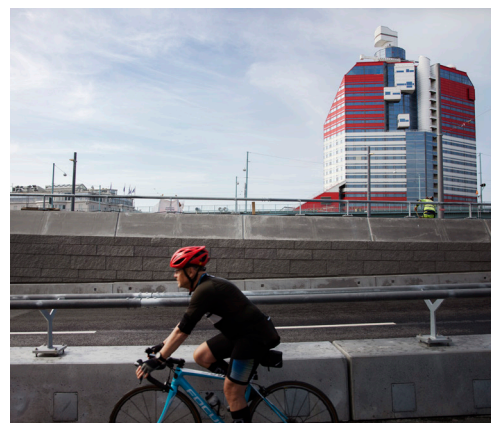






**Diarienummer**

SMF-2023-01807

SBF-2023-00644

# Sammanfattning

Den här rapportens huvudsakliga syfte är att sammanfatta hur 2022 års trafik- och resandeutveckling ser ut i förhållande till effektmålen i trafikstrategin. Även andra relaterade mål följs upp. Under 2022 fortsatte arbetet med att synkronisera trafikstrategin med andra antagna styrdokument, bland annat miljö- och klimatprogrammet. Under 2022 antogs även en ny översiktsplan av kommunfullmäktige.

Resandet ökade med ungefär 9 procent under 2022 i jämförelse med 2021. Men resandet är fortfarande 5 procent lägre än före pandemin, vilket verkar vara en del av det nya normala, med färre arbets- och tjänsteresor. Resor med kollektivtrafik ökade mest, och visar på en stark återhämtning efter pandemin. Även resor med cykel och till fots ökade, medan resor med bil minskade. Antalet serviceresor ökade också, men har inte återgått till de nivåer vi hade åren före pandemin.

Restiderna minskade mellan utpekade målpunkter för kollektivtrafik under 2022 jämfört med 2021, medan det inte var någon skillnad sett till bilresor.

För effektmålen kring goda stadsmiljöer ser läget fortfarande mindre bra ut. Attraktiviteten i att vistas i centrum återhämtade sig något efter pandemin, men att röra sig till fots i centrum är fortsatt mindre attraktivt än att åka kollektivt. Samtidigt tyder en del på att vi vant oss vid byggprojekten och bland annat ökade den upplevda framkomligheten med bil bland besökarna. Trygghetskänslan ökade, både bland besökare i centrum och i staden som helhet. Skillnaderna mellan områden är dock fortsatt stora.

För första gången sedan 2013 undersöktes barns skolvägar, som visade att knappt hälften av skolbarnen går eller cyklar till skolan under sommarhalvåret. Under året antogs också en ny trafiksäkerhetsplan som följer de nationella trafiksäkerhetsmålen. Brister i sjukhusens skaderapportering fortsätter dock att försvåra uppföljningen.

Under året togs bland annat viktiga steg för att följa utvecklingen av vägtrafikarbete och sammansättningen av fordon som passerar trängselskatteportalerna. Arbetet med att ta fram en godsplan för Göteborgs Stad fortsatte.

## Insikter från året

För många av målen går utvecklingen i rätt riktning, men för långsamt. Och det finns stora utmaningar i att nå målen till den utsatta tiden. Fler ska kunna färdas på mindre yta än idag, samtidigt som vi måste säkerställa framkomligheten för nödvändig trafik. För att nå målen i miljö- och klimatprogrammet är den befintliga staden en viktig arena, eftersom målen bara är åtta år bort. Vi behöver också mer kunskap om närmiljön i andra delar av staden, för att kunna utveckla alla medborgares 15-minutersstad. För detta krävs också samverkan, och fler och snabba åtgärder i linje med våra strategier.

På nästa sida visar vi en bedömning av måluppfyllelsen just nu. I tabellen visas också strategierna i trafikstrategin.

## BEDÖMNING AV MÅLUPPFYLLELSE

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

|                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                 |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| Resor           | <b>Strategin för resor är att:</b><br>1. Stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter.<br>2. Öka tillgången till nära service, handel, mötesplatser och andra vardagliga funktioner.<br>3. Effektivisera användningen av vägar och gator.<br><br>Trafikstrategin berör alla resor till, från och inom Göteborg på vardagar. |                                 |
|                 | <b>Effektmål 1:</b> Minst 35 procent av resorna sker till fots eller med cykel år 2035.                                                                                                                                                                                                                                                                                  | ●                               |
|                 | <b>Effektmål 2:</b> Minst 55 procent av de motoriserade resorna sker med kollektivtrafik år 2035.                                                                                                                                                                                                                                                                        | ●<br>(● före 2020)              |
|                 | <b>Effektmål 3:</b> Restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik.                                                                                                                                                                                                                                    | ● Bil<br>● Kollektivtrafik      |
| Stadsrum        | <b>Strategin för stadsrum syftar till att skapa attraktiva stadsrum genom att:</b><br>1. Ge gående och cyklister förtur och anpassa hastigheter efter gående.<br>2. Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas.<br>3. Skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät utan barriärer.                                                        |                                 |
|                 | <b>Effektmål 4:</b> År 2035 anser minst 85 procent av göteborgarna att gång är ett attraktivt sätt att röra sig i innerstaden och andra täta stadsmiljöer.<br><br>Gång ska i dessa miljöer också vara det mest attraktiva sättet att ta sig fram (i jämförelse med övriga trafikslag).                                                                                   | ●<br>(● före 2021)              |
|                 | <b>Effektmål 5:</b> År 2035 anser minst 85 procent av göteborgarna att gaturummen i innerstaden och i andra täta stadsmiljöer är attraktiva att vistas i.                                                                                                                                                                                                                | ●                               |
|                 | <b>Effektmål 6:</b> 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<br>● Skadade          |
| Godstransporter | <b>Strategin för godstransporter är att:</b><br>1. Säkerställa en god framkomlighet för godstransporter samtidigt som de lokala, negativa miljökonsekvenserna ska minska.<br>2. Att samverka regionalt för lokalisering av transportintensiva verksamheter.<br>3. Stimulera innovationer i samverkan med akademi och näringsliv.                                         |                                 |
|                 | <b>Effektmål 7:</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                           |
|                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | ● Järnväg                       |
|                 | <b>Effektmål 8:</b> Godstransporternas påverkan på luftkvalitet, buller och förurning ska minska jämfört med 2014 års nivåer.                                                                                                                                                                                                                                            | ● Luftkvalitet                  |
|                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | ● Buller                        |
|                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | ● Förurning                     |
|                 | <b>Effektmål 9:</b> Göteborg ska anses vara Nordens bästa logistikläge i ledande rankingar samt allmänt ansedd som ledande inom klimatsmarta transporter.                                                                                                                                                                                                                | ● Logistikläge<br>● Klimatsmart |



# Trafik- och resande- utveckling 2022

Ni håller i er hand den sista rapporten om trafik och resandeutveckling framtagen av trafikkontoret. Det är en helt färsk rapport om hur trafiken och resandet utvecklats under 2022. Ett viktigt syfte med rapporten är att redovisa en årlig uppföljning av trafikstrategins effektmål. Rapporten beskriver också viktiga trender som påverkar trafiken och resandet i staden, och vilka de trafikpåverkande infrastrukturprojekten var under året. Vi redovisar hur trafikutvecklingen för alla våra olika färdssätt varit under året och hur restiderna utvecklats. Vi skriver också om upplevelsen av våra stadsmiljöer och vad som hänt inom området trafiksäkerhet.

Knappt tog vi oss ur pandemin förrän Ryssland invaderade Ukraina. I spåren av kriget ser vi skenande elpriser, hög inflation, leveransproblem och materialbrist. Många är vi som också frågar oss hur allt detta kommer att påverka den gröna omställningen i Europa.

På många sätt har ändå livet i staden återgått till det normala efter pandemin. Resandet totalt sett har ökat kraftigt, även om antalet arbetsresor fortfarande är lägre. I centrum har attraktiviteten att vistas återställts i takt med att evenemang och folkliv kommit tillbaka.

Nytt för i år i rapporten är ett kapitel om barns skolvägar. Hållbart resande bland skolbarn är viktigt både för barnens och stadens utveckling. Vi fördjupar oss också lite mer i utvecklingen av resande med bil. Du kan också läsa om vårt nya verktyg Tillgänglighetsmätt, som vi hoppas kommer att användas i många olika delar av stadsutvecklingsprocessen.

Till sist kan du läsa om några insikter som vi tar med oss från 2022. Förhoppningsvis ska de ge dig nya tankar som du kan spinna vidare på, och kanske använda i det viktiga arbetet med att tillsammans utveckla vår stad Göteborg.

Trevlig läsning!

*Fredrik Larsson*

*Enhetschef Analys*

*fd Trafikkontoret, nu Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad*



Boende

Fotograf: Lo Birgersson

## 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.

**Målgruppen boende** är alla som bor i Göteborg.

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

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

Den 1 januari 2023 gick trafikkontoret in i en helt ny organisation. Fem förvaltningar blev fyra. Men uppdraget är detsamma. Tillsammans ska vi 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, med grannkommuner, med Västtrafik som ansvarar för kollektivtrafiken i Västsverige samt med Trafikverket som ansvarar för statliga vägar.



Verksamma

Fotograf: Lo Birgersson



Besökare

Fotograf: Lo Birgersson

# Innehåll

## Förutsättningar året 2022

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| År 2022 – global osäkerhet..... | 9  |
| Staden under byggtid .....      | 11 |

## Trafikstrategin

|                       |    |
|-----------------------|----|
| Trafikstrategin ..... | 14 |
|-----------------------|----|

## Hållbar mobilitet

|                                           |    |
|-------------------------------------------|----|
| Hållbara resor .....                      | 18 |
| Resor till fots .....                     | 21 |
| Resor med cykel .....                     | 23 |
| Delad mikromobilitet.....                 | 25 |
| Resor med kollektivtrafik .....           | 27 |
| Serviceresor .....                        | 29 |
| Resor med bil .....                       | 31 |
| Restider mellan målpunkter i staden ..... | 34 |

## Goda stadsmiljöer

|                                                            |    |
|------------------------------------------------------------|----|
| Fotgängares upplevelse av staden .....                     | 38 |
| Barns skolvägar.....                                       | 40 |
| Upplevelsen av cykling i Göteborg .....                    | 42 |
| Boendes nöjdhet med trafikmiljön.....                      | 44 |
| Besökarens nöjdhet med trafikmiljön i centrala staden..... | 46 |
| Trafiksäkerhet .....                                       | 48 |

## Godstransporter

|                       |    |
|-----------------------|----|
| Godstransporter ..... | 51 |
|-----------------------|----|

## Insikter

|                |    |
|----------------|----|
| Insikter ..... | 56 |
|----------------|----|

## Vill du veta mer?..... 59

### Tips!

Klicka på kapitlet för att komma till sidan.



# Förutsättningar året 2022





## ÅR 2022 – GLOBAL OSÄKERHET

År 2022 var året då världen gick från borttagna pandemirestriktioner till ett försämrat globalt säkerhetsläge och det nya normala kom av sig. Rysslands invasion av Ukraina påverkade både säkerhetsläget och energi- och råvarupriserna vilket bland annat fick inflationen att stiga till rekordnivåer. Det innebär återigen nya förutsättningar för resandet och vistelser i staden.

### Händelser under året

2022 var ett händelserikt år. Här listar vi några av de händelser som påverkade vår verksamhet eller som kommer att påverka framöver.

#### Det nya normala

I februari lyftes de sista restriktionerna kopplat till pandemin. Livet kunde stabilisera sig i det nya normala, och för resandet innebar det en återhämtning i antal resor, framför allt i kollektivtrafiken. Även resor med cykel ökade när allt fler återgick till sina fysiska arbetsplatser.

En del resor kommer dock inte tillbaka eftersom hybridjobbandet är här för att stanna. Under pandemin ökade digitaliseringstakten och som konsekvens väljer många av de som har förutsättningar att arbeta hemifrån att göra det någon dag i veckan. En studie uppskattar att ungefär var tionde pendlingsresa i storstadsregionerna har försvunnit jämfört med före pandemin. De förändrade förutsättningarna i arbetslivet har också förstärkt trender som började redan innan pandemin, såsom deurbanisering och förtätning av kranskommunerna. Det kan bland annat leda till längre pendlingsresor, även om de kanske blir färre. Även skapandet av 15-minutersstaden fick en skjuts när allt fler resor blev lokala under pandemin.

#### Osäkert globalt säkerhetsläge

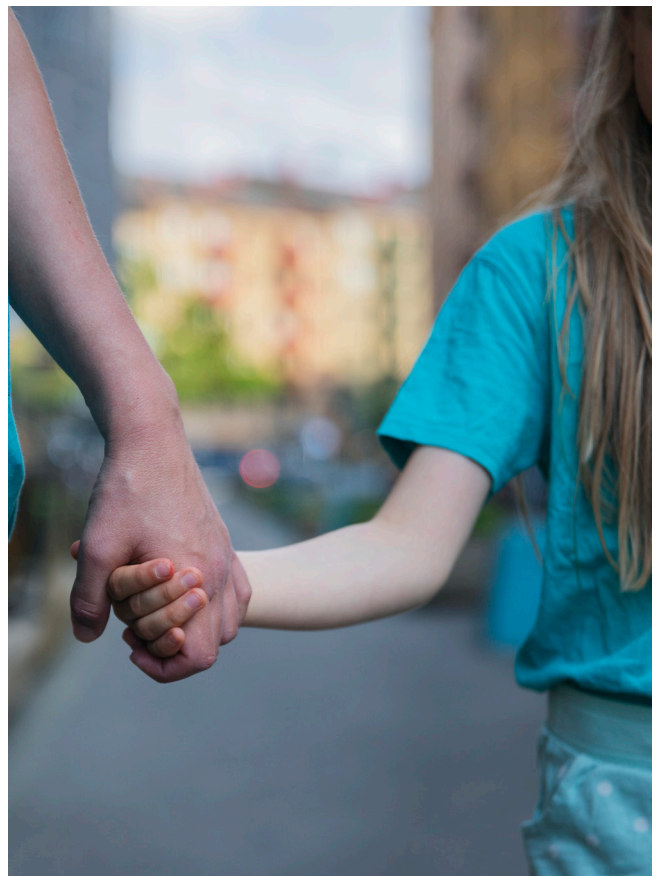
Lugnet i det nya normala efter pandemin blev kortvarigt. I februari invaderade Ryssland grannlandet Ukraina och västvärlden gick från en kris till en annan. Reaktionerna blev kraftfulla och EU och USA införde snabbt en rad omfattande sanktioner. Effekten på energi- och drivmedelspriser var omedelbar och på grund av farhågor om en storskalig energikris uppmanades svenskarna att spara på elen. Det gällde stadens förvaltningar också och för trafikkontoret innebar det bland annat att gatubelysningen justerades ned.

Invasionen innebar en försämring av det säkerhetspolitiska läget. Sverige ansökte tillsammans med Finland om medlemskap i NATO och regeringen beslutade om kraftigt höjda anslag till försvarsmakten. Under hösten trädde en ny myndighetsreform för civilt försvar och krisberedskap i kraft. Även i Göteborgs stad pågår planeringen för att återupprätta civil motståndskraft.

#### På tröskeln till lågkonjunktur

Redan under vintern 2021–2022 hade konsumentprisindex börjat stiga, och efter krigsutbrottet tog det ordentlig fart. I november hade inflationstakten på årsbasis stigit till 9,5 procent och Riksbanken höjde under året styrräntan med hela 2,5 procentenheter. Åren med nollränta var slut.

Utöver energi- och drivmedelspriser ökade också matpriserna i rekordtakt. Boräntorna steg och hushållen svarade med att minska konsumtionen. Sverige väntas nu gå in i lågkonjunktur under 2023. Vilka konsekvenser detta får på resandet och vistelser i staden beror mycket på hur djup och långvarig den blir. Sannolikt kommer återhämtningen i resande efter pandemin att bli långsammare och antalet långväga besökare i staden bli färre.



Fotograf: Lo Birgersson

## Omvärldsanalys

Som bakgrund till de stora händelserna under 2022 hittar vi ett antal trender när vi gör vår omvärldsanalys som vi tror har påverkat vår verksamhet 2022 och kommer att göra det under 2023.

### Fokus på klimatomställning

Vid sidan av den akuta krisen i Ukraina pågår en annan kris där jordens medeltemperatur stiger. Denna klimatkris har varit i fokus under ett antal år nu men förändringsarbetet går inte i tillräckligt snabbt. För att nå målen krävs omfattande åtgärder på många håll. Det vi ser under 2022 är att elektrifieringen har tagit stora kliv, och för transportsektorn så innebär det bland annat fler elbilar på våra vägar. Det innebär ett ökat fokus på utbyggnaden av elektrisk laddnings-infrastruktur.

Under våren beslutade riksdagen att pausa ökningen av reduktionsplikten för bensen och diesel. Farhågan var alltför höga drivmedelspriser på grund av kriget. Senare under året var det val och vi fick en ny regering. Den nya regeringen har valt en annan väg i klimatpolitiken och under hösten togs bland annat elbilsbonusen bort. År 2022 innebar stora variationer i drivmedelspriser och det återstår att se hur det utvecklas framöver, och hur detta påverkar bilens attraktionskraft och utsläppen.

Lokalt pausades också planerna på ny höghastighetsbana till Borås, vilket kan komma att få effekter på resandeutvecklingen i hela regionen.

### Äldre allt aktivare

De lyfta restriktionerna och framgången med det omfattande vaccinationsprogrammet gjorde också att de äldstas förutsättningar att delta i samhället normaliserades. En trend som under de senaste åren har växt sig starkare är OPAL-samhället, Old People Active Living. Det har att göra med att allt fler äldre är friska och vill fortsätta leva ett aktivt liv. Detta har

ökat behovet att skapa incitament till hållbara vanor anpassade för den äldre målgruppen, till exempel att förändra resmönster och transportsätt. Vi behöver också i allt högre grad tänka på denna målgrupp när vi planerar för tillgänglighet och vistelser i trafiksystemet och stadsmiljön.

### Godsflöden digitaliseras

Transportbranschen står inför nya utmaningar men även möjligheter. Ökade miljökrav, och krav från kunder skapar utmaningar för logistikbranschen. Under de senaste åren ser vi indikationer på att digitaliseringen börjar slå igenom transportbranschen vilket skapar nya förutsättningar dels för transportföretagen, dels för staden. Vi ser att det dyker upp ett flertal tekniker för datainsamling vilket ger staden bättre möjligheter att anpassa godsflöden till de lokala förutsättningarna.

Den ökade digitaliseringen har också bidragit till att e-handeln har nya krav på hur och när leveranser ska ske, detta blir viktigt för Göteborgs Stad att bevaka framöver.

### Global råvarubrist drar ner takten

Det råder råvarubrist i världen. Dels på grund av det nya säkerhetsläget, dels på grund av eftersläpningar i leveranskedjor efter pandemin. En orsak var då omfattande containerbrist.

Det finns också en kraftigt ökad efterfrågan på vissa material efter att världens ekonomier kommit igång efter pandemin. Detta har lett till brist i materialförsörjning vid byggprojekt men också till ökade priser. Allt detta påverkar takten i stadsutvecklingen både vad gäller pågående projekt och även antal projekt som är möjliga att starta. I den mån det går flyttas produktion hem. Även den ökande efterfrågan på el och hållbara drivmedel styr möjligheterna och hastigheten på omställning till mindre klimatpåverkande energi.



## STADEN UNDER BYGGTID

Göteborg och regionen växer och i staden är flera stora projekt i byggfas, med många omledningar av trafik som följd. Alla påverkas; fotgängare, cyklister, bilister, kollektivtrafikresenärer och näringslivets transporter. Allt detta sammantaget sätter spår i resandeflödena.

### KomFram

Representanter för 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 olika projekten kan påverka varandra. Syftet är att genom samordning mellan parter och projekt främja 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 i detta arbete.

Kartan visar de största trafikpåverkande projekten under 2022. På denna och nästa sida beskrivs de närmare. Beskrivningarna kan vara till hjälp för att förstå resultat om restider och nöjdhet med trafikmiljön i centrala staden.

### Tingstadstunneln

Under våren 2022 påbörjades renoveringen av Tingstadstunneln. Det ena tunnelröret stängdes och i det andra tunnelröret är det ett öppet körfält i varje riktning. För att minska trafikflödena genom Tingstadstunneln, har man stängt flera på- och avfarter till tunneln. På grund av begränsningar på E6:an hänvisas trafiken till Marieholmstunneln och andra älvförbindelser. Arbetena i Tingstadstunneln förväntas hålla på fram till hösten 2023.

### Backaplan

Under 2022 startade många arbeten som påverkar trafiken i och runt Backaplan och Brunnbo. Delar av Brunnbomotet stängdes permanent under våren, vilket ledde till ett ökat trafikflöde på Backavägen och påverkan på stombusslinje 18 och 19.

Cirkulationsplatserna längs södra delarna av Backavägen ersattes av en tre- respektive fyrvägs korsning där Backavägen blev huvudled. Åtgärderna syftade till att säkerställa att de två busslinjerna skulle få ungefär samma restid denna väg till Brunnbotorget som tidigare via Lundbyleden.

Inom ramen för KomFram görs uppföljningar av trafikflöden och restider. Enligt Västtrafik fungerar framkomligheten som avsett för busstrafiken.



## Centralenområdet

I Centralenområdet har det skett flera stora förändringar under år 2022. Rivningen av Göta Älvbron har slutförts. Med anledning av Västlänken station Centralen fick Bergslagsgatan under våren en ny sträckning från Stationsmotet fram till Nils Ericsonsplatsen och vidare in till Nordstans P-hus. Till en början bidrog detta till en viss köbildning som hindrade bussar och spårvagnar från och till Hisingsbron. Orsaken var att många bilister använde denna väg som en "smitväg" in i stan. Problemet åtgärdades under hösten genom att förbjuda vänstersvängen in på Nils Ericsonsgatan, från Hisingsbron, bara infart till P-huset är möjligt idag. Utöver det har en ny lastgata in till Nordstan för varuleveranser öppnats.

## Brunnsparken

Under 2022 påbörjades arbeten med utveckling av Kvarteret Johanna, som ligger mitt i centrala Göteborg utefter Södra Hamngatan. Under första kvartalet stängdes en del av Östra Larmgatan av för bil- och cykeltrafik, dock inte för gångtrafik. Däremot är södra sidan av Södra Hamngatan avstängd för gående som istället hänvisas till Södra Hamngatans norra sida närmast Stora Hamnkanalen. Arbetena med utvecklingen av Kvarteret Johanna förväntas pågå till 2025 och trafikföringen under byggtiden kommer att förändras allt eftersom.

## Haga/Vasa (Västlänken)

Västlänkens sprängningar i Haga har fortsatt under 2022 och inneburit kortare stopp för samtliga trafikslag förbi Hagakyrkan/Parkgatan. Vid Hagakyrkan har Nya Allén flyttats en liten bit söderut och ena körfältet har smalnats av. Öppningen av Sprängkullsgatan som var planerad till 2022 har inte genomförts, vilket fortsatt har lett till ett högre trafikflöde på Vasagatan. Under 2023 förväntas Sprängkullsgatan öppnas upp igen för norrgående trafik i riktning mot Södra Allégatan/Parkgatan.

