfta lokalt värdefulla platser med potential för stadsliv och även att utöka parkrummen genom att omdana gaturummet. Projektet föreslår att detta kan uppnås genom att bland annat styra biltrafiken och effektivisera ytor för bilparkering. Åtgärderna är tänkta att vara på längre sikt (5–10 år) men är ändå av tillfällig karaktär, som en slags testbädd för att uppnå effekter snabbt och lära inför framtida permanent ombyggnation.



Spacescapes dialogverktyg Placetoplan. Punkterna visar det stora engagemanget längs gatans olika delar.

Projektet testar även metoder för ökad delaktighet och inflytande genom ett digitalt dialogverktyg. Människor som bor, besöker och verkar längs Herkulesgatan har fått tycka till om vad de vill se i framtiden. Dialogen skapade ett oerhört engagemang och omkring 600 svar har kunnat användas som nulägesanalys och som idébank för utformningsförslag.

Inledningsvis planerades hela Herkulesgatan att byggas om våren 2023, istället beslutades att dela upp i etapper och påbörja bygget först 2024. Projektet har redan genererat lärdomar för Göteborgs Stad kring att arbeta med större temporära och enkla åtgärder.

Det är viktigt att utveckla en designmanual och riktlinjer för att arbeta med semipermanenta åtgärder som möjliggör en omställning till mer hållbara transportsätt och gröna, attraktiva stadsrum.

Andra frågor som projektet adresserar är anpassningar av kartsystem, finansieringsmodeller och mottagningsunderlag.

## NÖJDHET MED STADS- OCH TRAFIKMILJÖN I CENTRALA STADEN

2023 undersöktes nöjdheten med stads- och trafikmiljön i Västra innerstaden. Där blir de boende allt mer nöjda. Det är framförallt upplevelsen av omgivningen som blivit bättre, vilket kan kopplas till åtgärder som genomförts under året.

Staden har sedan 2017 följt upp nöjdhet med stads- och trafikmiljön i den centrala staden. Det är många pågående infrastrukturprojekt i och kring centrum och ambitionen är att dessa inte ska påverka den upplevda framkomligheten, tillgängligheten och omgivningen. Det följs upp med en årlig nöjd kund-undersökning (NKI), som i år bara gjordes i Västra innerstaden. Västra innerstaden är området innanför vallgraven som ligger väster om Västra Hamngatan.

### Mobilitet Rosenlund

Anledningen till att enbart Västra innerstaden följdes upp i år är för att stadsmiljöförvaltningen har specifika insatser i området. Bakgrunden är att i stället för att bygga en tillfällig parkeringsplats under tiden Västlänken byggs valde Göteborgs Stad 2021 att använda pengarna till permanenta och tillfälliga åtgärder i linje med Göteborgs trafikstrategiska mål om hållbar mobilitet och attraktiva stadsmiljöer. Därför bildades programmet Mobilitet Rosenlund, finansierat av Trafikverket genom projekt Västlänken. Programmet ska skapa tillgänglighet till Västra innerstaden med en hållbar mobilitet och skapa en tryggare och mer attraktiv stadsmiljö. Programmet genomförs 2022–2028.



Arbetet i programmet görs i flera olika projekt och under 2023 genomfördes extra satsningar för att öka områdets stadskvaliteter. Den största åtgärden var en permanent avstängning för genomfartstrafik och trädmoduler på Kungsgatan. Trafiklösningen provades först under Trafikverkets byggtid och det beslutades sedan att den kunde behållas tills vidare.

Träden skapar inte bara grönska utan blir ett fysiskt hinder för genomfartstrafiken. Träden är Göteborgs Stads jubileumsträd och kommer från stadens 400-årsjubileum. Totalt 60 så kallade plantskoleträd står på gatan i väntan på att placeras ut någonstans i Göteborg. Under tiden skapar de både grönska, ekosystemtjänster och begränsar biltrafiken på Kungsgatan.

## NKI MÄTER NÖJDHET MED TRAFIKMILJÖN

NKI (nöjd kund-index) mäter hur nöjda boende är med trafikmiljön i sin närhet totalt sett och utifrån fyra trafik kategorier. Följande frågor ingår:

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

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

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

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

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



Andra projekt under året är trädförbättringsåtgärder vid Trafikverkets byggarbetsplats i Haga och renovering av bastionen Carolus Rex krutrum med förbättrat intryck från Kungsgatan, i syfte att välkomna besökare att ta del av kulturmiljön.

Under sommarhalvåret förvandlades också Kungsgatan till sommargata inom ramen för projektet Ta Plats med uteserveringar, möbler och vistelseytor.

### Allt bättre stadsmiljö i området

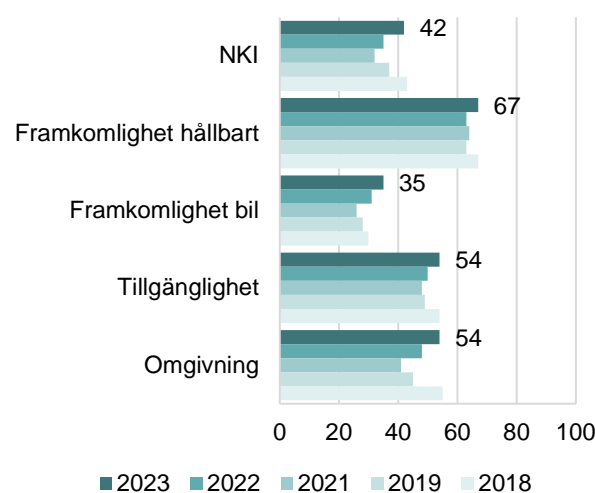
Arbetet i Mobilitet Rosenlund följs upp årligen, och några av indikatorerna kommer från NKI-undersökningen av stads- och trafikmiljön. Den visar att de boende i området har blivit mer nöjda med stadsmiljön de senaste åren. Den intensiva byggfasen i Göteborgs centrum inleddes runt 2017, och i området Inom Vallgraven sjönk nöjdheten bland de boende. Sedan 2021 är trenden istället uppåtgående, och sedan 2022 redovisas utvecklingen i Västra innerstan.

Både framkomligheten med hållbara färdmedel och med bil har ökat sedan 2022. Sett till framkomligheten med hållbara färdmedlen visar tidigare undersökningar att området upplevs som bättre att cykla i än resten av stadskärnan, medan tillgänglighet till hållplatser är sämre. Sammantaget ökar den upplevda tillgängligheten till alla färdmedel, även om antalet bilparkeringar har minskat och genomfartsförbudet införts.

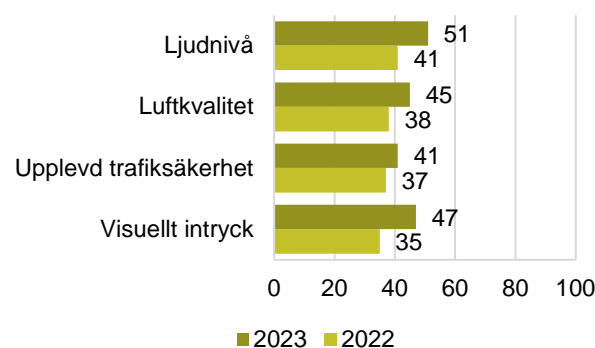
### Omdisponering gav effekt

Det tydliga fokuset på att öka områdets stadskvaliteter med minskad biltrafik, mer grönska och mer yta att gå, cykla och vistas på har också gett effekt. De boende upplever en betydligt trevligare omgivning i mätningen 2023 i jämförelse med 2022. Samtliga delar av omgivningen som följs upp har blivit bättre, där det visuella intrycket har ökat allra mest. Att ljudnivå och luftkvalitet förbättrats innebär också tydliga hälsovinster för de boende.

NKI- och indexvärden, 2018-2021 i området Inom Vallgraven och 2022-2023 i Västra innerstaden, index 0-100.



Andel nöjda med olika aspekter av omgivningen i Västra innerstaden, procent.



## BESÖKARES NÖJDHET MED STADS- OCH TRAFIKMILJÖN I CENTRALA STADEN

Framkomligheten med hållbara färdmedel upplevs som allt bättre av besökarna i centrala staden. Det är viktigt då en tydlig majoritet tar sig med hållbara färdmedel till centrum, men andelen har under lång tid varit konstant.

