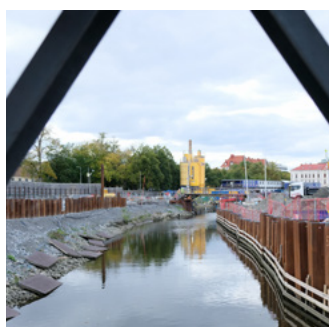


# Trafik- och resandeutveckling 2024



## **Trafik- och resandeutveckling 2024**

Diarienummer  
SBF-2025-00150

# Trafik- och resande-utveckling 2024

För ett år sedan konstaterade vi i 2023 års trafik- och resandeutvecklingsrapport att utvecklingen går för långsamt för att nå målen för hållbara resor. Det väckte stor uppmärksamhet och därför ska nu stadsbyggnads-, stadsmiljö- och exploateringsförvaltningen kraftsamla genom att arbeta med: omdisponering av yta, bilparkering, hastighet, styrning och kommunikation. Det innebär bland annat ett arbetssätt med fokus på snabba åtgärder, som förvaltningarna redan har vissa erfarenheter av. I årets rapport finns lärdomar från bland annat platsutveckling på Grönsakstorget, enkla vägledningsåtgärder inom pilotområde cykel och stadens första bilfria zon vid Ånässkolan.

I rapporten visar vi som vanligt hur trafikutvecklingen för alla färdstätt varit under året. I stort är det inga förändringar i resandet. Vi visar också hur stadsmiljön upplevs och vad som hänt inom trafiksäkerhet. I Göteborg fortsatte många stora byggprojekt att påverka trafiken och upplevelsen av stadsmiljön. Nytt för i år är att vi åter följt upp transporttider för gods, vilka förbättrats sedan 2019.

I kapitlet Insikter delar vi som har tagit fram rapporten med oss av vad alla bör ta med sig i arbetet med att skapa en nära, sammanhållen och robust stad och samtidigt nå målen för hållbara resor. Det är tydligt att vi tillsammans har en omfattande kunskap, och genom att fortsätta samarbeta, utveckla våra arbetssätt och bredda vår kompetens kan vi gemensamt driva stadens utveckling framåt.

Trevlig läsning!

*Fredrik Larsson  
Enbetschef Analys  
Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad*

**På sidan 65  
hittar du alla  
medverkande**

# Innehåll

**Tips!**

Klicka på kapitlet för att komma till sidan

|                             |          |
|-----------------------------|----------|
| <b>Sammanfattning .....</b> | <b>5</b> |
|-----------------------------|----------|



## Förutsättningar året 2024

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| År 2024 – framtiden är nu ..... | 9  |
| Staden under byggtid .....      | 12 |



## Mål och uppföljning

|                                                        |    |
|--------------------------------------------------------|----|
| Förändrad mobilitet för en grön och levande stad ..... | 15 |
| Delaktighet – en förutsättning för omställning .....   | 19 |



## Hållbar mobilitet

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| Hållbara resor .....            | 21 |
| Resor till fots .....           | 24 |
| Resor med cykel .....           | 25 |
| Delad mikromobilitet .....      | 29 |
| Resor med kollektivtrafik ..... | 31 |
| Serviceresor .....              | 34 |
| Resor med bil .....             | 36 |



## Goda stadsmiljöer

|                                                 |    |
|-------------------------------------------------|----|
| Fotgängares upplevelse av centrala staden ..... | 39 |
| Platsutveckling .....                           | 41 |
| Attityder om stadskärnan .....                  | 43 |
| Trafiksäkerhet .....                            | 46 |
| Gångvänligheten i närmiljön .....               | 49 |
| Barns mobilitet .....                           | 52 |



## Godstransporter

|                       |    |
|-----------------------|----|
| Godstransporter ..... | 55 |
|-----------------------|----|



## Insikter

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| Insikter och rekommendationer ..... | 61 |
|-------------------------------------|----|

|                          |           |
|--------------------------|-----------|
| <b>Medverkande .....</b> | <b>65</b> |
|--------------------------|-----------|

|                                |           |
|--------------------------------|-----------|
| <b>Vill du veta mer? .....</b> | <b>66</b> |
|--------------------------------|-----------|

# Sammanfattning

Den här rapporten sammanfattar hur 2024 års trafik- och resandeutveckling ser ut i förhållande till trafikstrategin och andra relaterade mål, bland annat miljö- och klimatprogrammet. Bedömningen är att vi fortfarande är långt ifrån att nå målen om ett hållbart resande.

2024 präglades av utmaningar i omvärlden kopplat till grön omställning, ekonomi, demografi, digitalisering, och ett förvärrat säkerhetsläge nationellt och internationellt. I Göteborg fortsatte många stora byggprojekt att påverka trafiken och upplevelsen av stadsmiljön.

Resandet ökade 2024 jämfört med 2023, men är fortfarande något lägre än före pandemin. Resor med cykel, bil och gång ökade, medan resor med kollektivtrafik minskade marginellt. Totalt sett är andelen resor med aktiva färd sätt (gång och cykel) på samma nivå som 2023 och 2019. Det gäller också andelen kollektiva resor av de motoriserade resorna.