## Masthugget

Under 2022 har arbetet med att genomföra detaljplanen för Masthuggskajen fortsatt. Byggandet av hotell och kontorshus har inneburit att antalet byggtransporter har ökat. Masthamnsbron har stängts för att möjliggöra

byggandet av halvön. Trafiken leds via Heurlins Plats ("Shuntgatan") mellan Emigrantvägen och Järntorgsgatan i båda riktningar. Stängningen av Masthamnsbron har föranlett en stor påverkan på gång- och cykeltrafiken. Ett antal större ledningsarbeten har påverkat och kommer att påverka trafiken det närmaste året. Det gäller framför allt Första Långgatan och Masthamnsgatan med mellanliggande gator.



Fotograf: Elin Asplind

## Arbeten i spårvägsnätet

Arbetena som har utförts under 2022 är renovering av spårvägsnätet. Majoriteten av renoveringarna av Göteborgs spårvägsnät görs under sommarmånaderna. Allt för att kollektivresenärerna ska påverkas så lite som möjligt, då trycket på kollektivtrafiken minskar under semesterperioder.

I februari 2022 genomförde man spårarbeten vid Centralstationen, detta innebar att spårtrafiken fick ändrade körvägar vid Centralstationen och Brunnsparken. Det medförde också en viss begränsning för gång- och cykeltrafik vid Drottningtorget.

I april genomfördes spårarbeten på Kungssportsavenyn mellan Nya Allén och Storgatan, vilket begränsade framkomlighet för framförallt kollektivtrafiken. Buss- och spårvagnslinjerna som vanligtvis trafikerade sträckan fick under vissa perioder ändrade körvägar. Gång-, cykel- och fordonstrafik påverkades när arbeten gjordes i korsningarna vid Nya Allén och Parkgatan.

Under sommaren genomfördes spårarbeten vid Redbergsvägen som krävde ett nio veckors spårstopp. Körfält smalnades av för buss- och biltrafik längs med Redbergsvägen. Gång- och cykeltrafiken kunde ta sig omkring i området men med vissa begränsningar.



# Trafikstrategin





## TRAFIKSTRATEGIN

Trafikstrategi för en nära storstad anger inriktningen för stadens trafikstrategiska arbete. Den är vägledande när trafiksystemet och gaturummet i Göteborg ska utvecklas för att uppnå fastslagna mål och möta de utmaningar staden står inför. Under 2022 har trafikkontoret arbetat med att utveckla arbetssätt som ska öka måluppfyllelsen av strategin. Vidare har man arbetat med planer för stadsmiljön och trafiksäkerheten samt påbörjat ett arbete med uppdatering av trafikstrategin.

Trafikstrategin har 2035 som målår och fokuserar på tre områden: resor, stadsrum och godstransporter. Dessa områden har stor betydelse för livskvaliteten, konkurrenskraften och den hållbara utvecklingen i Göteborg. För respektive område finns ett huvudmål och tre strategier med 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 respektive effektmål 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 19)                     |
| E2 Minst 55 procent av de motoriserade resorna sker med kollektivtrafik år 2035.                                     | ● (sida 19)                     |
| E3 Restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik. | Bil ●<br>Kollektivt ● (sida 34) |



Fotograf: Lo Birgersson

### 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.

I tabellen nedan visas effektmålen för stadsrum, hur vi bedömer läget för respektive effektmål och var i rapporten du kan läsa mer. Effektmål 4 och 5 är konkretiserade effektmål från planeringsstödet Gångvänligt Göteborg. Effektmål E6 om antalet omkomna och skadade i göteborgstrafiken är uppdaterat och kommer från Trafiknämndens plan för trafiksäkerhet som antogs i slutet av 2022. Denna plan gäller åren 2023–2024, men målen är satta på längre sikt, till 2030, och följer de nationella trafiksäkerhetsmålen.



**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 tätastadsmiljöer. Gång ska i dessa miljöer också vara det mest attraktiva sättet att ta sig fram (i jämförelse med övriga trafikslag). | (sida 38)                       | ●      |
| E5 År 2035 anser minst 85 procent av göteborgarna att gaturummen i innerstaden och i andra tätastadsmiljöer är attraktiva att vistas i.                                                                                                                       | (sida 39)                       | ●      |
| E6 Antalet omkomna ska halveras och antalet allvarligt skadade i Göteborgstrafiken (på kommunalt vägnät) ska minska med 25 procent fram till 2030 jämfört med medelvärde för åren 2017–2019.                                                                  | Omkomna<br>Skadade<br>(sida 48) | ●<br>● |

**Godstransporter**

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

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

**Effektmål – Godstransporter****Läge**

- |                                                                                                                                                                                   |                                                  |             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------------|
| E7 Transporttiderna och variationen i transporttider på väg och järnväg till och från viktiga industri- och logistikområden ökar inte och ligger år 2035 kvar på 2014 års nivåer. | Väg<br>Järnväg<br>(sida 52)                      | ●<br>●      |
| E8 Godstransporternas påverkan på luftkvalitet, buller och förurning ska minska jämfört med 2014 års nivåer.                                                                      | Luftkvalitet<br>Buller<br>Förurning<br>(sida 53) | ●<br>●<br>● |
| E9 Göteborg ska anses vara Nordens bästa logistikläge i ledande rankingar samt allmänt ansedd som ledande inom klimatsmarta transporter.                                          | Logistikläge<br>Klimatsmart<br>(sida 54)         | ●<br>●      |

**Utveckling av trafikstrategin**

Under 2022 har trafikkontoret förberett en uppdatering av trafikstrategin. Att trafikstrategin behöver uppdateras beror bland annat på miljö- och klimatprogrammet som antogs 2021, och att dess indikatorer om att minska klimatpåverkan från transporter har en högre målsättning jämfört med trafikstrategins effektmål för resor. Eftersom effektmål och indikatorer kompletterar varandra behöver de synkroniseras för att stötta trafikplaneringsarbetet framåt.

Trafikstrategin togs fram bland annat utifrån Göteborgs översiktsplan från 2009. Under våren 2022 antogs en ny översiktsplan för Göteborg av kommunfullmäktige. Översiktsplanen är kommunens samlade strategi för hur mark, vatten och bebyggelse ska användas, utvecklas och bevaras. Göteborgs fortsatta stadsutveckling ska framför allt ske i det sammanhängande stadsområdet genom att omvandla tidigare hamn- och industriområden och utveckla befintliga tyngdpunkter utanför innerstaden. Trafikstrategin stödjer i mångt och mycket denna inriktning och de flesta av trafikstrategins strategier har också arbetats in i den nya översiktsplanen.

Trafiksäkerhetsarbetet förblir ytterligare en central del i trafikstrategin med den nya trafiksäkerhetsplanen. Planen ska ge mål och konkret inriktning för trafiksäkerhetsarbetet de kommande åren med fokusområdena:

- säker gångtrafik
- säker cykling
- rätt hastighet
- säkra fordon och transporter
- trafiksäkra staden under byggtid
- suicidprevention
- ledarskap för trafiksäkerhet

Under året antogs också Stadsmiljöplan inom Vallgraven som tydliggör inriktningen för stadens arbete med utveckling av allmän plats i centrala Göteborg med fokus på cykel, gång och vistelsekvaliteter. Detta kommer att ge positivt bidrag till trafikstrategins huvudmål för stadsrum.

I övrigt har arbetet med trafikstrategin under året fokuserat på att utveckla arbetssätt för att öka måluppfyllelsen av trafikstrategin och att koppla ihop trafikstrategin med strategiarbetet kring Miljö- och klimatprogrammets strategi ”Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter”. Lärdomarna från detta blir viktiga i det fortsatta trafikstrategiska arbetet.

## 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.

Under 2022 har trafikkontoret gjort en kartläggning av stadens arbete för att nå hållbara transporter. Kartläggningen ska fungera som ett underlag för att identifiera områden som behöver stärkas eller kompletteras för en snabb omställning.

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

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

## Program för en jämlik stad

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

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

Programmet är uppbyggt i målområden och strategier, där målområdet att skapa hållbara och jämlika livsmiljöer

är det som framförallt berör trafik- och stadsplaneringen. Programmet för jämlik stad är i linje med trafikstrategins strategier för stadsrum och resor, och kompletterar dem, genom att programmet beskriver strategier för väl omhändertagna livsmiljöer i hela Göteborg och en jämlik tillgång till stadens resurser vilket handlar om att infrastrukturen ska bidra till en ökad tillgänglighet till hela staden för alla grupper.

Under 2022 har trafikkontoret tagit fram en handlingsplan för hur förvaltningen ska arbeta med målet om en jämlik stad. Inriktningarna i handlingsplanen beskriver att kunskapen kring jämlik stad behöver öka i nämnd och förvaltning. Perspektivet behöver integreras i befintliga arbetssätt och processer och förvaltningen behöver skapa bättre förutsättningar för delaktighet för Göteborgs medborgare.



Bild: Västtrafik Fotograf: Daniel Blom

## Utrymme, utsläpp och hälsa – gemensamma utmaningar

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



# Hållbar mobilitet





## HÅLLBARA RESOR

Under 2022 ökade det totala resandet i jämförelse med 2021, men ligger fortfarande något lägre än innan pandemin. Under året ökade resor med hållbara färdmedel, samtidigt som resor med bil minskade jämfört med föregående år.

Totalt sett uppskattar vi att resandet har ökat med 9 procent under 2022. Resandet är dock fortfarande 5 procent lägre i jämförelse med 2019. Jämfört med 2011 är resandet 8 procent högre och ökningen gentemot 2021 kan mestadels ses som en återhämtning av nedgången under pandemin. Flera färdmedel bedöms ha haft stora förändringar i antalet resor under 2022. Det beror bland annat på att hybridarbete har påverkat olika färdmedel på olika sätt. Till exempel tror vi att hybridarbete gjort att en del av arbetsresorna med bil minskat.

Förändring i resande per färdmedel, 2021–2022 och 2019–2022.

| Färdmedel       | Förändring 2021–2022 | Förändring 2019–2022 |
|-----------------|----------------------|----------------------|
| Till fots       | +10 %                | -2 %                 |
| Cykel           | +12 %                | +5 %                 |
| Kollektivtrafik | +27 %                | -8 %                 |
| Bil             | -1 %                 | -5 %                 |
| Totalt resande  | +9 %                 | -5 %                 |

## Osäkerhetsfaktorer

Pandemin ser ut att ha fått földeffekter och skapat nya resvanor, vilket även i år blir en osäkerhetsfaktor i bedömningen av resandeutvecklingen. Under 2022 hann vi uppleva både slutet på pandemin och ett förändrat säkerhetsläge i världen. I staden pågår fortfarande stora infrastrukturprojekt vilket gör det besvärligt att beräkna cykel- och bilutvecklingen. Resor till fots mäts inte kontinuerligt utan även i år har vi uppskattat förändringen utifrån olika datakällor. Se beskrivningar i kapitlen om respektive färdmedel.

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



Fotograf: Lo Birgersson

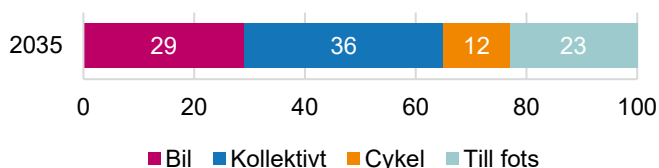
## Mål om färdmedelsfördelning

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.

### 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. Dock är potentialen högre och planeringsstödet Gångvänligt Göteborg visar att det är möjligt att nå en andel på 28 procent till 2035. Därmed är det totalt fyra mål som tillsammans ger en önskad bild av resandet. Den sammanvägda tolkningen av effektmålen och fördjupningarna är att Göteborg år 2035 har en färdmedelsfördelning enligt diagrammet nedan.

Färdmedelsfördelning enligt målen i trafikstrategin.

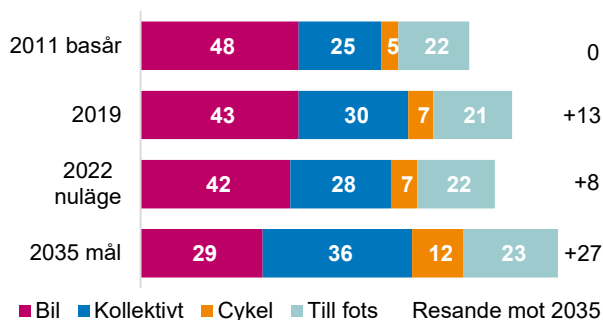




## Mål: Ökad andel hållbara resor

År 2035 görs 29 procent av resorna med bil, 36 med kollektivtrafik, 12 med cykel och 23 procent till fots. Utifrån trafikutvecklingen 2022 är färdmedelsfördelningen 42 procent med bil, 28 procent kollektivtrafik, 7 procent cykel och 22 procent till fots.

Färdmedelsfördelning och resandevolymer basår 2011, 2019, nuläge 2022 och målår 2035.



Målet om ökad andel hållbara resor utgår från en linjär ökning av resandebehovet, som baseras på den prognosticerade befolkningsutvecklingen. Vi antar att antalet resor är konstant per person, och att ett ökat resande beror på fler invånare. I diagrammet ovan visar vi resandevolymer 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 8 procent högre än 2011.



Fotograf: Trafikkontoret Göteborgs Stad

## Uppföljning av effektmål 1 och 2

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

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

| 2035  | Nuläge 2022 | 2021 |
|-------|-------------|------|
| ≥35 % | 29 %        | 29 % |

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

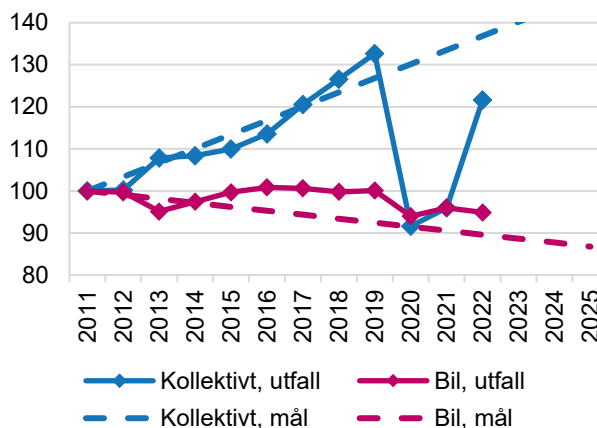
Av de motoriserade resorna görs minst 55 procent med kollektivtrafik.

| 2035  | Nuläge 2022 | 2021 |
|-------|-------------|------|
| ≥55 % | 40 %        | 34 % |

Under 2022 ökade resandet både med cykel och resor till fots. Samtidigt ökade resor med kollektivtrafik kraftigt, vilket gör vi ändå har samma andel resor med cykel och gång gentemot 2021.

2022 ökade resorna med kollektivtrafik och vi såg en minskning av resor med bil. Däremot är andelen resor med bil och kollektivtrafik fortfarande lägre i jämförelse med före pandemin. Men andelen resor som sker med hållbara färdmedel är ungefär samma som innan pandemin 2019. För att nå målen måste resor med kollektivtrafik ha en fortsatt stark tillväxt och resor med bil minska.

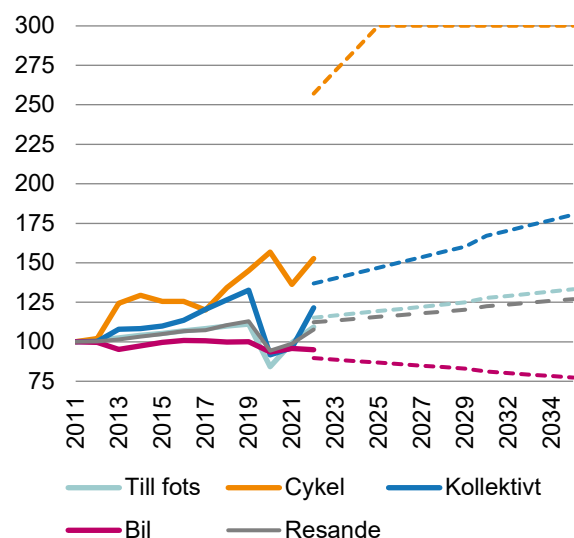
Utveckling av index för bil och kollektivtrafik, index 100.



## Utveckling 2011–2022

Under åren 2011–2019 var det bara kollektivtrafikens utveckling som låg i nivå med den som krävs för att nå målen i trafikstrategin. I samband med trängselskattens införande år 2013 togs ett stort kliv mot hållbart resande då bilresorna minskade till förmån för cykel och kollektivtrafik. Mellan 2017–2020 ökade cykelresorna stadigt, en utveckling som bröts under pandemin. Nu ökar de återigen.

Trafikutvecklingen och nödvändig utveckling för måluppfyllelse, 2011–2022, index 100.



## Utvecklingen framåt

Vi kan nu se indikationer på vilka förändringar som kommer att bestå efter pandemin. Till exempel ser vi ett fortsatt högt hybridarbete. Cykel och kollektivtrafik verkar i viss mån ersätta resor med bil när det gäller arbetsresor. Det är därför viktigt med ett fortsatt arbete för ökad cykling för att inte tappa den nya gruppen som börjat cykla. Elsparkcyklar minskar igen och är en mycket liten andel av det totala resandet, men vi ser att privata elsparkcyklar blir fler. Vi behöver fortsätta följa utvecklingen och användandet av olika former av mikromobilitet för att få en fullständig bild av resandet.

Resandet med kollektivtrafik visar en stark återhämtning efter pandemin, men behöver fortsätta öka för att vi ska nå målet i trafikstrategin.

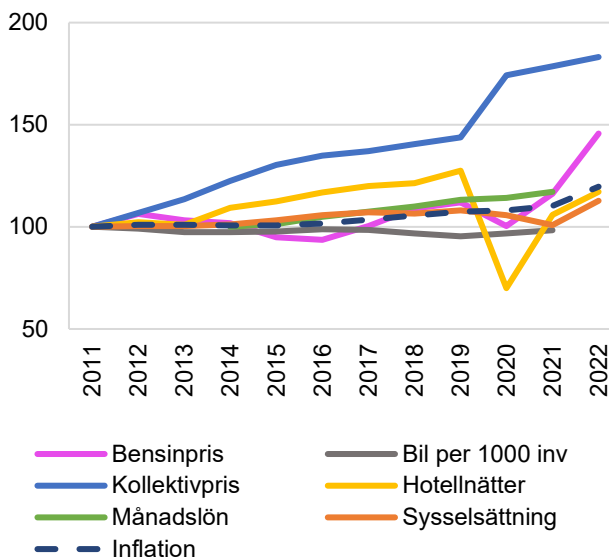
## Omvärldsfaktorer

Det finns ett antal omvärldsfaktorer som påverkar resandet och valet av färdmedel. Under 2022 har vi haft en osäker omvärld som även bidragit till osäkerhet i bedömningen på grund av nya resevanor. Vissa földeffekter av pandemin antas fortsätta påverka resandet och val av färdmedel framöver.

Inflationen har under 2022 legat på drygt 9 procent, vilket lett till att nollränteperioden som varat sedan 2014 är slut. Inflationen syns framför allt när vi tittar på bensinpriset, som ökat med 30 procent under 2022. Sysselsättningen hos befolkningen ökade med 12 procent 2021–2022, en trend som kanske kommer brytas under 2023, om den förväntade lågkonjunkturen inleds.

Under pandemin såg vi en tydlig nedgång i antal hotellnätter, under 2022 ser vi en återhämtning i både vardags- och helgnätter. Antalet bilar per invånare ökade under pandemin och låg 2021 kvar på samma nivå, men då vi inte har siffror för 2022 ännu vet vi inte om det höga bensinpriset fått någon effekt. Priset på kollektivtrafik ökade kraftigt 2020, delvis som en följd av förändrat biljettsystem. Højningen som skett under 2023 kommer dock inte bli kvar länge än till våren 2023, då priset återigen kommer gå tillbaka till 2022 års nivå efter beslut från Regionfullmäktige.

Omvärldsfaktorer 2011–2022, 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 och Öckerö). Uppgift om månadslön för 2022 saknas. Värdena är inte justerade för inflation.





## RESOR TILL FOTS

Resandet till fots bedöms ha ökat under 2022, men förändringen sedan före pandemin bedöms fortfarande vara negativ. Förändringen är svår att uppskatta på grund av att vi saknar egna datakällor.

Tidigare beräknade vi 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 2020 och 2021 uppskattade vi istället utvecklingen med hjälp av externa undersökningar och datakällor. Även under 2022 utnyttjar vi olika källor för vår bedömning.

Bedömningen är att antalet fotgängaresor har ökat med 10 procent jämfört med 2021 och minskat med 2 procent jämfört med 2019. Att gå till fots står nu för 22 procent av den totala mängden resor, vilket är samma andel som 2011.

Eftersom osäkerheten i bedömningen är stor gör vi ingen bedömning av om utvecklingen är linje med den nödvändiga.

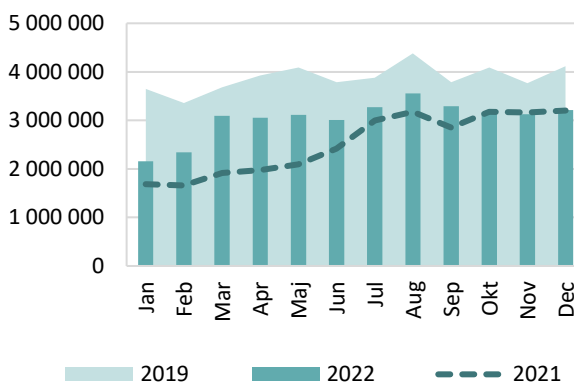
|                                                     | Till fots |
|-----------------------------------------------------|-----------|
| Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2035 | +1,2 %    |
| Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2022    | +0,8 %    |
| I linje med nödvändig utveckling                    | Ovisst    |

### Källor för att bedöma utvecklingen

Här beskrivs de mätningar från Innerstaden Göteborg AB, Hisingsbron och Telia som ligger till grund för att bedöma utvecklingen av resor till fots.

Innerstaden Göteborg AB mäter passager av gående på 18 platser inom vallgraven, främst på de större shoppingstråken. Under 2022 ökade antalet passager med drygt 20 procent jämfört med 2021, men jämfört med 2019 är antalet 21 procent lägre. Dessa platser är dock inte representativa för resor till fots i staden som helhet. Under pandemin påverkades innerstaden mycket negativt av alla restriktioner, men även efter pandemin finns en viss kvarvarande effekt. Eftersom fler distansarbetar är det färre som tar sig till och från arbetet i innerstaden dagligen och de gör då även färre övriga ärenden till fots i anslutning till sin arbetsdag. En del av dessa uteblivna gångresor i innerstaden bedömer vi att de istället gör i sitt närområde när de arbetar hemma.

Antal passager i innerstaden per månad år 2019, 2021 och 2022.



På Hisingsbron har vi en mätutrustning som mäter fotgängare och cyklister sedan september 2021. Under vardagar under perioden september–december ökade antalet fotgängare med 3 procent jämfört med samma period 2021. Denna plats är inte heller representativ för resor till fots i hela staden och mätningen speglar endast senare delen av året. Under 2022 var det ca 1 200 fotgängare per vardagsdygn på Hisingsbron, en majoritet valde den västra sidan av bron.

Gångväg under Hisingsbrons kollektivtrafikramp.



Fotograf: Lo Birgersson

I bedömningen har vi liksom för 2020 och 2021 använt data från Telia om hur resandet i Göteborg förändrats (alla färdstätt). Den bygger på antalet förflyttningar av mobiltelefoner i Telias nät, och har högre upplösning ju tätare mobilsändarna sitter. Antalet förflyttningar räknas sedan upp och justeras med tanke på befolkningen.