Upplevelsen av stads- och trafikmiljön är viktig även för besökare. God framkomlighet och trygghet är viktiga förutsättningar för besöksnäringens utveckling och en levande stadskärna. Därför följer vi upp nöjdheten med stads- och trafikmiljön bland besökarna i de centrala delarna av staden. Undersökningen har tagits fram tillsammans med centrumföreningarna och görs med hjälp av på stan-intervjuer. I år gjordes undersökningen i delvis nya områden, nämligen Nordstan, Avenyn, Innerstaden och Andra Långgatan/Järntorget. För första gången särredovisas också området Västra innerstaden, som också är en del av området Innerstaden.

### Fortsatt uteblivna besök

Även om andelen som regelbundet jobbar hemma är förhållandevis liten som helhet, fortsätter detta att påverka antalet besökare i centrum. Eftersom antalet boende i centrala Göteborg är låg i jämförelse med många andra svenska stadskärnor, är de som jobbar i centrum en mycket viktig målgrupp för restauranger, handel och service. När dessa började jobba hemma under pandemin fick det stor effekt på stadslivet i centrum. NKI-undersökningen visar att andelen som besöker respektive område varje dag fortfarande är lägre än innan pandemin. Istället är andelen som besöker området flera gånger per vecka fortfarande högre.

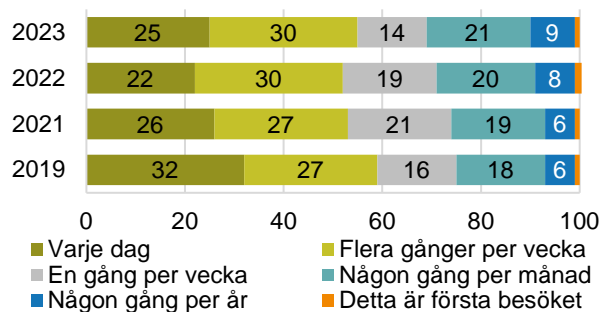
### NKI-UNDERSÖKNINGEN BLAND BESÖKARE

Precis som för boende mäter NKI-undersökningen bland besökare nöjdhet med stads- och trafikmiljön. Det mäts totalt sett och utifrån två kategorier: framkomlighet hållbart och framkomlighet bil (se faktaruta i föregående kapitel för vilka frågor som ingår). Jämförelser med NKI boende bör göras med försiktighet då metoderna skiljer sig åt.

Resultatet från undersökningen används av både Göteborgs Stad och centrumföreningarna.



Hur ofta man besöker området, procent.

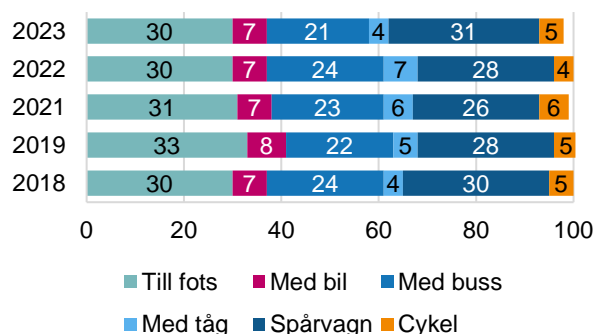


### Förbättrad framkomlighet med hållbara färdmedel

Den upplevda framkomligheten med både bil och hållbara färdmedel minskade under många år, fram till bottennoteringar under 2019 och 2021. Sedan dess har den ökat i alla områden som mätts alla år, vilket är Innerstaden, Nordstan och Avenyn. Framför allt har den hållbara framkomligheten ökat, och särskilt möjligheten att ta sig fram till fots. Det är viktigt därför att de allra flesta tar sig med hållbara färdmedel till centrum. Så har det varit sedan mätningarna inleddes 2018, och det är anmärkningsvärt hur lite som förändrats i färdmedelsfördelningen sedan dess.

Sedan 2022 varierar det vilka delar av centrum som mäts, men färdmedelsfördelningen har varit densamma. Sedan 2018 har mycket hänt i centrum, inte minst de stora infrastrukturprojekten Hisingsbron och Västlänken, och resvanorna i staden som helhet har gått lite mer åt det hållbara. Men hur besökarna reser till centrum har alltså inte förändrats.

Färdmedelsfördelning för besökarnas resa till centrum, procent.





## TRAFIKSÄKERHET

Omställningen till mer hållbart och aktivt resande är en väsentlig del i arbetet med att nå målen i stadens miljö- och klimatprogram och de globala målen. Trafiksäkerhet är en av förutsättningarna för hållbara resor och goda stadsmiljöer, tillsammans med trygghet och tillgänglighet. Samtidigt som fler går och cyklar ska färre skadas och omkomma i göteborgstrafiken.

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.

” Ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i Sverige.

### Mål: Färre skadade

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

#### Målar 2030

132

#### Nuläge 2022\*

183

\* Nuläget avser 2022 pga eftersläpning i rapportering i STRADA

### Mål: Färre omkomna

Antalet omkomna på kommunalt vägnät ska minska till 2 personer eller färre 2030.

#### Målar 2030

2

#### Nuläge 2023

3



## OM SKADESTATISTIKEN OCH MÅL

Källan för statistiken är STRADA som är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet (Transportstyrelsen).

STRADA bygger på uppgifter från polis och sjukvård. För 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 fallolyckor bland fotgängare samt fotgängare i kollision med spårvagn, även om dessa olyckor inte formellt räknas som vägtrafikolycka. Omkomna på grund av sjukdom eller suicid redovisas inte. 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 bygger på faktiska antalet måttligt och allvarligt skadade (ISS 4+) enligt skademåttet ISS (Injury Severity Score), där skadegraden bedöms av sjukvården i anslutning till olyckstillfället.

## Trafiksäkerhetsmål för 2030

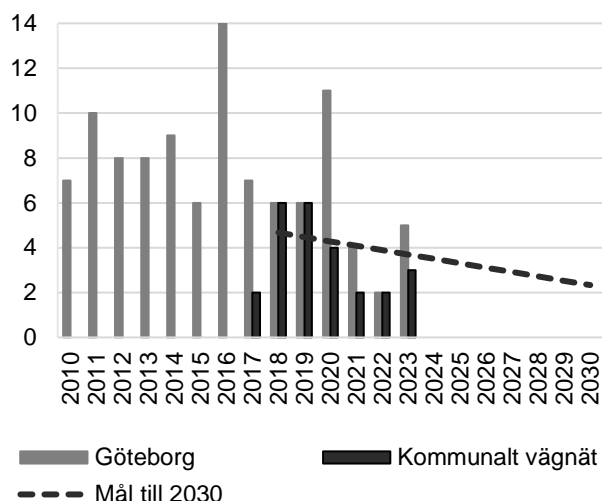
Utgångsvärden är medelvärden av utfallen 2017–2019 på kommunalt vägnät. Siffror inom parentes är värden för måläret. Allvarligt skadade är enligt skademåttet RPMI 1%.

Antal omkomna i trafiken	Antal allvarligt skadade i trafiken	Antal suicid inom vägtransportområdet	Antal allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken	Antal allvarligt skadade cyklister i singelolyckor
-50% (2)	-25% (132)	Minska	-25% (127)	-25% (54)

## Mål: Antalet omkomna i vägtrafiken

Långsiktigt ser vi en minskning av antalet omkomna i Göteborgstrafiken. År 2023 omkom fem personer i Göteborgstrafiken, varav tre på kommunalt vägnät – de tre var alla cyklister i kollision med annat fordon. Antalet omkomna varierar över åren, det är för många men samtidigt så få att variationen kan bli stor.

Utveckling av antal omkomna i vägtrafiken 2010–2023 samt mål för 2030.



Under åren 2017 till 2023 omkom 25 personer på kommunalt vägnät, två var under 18 år och nio 75 år eller äldre. Nära hälften omkom i kollision med ett tungt fordon, de flesta var fotgängare och cyklister. Krockvåldet och människans sårbarhet spelar alltså en stor roll för om olyckan får en dödlig utgång.

Omkomna trafikanter på kommunalt vägnät 2017-2023 och med vilka dessa var i kollision.