### Tillgänglighet för alla

Under 2022 har trafikkontoret arbetat med att förbättra förutsättningar för resor till fots utifrån bland annat Göteborgs Stads program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2021–2026. Ett av målen i programmet är att personer med

funktionsnedsättning kan förflytta sig i och använda alla stadens inne- och utemiljöer på lika villkor som andra. Strategin för detta är att stadsmiljön ska vara utformad enligt principerna för universell utformning. Universell utformning syftar till en jämlik och flexibel utformning där det finns möjligheter för alla att ta del av stadens hela utbud, men inte att varje plats är fullt tillgänglig för alla hela tiden.

Kvaliteten på gångbanornas ytskikt kan vara avgörande för om personer med nedsatt rörelseförmåga (detta omfattar även de med rullator, barnvagn, rullstol) eller syn ska kunna röra sig utan ledsagare ute i den offentliga miljön. Göteborg grundades för 400 år sedan och det finns många delar av staden som inte uppfyller dagens krav, men det pågår ett systematiskt arbete med att tillgängliggöra den för fler.

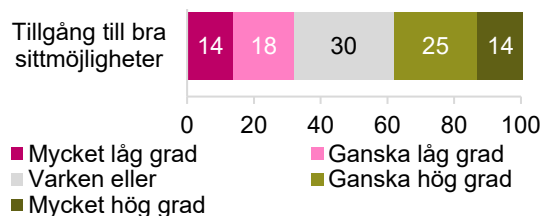
Genom synpunkter från allmänheten och trafikkontorets egen kartläggning kan brister avhjälpas. Under 2022 fick vi in ett 30-tal synpunkter på enkelt avhjälpta hinder från allmänheten. Samtidigt genomfördes ett 40-tal besiktningar. Med utgångspunkt i de erfarenheter och synpunkter som framkommit har en mängd åtgärder genomförts såsom kontrastmarkeringar vid höjdskillnader, utplacering av

bänkar för att fler ska orka gå lite längre, justering av gångpassager så att de fungerar bättre för synnedsatta och personer med rörelsehinder, även trappor och ramper har förbättrats.

Varje år tillgängliggörs också ett antal hållplatser, och idag är ca 60 procent av hållplatserna tillgängliga med ledstråk, sittplatser, och ramper. För att förbättra kvaliteten på trafikkontorets samtliga leveranser genomförs varje år insiktsutbildningar för egna medarbetare, konsulter och entreprenörer.

Även inom projektet Åldersvänligt Göteborg pågår arbete kring ökad tillgänglighet. Bland annat inventerar man platser där man skulle kunna sätta ut sittplatser. Arbetet genomförs med hjälp av seniorer. Just sittmöjligheter får sämst betyg i vår attitydundersökning bland fotgängare, även bland de yngre.

Upplevelsen av sittmöjligheter i närmiljön, procent.



## STADSMILJÖPLAN INOM VALLGRAVEN

Under 2022 ställde sig trafikinämnden bakom Stadsmiljöplan inom Vallgraven. Stadsmiljöplanen syftar till att visa potentialen i hur stråk, gator och platser inom Vallgraven kan utvecklas med fokus på cykel, gång och vistelsekvaliteter i stadsrummen i centrala Göteborg. Det sker för att:

- Skapa en inriktning som underlag för investeringsplanering.
- Komplettera angränsande projekt med ett stadsmiljöperspektiv.
- Visa hur trafikinämndens och stadens mål om en attraktiv stadsmiljö och hållbar mobilitet kan realiseras genom utveckling av allmän plats.

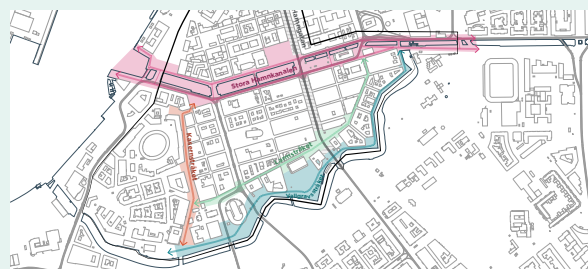
Fyra stora stråk lyfts särskilt fram:

- Stora Hamnkanalen (från Trädgårdsföreningen-Drottningtorget i öster till älven vid Stenpiren)
- Larmstråket
- Vallgraven (med Kungs- och Grönsakstorget och gatorna längs vattnet)
- Kasernstråket

I budget för 2023 ges stadsmiljönämnden i uppdrag att med inspiration från stadsmiljöplanen ta bort parkeringarna på Kungstorget i syfte att skapa en levande stadsmiljö med plats för lek, restauranger, handel och möjlighet att komma nära vattnet. Framkomlighet för leveranser och korttidsparkeringar för butikernas kunder ska tillgodoses.

Under 2023 kommer också Grönsakstorget att omvandlas till ett tillfälligt torg. Parkeringsplatser ska tas bort för att skapa plats för människor och ökad vistelse. Det sker som en del inom arbetssättet Ta plats där platser, gator eller stråk omvandlas under begränsad tid för att skapa goda stadsmiljöer och hållbar mobilitet.

Fyra huvudstråk i stadsmiljöplanen. Stråken motsvarar översiktsplanens stadslivsstråk inom Vallgraven.





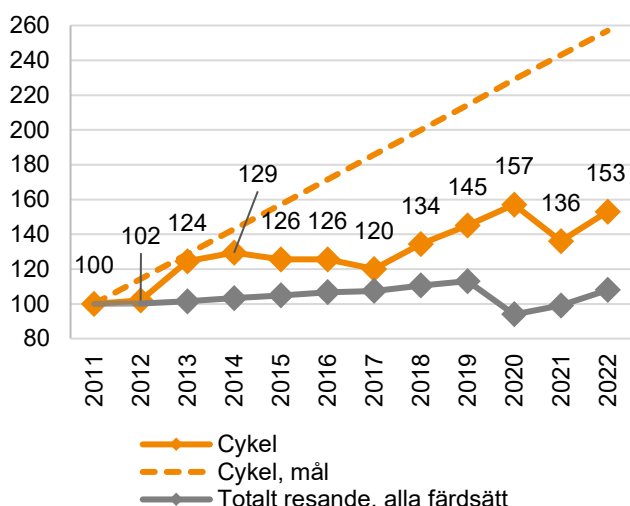
## RESOR MED CYKEL

Under 2021 bröts den positiva trenden i cyklandet och cyklandet återgick nästan till 2018 års nivå. Det omfattande distansarbetandet antogs vara en orsak. Nu är cyklandet åter på väg uppåt.

Antalet cykelresor 2022 beräknas vara 53 procent högre än 2011 som är basår för trafikstrategin, och 2022 bedöms cyklandet ha ökat med 12 procent jämfört med 2021. Cykel är det enda färdssätt som har fler resor än innan pandemin, 2019. Cykel är också det färdssätt som ökat mest procentuellt sett sedan 2011.

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, men 2021 minskade resorna markant och resorna var tillbaka nära 2018 års nivå.

Utveckling och mål för cykel 2011–2022, index 100.



Trots den positiva utvecklingen bedöms inte målet i cykelprogrammet, om ett tredubblat cyklande till 2025, (från 2011) realistiskt att nå. Målar för trafikstrategin är 2035, och en tredubbling av cyklandet till 2035 bedöms mer realistisk.

|                                                     | Cykel   |
|-----------------------------------------------------|---------|
| Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2025 | +8,2 %  |
| Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2022    | + 3,9 % |
| I linje med nödvändig utveckling                    | Nej     |

Beräkningen av cykelutvecklingen baseras på cykelflöden vid de permanenta mätstationerna under vardagar. För att beräkna ett förändrat flöde krävs godkända data för hela 2021 och 2022. Sedan 2020 har flera mätstationer varit ur drift. Det innebär en osäkerhet i uppskattningen.

## PILOTOMRÅDE CYKEL

I kommunfullmäktiges budget för 2022 fick trafiknämnden 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. Prioriterade åtgärder har varit att ta fram förslag på en "pop-up" cykelbana på Importgatan i Backa, samt enkelriktade cykelbanor på Slottsskogsgatan. Dessa ska genomföras våren 2023. I Backa kommer tillfällig vägvisning och markering att sättas ut för att förtydliga ett par lokala cykelstråk. Det pågår även arbete med att ta fram konkreta förslag för bättre cykelmöjligheter på Stigbergstorget och Sägatan i Majorna.

Inom projektet har lånecykelsystemet Styr & Ställ som test utökats till Backa med totalt sex stationer. Dialog, prova-på-kampanjer och cykelskola är exempel på andra aktiviteter som genomförts under 2022.

Projektet kommer att fortsätta under 2023.

Cykelsommar i Backa Röd drog mer än 3 000 barn och ungdomar som fick testa aktiviteter som lyfte cykel som färdssätt under roliga former.



Fotograf: Anette Thorén

## En breddad grupp som cyklar

Cykelflöden vid de permanenta mätstationerna visar när och var cyklandet ökar, men säger inget om varför och av vem. En orsak till det ökade cyklandet kan vara att cyklandet breddats till en större del av befolkningen, en annan att cykeln väljs oftare bland dem som cyklar. Vissa resultat från trafikkontorets undersökning kring cykelattityder tyder på att fler cyklar. Andelen som anger att de cyklar minst en gång i veckan under sommarhalvåret var 57 procent 2022 att jämföra med 44 procent 2020. Vidare är det färre som säger att de aldrig cyklade (51 procent under 2020 och 30 procent under 2022). Varför fler cyklar är inte känt, men skulle kunna vara en följd av att fler testade cykel under coronapandemin.



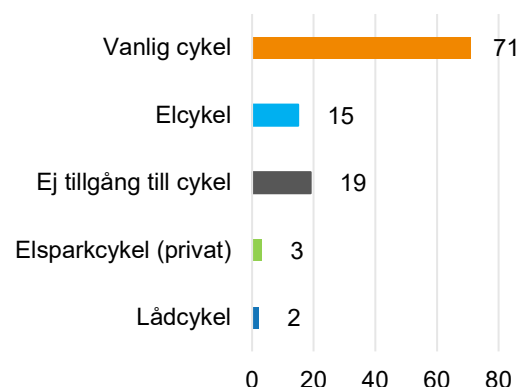
Fotograf: Asbjörn Hanssen

## Fler elcyklar och privata elsparkcyklar

Trafikkontorets undersökning kring cykelattityder visar också att tillgången till cykel har ökat bland göteborgarna. Färre har tillgång till vanlig traditionell cykel, men fler har tillgång till elcykel, elsparkcykel och lådcykel under 2022 än tidigare. Särskilt andelen göteborgare som har tillgång till elcykel fortsätter att öka, från 5 procent 2018 till 15 procent 2022. Det är också en minskande andel som inte har tillgång till någon cykel alls, knappt 20 procent 2022. Denna andel skiljer sig mellan stadsdelarna och är högst i Nordost där en av tre har inte tillgång till någon cykel.

2022 ställdes också en fråga om elsparkcykel, och 3 procent hade egen privat sådan. Andelen med lådcykel var mindre än så, 2 procent, medan andelen med cykelkärra/-vagn av dem med cykel var större, 8 procent (ca 6 procent på totalen).

Andel med tillgång till olika typer av cyklar 2022, procent.



## Olika slags cyklar på cykelbanorna

Trafikkontoret har också räknat cyklar, elcyklar, lådcyklar och elsparkcyklar på 12 cykelbanor under 2022 för att se andelen av olika slags cyklar på cykelbanorna. Liknande räkningar gjordes hösten 2021 och 2019. Observationsstudien är utförd i morgonrusningen på vardagar. Studien fångar både privata och delade cyklar samt godstransporter med cykel.

Räkningen 2022 visar att andelen lådcyklar i cykelflödet var totalt 1 procent och som mest 7 procent, på Delsjövägen. Andelen elsparkcyklar totalt var 5 procent, vilket är något lägre än 2021 då den var 7 procent. I räkningen 2021 var den högsta andelen elsparkcyklar på centrala cykelbanor, medan högsta andelen 2022 uppmättes i Torslanda. Detta visar åter att privata elsparkcyklar blivit något att räkna med. Andelen elcyklar var lägre 2022 än 2021, men resultatet är osäkert. Metoden är tveksam då det är svårt att se skillnad på vanlig cykel och elcykel. Den större tillgången till elcyklar borde innebära fler elcyklar på cykelbanorna, särskilt i rusningstid.

## Dimensionering av cykelvägnätet

Vid dimensionering av cykelinfrastruktur är önskade cykelflöden utifrån mål ett viktigt underlag. Även fördelningen av fordon på cykelbanor spelar roll, exempelvis förekomst av lådcyklar. På Göteborgs Stads webbplats kan du se var cykeltrafiken mäts kontinuerligt och hitta siffror om dagens cykelflöden. Sök på "Cykeltrafik på olika cykelbanor". Utöver flöden från fasta mätplatser finns det flöden från tillfälliga mätningar av cykeltrafiken på ca 125 platser under 2022. Dessa visar också cyklisternas hastighet.



## DELAD MIKROMOBILITET

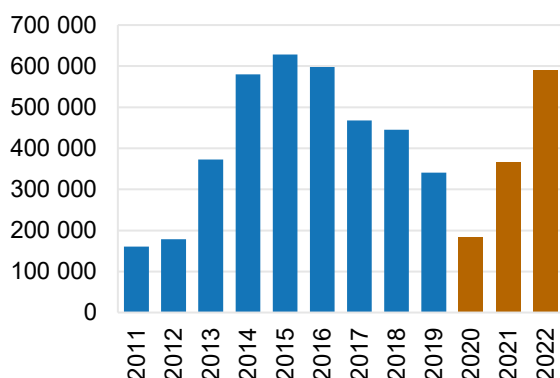
Styr & Ställ och delade elsparkcyklar är exempel på delad mikromobilitet. Mikromobilitet definieras ofta som små, lätta fordon som vanligtvis framförs under 25 km/h. "Delad" syftar på att fordon kan användas av flera personer. Under 2022 har resandet med Styr & Ställ ökat kraftigt, medan resor med delade elsparkcyklar avtagit.

### Resor med Styr & Ställ

Styr & Ställ i sin nuvarande utformning lanserades under 2020 och omfattar 1750 cyklar i Göteborg och Mölndal.

Under 2022 gjordes ca 590 000 resor med Styr & Ställ, vilket är drygt 60 procent fler än 2021.

Antal resor per år inklusive resor med gamla Styr & Ställ (2011–2019).

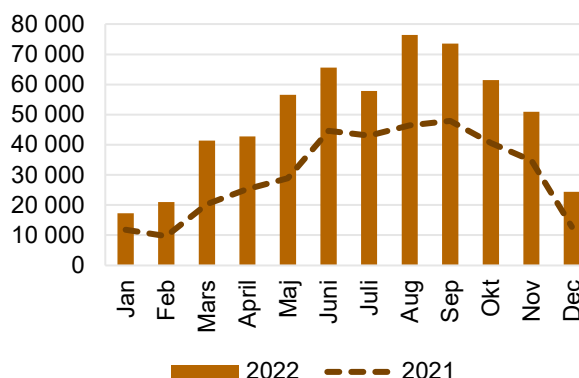


Resandet tilltog när coronarestriktionerna avskaffades i februari 2022, vilket främst förklaras av fler arbetsresor. I och med att många har fortsatt att arbeta hemma i viss utsträckning har antalet resor och användare dock fortsatt varit lägre än väntat under 2022.

Flest resor gjordes i augusti 2022, då det gjordes drygt 76 000 resor. Drygt 80 procent av resorna gjordes på vardagar. Vi ser tydliga toppar runt klockan 9 och klockan 18. Resor på helgerna sker mer utspritt, främst mellan klockan 12–21. En genomsnittlig vardag gjordes det ca 1 800 resor med Styr & Ställ. Detta motsvarar knappt 2 procent av alla cykelresor i Göteborg.

68 procent av alla resor med Styr & Ställ var kortare än 15 minuter, 22 procent 15–30 minuter långa och 9 procent längre än 30 minuter. I genomsnitt tog resan 18 minuter. Baserat på hur länge cykeln har använts antas resan i genomsnitt vara 2,8 km lång.

Antal resor med Styr & Ställ per månad 2022 och 2021.



### Flest användare bor i centrala Göteborg

Trafikkontorets årliga kundundersökning, som görs med personer som köpt årskort, visar att fler män än kvinnor använder Styr & Ställ. De största åldersgrupperna med cirka 30 procent vardera, är 18–29 år och 30–39 år, resterande 40 procent är 40–65 år. Majoriteten bor i centrala Göteborg, men det finns även en betydande andel som bor utanför Göteborg och Mölndal, 16 procent. Ungefär 80 procent av resorna görs av dem med olika slags årskort (ca 18 procent studentkort).

Mer än 70 procent använder cyklarna 1 gång i veckan eller mer. Det absolut vanligaste skälet till resan är att ta sig till eller från arbete, studier eller annan daglig aktivitet. I de fall då resan ersätter ett annat färdssätt är det huvudsakligen resor till fots eller med kollektivtrafik som ersätts.

81 procent använder Styr & Ställ enbart i Göteborg, 1 procent enbart i Mölndal och 18 procent både i Göteborg och Mölndal. Om man jämför data över de resor som görs är andelen resor som görs inom Göteborg ännu högre, över 90 procent.



Fotograf: Martin Andersson

## Nya regler för elsparkcyklar

Under 2022 infördes flera nya regler som påverkar delade elsparkcyklar.

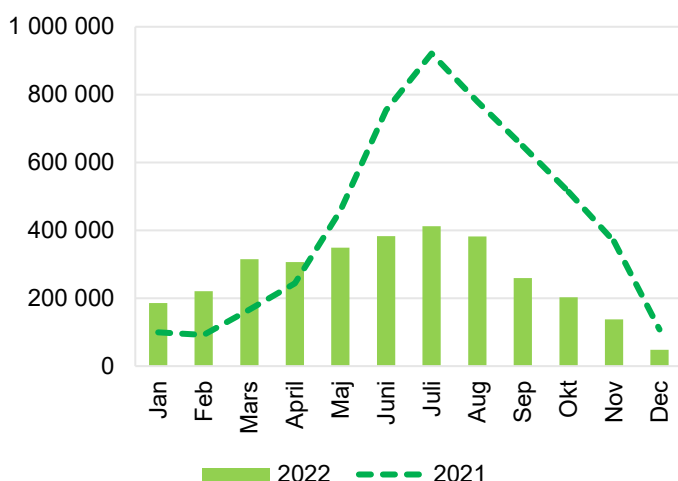
- I början av 2022 infördes nattförbud vilket innebär att det inte går att hyra elsparkcyklar mellan klockan 22–05 fredag och lördag natt.
- I april 2022 införde trafiknämnden ett maxtak på antalet elsparkcyklar, maxtaket är 4 000 fordon för tillstandsperioden april 2022 – mars 2023.
- 1 september infördes körförbud på gångbanor och parkeringsförbud på cykelbanor.

Sedan maxtaket infördes har antalet delade elsparkcyklar varit lägre än maxtaket, vilket bland annat beror på att företag lagt ner eller pausat verksamheten under året. Antalet fordon var ca 3 000 till 3 500 under april-oktober, för att gradvis minska till 2 100 i december. Det kan jämföras med att det under toppmånaden september 2021 var över 10 000 delade elsparkcyklar i Göteborg. Under största delen av året hade fem företag verksamhet i Göteborg.

## Resor med delade elsparkcyklar

Maxtaket har satt sina spår i resandet som minskat med 38 procent jämfört med 2021. Antalet resor är dock fortfarande större än under 2019 och 2020.

Antal resor med delade elsparkcyklar per månad 2022 och 2021.



En genomsnittlig vardag 2022 gjordes ungefär 9 200 resor med elsparkcyklar. Detta motsvarar ca 8 procent av alla cykelresor. Resor med elsparkcyklar inkluderas i dagsläget inte i våra uppskattningar av cykelutvecklingen, och de räknas inte heller in i färdmedelsfördelningen.

Resorna med elsparkcyklar är också relativt korta och görs centralt. En genomsnittlig resa är 1,5 km lång och

tar ungefär 8 minuter, att jämföra med en resa med cykel, som i genomsnitt är 4,5 km lång och resan med Styr & Ställ som är 2,8 km lång.

Sedan nattförbudet infördes har antalet resor på fredagar och lördagar minskat markant och andelen resor på vardagar ökat, från 70 till 75 procent. Resorna på vardagar har en topp både i morgon- och eftermiddagsrusningen, något som inte var lika tydligt under 2021. Detta tyder på att elsparkcyklar i högre grad används till arbete och skola jämfört med tidigare.

## Vanligast bland män 18–29 år

Under 2022 genomförde trafikkontoret en undersökning bland användare av Styr & Ställ och elsparkcyklar. Syftet med denna kombinerade studie var att kartlägga användarna och lära oss om likheter och skillnader i drivkrafter och vilka resor som färdmedlen ersätter. Studien inleddes med en litteraturgenomgång och genomfördes sedan med omfattande kvalitativ och kvantitativ datainsamling.

Studien visade att den typiske användaren av elsparkcyklar är yngre än Styr & Ställ-användaren, 71 procent är mellan 18–29 år och 70 procent är män. I likhet med Styr & Ställ är syftet med elsparkcykelresor oftast att ta sig till eller från arbete eller studier, men andelen fritidsresor med elsparkcykel är högre.

## Varför elsparkcykel eller Styr & Ställ?

Den kombinerade användarundersökningen visade att drivkrafterna bakom användningen är mycket olika. Användningen av Styr & Ställ är i mycket högre utsträckning praktiskt betonad, där motion och besparingar i tid och pengar utgör viktiga behov. De är också i högre utsträckning planerade resor i jämförelse med elsparkcykelresor. Användare av elsparkcyklar lyfter istället det lustfyllda: frihetskänsla, nöje och enkelhet. Båda tjänsterna ersätter framför allt gång- och kollektivtrafikresor, men elsparkcyklar visade sig ersätta en förvånande hög andel bilresor. Hela 20 procent av de intervjuade elsparkcykelanvändarna skulle bland annat ha tagit egen bil eller taxi om färdmedlet inte funnits tillgängligt dagen för intervjun. Båda färdmedlen skapar också helt nya resor bara genom att finnas tillgängliga.

Båda tjänsterna upplevs som prisvärda, trots att priset per resa med Styr & Ställ för de flesta användare är avsevärt mycket lägre än det genomsnittliga priset för en elsparkcykelresa. Det indikerar att värdet på andra aspekter av resan, utöver att ta sig mellan A och B, är högt för användarna, till exempel den upplevda flexibiliteten och nöjet.

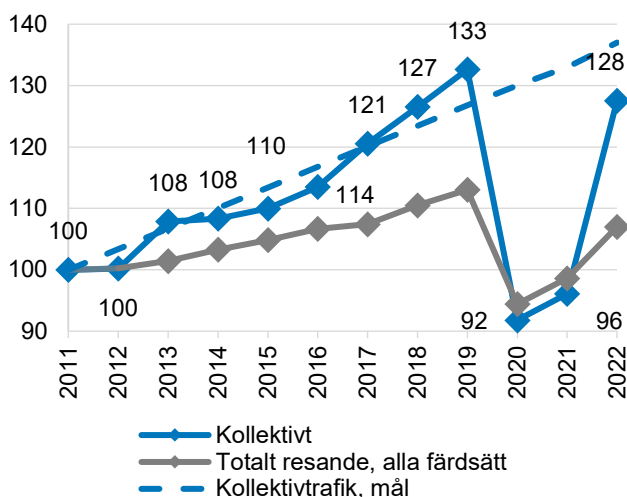


## RESOR MED KOLLEKTIVTRAFIK

Pandemin orsakade en dramatisk minskning i resandet med kollektivtrafiken. Siffrorna från 2022 visar en stark återhämtning. På årsbasis har vi dock fortfarande ett resande som är 8 procent lägre jämfört med 2019. Antalet resor ökade med 27 procent gentemot 2021.

Kollektivtrafiken var det färdssätt som drabbades hårdast under pandemin. Men siffrorna från 2022 visar på en stor återhämtning i resandet på både månads- och årsbasis. Antalet resor var 27 procent högre under 2022 jämfört med 2021. Under samma period ökade det totala resandet med alla färdssätt med 9 procent.

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



### Uppföljning av mål

I trafikstrategin är målet att år 2035 görs minst 55 procent av de motoriserade resorna med kollektivtrafiken. Under pandemin minskade kollektivtrafikresorna och bilresorna ökade. År 2022 har bilresorna minskat och resor med kollektivtrafik ökat. Det innebär att 40 procent av det motoriserade resorna gjordes med kollektivtrafik.

Notera att inom kollektivtrafiken är det antal påstigningar som mäts och definieras som en resa. Till skillnad från uppföljningen av cykel och biltrafik mäts alla veckans dagar, inte endast vardagar. Definitionen av en kollektivtrafikresa kan innebära att en ökning i resande i själva verket är ökade bytesresor.

### Återfå resenärer efter pandemin

Kollektivtrafikens ställning innan pandemin var mycket god. Under 2022 ser vi en återhämtning i resande

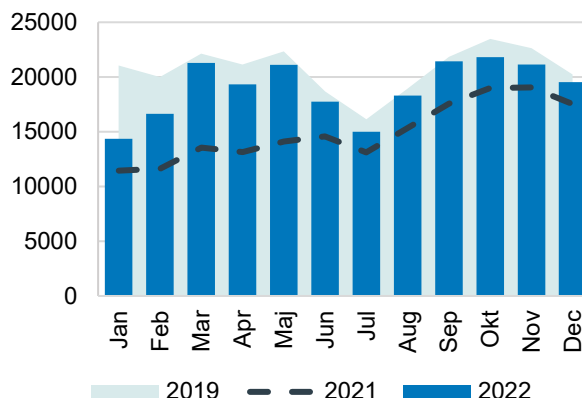
### Mål: Kollektivtrafikresor

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

| 2035  | Nuläge 2022 | 2021 |
|-------|-------------|------|
| ≥55 % | 40 %        | 34 % |

med kollektivtrafik och vi ser att resandet under året följer årsvariationen 2019. Vi ser också att resande för samtliga månader under 2022 är på en högre än 2021. Siffrorna visar att resande med buss, båt och spårvagn har ökat gentemot 2021. Resor med spårvagn står för den största andelen resor inom kollektivtrafiken, och var det fordonsslag som ökade mest mellan 2021–2022. Resandet med buss är högre än 2019, däremot ligger fortfarande resor gjorda med båt och spårvagn lägre än innan pandemin.

Antal resor i kollektivtrafiken per månad 2019, 2021 och 2022, tusental.



Biljettförsäljningen har också förändrats efter pandemin. Resandet med periodbiljetter har minskat och försäljningen av enkelbiljetter ökat. Att resa med enkelbiljetter innebär att kunder vid köp av fler än fyra biljetter inom en sju-dagarsperiod får 20 procent återbäring för att köpa nya biljetter.

Som en del av arbetet med att återfå resenärerna och möta nya resvanor och arbetsformer införde Västtrafik en flexbiljett. Biljetten riktade sig främst till personer som reser med kollektivtrafik 2–3 dagar i veckan. Under 2022 har Västtrafik utvärderat flexbiljetten och konstaterade att den inte upplevts som attraktiv. Flexbiljetten och enkelbiljetter med återbäringen riktar sig till samma målgrupp av resenärer, och att resa med enkelbiljetter och återbäring har visat sig bättre matcha resenärernas behov. Flexbiljetten kommer därför inte finnas kvar efter april 2023.

## Utvecklingen ser ljus ut

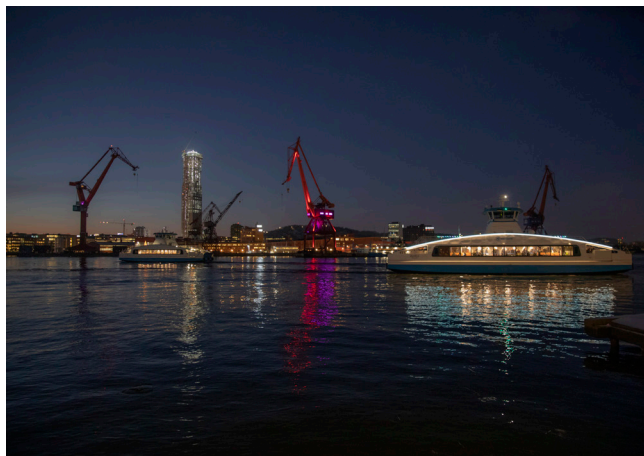
Under åren före pandemin var utvecklingen i kollektivtrafiken mycket god. Mellan 2011–2019 var den årliga genomsnittliga tillväxten 3,6 procent, vilket var mer än det långsiktigt nödvändiga behovet.

Återhämtningen av resandet med kollektivtrafik är mycket god och utvecklingen innan pandemin ännu bättre. Vi ligger ännu inte på den nivå som behövs för att nå målet, men vi ser ljus på möjligheterna att kunna nå målet.

|                                                     | Kollektivtrafik |
|-----------------------------------------------------|-----------------|
| Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2035 | +2,5 %          |
| Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2022    | + 1,8 %         |
| <b>I linje med nödvändig utveckling</b>             | <b>Ovisst</b>   |

## 10 år med avgiftsfri färjetrafik

Sedan 2012 har Göteborgs Stad betalat Västtrafik för att färjelinjen 286 Älvsnabbare mellan Stenpiren och Lindholmen ska vara gratis för resenären. Under de här 10 åren har det skett en del förändringar på linjen. Från början trafikerade linjen mellan Rosenlund på Masthugskajen och Lindholmen, men när resecentrum vid Stenpiren stod klar 2016 flyttade färjeläget på södra sidan älven dit. Sedan 2015 trafikerar linjen av färjorna Älveli och Älvfrida som är utformade för snabb ombord- och ilandstigning för resenärer både med och utan cykel. Turutbudet har i högtrafik ökat från 10-minuterstrafik till 6-minuterstrafik och i december 2018 började linjen att köra även på helgen. Resandet på linjen har fördubblats från 1,1 miljoner resor 2012 till 2,1 miljoner resor 2022 (år 2019 gjordes 2,3 miljoner resor). Under de 10 år som linjen har varit avgiftsfri har totalt 16,6 miljoner resor gjorts på linjen.



Fotograf: Lo Birgersson

## Två år med ny zonstruktur

I november 2020 infördes ett nytt zonsystem som innebar tre zoner i stället för tidigare 70 zoner. Zonerna baseras på kommungränserna och är indelade i zon A, zon B och zon C. Zon A omfattar Göteborg, Mölndal, Partille och Öckerö. Syftet med förändringen var att skapa bättre förutsättningar för resenären att enklare välja, köpa och resa med sin biljett, för att bidra till målet om ett ökat kollektivt resande.

Under hösten 2022 gjordes en utvärdering av den nya zonstrukturen. Möjligheterna att utvärdera effekterna av de nya zonerna har försvarats av pandemins effekt på resandet, införandet av krav på påstigning fram på vissa linjer och ett nytt system för att räkna resenärer på en del fordon. Men några slutsatser framkom ändå i utvärderingen. Upplevelsen att det är enkelt att köpa biljett ligger på ungefär samma nivåer både före och efter zonförändringen. De positiva effekterna syns framför allt i områden där resandet tidigare skett över zongränser men nu sker inom samma zon då zonerna blivit större.

De negativa synpunkterna från kunderna i undersökningen handlade främst om att prissteget vid korta resor över zongräns upplevts som högt. Parallellt med utvärderingen skedde även ett arbete med att ta fram förslag på lösningar för de områden där zongränser skapat upplevelsen av orimligt stora prissteg. Lösningförslaget innebar införandet av tre nya omlottzoner, vilket innebär att områden tillhör två zoner. Områden som blir omlottzoner är Kungälv tätort, Mölnlycke tätort och Ale södra (Bohus och Surte). Införandet planeras ske under 2023.

## Västtrafiks attitydundersökning – hållplatser 2022

Sedan 2018 gör Västtrafik en årlig attitydundersökning bland invånarna i Västra Götalandsregionen. Undersökningen kallar de för Hållplats. Denna ger en inblick i hur resenärer resonerar kring sina och andras resvanor. Årets undersökning visar en tro på att samhällets resande kommer att bli alltmer hållbart de kommande åren. Samtidigt är det tydligt att tron på förändringar av det egna resandet inte är lika stark. Bilen fortsätter ha en stark ställning när det kommer till val av färdssätt. Undersökningen pekar mot att effekterna av pandemin tycks avta och färre tror att den långsiktigt kommer påverka deras resande. Däremot antas hemmajobbandet fortsätta, vilket för med sig ett minskat pendlingsresande. Även trenden med att allt fler fritidsresor sker med kollektivtrafiken väntas hållas i sig.

Rapporterna finns att läsa på Västtrafiks hemsida, sök på Hållplats – en attitydundersökning.



## SERVICERESOR

Även under 2022 gjorde sig pandemins effekter påmind inom serviceresor. Antalet resor ökade under året, jämfört med 2021. Resandet har dock inte återgått till de nivåer vi hade åren innan pandemin. Under året har taxinäringen haft brist på förare och leverans av nya fordon har försenats på grund av komponentbrist inom bilindustrin. En av trafikkontorets leverantörer valde också att häva sitt trafikavtal. Trots rådande situation visar våra kundundersökningar på fortsatt hög nöjdhet.

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

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



Fotograf: Irena Music

### Tillgänglighet och mobilitet

Uppdraget från trafikinämnden är att ”säkerställa tillgång till flexibla och tillgängliga transporter så att personer med funktionsnedsättning kan förflytta sig på lika villkor som andra”. Att hantera serviceresor under pandemin har varit en utmaning för trafikkontoret. Olika smittskyddsåtgärder, minskad samåkning och avstängda framsäten minskade den tillgängliga kapaciteten väsentligt. Under 2022 slopades flera av dessa åtgärder, och kapaciteten per fordon kunde därmed återgå till det normala. Däremot är taxinäringen fortsatt drabbad av

de följd effekter som pandemin fick. Det återspeglas i en nationell brist på taxiförare, de som lämnade branschen när resandet sjönk under pandemiåren har inte återvänt.

Trafikinämndens verksamhet har ändå klarat sig förhållandevis bra tack vare att en stor andel av fordonsflottan är upphandlad i fast volym, där förare inte behöver oroa sig för sin anställning. Den kompletterande delen med taxifordon i högttrafik, som serviceresor behöver, har dock inte funnits tillgänglig i den utsträckning som resenärerna haft behov av under 2022, vilket en del resenärer haft synpunkter på.

En orsak till detta är att en av trafikkontorets leverantörer under året hävt sitt trafikavtal. Detta ledde till ett bortfall med 118 fordon i den kompletterande delen med taxifordon i högttrafik. Bortfallet har delvis kompenseras med kompletterande trafikavtal under en begränsad period, medan arbetet med en ny upphandling av kompletterande taxifordon påbörjades under andra halvåret 2022.

Flexlinjetrafiken i Göteborg drivs av trafikkontoret med bussar upphandlade av Västtrafik. Flexlinjerna är öppna för alla göteborgare men nyttjas främst av de äldre. För många är det en väl fungerande och nära trafik som bidrar till att senarelägga behovet av den särskilt anpassade färdtjänsttrafiken. Även för de flesta resenärer som har rätt att åka färdtjänst är flexlinjerna ett bra alternativ, flexlinjebussarna har oftast möjlighet att hämta och lämna på den adress som passar resenären bäst.

Under 2022 utfördes 21 procent av färdtjänstresenärernas resor med flexlinjen och resterande 79 procent med ett färdtjänstfordon. De närmaste åren är målet att öka andelen till mer än 25 procent och på längre sikt är ambitionen att flexlinjerna ska kunna täcka upp till 40 procent av färdtjänstresenärernas behov. Den upphandling av flexlinjetrafik som är genomförd under året, med beräknad start i mitten av 2023, kommer att skapa bättre förutsättningar för en sådan utveckling.

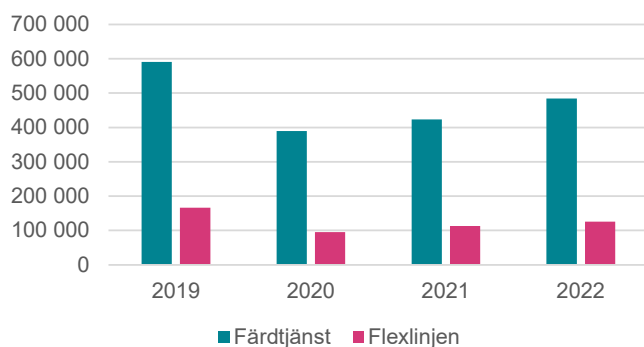
### FAKTA OM SERVICERESOR

Totalt gjordes 1 179 000 resor inom serviceresor 2022. Av dessa var 484 000 färdtjänstresor, 275 000 var resor till daglig verksamhet och 200 000 resor med Göteborgs flexlinjer. Trafikkontoret genomförde också 218 000 resor under 2022 på uppdrag av andra kommunala förvaltningar och uppdragsgivare, varav 161 000 resor utgjorde skolskjuts.

## Resandeutveckling

2022 blev året då de pandemirelaterade smittskyddsåtgärderna inom serviceresor kunde slopas, och förväntan var att detta skulle innebära att resandet skulle närma sig 2019 års nivåer. Så har det bara delvis blivit. Under 2022 genomfördes totalt 1 179 000 serviceresor, jämfört med 1 025 000 under 2021. Under 2019, som var det senaste året då resandet inte påverkades av pandemin, genomfördes totalt 1 349 000 serviceresor. Det innebär att det totala resandet under 2022 är 13 procent lägre än under det senaste normalåret. Det är i huvudsak antalet färdtjänstresor som inte återgått till prepandemiska nivåer, medan antalet skolskjutsresor för ungdomar och resor till daglig verksamhet är nägorlunda normaliserade.

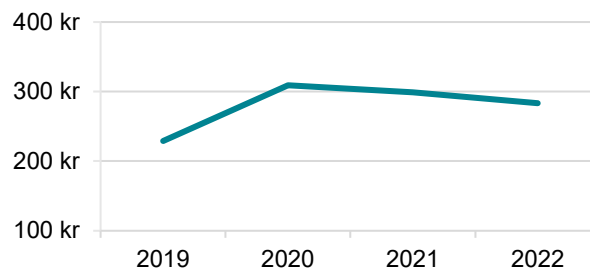
Antal flex- och färdtjänstresor 2019–2022.



## Högre snittpris när resandet går ner

De stora volymförändringarna i resandet de senaste två åren har påverkat ekonomin på flera olika sätt. Trafikkontoret har en stor andel av fordonen upphandlade i fasta volymer. Detta skiljer oss från många andra huvudmän för serviceresetrafik i Sverige, som ofta på ett mer flexibelt sätt upphandlar taxifordon. För Göteborg betydde det att stora kostnader fanns kvar när antalet resor minskade under pandemin. Snittpriserna rusade därigenom upp. Å andra sidan gjorde detta att trafikkontoret kunde upprätthålla servicen och erbjuda alla en resa trots att vi tvingades minska på samåkningen. Under 2022 ökade både samåkningsgraden och antalet resor, vilket har haft en positiv inverkan på snittpriserna, även om de inte är tillbaka på 2019 års nivåer.

Genomsnittligt pris per resa, räknat på samtliga serviceresor 2019–2022.



## Fortsatt nöjda och trygga resenärer

Trafikkontorets färdtjänstresenärer är fortsatt nöjda och uppger att de känner sig trygga under sina resor. I trafikkontorets löpande resenärsundersökning uppger 90 procent att de är nöjda med helhetsintrycket av sin resa, och 85 procent uppger att de känt sig trygga under sin resa. Även om resultatet är mycket bra så är det dock marginellt lägre än 2021, då motsvarande resultat var 92 respektive 87 procent. Den marginella tillbakagången kan tänkas ha att göra med slopade smittskyddsåtgärder, ökad samåkning och den tidigare nämnda fordonsbristen. Skolskjuts, resor till och från daglig verksamhet och flexlinjen ingår inte i ovan nämnda undersökning.

## Miljöambitioner för serviceresor

Trafikkontoret har den tydliga ambitionen att serviceresorna ska vara minimalt belastande för miljön. I den fast upphandlade trafiken, som utgör huvuddelen av den totala fordonsflottan, ställs hårda miljökrav kombinerat med bonussystem som premierar elfordon och till exempel HVO100 som bränsle, allt i syfte att bidra till förbättrad luftkvalitet i Göteborg.

Leverantörernas drivmedelsredovisning för 2022 är inte färdigställd när denna rapport skrivs. Vi befarar dock att andelen fossilfria bränslen minskat något jämfört med 2021 till följd av höga biogaspriser och det hävda trafikavtalet.



Fotograf: Peter Svensson



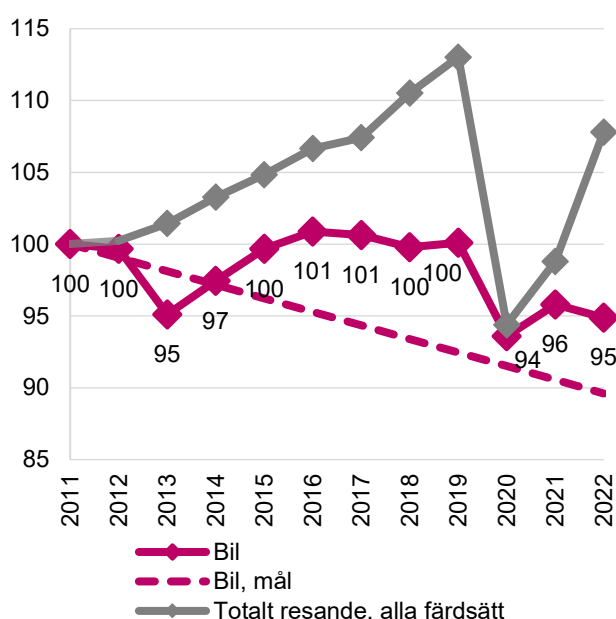
## RESOR MED BIL

2022 var året vi skulle återgå till det ”nya normala”. Siffrorna för 2022 tyder på att nedgången av biltrafiken under pandemin finns kvar, kanske som en följdfeffekt av de ökade drivmedelspriserna, elpriserna och ett ökat distansarbete. Biltrafiken minskade med knappt 1 procent under 2022 i jämförelse med 2021, och även i jämförelse med 2019 är resandet med bil lägre.

Trafikkontorets beräkningar visar att biltrafiken i trängselskattesnittet minskade med knappt 1 procent under 2022 jämfört med 2021.

Beräkningen av bilutvecklingen baseras på antalet fordonspassager vid samtliga trängselskatteportaler under vardagar exklusive klämdagar. 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, och sedan dess har trafiken har dubbelriktats genom det ena röret.

Utveckling och mål för bilresande 2011–2022, index 100.



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 med ungefär 3 procent om samtliga vägkategorier inkluderas, enligt Trafikverket.

## Nya resvanor skapar osäkerhet

Under året pågick ett flertal arbeten längs med Lundbyleden, där stängningen av Tingstadstunneln är ett av de större arbetena som fortfarande pågår. Vi kan se en minskning med 50 procent av trafikflödet, vilket tyder på att resenärerna väljer andra vägar. På andra vägar över älven har trafiken ökat.

Vi ser även indikationer på att uppmaningar och möjlighet till distansarbete under pandemin förändrat människors resvanor. Nya resvanor och avstängningar i vägnätet gör att vi kanske kan underskatta flödet eftersom vi använder oss av passager genom trängselskatteportsportalerna. Trängselskatten visar framförallt resor som sker in till staden, vilket ofta är arbetspendling. Det gör att vi missar bilflödet som sker utanför staden och runt om i regionen, som kanske ökat till följd av nya resvanor. Men då vi ser en ökning av resor med andra färdmedel, kan det tyda på att kortare resor med bil ersätts med cykel och resandet in till staden sker med kollektivtrafik. Det kan förklara minskningen av flödet genom trängselskatteportalerna.



Fotograf: Asbjörn Hanssen

## Långsiktig biltrafikutveckling

Enligt trafikstrategin behöver biltrafiken minska med i snitt 1,1 procent per år för att vi ska nå strategins mål till 2035. Sedan 2011 har biltrafiken legat på ungefär samma nivå förutom när trängselskatten infördes 2013 och under coronapandemin 2020 och 2021. Fram till 2019 var biltrafikens utveckling inte i linje med trafikstrategins mål. Minskningen av biltrafiken under pandemin var tydlig och innebar ett stort steg i rätt riktning, men minskningen är trots det inte tillräcklig för att uppnå målet. Under 2022 ser vi en minskning gentemot 2021, men resor med bil ligger fortfarande högre än den nivå vi bör ligga på för att nå målet.

|                                                     | <b>Bil</b> |
|-----------------------------------------------------|------------|
| Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2035 | - 1,1 %    |
| Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2022    | - 0,5 %    |
| <b>I linje med nödvändig utveckling</b>             | <b>Nej</b> |

## Mätning av biltrafiken

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

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

Snitten ringar in olika stora områden i staden, från det minsta, citysnittet, till kommunsnittet som mäter resandet in och ut ur Göteborg.

De 28 fasta punkterna är strategiska mätplatser på stora trafikleder. Mellan 1970-talet och 2016 användes snittet 28 fasta punkterna som uppskattning för det generella resandet med bil.

### TRÄNGSELSKATTESNITTET

Göteborgs Stad beräknar utvecklingen av biltrafik genom att följa upp samtliga fordonspassager vid trängselskatteportalerna. Portalerna består av 36 stationer som installerades hösten 2012. I mitten av december 2020 tillkom stationer i samband med Marieholmstunnelns öppnande. Geografiskt är snittet inte fullt ut jämförbart med något av de ursprungliga snitten. Det består av en blandning av stora leder, Älvsborgsbron, Tingstadstunneln samt även ett antal större och mindre gator i anslutning till zonen. Fördelen med snittet är att det är slutet, inga passager in och ut genom snittet kan göras utan att registreras.

## Antal körda kilometer i Göteborg

Under 2022 arbetade trafikkontoret fram en metod för att kunna börja mäta utvecklingen av trafikarbete i Göteborg. Metoden som är utvecklad mäter

förändringen av trafikarbete från 2019 som är satt till basåret, det innebär att förändringen alltid är jämfört med 2019. Då siffrorna för föregående år fås under våren följande år kan vi därför här ge en sammanfattning om hur utvecklingen såg ut mellan 2019–2021.

Trafikarbete ger oss möjlighet att följa upp miljö- och klimatprogrammets delmål och siffrorna ger oss en kompletterad bild till uppföljningen av effektmål 1 och 2 i Trafikstrategin.

### Mål: Miljö- och klimatprogram

De motoriserade vägtrafikarbetet i Göteborgs Stad ska minska med 25 % till 2030 jämfört med 2019.