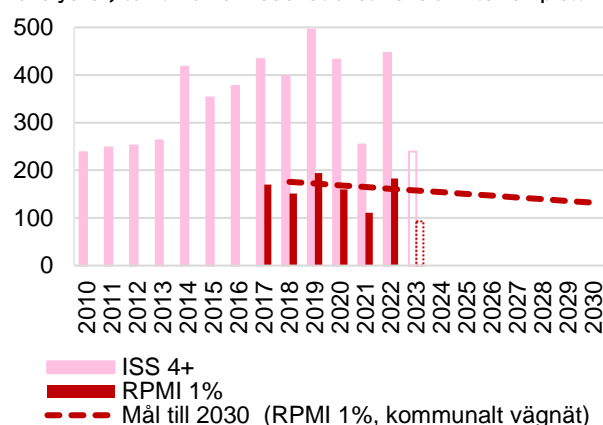
I kollision med	Omkommer							Summa
	Inget fordon	Personbil	Lastbil	Buss	Spårvagn	Cykel	Traktor	
Till fots	0	4	4	0	1	0	1	10
På cykel	2	1	1	2	1	1	0	8
I personbil	1	0	2	0	0	0	0	3
På moped	1	1	0	0	0	0	0	2
På MC	0	2	0	0	0	0	0	2
Samtliga	4	8	7	2	2	1	1	25

## Mål: 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 olyckligtvis ett av dem. Det innebär en eftersläpning i rapporteringen och att det saknas information om skadade i redovisat utfall.

Under 2022 rapporterades totalt 446 måttligt och allvarligt skadade (ISS 4+) i Göteborgstrafiken (exklusive fotgängare i fallolyckor). Sett till målet till 2030 rapporterades 183 allvarligt skadade (RPMI 1%) på kommunalt vägnät 2022. Utfallet 2022 ligger strax över målnivån 2030, 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. I diagrammet nedan redovisas preliminära värden för 2023, dessa kommer att stiga i takt med inrapporteringen.

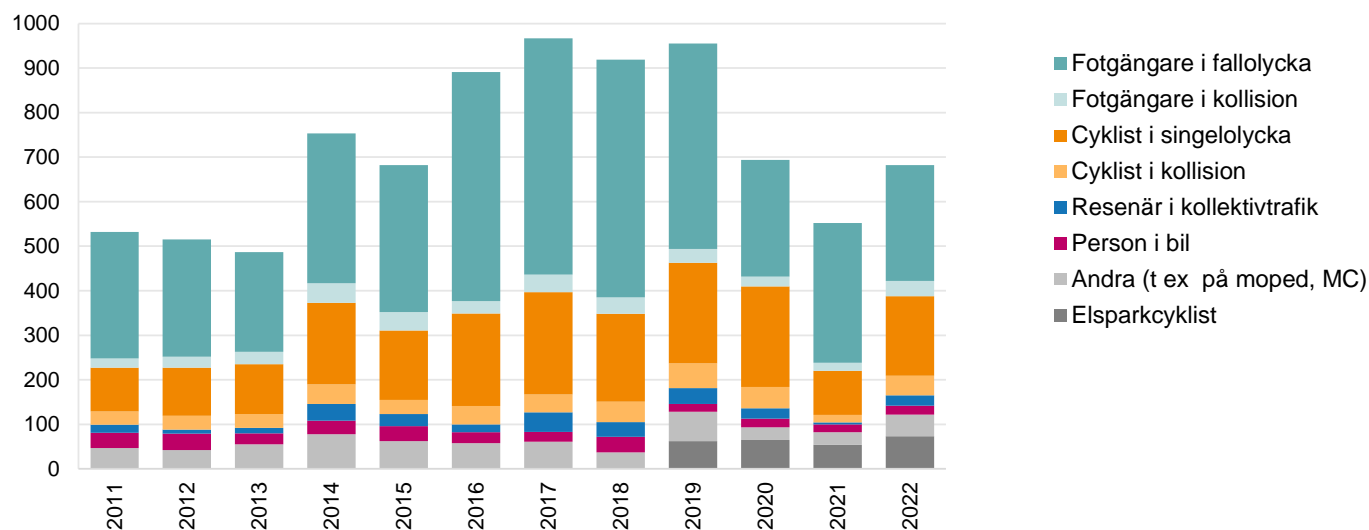
Utveckling av antal skadade i vägtrafiken 2010–2023\* (exklusive fallolyckor) samt mål för 2030. Utfallet 2023 är inte komplett.



Fallolyckor definieras inte formellt som en vägtrafikolycka och ingår inte i antalet skadade ovan, men det är en i särklass stor och utsatt grupp att följa upp och rikta insatser till för Göteborg. Under 2022 rapporterades 260 måttligt och allvarligt skadade fotgängare i fallolyckor i göteborgstrafiken (ISS 4+). Antalet fallolyckor är betydligt färre än tidigare år vilket troligtvis beror på den lägre nivån på rapporteringen.

Totalt sett står fotgängare i fallolyckor och cyklister i singelolyckor för majoriteten av de skadade. Sedan 2019 är elsparkcyklister den tredje största skadegruppen. Det gäller också när vi tittar på skadade enligt skademåttet (RPMI 1%) på kommunalt vägnät. Nedan visas utvecklingen enligt skademåttet ISS.

Utveckling av antalet måttligt och allvarligt skadade (ISS 4+) 2001–2022 i Göteborgstrafiken (inkl. skadade i fallolycka)



## Säker gångtrafik och säker cykling

I trafiksäkerhetsplanen för 2023–2024 finns bland annat fokusområden för Säker gångtrafik och Säker cykling. I tabell till höger redovisas vilka fordon, fotgängare och cyklister har varit i kollision med.

Tabellen utgår från olyckor 2017–2019, eftersom dessa är basår för målen till 2030. I underlaget ingår även polisrapporterade olyckor.

I kollisionsolyckorna på kommunalt vägnät skadas fotgängare oftast i kollision med personbil (ca 50 %). För cyklister är det ungefär lika vanligt att skadas i kollision med cyklist som med personbil (ca 40 %).

I 90 procent av fotgängarnas och 80 procent av cyklisternas olyckor har det inte varit något annat fordon inblandat, utan det är fotgängare i fallolyckor och cyklister i singelolyckor. Fotgängarnas fallolyckor sker till stor del på vintern på grund av halka på snö och is. För cyklister i singelolyckor är mönstret det omvända: antalet singelolyckor är som högst på sommaren och som lägst på vintern. När antalet singelolyckor för cyklister är som högst på sommaren är de på samma nivå som när antalet fallolyckor för fotgängare är som lägst. Ungefär 70–75 procent av de som skadas i fallolyckor är kvinnor. När skadade fotgängare i fallolyckor analyseras på både ålder och kön visar det sig att fler kvinnor drabbas från 40 års ålder.

Åtgärder inom drift och underhåll är väsentliga för att minska det stora antalet skadade i singelolyckor.

Måttligt och allvarligt skadade fotgängare och cyklister (ISS 4+) på kommunalt vägnät 2017–2019 och med vilka dessa var i kollision.

Källa: STRADA polis och/eller sjukhus.

Skadad i kollision med	Till fots	På cykel	Summa
Inget annat fordon	995	454	1449
Personbil	52	44	96
Cykel	17	46	63
Fotgängare	4	7	11
Spårvagn	9	1	10
Moped	3	5	8
Lastbil	3	3	6
Buss	0	3	3
Traktor	1	1	2
Övrigt/okänt	14	6	20
<b>Summa</b>	<b>1098</b>	<b>570</b>	<b>1668</b>



# Godstransporter

## GODSTRANSPORTER

Under 2023 har stadsbyggnadsförvaltningen och stadsmiljöförvaltningen arbetat med att kartlägga behov i staden kopplat till godstransporter. Kartläggningen omfattar distribution av gods i stadsmiljö, tung godstrafik i det övergripande väg- och järnvägsnätet samt transporter kopplat till bygglogistik. Från och med slutet av 2023 sammanställer vi löpande data om transporttider mellan viktiga logistiklägen i staden.

Framkomligheten för alla trafikslag och rörlighet inom staden är viktig för att värna handeln, näringslivet och hamnen. Genom att förstå behoven kan effektivare och smartare nyttjande av vägar och gator möjliggöras samtidigt som användandet av nya tekniska lösningar kan främjas, exempelvis genom flexibla leveranstider och digitaliserad styrning.

### Ett komplext område

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

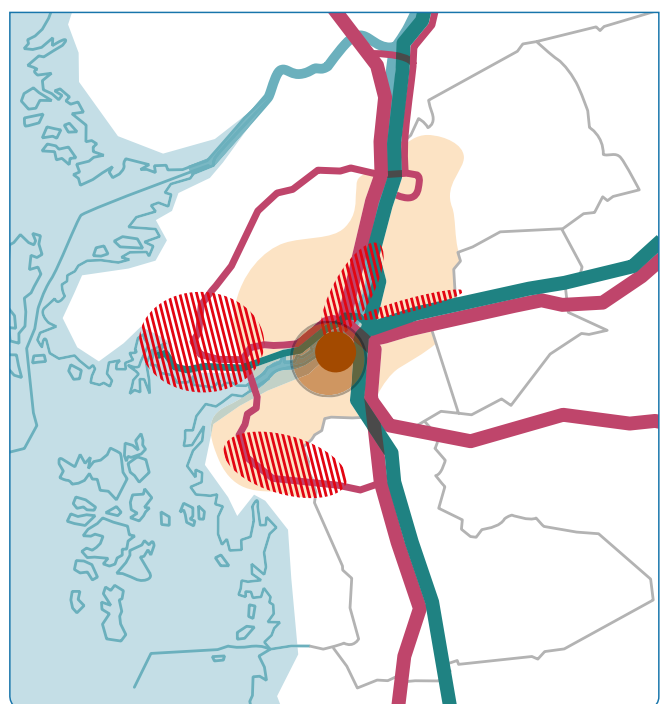
I arbetet med att förstå godstransportörernas behov är samverkan av yttersta vikt. Under de senaste åren har samverkansarbetet intensifierats och stadens förvaltningar och bolag samt akademi och näringsliv har varit starkt engagerade. Stadens Gods nätverk, med deltagare från näringslivet, offentlig sektor och akademi i en trippelhelix-form har varit ett viktigt forum för arbetet.

Utifrån den problem- och behovsbild som konkretiserats i samverkansarbetet har en övergripande målbild med tre övergripande mål samt sex strategier formulerats. Göteborgs Stads fortsatta arbete med godstransporter fokuserar på att nå målbilden genom konkreta aktiviteter genom samverkan i projekt, nya initiativ och dialogmöten.

### Utmaningar i den växande staden

Det gångna året har flera stora infrastrukturprojekt påverkat godstransporterna i Göteborgsområdet. Inför uppbyggnaden av Tingstadstunneln fördes en intensiv dialog mellan näringslivet och Trafikverket för att minimera negativa effekter för godstransporterna.

Även oförutsedda händelser som skredet i Stenungsund under hösten har krävt samverkan med tydlig dialog för att säkerställa godsflödena i nord-/sydlig riktning. Stängning av Brunnsbomotet, byggande av nytt mot



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

Källa: Trafikstrategi för en nära storstad

och förändringar längs Lundbyleden är nästa stora utmaningar för godstransporterna. Det kommer att påverka flöden från 2024 och cirka fem år framåt. Göteborgs Stad fortsätter att verka för samverkan och god dialog i detta tillsammans med näringslivet.

## OLIKA TYPER AV TRANSPORTER

**Citylogistik** Hantering av godsdistribution i stadskärnor.

**Transittransporter** Transport av varor över gränser och genom områden, det vill säga genom ett land utan att gods lastas eller lossas.

**Distributionstrafik** Från terminal till slutmottagare.

**Fjärrtransporter** Transporter av gods som kör över ett längre avstånd.

**Bygglogistik** Transporter av byggmaterial, entreprenadmaskiner, schaktmassor och byggavfall till och från byggarbetsplatser.

## Omvärldens påverkan

Lågkonjunkturen påverkar hushållen och företagen. Göteborg är en liten stad i internationell kontext, men med mycket viktiga relationer till omvärlden. Den svaga kronan kan öka efterfrågan på svenska produkter, som relativt sett blir billigare. Under hösten 2023 sågs en tillväxt inom vissa marknader i Göteborgsområdet, där hamnen fortsatt har stabila flöden. Antalet containrar i Göteborgs hamn fortsätter att öka. De tre första kvartalen 2023 är mängden containrar 6 procent högre än under samma period 2022. Godsvolymerna till Göteborgs hamn via järnväg minskar däremot med 9 procent vilket antas bero på underhållsarbete på järnvägen i kombination med en minskad containerimport.

Framkomlighet och transporttider för gods har en stark koppling till personbilstrafiken, då de ska samsas på samma yta. Genom off peak-leveranser är det möjligt att jämna ut trafikflöden över dygnet.

Som en konsekvens av den ökade e-handeln har antalet registrerade lätta lastbilar ökat, samtidigt ligger antalet tunga lastbilar kvar på samma nivåer som tidigare vilket totalt sett kan innebära fler fordonsrörelser i staden. Att följa e-handelns utveckling och dess påverkan på staden blir viktigt men är samtidigt utmanande då mycket av den data som behövs är känslig för företagen att dela med sig av.

I december 2023 introducerades en ny modell av tunga fordon på vägarna, så kallade HCT-fordon (High Capacity Transport). HCT-fordon får vara upp till 34,5 meter långa, jämfört med tidigare maxgräns på 25,25 och får framföras längs särskilt utpekade vägar. Genom att fordonen har möjlighet att transportera en större mängd gods kan antalet fordonskilometer minska.

## Viktigt att följa upp och mäta

För att skapa en framkomlig stad är det avgörande att utveckla nya sätt att följa upp och mäta godstransporter, för att kunna se var och vilka anpassningar som behöver genomföras. Mätning av godstransporter utgör ett viktigt beslutstöd för att kunna sätta in åtgärder och skapa förutsättningar för att nå uppsatta mål. Under året har flera initiativ tagits och projekt påbörjats för att bättre förstå relevanta mätetal för godstransporter.

Med den växande e-handeln förändras sammansättningen av fordonstyper, Göteborgs Stad utför tillfälliga mätningar i staden, där vissa lätta lastbilar kategoriserats som tung trafik. Trafikverket justerade år 2021 kategoriseringen av tung trafik och därför kan andelen och antalet tunga fordon se olika ut på olika vägar beroende på vem som utfört mätningen och hur fordonen kategoriseras.



Näringslivets transporter har stor påverkan på stadsutvecklingen. För att få en komplett bild är det viktigt att data inkluderar både svensk- och utlandsregistrerade fordon samt inrikes- och utrikes- trafik. För att skapa en bra grund för framtida åtgärder och jämförelser kopplat till transporttider och uppsatta effektmål, behöver förståelse finnas för hur transportflödena ser ut, vilken typ av fordon som används och under vilken tid på dygnet som trafiken är som tätast. För att kunna sätta in rätt åtgärd på rätt plats är det en förutsättning att kunna få ta del av data.

## Förändrade restider på större leder

2019 togs transporttider på större trafikleder mellan olika logistiknav i Göteborgsregionen fram. Under 2023 har det pågått ett arbete med att ta fram en bättre uppföljning av transporttiderna och från och med december 2023 samlas det löpande in information om körtider mellan olika viktiga start- och målpunkter för godstransporter i Göteborg. Den korta insamlingsperioden under 2023 gör det inte möjligt att redovisa siffrorna i årets rapport. Därför har stadsbyggnadsförvaltningen fortsatt analysera transporttider för vägtransporter genom data från Trafikverket.

### Effektmål 7: Transporttider

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

**Väg:** Förbättring 2019–2021, i övrigt oklart

**Järnväg:** Uppgifter saknas

En stor variation i tiderna är ett tecken på trängsel, vilket gör lederna störningskänsliga. Det i sin tur innebär en osäkerhet om hur lång tid en transport tar.

Sett till förmiddagens högrafik (kl. 6–9) år 2022 jämfört med 2019 har restiden ökat på E6N men minskat på resterande infartsleder. Restidsosäkerheten fortsätter att öka på E6N, medan det syns en minskad restidsosäkerhet på E45, E20, E6S och väg 40 jämfört med 2019.