**2030**  
- 25 %

**2021**  
- 6 %

Genom att kombinera flöden med att mäta trafikarbete kan vi få en bättre bild av utvecklingen av biltrafik i staden. Genom att kombinera trafikarbete med uppgifter om drivmedel för fordonen som passerar trängselskatteportalerna under betalningsperioden kan vi även få en bättre bild av utvecklingen för biltrafiken i staden. Siffrorna från portalerna visar på en förändring i fordonsflottan mellan 2019 och 2021 (januari–november exklusive juli). Fordonsflottan för personbilar visar att drygt tre procent av alla passager skedde med elbilar 2021 samtidigt som andelen dieslbilar och bensinbilar minskade. Även andelen laddhybrider har ökat från 5 till 9 procent.

I Göteborgs Stad var trafikarbetet 6 procent lägre 2021 jämfört med 2019.

### 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.





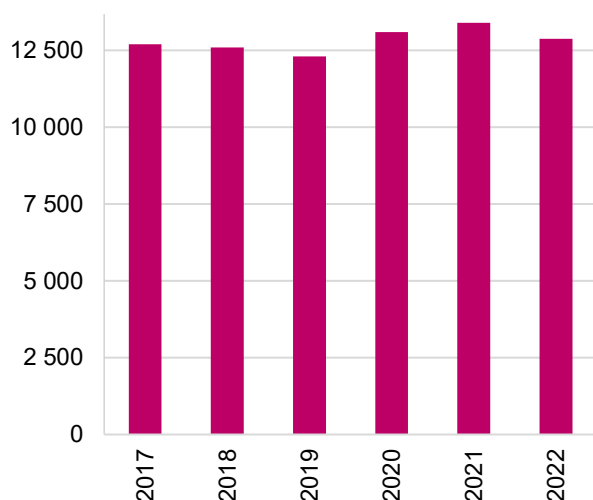
Fotograf: Lo Birgersson

## Boendeparkering

Boendeparkering på gatumark finns tillgängligt i vissa centrala delar. Boendeparkering kan sökas av boende i området där det inte ansetts rimligt att kräva att fastighetsägarna skulle anordna parkeringsplatser för dess boende. Inga nya bostäder som byggs tillåts att skaffa boendeparkering, så antalet bostäder som har möjlighet att skaffa boendeparkering är ungefär detsamma och antalet boendeparkeringskunder blir en indikator för hur efterfrågan på bil förändras i staden.

Då boendeparkering sker på stadens gator får vi även en uppfattning om hur mycket yta av stadens gator som nyttjas till parkering för boende. Ökningen av boendeparkeringskunder ökade under pandemin, vilket även följer utvecklingen av antal bilar per 1000 invånare. 2022 ser vi att antalet boendeparkeringskunder minskar gentemot tidigare år, dock är kunderna fortfarande fler än innan pandemin.

Utveckling av antalet boendeparkeringskunder 2017–2022.



## Mobilitetsavtal

Mobilitetsavtal är en frivillig åtgärd som erbjuds i samband med bygglov för nyproduktion av

fastigheter. Avtalet skrivs mellan Göteborgs Stad och fastighetsägaren och innebär möjligheten att bygga med lägre parkeringstal i utbyte mot att fastighetsägaren förbinder sig att erbjuda mobilitetstjänster till de boende. Syftet är att minska behovet av egen bil bland de boende och samtidigt få ned produktionskostnaden på nybyggnation.

Sedan 2018 har man ingått över 100 mobilitetsavtal. Under 2022 följde man upp de 31 projekt som är inflyttade, det omfattar över 8 200 lägenheter. Av dessa besvarade 30 fastighetsägare en omfattande enkät om hur arbetet med mobilitetsåtgärder fungerar hos dem. Resultatet visade bland annat att förutsättningarna för att arbeta löpande med att upprätthålla och utveckla mobilitetstjänsterna ser mycket olika ut beroende på typ av fastighetsägare och hur stora de är.

## Mer fordonsrörelser från småhusområden

Trafikkontoret har under 2021 och 2022 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. En liknande mätning gjordes 2014. Resultatet visar att det finns ett starkt samband mellan andelen småhus i ett område och trafikallstringen. 2022 genererade områden med småhus drygt dubbelt så många fordonsrörelser per bostad som områden med flerbostadshus, det är samma resultat som 2021.

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

| År/hustyp | Flerbostadshus | Småhus |
|-----------|----------------|--------|
| 2022      | 2,2            | 4,9    |



Fotograf: Rebecca Havedal

## RESTIDER MELLAN MÅLPUNKTER I STADEN

Trafikkontoret följer sedan år 2018 restider mellan fem målpunkter i staden. Målet är att restiden mellan målpunkterna ska vara maximalt 30 minuter med både kollektivtrafik och bil. Under 2022 uppfylldes målet för 12 av 20 relationer med kollektivtrafik, för bilresor har målet varit uppfyllt sedan 2018.

### Var mäter vi?

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

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



### 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 är det trängselsituationen på vägnätet som påverkar mest.

### Effektmål 3: Restider

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

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

**Biltrafik:** Samtliga relationer uppfyller målet.

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

Sett till 85-percentilen är det åtta relationer i kollektivtrafiken som överskrider målet på maximalt 30 minuters restid. Samma relationer överskred målet 2020 och 2021. 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.

### HUR MÄTER VI RESTIDER

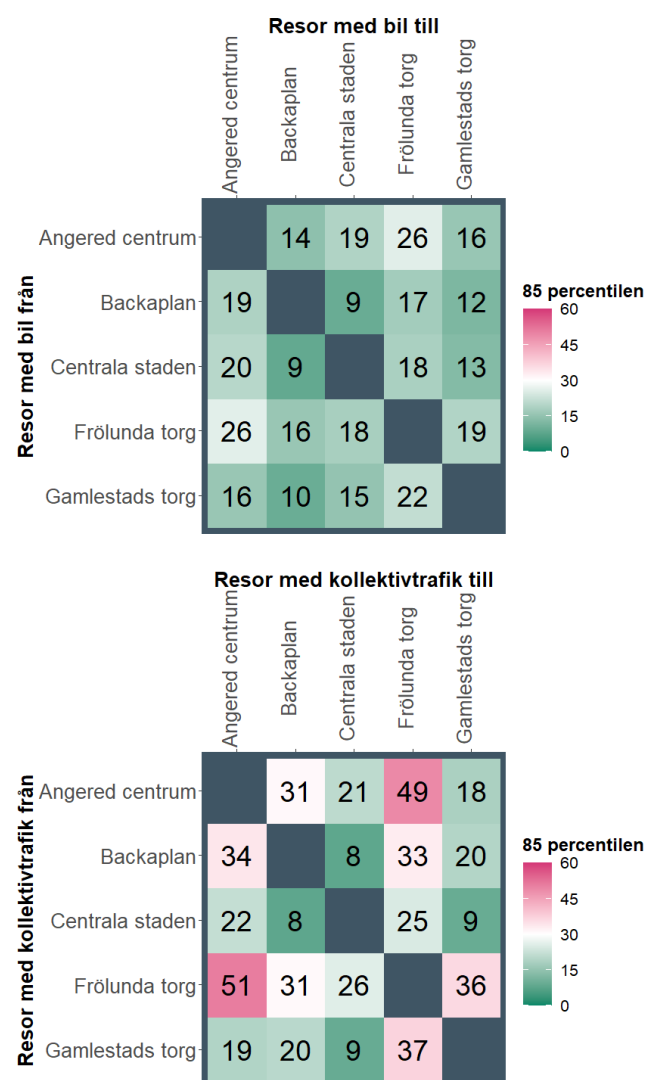
Data hämtas från Google Distance Matrix API som på begäran beräknar förväntade restider mellan två angivna platser. Restidsdata hämtas för bil och kollektivtrafik varje kvart mellan klockan 8 och 18, alla dagar i veckan. För 2022 finns data för alla datum fram till 2022-11-22.

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.

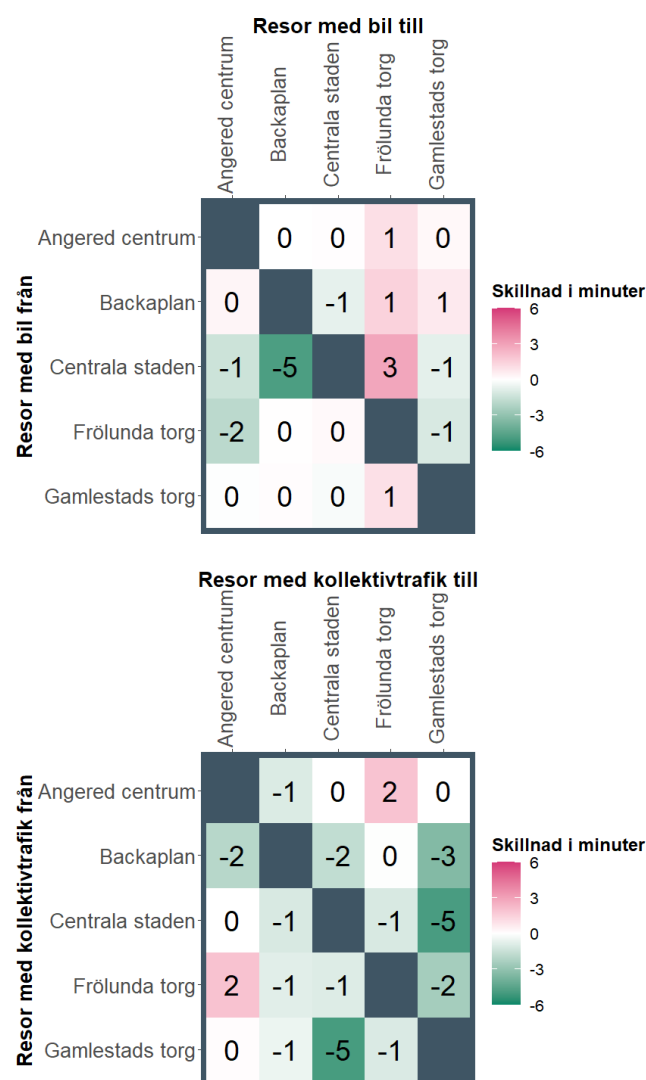
Restiderna rangordnas från kortast till längst och översta 15 procenten med längst restider exkluderas och de resterande 85 procenten utgör 85-percentilen. Medianen är det mittersta värdet (50-percentilen).



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



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



## Kortare restider 2022 än 2021

Analysen av skillnader i restid baseras på månader där data finns för båda år. En analys av skillnader i restider mellan 2022 och 2021 visar bland annat på förbättringar för kollektivtrafiken i de flesta målpunkterna, framför allt för resor till Gamlestads torg och resor från Backaplan. Den största förändringen till och från Gamlestads torg beror troligen på bättre framkomlighet vid Åkareplatsen.

Restiderna i biltrafiken har varit oförändrad i nio relationer. Analyserna visar att resor från Centrala staden till Backaplan har haft stora förbättringar. Hisingsbron blev klar i slutet av 2021, det kan ha förbättrat restiderna för bil, då restiderna var påverkade av stora trafikomläggningar under byggtiden. Under 2021 och 2022 var det många påverkande arbeten i Frölunda, vilket påverkar restiderna för kollektivtrafik. 2023 blir det färre påverkande arbetena, samtidigt som staden arbetar med att möjliggöra bättre framkomlighet för forarna genom signalstöd för högre hastigheter i Frölunda.

## Restidskvoter

Generellt är restiderna för kollektivtrafiken längre än de för biltrafiken. I fem relationer är restidskvoten 2 eller mer. Restidskvoten för en relation beräknas genom att dividera medianen för kollektivtrafik med medianen för biltrafik, ett resultat på 1 innebär att resor med kollektivtrafik och resor med bil tar lika lång tid. Under 2022 var restidskvoten mindre än 1,25 i åtta relationer. Det gäller resor i båda riktningar mellan:

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

Här har kollektivtrafiken alltså tidsmässigt en god konkurrenskraft. Från Centrala staden till Frölunda torg är restidskvoten 1,4, även i den relationen är kollektivtrafiken konkurrenskraftig.

## TILLGÄNGLIGHET I STADEN

Stadsbyggnadsförvaltningen kommer under 2023 att lansera ett Tillgänglighetsverktyg som ger möjlighet att analysera olika platser tillgänglighet till fots, cykel, med kollektivtrafik och bil, till olika typer av målpunkter. Tillgänglighetsmått kan beskrivas som ett betyg på tillgängligheten från fördefinierade geografiska platser eller områden, till givna målpunkter.

Tillgänglighetsverktyget berör framför allt den platsspecifika tillgängligheten, där olika geografiska områdens tillgänglighet beskrivs. Måtten som används beskriver framför allt den relativa attraktiviteten för olika färdmedel.

I verktyget presenteras tillgänglighet till 12 olika typer av målpunkter i staden, om man förflyttar sig till fots, cykel, med kollektivtrafik eller med bil. Utgångspunkten har varit att det är restiden och utbudet som är avgörande för måttet. Restiden är den tid det tar att transportera sig med olika färdmedel. Utbudet är ett antal målpunkter som nås inom en specifik restid. Betyg har satts utifrån hur många målpunkter som nås inom olika restidsintervall. Platser har fått betyg från 0–5, där 3 motsvarar acceptabel tillgänglighet.

Förutom tillgänglighet till de enskilda typerna av målpunkterna för respektive färdmedel har även sammanvägda mått tagits fram. För att ta fram det sammanvägda måttet har ett geografiskt områdes närhet till samtliga målpunkter beräknats. Målpunkterna viktas ihop efter deras betydelse, där målpunkter som besöks dagligen har störst vikt, medan alla färdmedel viktas lika.

- Ett sammanvägt tillgänglighetsmått per färdmedel
- Ett sammanvägt tillgänglighetsmått för hållbara färdmedel (gång, cykel och kollektivtrafik)
- Ett sammanvägt tillgänglighetsmått för samtliga färdmedel (gång, cykel, kollektivtrafik och bil)

Dessa sammanvägda mått används sedan för att ta fram områdesvisa mått som visar medborgarnas tillgänglighet. Medborgarnas tillgänglighet tas fram genom att vikta geografiska områden med antal nattinvånare i området.

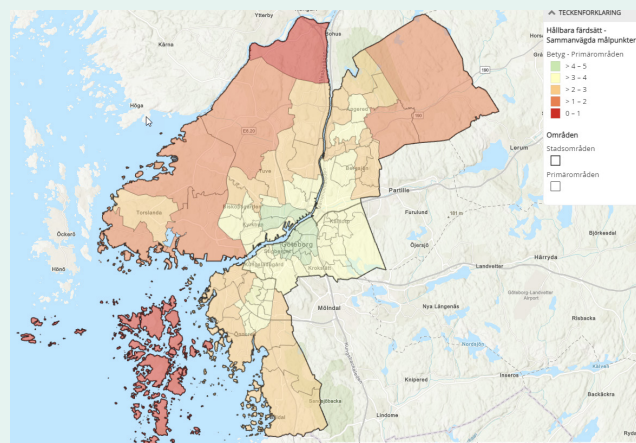
### Varför tillgänglighetsmått?

Tillgänglighetsverktyget visar ett nuläge (2021) och kan användas som underlag för arbete med stadsutvecklingsfrågor – exempelvis vid nulägesbeskrivning, bristanalys samt uppföljning av mål och strategier. Verktyget kan även användas för att

analysera hur tillgängligheten ser ut för ett specifikt geografiskt område i kommunen, för olika typer av målpunkter och för olika färdmedel, som underlag för arbete med detaljplaner, mobilitetsplaner och trafikutredningar.

Nedan visas två exempel från verktyget. I kartan visas det områdesvisa måttet för hållbara färdmedel fördelat på stadens 96 primärområden. I tabellen visar medborgarnas tillgänglighet med hållbara färdmedel på stadsområdesnivå fördelat på de 12 målpunktstyperna. Att mer centrala delar av staden har ett större utbud av målpunkter i kombination med tätare infrastruktur ger en tydligt högre tillgänglighetsbetyg. I verktyget finns även möjlighet att identifiera platser där det finns en potential för bättre tillgänglighet med respektive färdmedel.

Betyg för medborgarnas tillgänglighet med hållbara färdmedel på stadsområdesnivå.



Betyg för medborgarnas tillgänglighet för hållbara färdmedel på stadsområdesnivå till enskilda typer av målpunkter och sammanvägt.

| Hållbara             | SO 1 Nordost | SO 2 Centrum | SO 3 Sydvest | SO 4 Hisingen | Göteborg   |
|----------------------|--------------|--------------|--------------|---------------|------------|
| Nattbefolkning       | 106 214      | 190 206      | 119 430      | 164 446       | 580 300    |
| Arbetsplatser        | 0,9          | 3,2          | 1,4          | 1,8           | 2,0        |
| Gymnasieskolor       | 1,8          | 4,2          | 1,6          | 2,2           | 2,7        |
| Grundskolor          | 3,9          | 4,3          | 3,8          | 3,6           | 3,9        |
| Förskolor            | 4,8          | 4,9          | 4,6          | 4,6           | 4,7        |
| Sjukhus              | 2,3          | 3,5          | 3,0          | 2,4           | 2,9        |
| Vårdcentraler        | 3,3          | 4,0          | 3,3          | 3,3           | 3,5        |
| Köpcentrum           | 3,0          | 3,5          | 3,0          | 2,9           | 3,1        |
| Livsmedelsbutiker    | 3,9          | 4,6          | 3,9          | 3,9           | 4,1        |
| Kollektivtrafiknoder | 1,4          | 2,7          | 1,8          | 1,7           | 2,0        |
| Kultur               | 3,1          | 3,7          | 2,9          | 3,1           | 3,3        |
| Motion               | 4,2          | 4,5          | 4,3          | 4,2           | 4,3        |
| Rekreation           | 3,6          | 3,9          | 3,5          | 3,0           | 3,5        |
| <b>Sammanvägt</b>    | <b>2,9</b>   | <b>3,9</b>   | <b>3,0</b>   | <b>3,0</b>    | <b>3,3</b> |



# Goda stadsmiljöer





## FOTGÄNGARES UPPLEVELSE AV STADEN

Att röra sig till fots i centrum har blivit allt mindre attraktivt, istället ökar kollektivtrafikens attraktivitet. Att vistas i centrum har däremot blivit mer attraktivt igen, i takt med att förutsättningarna för vistelser återställts efter pandemin. I närmiljön är gångvänligheten ungefär densamma som innan pandemin, och trygghetsupplevelsen kvällstid har ökat på många håll i staden.

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

Vi följer upp både effektmålen och målen för utvecklingsområdena genom den årliga undersökningen om fotgängarattityder. Undersökningen har genomgått metodutveckling, vilket påverkar jämförelser mellan 2019–2022. Därför skriver vi endast ut exakt andel för årets undersökning i diagrammen.

### 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 % |

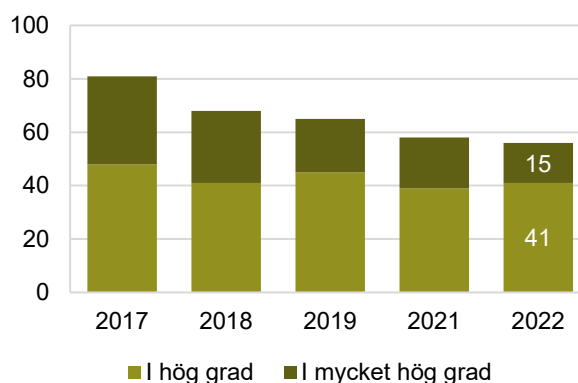
### Gång mindre attraktivt än kollektivtrafiken i centrum

Den långsiktiga utvecklingen är att det har blivit allt mindre attraktivt att röra sig i centrum. I årets undersökning var det 56 procent som tyckte att gång är

ett attraktivt sätt att röra sig i innerstaden, i jämförelse med toppnoteringen 81 procent under 2017. Sedan 2021 är gång inte heller det mest attraktiva sättet att ta sig fram i centrala staden, utan fler svarar att kollektivtrafiken är det mest attraktiva färdssättet. I årets undersökning är det 65 procent som tycker det är attraktivt att ta sig fram med kollektivtrafiken. På vissa sträckor i centrala staden är kollektivtrafiken överbelastad, och det blir därför ett problem att resor till fots inte är mer attraktivt. Det skapar både trängsel på fordonen och i väg- och spårnätet, vilket i sin tur påverkar förutsättningarna att röra sig till fots negativt. Att öka attraktiviteten att röra sig till fots skulle därför inte enbart innebära hälsovinster för individen utan skulle sannolikt också frigöra yta för kollektivtrafiken.

Att attraktiviteten minskar är troligen i huvudsak relaterat till de stora infrastrukturarbetena i centrum. De påverkar både framkomligheten och upplevelsen av att röra sig till fots.

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



### UNDERSÖKNINGEN KRING FOTGÄNGARATTITYDER

Fotgängarupplevelsen i Göteborg undersöks återkommande. Undersökningen görs i ett slumpmässigt urval göteborgare som får en postal inbjudan att besvara en webbenkät. Undersökningen har genomgått metodförbättring under 2021–2022, vilket innebär att svaren idag bättre representerar invånarna som helhet. Tidigare gjordes undersökningen med telefonintervjuer, vilket ofta medför något positivare svar i jämförelse med webbsvar. Vi gör därför bedömningen att om nuvarande metod hade använts tidigare hade målnivåerna satts något lägre.



### 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.

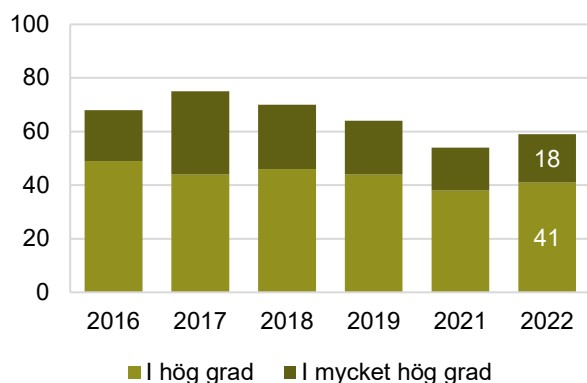
| 2035 | Nuläge 2022 | 2021 |
|------|-------------|------|
| 85 % | 59 %        | 54 % |

### Bättre läge för vistelser efter pandemin

Under pandemin minskade fotgängarflödena i centrum, både på grund av färre antal dagliga resor och minskat antal besökare. Butiker och restaurangers öppettider begränsades och evenemang ställdes in, vilket påverkade upplevelsen av att vistas i centrum.

Under 2022 har mycket av detta återställts. Flödena är dagtid fortfarande något lägre än 2019 på grund av färre arbetsresor, men besöksantalen i restaurang- och nöjesbranschen har normaliserats. Det gör att fler i årets undersökning tycker att det är attraktivt att vistas i centrum igen. Att fler tycker att centrum är tryggt (se mer i kapitlet Besökares nöjdhet med trafikmiljön i centrala staden) påverkar sannolikt också centrala stadens attraktivitet.

Attraktivt att vistas i centrala staden, procent.



### Utvecklingsområde: Gångvänlig närmiljö

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

### Utvecklingsområde: Rekreativ närmiljö

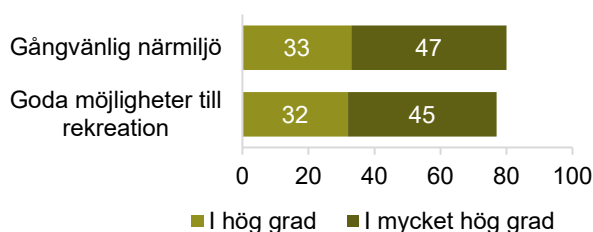
Att gå, springa och vara ute för rekreation är en stor del av stadens gångrörelser. Här är målet till 2035 att minst 90 % av de boende i varje stadsdel tycker att deras närmiljö ger goda möjligheter för rekreation.

### Att röra sig till fots i närmiljön

Närmiljön blev viktigare för många i staden under pandemin. Fler resor blev lokala och hade därmed potential att göras till fots. Staden har ett uppdrag att utveckla 15-minutersstaden och inom ramen för detta är det viktigt att bibehålla dessa lokala resor. Här har den lokala gångvänligheten stor betydelse.

Göteborgarna är generellt nöjda med förutsättningarna att gå i sin närmiljö. I årets undersökning tycker 81 procent att närmiljön är gångvänlig och 77 procent tycker att miljön erbjuder goda möjligheter till rekreation. Det är ungefär samma nivå som innan pandemin.

Gångvänlighet och goda möjligheter till rekreation i närmiljön, andel positiva, procent.



Sedan 2019 har trygghetskänslan i närområdet minskat, särskilt kvällstid. I årets undersökning syns en tydlig uppgång i upplevd trygghet, särskilt kvällstid. I staden som helhet är det nu 56 procent som känner sig trygga i närmiljön kvällstid, vilket fortfarande är lägre än 2019. Det är dock ett av de nyckeltal som varierar mest mellan olika områden i staden. I Örgryte-Härlanda är det flest som känner sig trygga kvällstid, hela 70 procent och dagtid hela 97 procent. I Angered är det lägst andel som känner sig trygga kvällstid, bara 37 procent, och där har andelen dessutom minskat sedan 2021.

## BARN SKOLVÄGAR

År 2035 ska sju av tio barn i grundskolan gå eller cykla till skolan, det vill säga resa aktivt. Idag är det knappt fem av tio, trots att majoriteten av föräldrarna tycker att barnens skolväg är säker.

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. I Göteborgs Stads budget för 2023 lyfts också behovet av att arbeta med barns skolvägar genom att stadsmiljönämnden i samverkan med grundskolenämnden får i uppdrag att skapa säkra cykelvägar och bilfria zoner vid skolor med otrygg trafikmiljö.

Målet sattes utifrån en undersökning gjord 2013 som visade att 60 procent av barnen i förskoleklass upp till årskurs 6 gick eller cyklade till skolan. Under 2022 följde vi för första gången upp målet sedan det antogs. Uppföljningen är gjord i form av en enkätundersökning till föräldrar med barn i grundskolan (förskoleklass upp till årskurs 9).

### 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.

### OM UNDERSÖKNINGEN

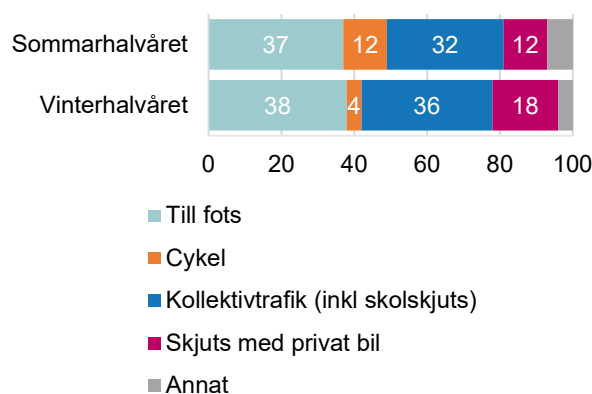
Inbjudan att delta i undersökningen skickades postalt med en länk till en webbenkät som var öppen under juni–juli. Totalt fick 8000 föräldrar med barn i förskoleklass upp till årskurs 9 möjlighet att delta, och svarsfrekvensen var 46 procent. Urvalet delades upp på de 36 mellanområdena för att kunna studera skillnader i svaren utifrån geografi.

## Knappt hälften reser aktivt till skolan

Barns resvanor varierar mellan sommar- och vinterhalvåret. Under sommaren är det fler som går eller cyklar, totalt 48 procent. Att gå är det vanligaste färdmedlet både vinter och sommar, medan cykling är betydligt vanligare på sommaren. Det är flest bland mellanstadiebarnen som går eller cyklar till skolan. De yngre barnen skjutsas i högre utsträckning medan fler bland de äldre åker kollektivt.

Sett till årskurserna förskoleklass till årskurs 6, det vill säga urvalet för undersökningen 2013, ligger det aktiva resandet runt 55 procent. Eftersom frågan om färdmedel ställdes annorlunda 2013 gör vi den sammantagna bedömningen att andelen barn som går eller cyklar till fots inte har förändrats sedan 2013.

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



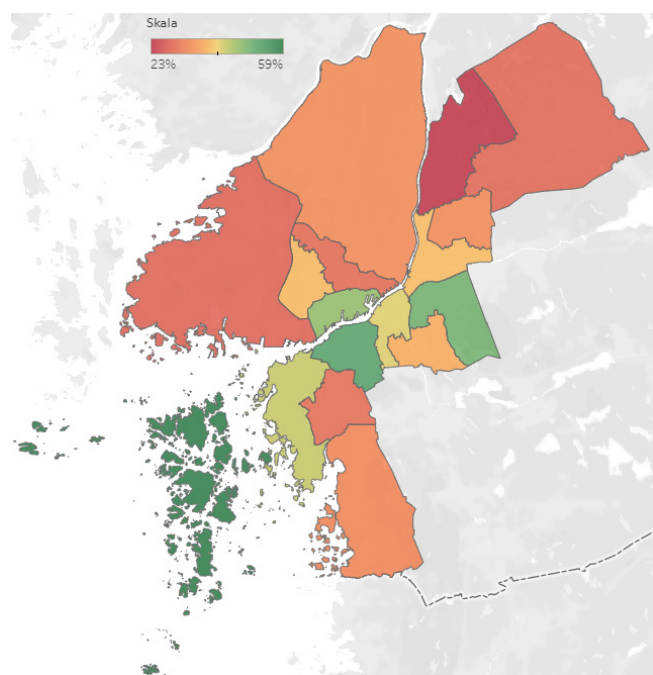
## Stora geografiska skillnader

Hur barn tar sig till skolan varierar stort mellan områden i staden. Andelen som cyklar sommartid varierar mellan 2 och 55 procent. En del av detta kan förklaras med geografiska förutsättningar, barn i centrala delar av staden har i genomsnitt kortare väg till skolan. I hela staden har 61 procent av barnen 2 km eller mindre till skolan, så potentialen för aktivt resande är stor.

Bland de äldre barnen ökar avståndet till skolan, vilket ökar kollektivtrafikens attraktivitet. Även det fria skolkortet i kollektivtrafiken påverkar, det uppger 15 procent av föräldrarna till barn som inte går eller cyklar. Bland de allra äldsta ökar de motoriserade resorna också när moped och a-traktor blir vanligare.



Cyklar eller går, sommar och vinter, procent.

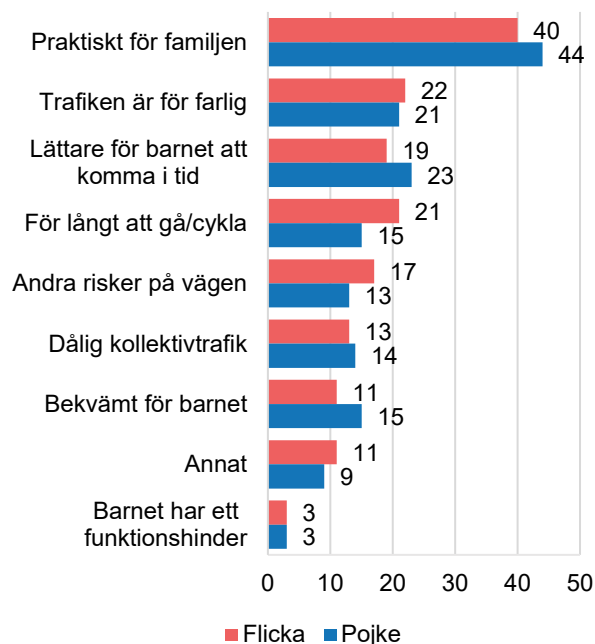


## Familjens resvanor viktiga

Familjens förutsättningar för resande är också viktiga. Det är vanligare bland barn som bor i villa eller radhus att skjutsas till skolan. Den vanligaste orsaken till att föräldrar väljer att skjuta sina barn är att det är praktiskt för familjen. Föräldrars resvanor påverkar troligen också färdmedelsvalet för de yngre barnen som åker kollektivt till skolan.

Resvanorna skiljer sig också mellan pojkar och flickor. Det är vanligare bland pojkar att cykla till skolan. Bland de barn som skjutsas motiveras detta olika beroende på barnets kön. Fler föräldrar till flickor anger att det är för långt att gå eller cykla samt att det finns andra risker längs vägen än trafiken. Fler föräldrar till pojkar anger istället att skjutsning gör det lättare för barnet att komma i tid eller att det är bekvämt för barnet. Den här typen av subjektiva föreställningar om barns förmågor är viktiga att belysa ur ett beteendepåverkande perspektiv, eftersom många föräldrar är omedvetna om dem.

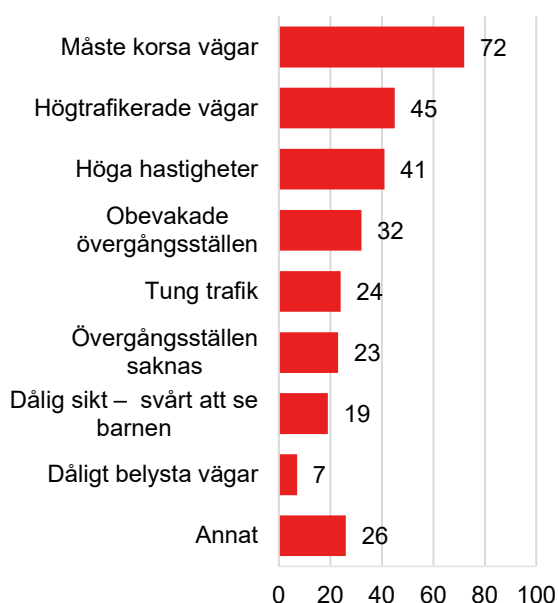
Anledningar till att barn skjutsas till eller från skolan, procent.



## De flesta tycker att skolvägen är säker

Det är 68 procent av föräldrarna som tycker att barnens skolväg är säker, och 28 procent som tycker att den är osäker på grund av trafiken. De största trafikfarorna för barnen på väg till skolan hör ihop med stora trafikmängder: de måste korsa vägar, vägar är högt trafikerade och trafiken har höga hastigheter.

Varför barnens skolväg är osäker på grund av trafik, andel i fallande ordning.



## UPPLEVELSEN AV CYKLING I GÖTEBORG

Mycket tyder på att den svagaste länken avgör upplevelsen av att cykla i staden. Det visar den senaste attitydundersökningen kring att cykla i Göteborg. För att förbättra cykelvänligheten krävs därför ett helhetsgrepp.

I stadens cykelprogram finns ett mål om att cykelvänligheten ska öka. Målet följs upp genom attitydundersökningen kring att cykla, som görs vartannat år.

### Mål: Cykelvänlig stad

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

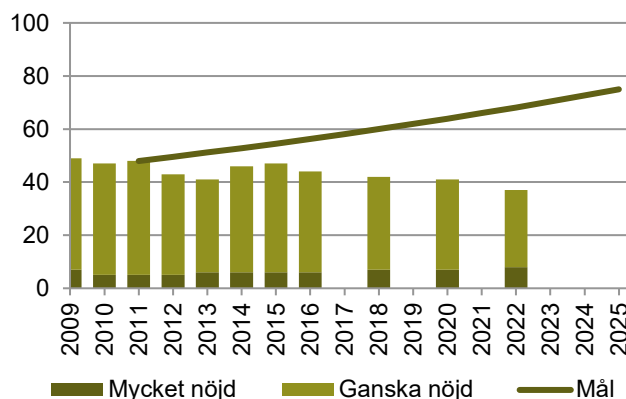
| 2035 | 2025 | Nuläge |
|------|------|--------|
| -    | 75 % | 37 %   |

### Cykelvänligheten minskar

Upplevelsen av cykelvänlighet har utvecklats mycket lite sedan den började följas upp. De senaste sju åren syns en svagt nedåtgående trend och i årets undersökning tycker 37 procent att staden är cykelvänlig. Årets undersökning innehöll också en fördjupning kring att cykla i sin stadsdel. Där framkommer att cykelvänligheten är bättre i alla stadsdelar av staden än i centrum. Totalt tycker 49 procent att stadsdelen de bor i är cykelvänlig, men bara 34 procent av de boende i centrum tycker samma sak.

I halvårsbokslutet för cykelprogrammet 2021 framkom att sambandet mellan upplevelsen av cykelvänlighet och utvecklingen av antalet cykelresor inte är särskilt stark. Därför gjordes en kvalitativ fördjupning i årets attitydundersökning, i syfte att öka förståelsen av vad göteborgarna lägger i begreppet cykelvänlighet. Den visar att medborgare lägger stor vikt vid flöde och trafiksäkerhet vid bedömningen av cykelvänlighet. Staden upplevs på många håll som fragmenterad, särskilt i centrum. I samtalen är det många som upplever att staden blivit mer cykelvänlig på senare år, vilket motsäger resultaten i staden som helhet. Men som cyklist känner man sig fortfarande lägre prioriterad än andra trafikslag.

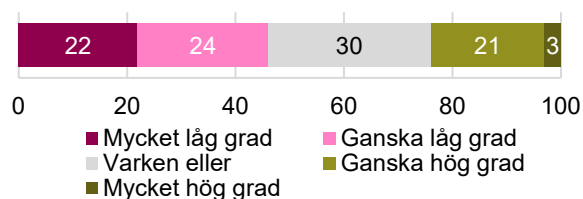
Cykelvänlig stad, andel nöjda samt mål till 2025, procent.



### Tillfälliga omläggningar en utmaning

Att det byggs så mycket i staden, och framför allt i centrum, påverkar upplevelsen av att cykla. I undersökningen framkommer att bara 24 procent av cyklisterna tycker att det känns säkert och tydligt var man ska cykla förbi eller genom en byggarbetsplats. Att cykelbanor plötsligt upphör eller byter sida är en känd otrygghetsfaktor för cyklister och lyftes också i fokusgrupperna. Vid byggarbetsplatser kombineras denna typ av störningsmoment med byggtrafik, som utgör en reell risk för oskyddade trafikanter. Arbetet med att förbättra omläggningar för cyklister vid byggarbetsplatser är därför mycket viktigt.

Säkert och tydligt att cykla förbi eller genom byggarbetsplatser, cyklister, procent.



Fotograf: Digitalstudion

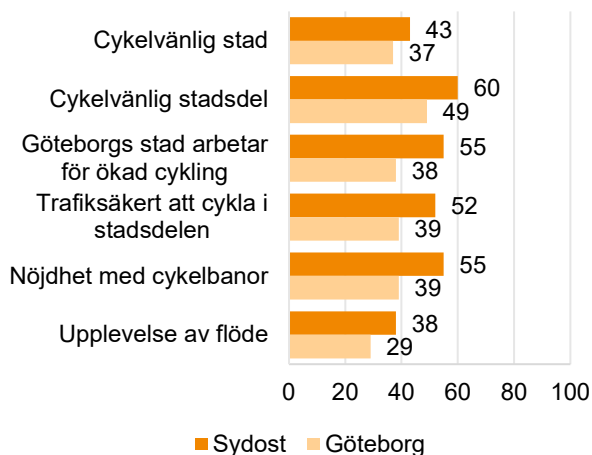


## Sydost – ett gott exempel

I sydost (tidigare stadsdelsnämnden Örgryte-Härlanda) är det 40 procent som huvudsakligen cyklar till daglig aktivitet (under sommarhalvåret). Det är den högsta andelen i staden. Här tycker flest att den egna stadsdelen är cykelvänlig, trafiksäker och enkel att cykla i. Man är också nöjd med de cykelparkeringar som finns. Det speglas också i upplevelsen av cykelvänligheten i staden som helhet, här tycker 43 procent att den är cykelvänlig.

För 10 år sedan var de boende i Sydost bland de som var minst nöjda med cykelvänligheten i staden. Sedan dess har omfattande förbättringar gjorts i cykelinfrastrukturen i stora delar av området, bland annat utbyggnad av pendlingscykelstråk och breddning av cykelbana på bekostnad av körfält för bil. Resultatet var en tydlig ökning i cykelvänlighet redan vid förra mätningen 2020. Det är också tydligt i årets fokus kring cykelvänligheten i stadsdelarna. Sydost är därför ett bra exempel på vilka effekter som kan uppnås när vi tar helhetsgrepp kring förutsättningarna att cykla i ett område.

Nyckeltal, Sydost och Göteborg, procent.

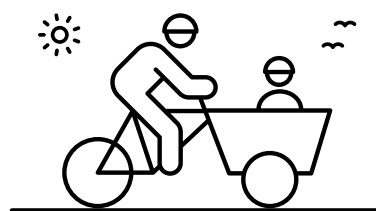


## En attraktiv stad är cykelanpassad

Nästan sju av tio, 68 procent, av de boende tycker att staden skulle bli mer attraktiv om den var mer cykelanpassad. När frågan ställdes första gången 2013 var det 55 procent som höll med, och andelen har sedan dess ökat stadigt. Det är högst andel boende i centrum som håller med, men sett till kön och ålder är skillnaderna små. Det innebär att det finns ett brett och växande stöd för den inriktning som stakas ut i den under året antagna Stadsmiljöplanen för området innanför Vallgraven. Där ska området göras attraktivt bland annat genom att ge prioritet för gående och cyklister.

### UNDERSÖKNINGEN KRING CYKELATTITYDER

Hur Göteborg uppfattas som cykelstad undersöks vartannat år genom en attitydundersökning bland medborgare, både cyklister och icke-cyklister. Ett slumpmässigt urval göteborgare får en postal inbjudan att besvara en webbenkät. Årets undersökning är gjord med en ny metod, vilket innebär att svaren bättre representerar staden som helhet än tidigare. Jämförelser över tid för enskilda grupper bör därför göras med försiktighet. Årets undersökning kompletterades också med fokusgrupper om cykelvänlighet.



## GAMLESTADENS CYKELGARAGE UTVÄRDERAT

Under våren 2022 utvärderades upplevelsen av cykelparkeringsgaraget i Gamlestaden. Garaget invigdes 2020 och är dimensionerat för resandet när stadsdelen är färdigutvecklad. Hittills har beläggningen i garaget varit låg.

Utvärderingen gjordes i form av intervjuer med cyklister på plats vid garaget. Den visade att åtta av tio användare är mycket nöjda med garaget och ungefär lika många är trygga. Att fler cyklister inte använder garaget beror främst på att tillgången till säkra, väderskyddade cykelparkeringsplatser i området är god, framför allt i de kringliggande fastigheterna.



Fotograf: Rebecca Havedal

## BOENDES NÖJDHET MED TRAFIKMILJÖN

De stora infrastrukturprojekten fortsätter att påverka de boende i centrum. Den upplevda framkomligheten för de hållbara färdmedlen fortsätter dock att vara god.

Trafikkontoret har ett mål om att nöjdheten med trafikmiljön inte ska försämrats under byggtiden som staden befinner sig i. Det följs upp med en årlig nöjd kund-undersökning (NKI) bland boende i de delar av staden som påverkas mest av de stora infrastrukturprojekten. Vilka områden som mäts beror på intensiteten i infrastrukturprojekten. I år ingår följande områden:

- Västra centrum: Haga, Linné, Masthugget
- Södra centrum: Vasa, Lorensberg, Landala, Johanneberg
- Centralaste delarna: Heden, Centralen, Inom Vallgraven
- Västra Örgryte: Skår, Överås

Det är ett något större område än tidigare år, på grund av de omfattande arbetena längs Masthuggskajen och de kommande arbetena längs Örgrytevägen i anslutning till Västlänken. Tidigare har även Lindholmen ingått men då byggprojekten där pågått under längre tid och nöjdheten med trafikmiljön länge varit god så ingår det inte längre. Att områdena förändras gör att jämförelser över tid är svåra att göra.

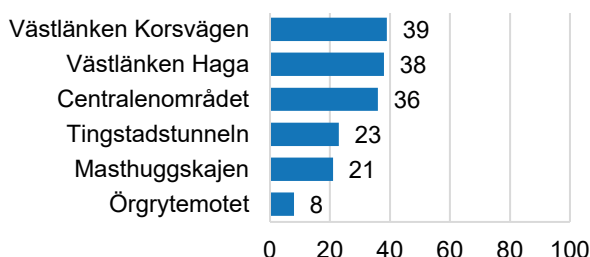
Årets mätning är gjord med ett tydligare fokus på de olika infrastrukturprojektens påverkan. På så sätt hoppas vi kunna separera vad som är bra och dåligt i trafikmiljön på grund av till exempel tillfälliga omläggningar, från andra aspekter som också påverkar trafikmiljön. Undersökningen görs med en postal inbjudan till boende att fylla i en webbenkät.

## Projekt i närområdet påverkar mest

Det är framför allt infrastrukturprojekten i närheten av ens bostad som påverkar trafikmiljön. Boende i de västra delarna av centrum anger till exempel i högre utsträckning att arbetena vid Masthuggskajen påverkar dem, medan boende i Västra Örgryte upplever att arbetena vid Örgrytemotet påverkar mest.

Sett till hur man rör sig i staden som helhet är det dock flest som påverkas av Västlänken Korsvägen.

Mest påverkande projekt i staden som helhet (max 2 alt), procent.



## 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 i de olika indexen:

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

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

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

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

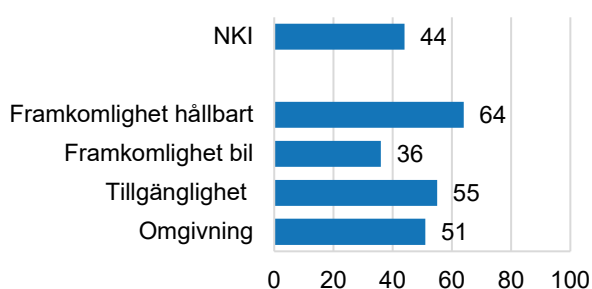
**Omgivning:** Ljudnivån, luftkvaliteten, trafiksäkerheten och det visuella intrycket.



## Fortsatt god hållbar framkomlighet

Trots att större delar av centrum är inkluderade i årets mätning är uppfattningen av trafikmiljön totalt sett mycket lik 2021. Den hållbara framkomligheten uppfattas som god, det vill säga möjligheterna att ta sig fram till fots, med cykel och med kollektivtrafiken. Mellan 2017–2019 minskade den upplevda hållbara framkomligheten, men har sedan 2019 legat på ungefär samma nivå. Likt tidigare uppfattas framkomligheten med cykel som sämre än framkomligheten till fots och med kollektivtrafiken.

NKI och indexvärden, boende, index 0-100.



## Sämst trafikmiljö i mest centrala delarna

Det är stora variationer kring hur de boende uppfattar trafikmiljön i sin närmiljö. Sämst är den i de centralaste delarna, det vill säga kring Heden, Centralen och Inom Vallgraven. Här är det övergripande NKI-värdet bara 33. Det är framför allt framkomlighet med bil som är dålig. Även i Västra centrum, det vill säga Haga-Linné-

Masthugget, är nöjdheten med trafikmiljön lägre än i centrum som helhet.

Sett till projekten tycker de som påverkas av Masthuggskajen och Västlänken Haga att trafikmiljön i deras närhet är sämre än kring övriga projekt. Gemensamt för dessa projekt är att framför allt framkomligheten med hållbara färdmedel och tillgängligheten (det vill säga nöjdhet med ytskikt, belysning och tillgång till cykelparkering) upplevs som sämre än i centrum som helhet.