Under lågtrafik (kl. 9–15) då den största andelen lastbilstrafik återfinns, cirka 62 procent, minskar restidsosäkerheter för samtliga leder. Restiderna ökar något för E45 och E20, medan restider på andra infartsleder minskar.

Övergripande kan ses att restiderna under både hög- och lågtrafik går tillbaka till liknande nivåer som 2019, innan pandemin.

I Trafikverkets rapport för Västsvenska paketet konstateras även att trafikflödet ökat över dygnet men minskat under betalperioderna. Metod och resultat finns i rapporten och på Trafikverkets webbplats. Siffrorna för 2023 tas fram under våren 2024.

## Miljöpåverkan

Vägtrafiken står för det enskilt största bidraget till höga halter av kvävedioxid på platser där människor bor och vistas. Den är också en betydande källa för partiklar som främst bildas vid slitage mellan däck, bromsar och vägbana. Trots att Sverige har bland Europas lägsta halter av luftföroreningar beräknas 300 personer dö i förtid varje år i Göteborg på grund av luftföroreningar.

Utsläppens påverkan på stadens luftkvalitet beror mycket på lokal topografi och väderlek, till exempel påverkas luftkvaliteten av vind, regn och temperatur. Godstrafikens utsläpp fortsätter att minska, men med en lägre takt än tidigare år. Minskningen beror på flera saker, bland annat en generellt allt renare fordonsflotta till följd av skärpta krav på utsläppsnivåer.

### 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 NO<sub>x</sub> och partiklar

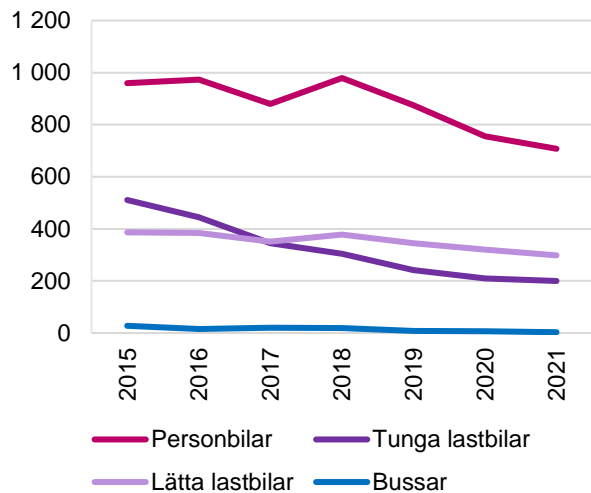
**Buller:** Uppgift saknas

**Försurning:** Minskade utsläpp av försurande ämnen

## Emissioner av kväveoxider

Transportsektorns påverkan på försurning av mark och vatten har framför allt varit kopplad till internationell sjöfart. 2015 infördes ett svavelkontrollområde (SECA) till sjöss i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. Sedan dess är de försurande utsläppen från godstrafik till sjöss mycket låga.

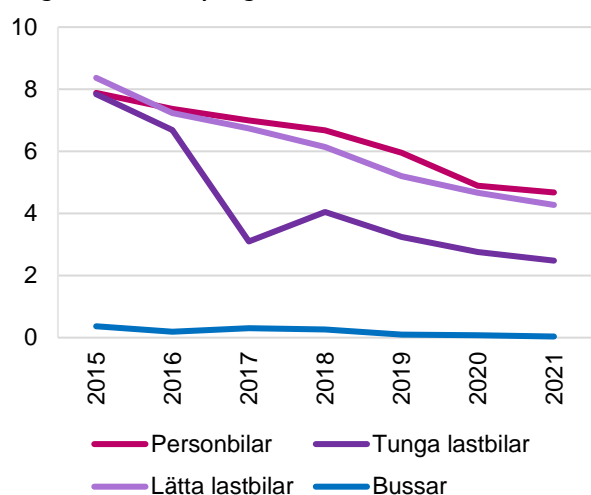
Emissioner av kväveoxider (NO<sub>x</sub>) i Göteborg, ton/år.  
På grund av eftersläpning i data redovisas siffror fram till 2021.



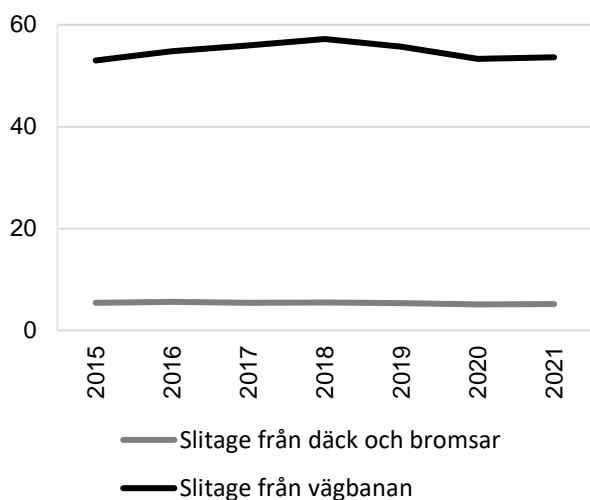
## Partikelutsläpp

Av alla luftföroreningar i stadsluften är partiklarna den grupp som har starkast koppling till negativa hälsoeffekter. Den största delen, 94 procent, av partikelutsläppen (PM<sub>10</sub>) från trafiken kommer från slitage av däck, vägar och bromsar och den kvarvarande delen är förbränning av bränsle. Så trots att utsläppen från bränsle minskar, återstår utsläppen av PM<sub>10</sub> vid konstanta trafikmängder. Även vid högre andel elfordon kommer utsläppen av PM<sub>10</sub> kvarstå.

Partikelutsläpp från bränsleförbrukning (PM<sub>10</sub>) i Göteborg, ton/år.  
På grund av eftersläpning i data redovisas siffror fram till 2021.



Partikelutsläpp (PM10) från slitage av däck, bromsar och vägbanan från samtliga fordon i Göteborg, ton/år. På grund av eftersläpning i data redovisas siffror fram till 2021.



## Trafikens påverkan på buller

Vilka bullernivåer som genereras från trafiken på en väg eller järnväg beror bland annat på utformningen av bullerskyddsåtgärder, fordonstyper, trafikmängder och hastighet. Hur bullret sprids beror till exempel på hur omgivningen ser ut, topografi, väder och vind. Miljöförvaltningen beräknar omgivningsbuller i staden, men det går inte att särskilja hur stor del som genereras av godstrafiken. Den förväntade elektrifieringen av fordonsflottan inom transportsektorn kommer att minska motorbullret från fordonen. I hastigheter över cirka 50 km/h kommer dock det dominerande bullret från däcken, vilket innebär att en stor del av bullerproblematiken kopplat till transporter på landsväg kommer att kvarstå.

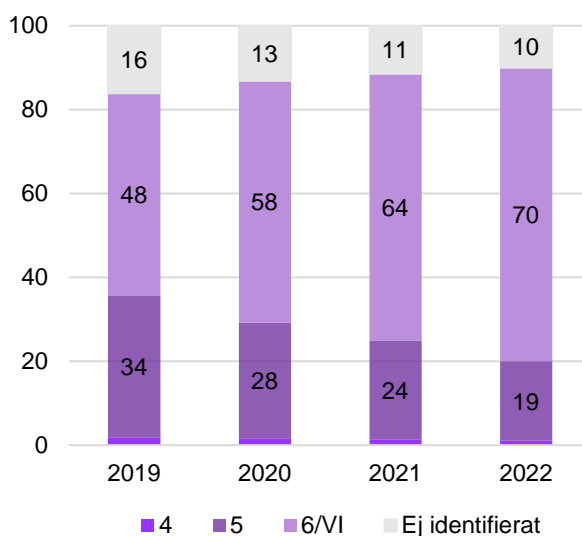
Den mest effektiva åtgärden för att minska godstrafikens buller-, luft- och klimatpåverkan är att minska vägtrafikarbetet. För att följa utvecklingen av trafikarbetet i Göteborg har stadsbyggnadsförvaltningen utvecklat en modell som en indikator för stadens miljö- och klimatprogram. Detta möjliggör bättre uppföljning av godstrafikens miljö- och klimatpåverkan.

### Miljöklass och drivmedel i fordonsflottan

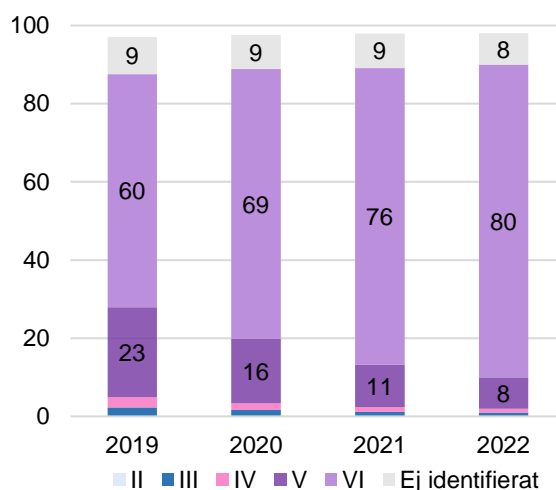
Obligatoriska utsläppskrav har införts stegvis på försäljningen av nya bilar. Utsläppskrav har som syfte att minska luftföroreningar från vägtrafiken och ger oss en renare fordonsflotta.

Miljöklasser eller Euroklasser används för att ställa krav på fordonens utsläpp. De anger högsta tillåtna utsläpp av olika luftföroreningar för bilar, lastbilar och bussar. Ju högre miljöklass desto lägre utsläpp. Personbilar och lätta transportfordon som säljs nya i Sverige måste klara kraven för Euro 6.

Andel lätta lastbilar fördelat på miljöklass, procent. Passage genom trängselskatteportal under avgiftsbelagd tid.



Andel tunga lastbilar fördelat på miljöklass, procent. Passage genom trängselskatteportal under avgiftsbelagd tid.



För tunga fordon gäller Euro VI. Det kan vara stor skillnad på hur höga utsläpp som tillåts i de olika klasserna. Tester har visat att kväveoxidutsläppen från tunga lastbilar med miljöklass Euro VI minskar med 90 procent jämfört med Euro V.

Göteborgs Stad kan genom fordonsdata från trängselskatteportaler få en bild över vilka typer av fordon som passerar under den avgiftsbelagda tiden samt vilken miljöklass och drivmedel fordonet har.

Det finns nu möjlighet att se utvecklingen 2013–2022. Senaste tillgängliga data i nuläget är för helåret 2022.

För både tunga och lätta lastbilar är diesel fortfarande det dominerande drivmedlet. För lätta lastbilar är andelen





elbilar knappt 2 procent (2022).

En högre miljöklass är ofta bättre, av diagrammen ovan framgår det att andelen lätta och tunga lastbilar med miljöklass 6 och VI ökar för varje år, samtidigt som andelen fordon i lägre miljöklasser minskar. För en relativt stor andel passager genom trängselskatteportalerna saknas uppgift om miljöklass.

## Sveriges bästa logistikläge

För att mäta effektmål 9 i trafikstrategin används tidningen Intelligent Logistiks lista över Sveriges 25 bästa logistiklägen. Det som värderas är yta, godsflöden/geografi, infrastruktur, kompetens, markttillgång och regionalt samarbetsklimat. Däremot ingår inte någon värdering av regioner avseende klimatsmarta transporter.

Göteborgsregionen har haft förstaplatsen sedan mätningen startade 2005 fram till 2022 då den övertogs av Helsingborgsregionen. Göteborgsregionen hamnade då på andra plats. 2023 tog Göteborgsregionen tillbaka förstaplatsen, med motiveringen att tillkommande ytor för logistik återigen har en hög tillväxttakt. Utöver tillkommande ytor nämns den investering som görs i hamnen med en farledsfördjupning, vilket ger tillväxtpotential.

### Effektmål 9: Logistikläge

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

**Bästa logistik läge:** första plats 2023  
**Klimatsmarta transporter:** Uppgift saknas

# Insikter

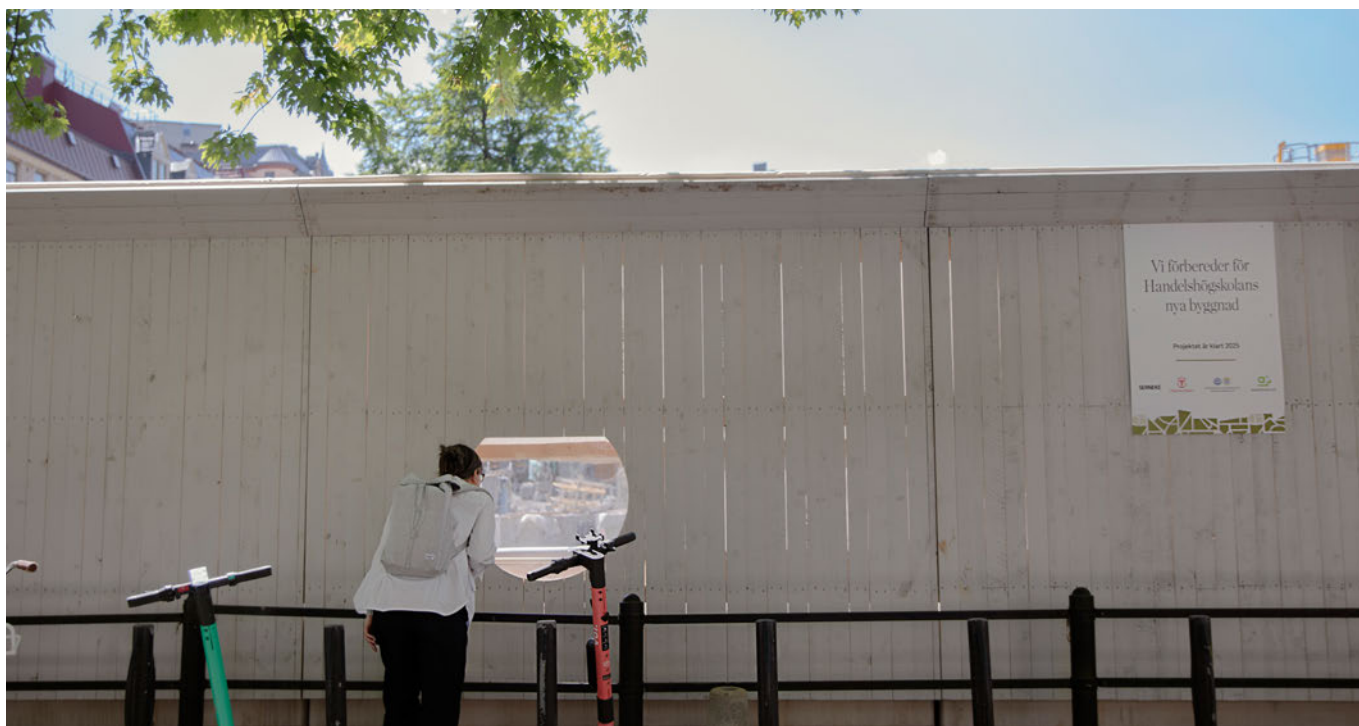


Sagosam

gläsning

Läskigt

ABC &



## INSIKTER

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

### Vi når inte målen

Det är inte bara i en omvärldsutblick som läget ser mörkt ut. Detta års måluppföljning kring trafik och resande visar ett sämre läge än på många år. Inom områdena Resor och Stadsrum är bara ett mål uppnått, nämligen restider med bil, vilket i sig gör det svårare att nå andra mål. Med nuvarande förändringstakt kommer vi varken nå målen i miljö- och klimatprogrammet eller i trafikstrategin.

Att förändra sina resvanor är svårt, och därför är yttre, tvingande faktorer viktiga som instrument i förändringsresan. Många hade hoppats på större effekter av de senaste årens stora händelser i staden: pandemi och de omfattande byggprojekten som befarades försvåra framkomligheten för fordonstrafiken. Men nu kan vi konstatera att mycket av de förändringar som pandemin skapade håller på att återställas. Antalet resor är snart tillbaka på samma nivåer som 2019 och vi ser inga större skiften i färdmedelsfördelningen. Chansen att storskaligt ställa om resvanorna som skapades i pandemin och under

byggtiden av de stora infrastrukturprojekten har gått oss förbi.