## Omgivning viktigast för NKI-värdet

Framkomligheten med bil uppfattas som betydligt sämre än den hållbara framkomligheten. De boende är betydligt mindre nöjda med framkomligheten med bil i jämförelse med besökarna (läs mer i kapitlet Besökares nöjdhet med trafikmiljön). Det beror på att besökarna har andra förutsättningar i sitt färdmedelsval än de som bor i området. Framkomligheten med bil är därför viktigare för den totala upplevelsen av trafikmiljön (NKI-värdet) bland de boende än vad den är för besökarna. Men i årets undersökning är relationen svagare, vilket betyder att de boende i högre utsträckning än förut väger in andra faktorer i sin bedömning av trafikmiljön. Allra viktigast för respondenterna är omgivningen, det vill säga hur man uppfattar ljudnivå, luftkvalitet, trafiksäkerhet och de visuella intrycken. Det är framför allt upplevd trafiksäkerhet som drar ned nöjdheten, och här har de centralaste delarna en betydligt lägre nivå än övriga delar av centrum.



Fotograf: Rebecca Havedal

## BESÖKARES NÖJDHET MED TRAFIKMILJÖN I CENTRALA STADEN

Nöjdheten med trafikmiljön ökade bland besökarna under 2022. Allra mest ökade den upplevda framkomligheten med bil, men även upplevd framkomlighet med cykel förbättrades. Även tryggheten ökade, vilket är ett resultat av hårt arbete från många parter.

De stora infrastrukturprojekten påverkar resor och vistelser även för besökare. Därför följer vi upp nöjdheten med trafikmiljön även bland besökarna i de centrala delarna av staden.

Under 2022 ökade besöksflödena i centrum igen, framför allt kvälls- och nattetid. Distansarbete gör dock att dagflödena fortfarande är lägre i jämförelse med före pandemin. Andelen besökare som i NKI-undersökningen säger att de besöker området varje dag är i år 22 procent, vilket är tio procentenheter lägre i jämförelse med 2019. Det skulle kunna innebära att fler av besökarna tar sig till området för att de vill, inte för att de måste. Det innebär sannolikt att de som grupp är mer positivt inställda till trafikmiljön än de som inte gjort ett aktivt val.

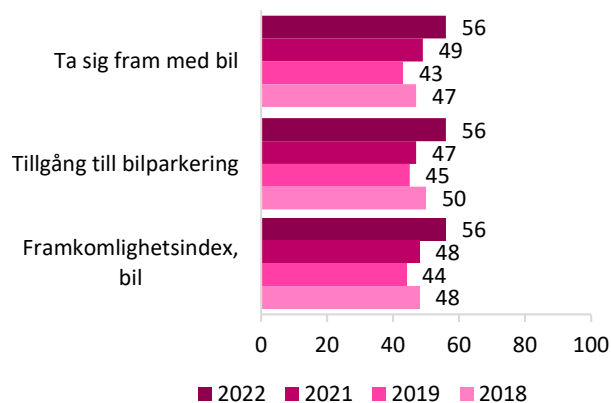
### NKI-UNDERSÖKNINGEN BLAND BESÖKARE

Precis som för boende mäter NKI-undersökningen bland besökare nöjdhet med trafikmiljön. Det mäts totalt sett och utifrån två trafik kategorier, framkomlighet hållbart och framkomlighet bil (se faktaruta i föregående kapitel för vilka aspekter av trafikmiljön som ingår). Undersökningen har tagits fram tillsammans med centrumföreningarna och görs med hjälp av på stan-intervjuer. Samma områden har mätts årligen sedan undersökningen initierades 2017–2018, nämligen Nordstan, Avenyn, Innerstaden, Haga och Linné. Jämförelser med NKI boende bör göras med försiktighet då metoderna skiljer sig åt.

## Upplevd framkomlighet med bil förbättrad

Under pandemin syntes tydliga förbättringar i framkomligheten med bil i centrum. Fordonsflödena minskade och tillgången till parkering blev bättre. Under 2022 har resandet med bil i staden som helhet minskat något, men vi ser inga nämnvärda förbättringar i restider (läs mer i kapitlet Restider mellan målpunkter i staden). Ändå har den upplevda framkomligheten fortsatt att öka stort. Allra mest har den ökat kring Nordstan och Innerstaden, vilket kan bero på den förbättrade trafiksituationen kring Hisingsbron och Götatunneln. En orsak i staden som helhet kan vara att situationen runt de stora infrastrukturprojekten har varit relativt stabil under 2022. De tillfälliga omläggningarna har inte förändrats lika mycket som tidigare år, vilket innebär att besökarnas nya resvägar har kunnat stabiliseras till nya vanor. Förutsägbarheten i trafiksystemet har ökat igen. Det kan också bero på att förväntningarna på framkomligheten har minskat i takt med att man vant sig vid närvaron av byggprojekt i staden. Även den upplevda tillgången till parkering har ökat.

Framkomlighetsindex bil och delindex, index 0–100.



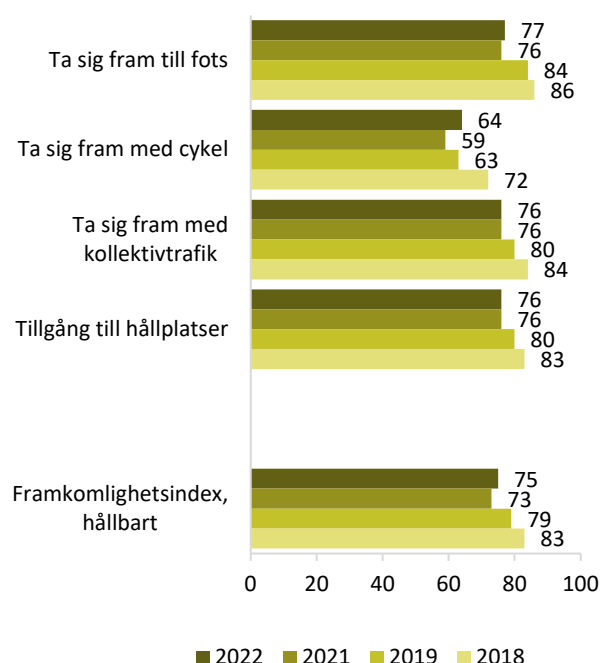
Fotograf: Stina Olsson



## Upplevd framkomlighet med cykel förbättrad

Den hållbara framkomligheten innefattar både möjligheten att ta sig fram till fots, med cykel och med kollektivtrafiken, samt tillgången till hållplatser. Under de senaste åren har den hållbara framkomligheten sjunkit något, vilket har antagits bero på infrastrukturprojektens påverkan. Sedan 2021 har den upplevda framkomligheten med cykel förbättrats något, vilket precis som för bil antas bero på att de tillfälliga omledningarna inte förändrats så mycket under året. I övrigt är framkomligheten med hållbara färdmedel densamma. Totalt sett kommer nio av tio besökare med hållbara färdmedel till centrum, där till fots och med spårvagn är det vanligaste.

Hållbart framkomlighetsindex och delindex, index 0–100.



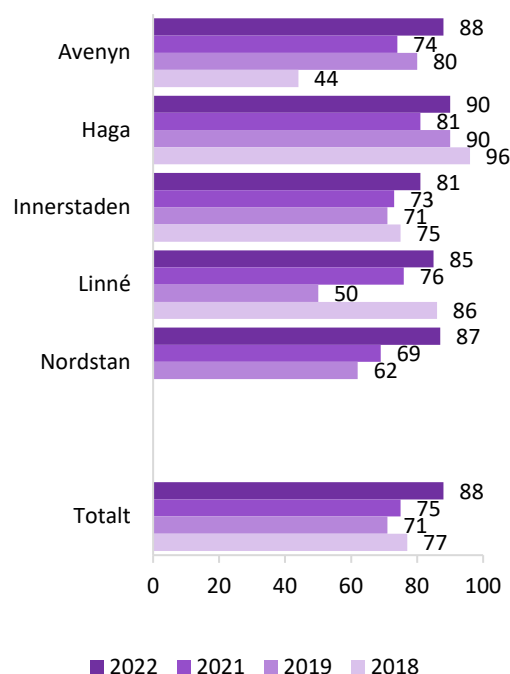
## Samverkan kring trygghet ger resultat

Under pandemin bredde ödsligheten ut sig i staden, inte minst kvällstid. Det påverkar trygghetskänslan negativt och under 2022 räknade vi med en viss ökning i trygghet igen i takt med att folklivet återställdes. Tryggheten har dock ökat betydligt mer än så, vilket är en effekt av hårt arbete från många parter.

Sedan 2018 arbetar staden i ett platssamverkansprojekt kallat Purple Flag. Purple Flag är en arbetsmodell för att utveckla kvällsekonomin i delar av stadskärnan som är levande på dagen men ödsliga och otrygga kvällstid. Det är socialförvaltningen centrum som finansierar processledning via centrumföreningen Innerstaden. Medverkande parter är bland annat flera förvaltningar, centrumföreningar, fastighetsägare och polisen. Projektet omfattar idag Nordstan, Fredstan, Lilla Bommen och Västra Nordstan. Exempel på satsningar är bland annat bättre belysning, platsupprustning, stärkt kvällsutbud, events och sociala insatser.

Mellan 2018 och 2021 minskade antalet anmälda brott i området med 33 procent. Andelen besökare som känner sig trygga både dag- och kvällstid har ökat sedan 2021. Även bland de boende i centrum har tryggheten ökat (mätt i undersökningen av fotgängarattityder, läs mer i kapitlet Fotgängares upplevelse av staden). Andelen besökare som kände sig trygga kvällstid ökade från 46 procent 2021 till 64 procent. Allra mest ökade tryggheten både dag- och kvällstid i Nordstan och Avenyn. Totalt sett känner sig 88 procent trygga dagtid vilket innebär att det fortfarande finns en stor skillnad i trygghetskänslan mellan dag- och kvällstid i dessa områden.

Trygghet dagtid, andel positiva, procent.



## TRAFIKSÄKERHET

Trafiksäkerhetsarbetet har fått nya mål och inriktningar i trafiksäkerhetsplanen för 2023–2024. Nytt är också att det nu finns beslut om att införa nya hastighetsgränser i staden. Att sjukhusen brister i rapportering av skadade fortsätter att försvåra arbetet.

### Trafiksäkerhetsplan för 2023–2024

I slutet av 2022 beslutade trafikinämnden om en trafiksäkerhetsplan. I omorganisationen ska planen ge mål och inriktning för trafiksäkerhetsarbetet i de nya nämnderna och förvaltningarna inom stadsutveckling. Planen är tänkt att vara ett stöd i verksamhetsplaneringen under 2023–2024 då trafiksäkerhet blir en aktuell fråga för tre nämnder i stället för huvudsakligen trafikinämnden som tidigare. Målen är dock satta på längre sikt, till 2030, och följer de nationella trafiksäkerhetsmålen. Trafiksäkerhetsmålen handlar om färre omkomna och skadade och är etappmål på väg mot Nollvisionen. Särskilda mål är uppsatta för gående i fallolyckor och cyklister i singelolyckor eftersom det är de i särklass största skadegrupperna.

Nya trafiksäkerhetsmål för 2030.



Utgångsvärden är medelvärden av utfallen 2017–2019 på kommunalt vägnät. Siffror inom parentes är värden för mållåret.

Utifrån trafiksäkerhetsmålen, resultat av två trafiksäkerhetsrevisioner, skadesituationen och omvärldsbevakning har sju fokusområden tagits fram som beskriver vad staden vill åstadkomma:

- Säker gångtrafik
- Säker cykling
- Rätt hastighet
- Säkra fordon och transporter
- Trafiksäkra staden under byggtid
- Suicidprevention
- Ledarskap för trafiksäkerhet

För att planen ska vara ett konkret stöd finns också åtgärdsområden beskrivna samt förslag till åtgärder.

#### Mål: Färre omkomna

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

**Mållår 2030**

2

**Nuläge 2022**

2

#### Mål: Färre skadade

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

**Mållår 2030**

132

**Nuläge 2022**

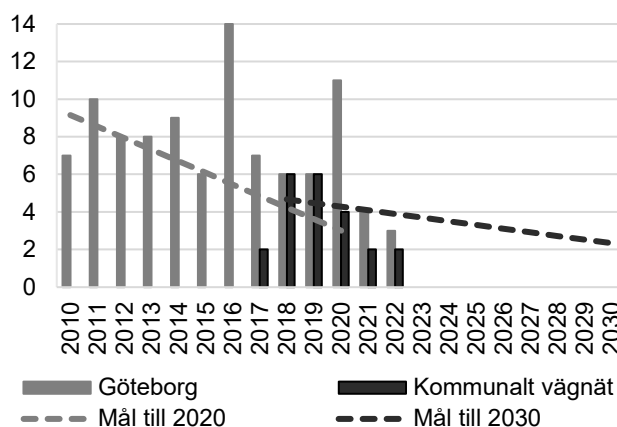
110

Fram till och med år 2020 gällde målen i Trafiksäkerhetsprogram för 2010–2020: Färre än tre omkomna och färre än 75 måttligt och allvarligt skadade (ISS 4+) i Göteborg oavsett väghållare. I detta kapitel beskrivs utfallet 2022 utifrån båda målen.

#### Mål: Antalet omkomna i vägtrafiken

Långsiktigt ser vi en minskning av antalet omkomna i Göteborgstrafiken. År 2022 omkom tre personer i Göteborgstrafiken, varav två på kommunalt vägnät, en cyklist och en personbilsförare. Utfallet på kommunalt vägnät motsvarar målnivån 2030, men antalet omkomna varierar över åren, det är för många men samtidigt så få att variationen kan bli stor. Våra nya mål ansluter till det nationella målet om att antalet dödade i vägtrafiken ska halveras fram till 2030 jämfört med medelvärdet för åren 2017–2019.

Utveckling av antal omkomna i vägtrafiken 2010–2022 samt mål för 2020 och 2030.



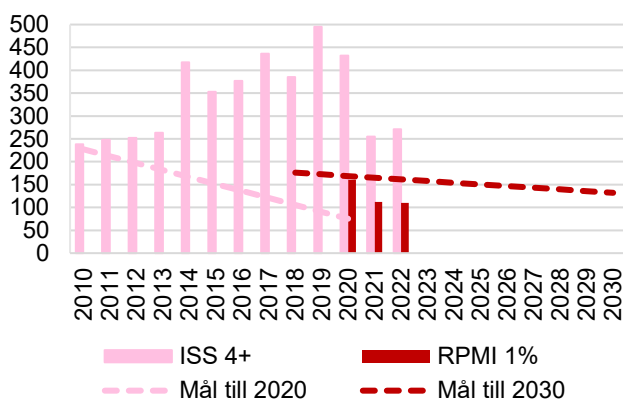


## Mål: Antalet skadade i trafiken

I sviterna av pandemin har en del sjukhus betydande bortfall och eftersläpning i rapportering av skadade i STRADA. Mölndals sjukhus som är en viktig källa till data för Göteborg är dessvärre ett av dem. Det innebär att det saknas information om skadade i redovisat utfall.

Under 2022 rapporterades det totalt 271 måttligt och allvarligt skadade (ISS 4+) i Göteborgstrafiken (exklusive fotgängare i fallolyckor). Sett till det nya målet rapporterades 110 allvarligt skadade (RPMI 1%) på kommunalt vägnät 2022. Utfallet 2022 är lägre än målnivån 2030, vilket inte betyder att målet är nått. Antalet skadade oavsett skademått är betydligt lägre från 2020 till följd av större bortfall och utfallet 2022 ska ses som preliminärt, därav asterisk på 2022\*.

Utveckling av antal skadade i vägtrafiken 2010–2022\* (exklusive fallolyckor) samt mål för 2020 och 2030. Obs! Mål till 2020 gäller måttligt och allvarligt skadade (ISS 4+) i Göteborg. Mål till 2030 gäller allvarligt skadade (RPMI 1%) på kommunalt vägnät.



## OM SKADESTATISTIKEN OCH MÅL

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

I målen ingår fallolyckor bland fotgängare samt fotgängare i kollision med spårvagn, även om dessa olyckor inte formellt räknas som vägtrafikolyckor.

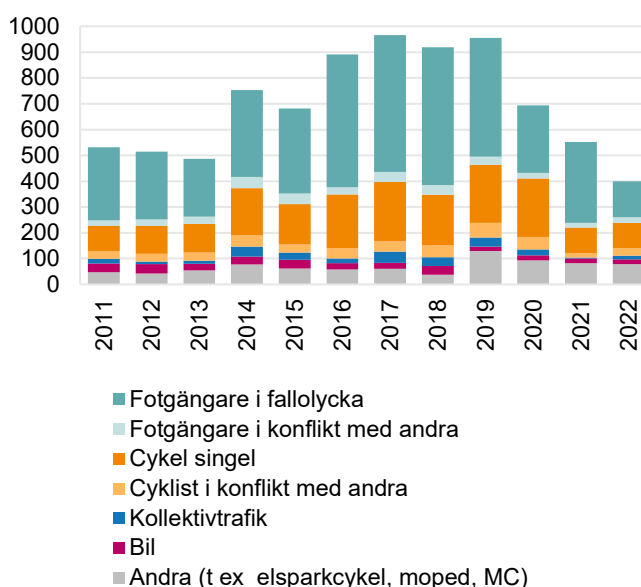
Målnivåerna för skadade till 2030 tillämpar ett skademått som utgår från risken för återstående medicinsk invaliditet om minst en procent (RPMI 1 %), medan tidigare trafiksäkerhetsmål bygger på antalet måttligt och allvarligt skadade (ISS 4+) enligt skademåttet ISS (Injury Severity Score), där skadegraden bedöms av sjukvården i anslutning till olyckstillfället. Därutöver baseras målet till 2030 på olyckor på kommunalt vägnät, medan tidigare målet gällde olyckor oavsett väghållare.

\*Värden för 2022 är preliminära.

Fallolyckor definieras inte som en vägtrafikolycka och ingår inte i antalet skadade ovan. Under 2022 rapporterades 139 måttligt och allvarligt skadade fotgängare i fallolyckor i Göteborgstrafiken (ISS 4+). Antalet fallolyckor är betydligt färre än tidigare år vilket troligtvis beror på eftersläpning i 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 det nya skademåttet 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 fallolyckor)



## Riktlinje för hastighetsgränser

Göteborg har länge avvaktat ett nationellt beslut om förändrad bashastighet, till 30 eller 40 km/h, inom tätbebyggt område. Men det finns inga signaler om att ett sådant skulle vara på väg. Därför beslutade trafiknämnden under hösten om en riktlinje för hastighetsgränser i Göteborg. Riktlinjen utgår från närvaron av gående och cyklister i gatumiljön och inriktningen är 30, 40, 60 km/h. Hastighet är den viktigaste trafiksäkerhetsfaktorn i kollisionsoolyckor mellan bilar och gående eller cyklister. Men hastigheten är också en möjliggörare för stadsutveckling och ökat resande med gång och cykel. Riktlinjen utgår från att låga hastigheter minskar skaderisken och ökar tryggheten, att fler går och cyklar och att barn får möjlighet till tryggare och säkrare egen mobilitet. Med de nya hastighetsgränserna ökar möjligheterna att använda teknikstöd för bättre hastighetsefterlevnad och övervakning av hastigheter, som intelligent stöd för hastighetsanpassning och geofencing.



# Godstransporter





## GODSTRANSPORTER

Under 2022 arbetade Trafikkontoret vidare med att ta fram en godsplan. Uppdraget kom från kommunfullmäktige till trafiknämnden i 2022 års budget. Godsplanen ska omfatta både distribution av gods i stadsmiljö, tung godstrafik på kringfartsleder och järnväg samt transporter kopplat till bygglogistik. Godsplanen ska skapa förutsättningar att uppnå effektmålen i trafikstrategin, säkra näringslivets transporter och fortsätta utveckla Göteborg som Nordens logistikcentrum.

Framkomligheten för alla trafikslag och rörlighet inom staden är viktig för att värna handeln, näringslivet och hamnen. Godsplanen ska möjliggöra effektivare och smartare nyttjande av vägar och gator samt främja användande av nya tekniska lösningar, exempelvis genom flexibla leveranstider och digitaliserad styrning.

### Godstransporter – ett komplext område

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

Syftet med godsplanen är att:

- Konkretisera problem gällande gods.
- Sammanfatta Göteborgs Stads gemensamma mål och skapa samsyn gällande gods.
- Ge förvaltningar och bolag vägledning och stöd i godsfrågor.
- Förenkla kommunikation och samarbete mellan aktörer internt och externt.
- Skapa en konkret handlingsplan med aktiviteter.

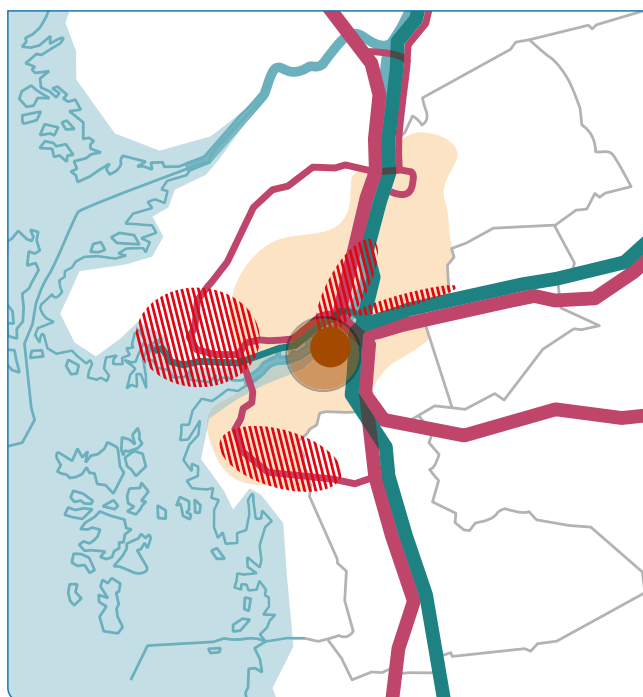
I arbetet med godsplanen under 2022 har flera av stadens förvaltningar och bolag, Trafikverket, ett antal kranskommuner samt representanter från akademien medverkat i workshops, ett arbete som kommer fortsätta under 2023.

Göteborgs Stads fortsatta arbete med godstransporter fokuserar på att få en helhetssyn genom samverkan i projekt, nya initiativ och dialogmöten.

### OLIKA TYPER AV TRANSPORTER

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

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

### Utmaningar i den växande staden

Förutom de vanligaste färdssätten, gång, cykel, kollektivtrafik och bil, behöver även servicetrafik, bygglogistik och godstransporter samsas om gaturummet. Den nya översiktsplanen för Göteborg visar att vi står inför stora utmaningar. Göteborg förväntas växa med 250 000 invånare och mer än 100 000 nya arbetstillfällen fram till år 2050. Detta innebär att fler fordon kommer att konkurrera om utrymmet och det ställer i sin tur stora krav på hur olika trafikslag ska prioriteras



i infrastrukturen. Den omfattande och pågående stadsutvecklingen i centrala delar medför påverkan på transporttiderna i staden.

## Yttre påverkan under året

Den trängselproblematik som fanns innan pandemins utbrott är inte lika omfattande som tidigare. Upplevelsen av framkomligheten för godstransporter var hyfsat god under större delen av 2022. Det kan bero på ett förändrat resemonster hos privata bilister.

I Göteborg pågår många stora infrastrukturprojekt varav några har färdigställts under 2022. Renoveringen av Tingstadstunneln, som påbörjades i april 2022, befarades få stor påverkan på framkomligheten. Trafiken har dock rullat på bättre än befarat tack vare de förberedande åtgärder som Trafikverket vidtagit. Transportörerna har varit positivt överraskade.