En viktig lärdom efter pandemin är också att hemarbete inte verkar vara en faktor att räkna med i omställningen. En ganska liten andel av den totala arbetskraften har möjlighet att arbeta hemma, och även om den gruppen kommer att fortsätta jobba hemma ett par dagar i veckan så får det inga stora effekter i trafiksystemet, inte ens i rusningstid.

Samtidigt som vi kan konstatera att inte mycket förändrats, så kommer miljö- och klimatprogrammets målår 2030 allt närmare. För varje år minskar åtgärdsalternativen som är möjliga för att ge effekt. Det krävs inte bara åtgärder som är snabba att genomföra, utan också de som har potential att få betydande effekter. I stadutvecklingsprocessen kräver det både beredskap, mod och en förståelse för att andra åtgärder måste stå tillbaka.



Att ta sig med bil är för väldigt många fortfarande ett snabbt, smidigt och enkelt sätt att ta sig runt i staden

## Fortfarande bra kapacitet för bil

Inför Tingstadstunnelns långa reovering var det många som befarade omfattande trafikpåverkan. Så har det också blivit, men bara i kortare stunder och på vissa utsatta dagar. På det stora hela har trafiken fördelat sig i nätet, och vi ser inga stora förändringar på restider, varken för bil eller gods. Det visar på att samordningen av projektet har varit lyckosam, men också att det finns en överkapacitet i nätet. Detsamma ser vi vid andra trafikomläggningar: effekterna blir oftast lokala och tidsbegränsade. Restidsmålet för bil är fortfarande uppfyllt, med långt mindre än 30 minuter mellan samtliga knutpunkter. Att ta sig med bil är för väldigt många fortfarande ett snabbt, smidigt och enkelt sätt att ta sig runt i staden.

Sett i det perspektivet är det inte så konstigt att resandet med bil fortsätter att öka. Även om tillväxttakten är låg är det i skarp kontrast till målet om 25 procent minskat vägtrafikarbete. I Göteborg minskar bilinnehavet och har gjort så under många år, men i kranskommunerna är utvecklingen den omvända. Göteborg är motorn i regionen och alstrar mest resor, av stadens vägtrafikarbete är två tredjedelar på större statliga vägar. För de resor som har start- eller målpunkt i kommunen har vi rådighet, men det är mycket viktigt att vi arbetar både regionövergripande och i samverkan med Trafikverket för att minska vägtrafikarbetet i kommunen som helhet.

## Vad ger egentligen effekt?

Förutom ett övergripande konstaterande att biltrafiken klarat sig väl genom byggena av de stora infrastrukturprojekten så är det mycket vi inte vet om åtgärderna. Varje år genomförs 7000 tillfälliga arbeten i gatan och vi gör ständigt nya permanenta åtgärder för att främja det hållbara resandet, men i många fall saknas uppföljning om effekterna. Vi behöver följa upp ur ett systemperspektiv: vilka blev effekterna i trafiken, vilka upplevelser och kvalitetsmässiga effekter blev det? Var och varför är det lämpligt att göra samma åtgärd, och kan vi skala upp den? Här finns mycket att lära av arbetet med tillfällig platsutveckling, där systematisk utvärdering ingår för att förbättra inför nästa år. Samtidigt behöver

vi ta arbetet med staden som testarena vidare. Till 2030 behöver vi snabba åtgärder och möjligheten att testa oprövade lösningar, men då krävs organisatorisk öppenhet och arbetssätt där vi systematiskt följer upp och drar lärdom av både bra och mindre bra lösningar.

## Kollektivtrafikens utmaningar

Kollektivtrafiken har hämtat sig efter pandemin. Resandet 2023 är nästan tillbaka på samma nivå som 2019, och ökningen är tydlig för samtliga fordonsslag: tåg, buss, spårvagn och båt. Under åren före pandemin tog kollektivtrafiken hand om hela det tillkommande resbehovet som kom från befolkningsökningen, och utvecklingen framöver behöver vara lika stark för att nå målen.

Kollektivtrafiken står inför stora utmaningar, och det finns mycket som pekar på att det inte kommer att vara möjligt att bibehålla denna utvecklingstakt. Idag saknas runt 1000 bussförare i Västra Götaland, och konsekvenserna är omfattande: neddragen trafik och inställda turer. Västtrafik är också ekonomiskt pressade, i en tid då kollektivtrafikresenärerna värderar resans kostnad allt högre.

Göteborgs Stad och Västtrafik bedriver kontinuerligt påverkansarbete för att få fler att åka kollektivt. En förutsättning för framgångsrik överflyttning är att de som vi faktiskt lyckas få att testa också får en positiv upplevelse. När kvaliteten sjunker skapar det problem. En resenär som en gång testat, fått en negativ upplevelse och återgått till sina gamla vanor, är en mycket svår målgrupp att arbeta med.

Det mest svårlösta problemet är att kapacitetstaket i kollektivtrafiken på vissa håll redan har nåtts eller snart kommer att nås. I dagsläget slår kollektivtrafiken i centrala staden nästan knut på sig själv, vilket påverkar framkomligheten och attraktiviteten för gående och cyklist. Åtgärder som längre spårvagnar köper oss lite tid i denna utveckling, men utifrån befolkningsprognosen så kommer denna kapacitetsförbättring snabbt att åtas upp. Långsiktigt är det också mycket viktigt att arbeta med kompletterande länkar, samt att skapa flerkärnighet och att sprida arbetstillfällena i staden. Men det utgör inte

lösningen till år 2030.

I 2030-perspektivet är flera aspekter viktiga, men framför allt handlar det om att styra inom ramarna för befintlig infrastruktur. Vi behöver fortsätta och snabba på förutsättningarna för överflyttningen till gång och cykel för de resor som är möjliga. Även resor över kommungränsen behöver inkluderas här, elcyklarna har gjort att ett rimligt pendelcykelavstånd ökat. Vi behöver också förstå att resenärer pusslar ihop sina resor utifrån högst individuella behov, och att de sällan sätter kollektivets bästa framför sitt eget.

Det handlar bland annat om att säkra trafiksystemets kapacitet och framkomlighet i händelse av kris eller krig, att förstå hamnens viktiga roll i utsatta situationer och att skydda it-system från yttre påverkan.

Att förhålla sig till flera risker på detta sätt är en komplex organisatorisk uppgift, som kräver strategier. I det viktiga arbetet att återuppbygga civilsamhällets motståndskraft får vi inte tappa bort klimatförändringar och andra risker som kan uppstå i en nära framtid. Framöver behöver vi i högre utsträckning planera för en mer anpassningsbar och föränderlig stad.



Mycket av problemen som står i vägen för måluppfyllelse kokar ned till en fråga om utrymme

Det innebär att vi måste fortsätta skapa förutsättningar för flexibilitet och anpassningar. Här är kompletterande mikromobilitetslösningar viktiga, men tjänsterna måste upplevas som sömlösa och vara förutsägbara och tillgängliga.

### En robust stad i många bemärkelser

Översiktsplanen slår fast att Göteborg ska utvecklas till en nära, sammanhållen och robust stad. Robusthet handlar om motståndskraft och förmåga att hantera påfrestningar, och i översiktsplanen handlar många risker om effekterna av klimatförändringarna. Göteborgs Stad behöver planera för att hantera skyfall, värmeböljor och förhöjda havsnivåer samt bibehålla och utveckla ekosystemtjänster. Hantering av dessa utmaningar är samtliga kopplade till behovet av att värna och tillskapa ytor för en funktionell grönstruktur i staden. I transportsystemet handlar det om att säkerställa funktionaliteten på infrastrukturen även i tuffare klimat och vid exceptionella väderhändelser. Att öka andelen hållbara resor kommer också att öka robustheten i transportsystemet eftersom beroendet av fossila drivmedel för transporter då minskar.

Sedan översiktsplanen antogs har omvärlden utvecklats på ett sådant sätt att förmågan att agera och planera robust och adaptivt blir allt viktigare.

Staden befinner sig i början av en lång process att återuppbygga civilförsvaret, där de stadsutvecklande förvaltningarna har flera viktiga uppgifter att ta sig an.

### Rekommendation:

#### Arbeta för att minska biltrafiken

Mycket av problemen som tas upp här och som står i vägen för måluppfyllelse kokar ned till en fråga om utrymme. Vi blir allt fler som vill bo, arbeta, vistas och röra oss i staden. Effektivitet i transportsystemet handlar om att så många som möjligt rör sig yteffektivt, vilket utifrån individuella förutsättningar och ärende kan innebära olika färdmedel. I det här perspektivet spelar det ingen roll att vi elektrifierar fordonsflottan, bilarna har fortfarande ett anspråk på ytor som försvårar mer effektiv användning av våra stadsrum. De senaste åren är trenden också att nybilsförsäljningen av större fordon ökat. För att nå målen om attraktivare stadsmiljöer med fler grönytor, fler aktiva transporter, minskad klimatpåverkan, renare luft och mindre buller är lösningen därför att minska biltrafiken.

Den här utmaningen delar vi med de flesta städer i Sverige och i Europa, och det finns många att kroka arm med och lära sig av. I Göteborgs Stad finns idag en bred kunskap om vad som behöver göras och om vilka verktyg som är möjliga att använda. Det som behöver göras är att utveckla våra arbetsmetoder för att klara av den typen av åtgärder.

De viktigaste åtgärderna är de som försämrar den relativa attraktiviteten för bil. Arbetet med att förbättra attraktiviteten för gång, cykel och kollektivtrafik har inte gett tillräcklig effekt. Införandet av trängselskatten



## ” Arbetet med att förbättra attraktiviteten för de hållbara färdmedlen har inte gett tillräcklig effekt

är ett bra exempel på vilka effekter en försämrad relativ attraktivitet kan få. Det är också ett exempel på att det går att använda kostnad som styrmedel. Omläggning av parkeringsavgifter som genomförts och den nya parkeringspolicyn som ligger för beslut under 2024 kommer att möjliggöra ännu effektivare styrning. Det finns fler aspekter av bilens relativa attraktivitet än pris. Något som många resenärer värderar högt är restiden, och det är med den vi måste arbeta.

Vi behöver i högre utsträckning arbeta med åtgärder som främjar hållbara färdmedel på bekostnad av restiden för privata bilresor. Detta behöver göras utan att de negativa effekterna för gods- och nyttotrafiken blir för omfattande. Lyckas vi minska den privata biltrafiken är det i sig ett sätt att säkerställa framkomligheten för den fordonstrafik som behöver finnas kvar.

Ett sätt är att omdisponera trafikyta till grönska, vistelse och bebyggelse, som det står i översiktsplanen. Här blir den framtida färdmedelsfördelningen utifrån miljö- och klimatprogrammets mål som håller på att tas fram ett viktigt styrmedel.

Till 2030 behöver vi arbeta med åtgärder inom framför allt tre områden: hastighet, parkering och framkomlighet/yta. Rent konkret handlar det bland annat om att göra mer av det stadsmiljöförvaltningen redan arbetar med: tillfällig och permanent platsutveckling av till exempel p-platser till ytor för hållbara färdmedel, grönska och vistelse, samt omreglering av gator för att främja stadsliv genom att frigöra ytor och förbättra trafiksäkerheten. Vi behöver också arbeta mer med att skapa snabba och

enkla lösningar för hållbara färdmedel, något som bland annat testas i projektet Pilotområde cykel. I dagsläget behövs ett modigare ledarskap som vågar hantera de målkonflikter som uppstår. Det gäller politiken såväl som i samtliga led i förvaltningarna. Vi behöver också fortsätta utveckla stödjande processer och funktioner för att få till stånd den betydande minskning av antalet bilresor som behöver ske.

### **Rekommendation:** **Lyft arbetet med attraktiva och trygga stadsmiljöer**

Vi ligger långt ifrån den upplevda attraktiviteten i uppsatta mål i stadens stadsmiljöer. Stadens offentliga rum spelar en avgörande roll för människors vardag och livskvalité och här krävs en satsning och förändring för att nå målen.

I relation till resande och transporter tenderar dessa frågor inte att få lika stort fokus. Samtidigt vet vi att samverkan med näringslivet, snabba tillfälliga insatser, parallellt med mer långsiktig platsutveckling byggt på principer om goda gestaltade livsmiljöer, skapar stora förändringar.

Trygghetsarbetet i staden går hand i hand med upplevelsen av attraktivitet och här behöver vi hitta vägar för att trygghetsarbetet ska få större avtryck i stadens investeringar. Här finns alltså utrymme för att göra mer och förändra snabbare för att göteborgarnas upplevelse ska förändras i en positiv riktning.

# Medverkande

## **Ansvarig utgivare**

Fredrik Larsson, stadsbyggnadsförvaltningen

## **Författare/analys/redaktörer**

Maria Eriksson, stadsbyggnadsförvaltningen  
Emma Nilsen Carman, stadsbyggnadsförvaltningen  
Annika Nilsson, stadsbyggnadsförvaltningen

## **Layout och kommunikation**

Magnus Brink, stadsbyggnadsförvaltningen

## **2023 – en robust stad allt viktigare**

Charlotta Franklin, stadsbyggnadsförvaltningen

## **Staden under byggtid**

Sandra Kiprijanovska, stadsmiljöförvaltningen

## **Trafikstrategin och Översiktsplanen**

Alexander Dalbert Börefelt, stadsbyggnadsförvaltningen  
Emma Josefsson, stadsbyggnadsförvaltningen

## **Miljö- och klimatprogrammet**

Malin Östblom, stadsmiljöförvaltningen

## **Jämlik stad**

Malin Sunnemar, exploateringsförvaltningen

## **Resor till fots, Fotgängares upplevelse**

Maria Olsson, stadsbyggnadsförvaltningen

## **Resor med cykel, Cyklisters upplevelse**

Malin Månsson, stadsbyggnadsförvaltningen  
Hanna Ljungblad, stadsmiljöförvaltningen

## **Delad mikromobilitet**

Emma Edvardsson, stadsmiljöförvaltningen (Styr & Ställ)  
Shahriar Gorjifar, stadsmiljöförvaltningen (Delade elsparkcyklar)

## **Fotografer**

Lo Birgersson  
Daniel Blom (s. 31)  
Magnus Brink (s. 13, 16, 45)  
Maja Härnqvist (s. 6)  
Hanna Kuschel (s. 44)  
Eddie Löthman (s. 29)  
Irena Music (s. 32)  
Frida Winter (s. 14, 49 och framsida)

## **Resor med kollektivtrafik**

Kajsa Högenå, stadsbyggnadsförvaltningen  
Gunnar Palm, stadsmiljöförvaltningen

## **Serviceresor**

Tommy Ståhl, stadsmiljöförvaltningen

## **Resor med bil**

Johan Jerling, stadsbyggnadsförvaltningen

## **Barns mobilitet**

Hanna Ljungblad, stadsmiljöförvaltningen  
Malin Sunnemar, exploateringsförvaltningen

## **Nöjdhet med stads- och trafikmiljön i centrala staden**

Markus Aarflot, stadsmiljöförvaltningen

## **Besökares nöjdhet, Platsutveckling**

Louise Lendas, stadsmiljöförvaltningen  
Ulrika Åkerlind, stadsmiljöförvaltningen

## **Trafiksäkerhet**

Suzanne Falk, stadsbyggnadsförvaltningen

## **Godstransporter**

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

## **Insikter**

Samtliga

Försvarsmaktens bildbank (s. 11)  
Göteborgs Stads mediabank  
Lisebergs bildbank (s. 6)  
Västtrafiks mediabank (s. 29, 31)

# Vill du veta mer?

På [goteborg.se](http://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:

- > [Cykling och cykelvägar](#)
- > [Grönplan för en nära, sammanhållen och robust stad](#)
- > [Gå och vistas i Göteborg](#)
- > [Jämlik stad](#)
- > [Miljö och klimat Göteborg 2030](#)
- > [Statistik om trafiken i Göteborg](#)
- > [Trafikstrategi för en nära storstad](#)
- > [Trafiksäkerhet](#)
- > [Översiktsplan för Göteborg](#)

Målbild Koll 2035 har en egen webbsida

- > [www.koll2035.se](http://www.koll2035.se)