Faktorer som påverkar omfattningen av transporter är världsläget och konjunktursvängningarna. E-handeln som fick ett uppsving under pandemin har på grund av världsläget och konjunktursvängningarna bromsat in något, vilket påverkar med minskade transportflöden. Utvecklingen av E-handel och paketboxar blir viktigt att följa framöver för att kunna planera för den hållbara staden.



Foto: Lo Birgersson

## Viktigt att följa upp och mäta

Avgörande för att skapa en framkomlig stad är att utveckla nya sätt att följa upp och mäta godstransporter, för att på så vis kunna se vilka åtgärder som passar och var. Mätning av godstransporter utgör ett viktigt beslutstöd för att kunna sätta in åtgärder för att nå målen. Flera projekt och initiativ har påbörjats för att bättre förstå relevanta mätetal för godstransporter. Trafikkontoret har under året medverkat i logistikdatalabbet som bildades med 29 olika aktörer från universitet, städer, regioner och näringsliv. Målet med Logistikdatalabbet är att göra data som stödjer innovation tillgängligt. På detta sätt skapa beslutsunderlag för att effektivisera transporter med

hjälp av transport- och logistikdata. Datalabbet är en arena där flera olika aktörer möts och samarbetar för att göra det enklare att dela och använda data, vilket ökar möjligheten för staden att dra nytta av den digitalisering vi ser inom transportbranschen.

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

Under andra halvan av 2022 beslutades om deltagande i ett EU-projekt som kommer att pågå under 2023–2024 och handla om smarta urbana lastzoner. Projektet handlar om mätning av rörelser på lastzoner inom vallgraven.

## Förändrade restider på de större lederna

2019 tog trafikkontoret fram transporttider på större trafikleder mellan olika logistiknav i Göteborgsregionen. En stor variation i tiderna är ett tecken på trängsel, vilket gör lederna störningskänslig, som i sin tur innebär en osäkerhet om hur lång tid en transport kommer att ta. Trafikkontoret har fortsatt analysera transporttider för vägtransporter genom att utnyttja data från Trafikverket.

### 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.

Ser vi till förmiddagens högtrafik (klockan 6–9) år 2021 jämfört med 2019 har restiden minskat på samtliga leder. Restidsosäkerheten på E45, E20, väg 40 har minskat, medan den ökat på E6 norrut.

Under lågtrafik (kl. 9–15) ökade restiderna något för samtliga leder utom väg 40. Restidsosäkerheterna minskade för samtliga leder utom för E6 söderut där den ökat. Förändringarna kan liksom tidigare år bero på pandemins påverkan på resmönster, allt enligt Trafikverkets uppföljning av restider och

restidsosäkerheter på de stora lederna in och ut mot Göteborg. I rapporten konstateras även att trafikflödet ökat över dygnet men minskat under betalperioderna. Metod och resultat finns i Årsrapport för Västsvenska paketet på Trafikverkets webbplats. Resultat för 2022 tas fram under våren 2023.

Godstransporterna till Göteborgs Hamn har ökat. Där har levererade containrar på järnväg ökat med 13 procent under de tre första kvartalen 2022 jämfört med samma period 2021.

## Miljöpåverkan av godstransporter

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

Lastbilar står för en proportionerligt sett stor andel av utsläppen från vägtrafiken. Därför är ett av de effektivaste sätten att förbättra luftkvaliteten att minska utsläppen från tunga fordon. Utsläppens påverkan på stadens luftkvalitet beror mycket på lokal topografi och väderlek, till exempel påverkas luftkvaliteten av vind, regn och temperatur.

### Effektmål 8: Påverkan på luft, buller och försurning

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

**Luft:** Minskade utsläpp av NO<sub>x</sub> och partiklar.

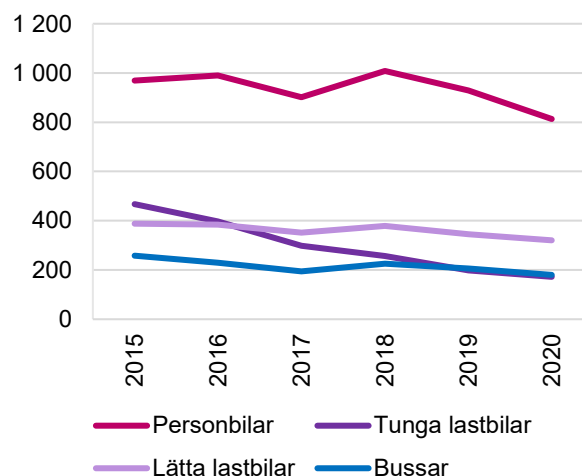
**Buller:** Uppgift saknas.

**Försurning:** Minskade utsläpp av försurande ämnen.

## Emissioner av kväveoxider

Godstrafikens utsläpp har minskat på senare år. Minskningen beror på flera saker, bland annat en generell allt renare fordonsflotta till följd av skärpta krav på utsläppsnivåer. 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.



## 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. Nationellt sett ökar mängden godstransporter på väg, vilket gör att även bullerstörningen kan antas öka. 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. Trafikkontoret har under 2022 utvecklat en modell för att kunna beräkna och följa upp vägtrafikarbete som en indikator i stadens miljö- och klimatprogram, som du kan läsa mer om i kapitlet Resor med bil. Detta möjliggör bättre uppföljning av godstrafikens miljö- och klimatpåverkan.



Foto: Lo Birgersson



## 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. 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.

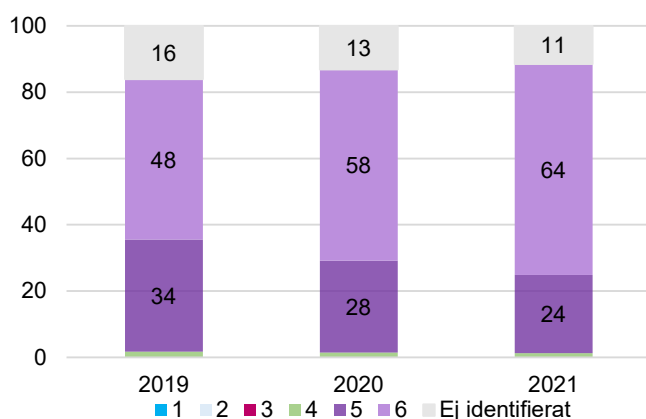
Göteborgs Stad kan genom fordonsdata från trängselskatteportaler skapa en bild över vilka typer av fordon som passerar under den avgiftsbelagda tiden samt vilken miljöklass de har och vilken typ av drivmedel de använder.

Trafikkontoret har under 2022 påbörjat insamling och sammanställning av fordonsdata från trängselskatteportalerna. Då denna data erhålls för föregående år under första kvartalet är därför senaste tillgängliga data i nuläget för 2021. Det är dock tydligt hur fördelningen av fordonsklasserna inom fordonsflottan för tunga och lätta lastbilar förändrats mellan 2019–2021.

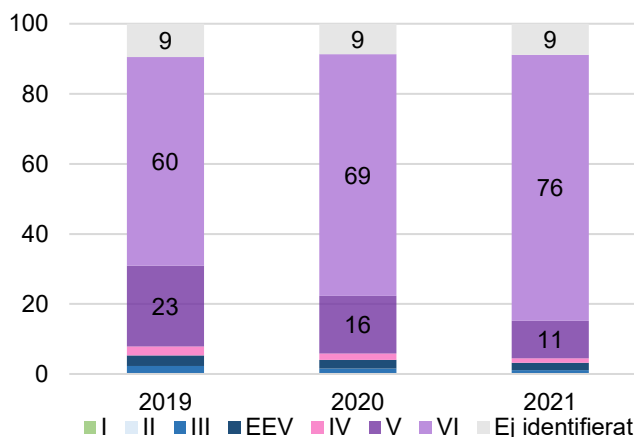
För både tunga och lätta lastbilar är diesel fortfarande det dominerande drivmedlet. För lätta lastbilar är andelen elbilar knappt 1 procent (2021).

Av diagrammen som följer framgår det att andelen lätta och tunga lastbilar med miljöklass 6 respektive 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.

Andel lätta lastbilar fördelat på miljöklasser, procent.



Andel tunga lastbilar fördelat på miljöklasser, procent.



## Sveriges bästa logistikläge

Effektmål 9 mäts genom 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.

### Effektmål 9: Logistikläge

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

**Bästa logistik läge:** Andra plats 2022.

**Klimatsmarta transporter:** Uppgift saknas.

Göteborgsregionen har legat på första plats sedan listan startade 2005, 2022 tappade regionen första platsen, till Helsingborgsregionen. Göteborgsregionen hamnar på andra plats med motivering att tillväxttakten för logistikytan i regionen inte håller samma nivå som tidigare år. 2022 justerades dock viktningen, så att tillkommande yta viktas tyngre i bedömningen.

Regionen innehar 2022 även Årets Innovationsläge på Intelligent Logistik lista. Motiveringen är att regionen innehar en roll som svensk industrinod och nationellt innovationscentrum för framtidens mobilitet, en roll som förstärks genom etableringen av en ny batterifabrik och utvecklingen av Sæveområdet.

Chalmers och Göteborgs Universitet som starka kompetenscentrum inom logistikforskning och utbildning lyfts också som en anledning till att Göteborgsregionen innehar Årets innovationsläge 2022.

# Insikter





## INSIKTER

### Det nya normala

När denna rapport publiceras i mars 2023 har det gått ett drygt år efter att pandemirestriktionerna lyftes. Denna extraordinära händelse som visade att förändring är möjligt – men också att det krävs omfattande åtgärder för att få effekt.

Vi kan nu se något mer tydligt vilka effekter som är bestående. Möjligheten att distansjobba uppskattas och gör att vi nu räknar ner antalet pendlingsresor. Även antalet tjänsteresor har minskat. Vi vet dock inte på vilket sätt detta påverkar det totala antalet resor eller färdmedelsfördelningen. Minskat arbetsresande ger nämligen utrymme i både tid och rum för annan typ av resande.

Det stora uppsvinget i e-handel och ökad distribution till lägen närmare konsumenten är också här för att stanna. Livsmedelsbranschen har sett en återgång till butikshandeln, och det återstår att se hur lågkonjunkturen slår mot övrig e-handel. Att många konsumenter har vant sig vid snabb och nära leverans är dock något som vi kommer att få planera för framöver.

Det nya normala är också en stad som det byggs i. För framkomligheten i staden var det tur i oturen att pandemin sammanföll med en väldigt byggintensiv fas, inte minst för byggtrafiken. När vi nu kommit ut på andra sidan av pandemin är byggprojekten kvar – men de verkar inte påverka oss lika mycket som förut. Upplevd framkomlighet med bil och cykel ökar, och att vistas i centrum har återigen blivit mer attraktivt.

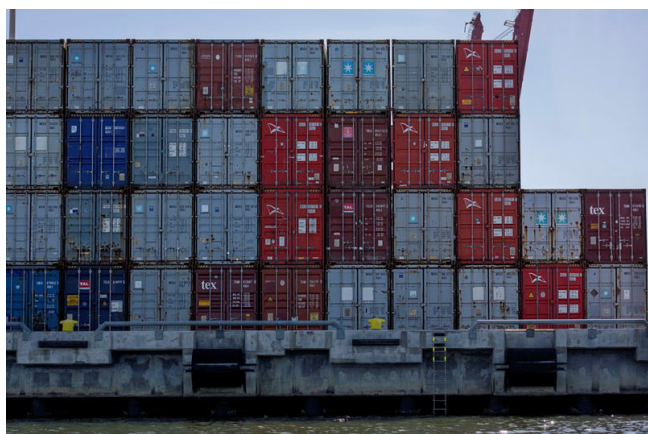


Foto: Lo Birgersson

### Rätt riktning – men för långsamt

Under pandemin var det många som testade nya färdmedel. Förutsättningarna att nå effektmålet om ökad andel cykel- och gångresor ser ljusare ut när cyklandet återigen ökar. Det är extra positivt eftersom det är nya personer som väljer att cykla. Det är också fler som lånecyklar. Det är långt kvar för att nå målet om tredubblat cyklande till 2025.

Elsparkcykelåkandet som exploderade under pandemin med trafiksäkerhets- och stadsmiljöproblem som följd har stabiliserats på en relativt låg nivå. Hur utvecklingen kommer att bli framöver är oklar, inte minst i relation till ökningen av privata elsparkcyklar. Men det skulle kunna uttryckas som att staden tagit sig igenom det första eldprovet i introducering av nya mobilitetstjänster. Det gör oss bättre förberedda på fler mobilitetstjänster, som i andan av ökad individualisering och digitalisering säkerligen kommer.



Foto: Frida Winter

Även målet om ökad andel kollektiva resor har en ljus utveckling efter pandemin. Återgången till kollektivtrafiken har varit över förväntan och bilresandet är fortfarande på lägre nivåer än innan pandemin. Bil är ett dyrt färdmedel och frågan är om de större reseavdragen kan motverka effekten av konjunktur och drivmedelspriser. I staden görs också åtgärder som kan minska bilens attraktivitet. Bland annat går fastighetsbolagen i allmännyttan mer mot att kostnaden för parkeringar ska bäras självständigt – vilket innebär att avgifterna stiger brant. Om fler ska åka kollektivt och denna positiva utveckling fortgå står vi också inför stora utmaningar. I centrala staden är kapacitetstaket på vissa linjer redan nådd.

Arbetet med att omfördela trafiken till större bytespunkter pågår, men många av de stora infrastrukturåtgärderna som kan ge betydande effekt och som pekas ut i Målbild Koll2035 ligger fortfarande långt bort. Dessa åtgärder kommer därför heller inte att hjälpa oss nå målen i Miljö- och klimatprogrammet i tid.

Trafikstrategins effektmål om Goda Stadsmiljöer visar inte samma positiva utveckling, även om det har blivit mer attraktivt att vistas i centrum efter pandemin. Det har också blivit mycket tryggare att vistas i staden, både i närområdet och i centrum. Det finns stora skillnader mellan olika områden, och på några håll är utvecklingen negativ. Det är en utmaning i arbetet med att knyta samman staden, både geografiskt och ur ett jämlikhetsperspektiv.

## Och nu då?

I centrala staden fortsätter de stora byggprojekten ett tag till. I omvärlden har dock mycket förändrats: säkerhetsläget har försämrats och ekonomin går in i lågkonjunktur. Det skapar osäkerhet i bedömningarna att nå våra mål de kommande åren.



Foto: Lo Birgersson

## Fler ska färdas på mindre yta

Den nya översiktsplanen tar höjd för att det kan bli 250 000 invånare till i Göteborg år 2050. I dagsläget är prognosen lägre, men det innebär ändå en omfattande ökning i antalet resor. I översiktsplanen står också att utbredd infrastruktur ska minska, vilket innebär mindre yta att resa på. För att alla ska få plats måste effektiviteten i trafiksystemet öka betydligt, och för att nå målen i miljö- och klimatprogrammet behöver biltrafiken dessutom minska. Det kommer att bli en utmaning när undersökningar visar att många hellre lägger ansvaret för att förändra våra resvanor på sina medmänniskor snarare än sig själva.

## Den befintliga staden - viktig arena för att nå klimatmålen

Miljö- och klimatprogrammets mål 2030 innebär i stadsutvecklingstermer en relativt kort horisont. Vägtrafikarbetet ska minska med 25 procent, vilket är en oerhört omfattande omställning. Det krävs snabba åtgärder i arbetet med att nå målen. På kort tid behöver det bli mycket mindre attraktivt att resa med bil för att möjliggöra en överflyttning till resor till fots, cykel och kollektivtrafik. I detta ligger ett stort ansvar på den nya förvaltningen Stadsmiljö.

För att nå såväl trafikstrategins som miljö- och klimatprogrammets mål så är det viktigt att utveckla de befintliga stadsmiljöerna så att de styr mot mer hållbara transporter. Både i närområdet, kring mellanstadens tyngdpunkter och i centrum. Här är arbetet med barns skolvägar viktigt. Aktivt resande är viktigt för barnens fysiska och mentala utveckling, och en stad där barn kan gå och cykla tryggt och säkert till skolan innebär en attraktiv stad för alla. Fler riktade åtgärder i den befintliga miljön behövs, och kanske kan ny teknik med till exempel geofencing bidra. Eftersom barns resmönster hänger nära ihop med föräldrarnas behovs också beteendepåverkande insatser kring barns skolväg ses ur ett större perspektiv.

På liknande sätt är också arbetet med att anpassa staden för äldre och funktionsnedsatta viktigt. Den nya generationen äldre ställer allt högre krav på att kunna vara aktiva i staden, vilket är viktigt att tillgodose ur hållbarhetsperspektivets alla aspekter. Ett fortsatt arbete behövs med beläggning, signalering och tillgänglighet i våra offentliga rum.

Nya trafiksäkerhetsprogrammet har också en avgörande roll i att utveckla stadsmiljön. För att minska antalet fotgängare i fallolyckor och cyklister i singelolyckor är jämna halkfria ytor avgörande.

Det är viktigt att påpeka att samtliga stadsbyggande förvaltningar har ett ansvar i omställningen till hållbart resande. Exploateringsförvaltningens pågående projekt kring bland annat centralenområdet och Backaplan kommer att få stor betydelse. Stadsbyggnadsförvaltningen har ett ansvar i att samordna styrning av den strategiska stadsplaneringen i form av till exempel styrdokument. Förvaltningen ansvarar också för att den långsiktiga planeringen och att planera stadens tillväxt på ett sätt som möjliggör omställning till hållbara resande.



## Utmaningar och möjligheter för motoriserade trafiken i centrum

Även om den motoriserade trafiken drastiskt behöver minska i centrum så har nödvändig trafik även i fortsättningen en plats. Det behövs dimensioneras för trafik såsom citylogistik, servicetrafik och bygglogistik. Kunskapen om den här trafiken är idag låg: hur stor den är, var den rör sig, vad som genererar den och hur den kommer att utvecklas i framtiden.

Parallellt med ny kunskap krävs det snabba åtgärder. I detta sammanhang är det intressant att det i praktiken finns en hel uppsättning living labs runt om i staden. Byggprojekten tvingas varje dag att testa innovativa lösningar kring framkomlighet på begränsade ytor och att få tung trafik att fungera i stadsmiljön. Staden borde bättre ta vara på möjligheten att dra slutsatser från verkligheten, inte bara kring hur trafiken är organiserad under byggtid. Det gäller både framkomlighet med samtliga färdmedel och vistelsekvaliteter. I det ingår också att ta vara på de begränsningar i framkomlighet med bil som uppstår under byggtid, så att de kan bli permanenta och utvecklas vidare när bygget är klart.

## Kunskap om den nära staden behövs

En annan princip i översiktsplanens utbyggnadsstrategi är att förstärka tyngdpunkter i mellanstaden. På så sätt kan 15-minutersstaden utvecklas där mycket i vardagen ska finnas på nära avstånd. Redan idag är en större andel av de resor som görs i staden lokala som en effekt av pandemin. Historiskt har dock trafikmätningar i stor utsträckning fokuserat på den centrala staden och arbetsresor, vilket gör att kunskap saknas om resande och stadskvaliteter i närområdet. Hur rör sig människorna i närmiljön, hur används gemensamma stadsrum, rekreationsytor och grönområden och hur

varierar det på olika håll i staden? Vad är viktigt för att göteborgarna i allt större utsträckning ska vilja leva sina liv lokalt, utanför centrala staden? Framöver behöver förstoringsglaset riktas åt fler områden och dess invånare i staden.

## Samverkan krävs för måluppfyllelse

Trafikstrategin har mål för resor till, från och inom Göteborg. En betydande andel av dessa resor görs av arbetspendlare och besökare, från kranskommuner och regionen i övrigt. Deras val av färdmedel styrs av många fler saker än vad staden har rådighet över – och därför måste vi samverka. Åtgärder för att uppmuntra göteborgarna att ställa bilen behöver också leda till att bilen minskar i attraktivitet bland arbetspendlare och besökare. Staden behöver också förhålla sig till regionala och nationella beslut som kommer att få negativa konsekvenser men som det saknas rådighet över, till exempel de pausade planerna för höghastighetsbana till Borås. I detta sammanhang blir arbetet med att förverkliga Målbild Koll2035 mycket viktigt. Vi behöver fortsätta utveckla det regionala samarbetet och samverkan med till exempel Trafikverket, Västtrafik, kranskommunerna genom till exempel Göteborgsregionens kommunalförbund.

Oberoende av nationella och regionala beslut, som både kan bidra och försvåra för oss att nå målen, har staden ändå en verktygslåda som innehåller kraftfulla åtgärder. Ett tydligt exempel är beslutet att införa egna riktlinjer kring hastighetsgränser för att möjliggöra goda stadsmiljöer. Staden behöver fler sådana åtgärder, som faktiskt bidrar till att nå målen. Det krävs en politisk vilja att våga besluta om skarpa åtgärder som främjar det hållbara resandet samt minskar den motorburna trafiken. Miljö- och klimatprogrammets mål är bara åtta år bort.



Foto: Rebecca Havedal

# 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:

- Gå och vistas i Göteborg
- Cykla i Göteborg
- Statistik om trafiken i Göteborg
- Översiktsplan för Göteborg
- Göteborgs trafikstrategi
- Miljö och klimat Göteborg 2030
- Jämlik stad
- Trafiksäkerhetsplan 2023–2024

Målbild Koll 2035 har en egen webbsida, se [www.koll2035.se](http://www.koll2035.se).

Flera tjänstepersoner från tidigare trafikkontoret har på olika sätt bidragit till rapporten. Nedan ser du på vilken förvaltning du hittar dem numera och vilka kapitel de bidragit till.

**Ansvarig utgivare:**

Fredrik Larsson, Stadsbyggnad

**Författare/analys/redaktörer:**

Maria Eriksson, Emma Nilsen Carman,  
Annika Nilsson, Stadsbyggnad

**Layout och kommunikation:**

Eva Eriksson, Gabriel Siveri, Stadsmiljö

**År 2022/omvärldsanalys:**

Simona Mertic, Stadsbyggnad

**Staden under byggtid:**

Sandra Kiprijanovska, Stadsmiljö

**Trafikstrategin:**

Alexander Dalbert Börefelt, Stadsbyggnad

**Miljö- och klimatprogrammet:**

Malin Östblom, Stadsmiljö

**Resor till fots, Fotgängares nöjdhet:**

Malin Sunnemar, Exploatering och Malin  
Michaelson, Stadsbyggnad

**Barns skolvägar, Jämlik stad:**

Malin Sunnemar, Exploatering

**Resor med cykel, Cyklisters nöjdhet:**

Malin Månsson, Stadsbyggnad och Hanna  
Ljungblad, Stadsmiljö

**Delad mikromobilitet:**

*Styr & Ställ:* Emma Edvardsson

*Delade elsparkcyklar:* Shahriar Gorjifar,  
Stadsmiljö

**Resor med kollektivtrafik:**

Kajsa Högenå, Stadsbyggnad och Gunnar  
Palm, Stadsmiljö

**Serviceresor:**

Simon Zackrisson, Stadsmiljö

**Resor med bil:**

Oskar Löf, Stadsbyggnad

**Tillgänglighetsmått:**

Johan Karmalm, Stadsbyggnad

**Besökarens nöjdhet:**

Ulrika Åkerlind, Stadsmiljö

**Trafiksäkerhet:**

Suzanne Andersson, Stadsbyggnad

**Godstransporter:**

Ann-Sofie Karlsson, Stadsbyggnad

**Insikter:**

Samtliga