Totalt sett är bedömningen i uppföljning av målen nästan exakt samma som förra året, vilket innebär att vi fortfarande är långt ifrån att nå målen inom hållbart resande och attraktiva stadsrum.

För målområdet goda stadsmiljöer gjordes det uppföljande undersökningar om fotgängares upplevelse av staden och om cykling i Göteborg. De visar att effektmålen om att gå och visats i centrum fortsatt bedöms vara långt från målet. På grund av ojämn rapportering går det inte att uttala sig om effektmålet om skadade och omkomna i vägtrafiken, men fortfarande skadas alltför många.

Godstransporternas påverkan på luftkvalitet har minskat över åren och jämfört med 2019 har transporttiderna på väg blivit kortare mellan viktiga industri- och logistikområden. Göteborg rankades ytterligare ett år som Sveriges bästa logistikläge vilket motiverades av logistikytor, flöden och det regionala samarbetsklimatet.

**Totalt sett är bedömningen** i uppföljning av målen nästan exakt samma som förra året, vilket innebär att vi fortfarande är långt ifrån att nå målen inom hållbart resande och attraktiva stadsrum. Som ett resultat av förra årets rapport fick tre av de stadsutvecklande förvaltningarna uppdraget att

påskynda och lägga fram förslag på nya åtgärder för att uppnå målen kring resande i miljö- och klimatprogrammet och trafikstrategin. Förvaltningarna föreslog fem arbetsområden för att vända resandeutvecklingen; omDispositionering av yta, bilparkering, hastighet, styrning och kommunikation. Vi ser att arbetsområdena har god möjlighet att ge effekt, och skickar i den avslutande delen med ett antal insikter att ta med sig i detta arbete.

**Insikterna** handlar om att vi behöver mer kunskap för att förstå kollektivtrafikens minskade resande och kvalitetsutveckling. Vi behöver också hantera de mållkonflikter i stadsplaneringen som motverkar målen om minskat vägtrafikarbete, och skapa en gemensam plan för ett framtida trafiknät. I den framtida staden är förutsättningarna för fotgängare och cyklisterna avgörande, och här behöver vi både förstå potentialen och tydligare se till folkhälsoaspekterna av aktiv rörelse när vi planerar. Det kanske viktigaste medskicket är behovet av en gemensam framtidsbild, som kan levandegöra och skapa förståelse för den framtida staden.

För att nå målen om attraktivare stadsmiljöer med fler grönytor, fler aktiva transporter, minskad klimatpåverkan, renare luft och mindre buller lämnas samma rekommendationer som föregående år: arbeta för att minska biltrafiken och lyft arbetet med attraktiva och trygga stadsmiljöer. Vi lägger också till att detta behöver göras med ökad delaktighet bland boende, besökare och verksamheter.

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

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

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



# **Förutsättningar året 2024**

# År 2024 – framtiden är nu

Göteborg och omvärlden står nu mitt i en rad utmaningar kopplat till grön omställning, samhällsutveckling, ekonomi, demografi och digitalisering.

Flera av de framtida utmaningar som omvärldsbevakningar pekat på i många år är här nu: äldrepopulationen, klimatförändringarna, robotiseringen. Det är nu och inte i morgon som vi måste hantera fler äldre, leva mer hållbart och skifta till en digitaliserad vardag, och vi upplever redan effekter av den ökande klimatpåverkan. Samtidigt är osäkerheten i omvärlden allt större och säkerhetsläget i världen förvärrades ytterligare under 2024.

## Grön omställning i uppförsbacke

2024 var återigen det varmaste året som uppmäts, och första gången som temperaturen översteg 1,5 grader över förindustriella nivåer. Parisavtalets långsiktiga mål är att ökningen ska hållas under 2 grader. Trots medvetenheten om klimatkrisens omfattning går omställningen för långsamt. Många klimatmål riskerar att inte uppnås inom den tid som krävs för att undvika de värsta konsekvenserna av klimatförändringarna. Trots globala investeringar i förnybara energikällor är det fossila beroendet fortfarande starkt. För kommuner och regioner innebär detta att de måste hantera både klimatrelaterade risker genom lokala åtgärder och möjligheter att bidra till omställningen genom lokal innovation. Båda kommer att kräva omfattande resurser.

## Nationell styrning försvårar

Klimatpolitiska rådet, som utvärderar regeringens klimatpolitik, påpekade våren 2024 att regeringens politik riskerar att leda till ökade utsläpp och att de nationella målen för 2030 inte kommer att nås med nuvarande politik och åtgärder. Utan starka nationella riktlinjer och åtgärder blir det svårare för städer som Göteborg att genomföra effektiva lokala klimatåtgärder. Dessutom kan nationella beslut som inte prioriterar klimatfrågor hindra lokala initiativ.

## Städer har nyckelroll

Både utsläppen och trafikproblemen är som störst i våra stora städer. Men i urbana miljöer kan förändrade sätt att resa och transportera gods också få stor effekt på klimat och buller. Därför har städer som Göteborg en nyckelroll i omställningen. Genom att utveckla smarta städer,



elektrifiera transporter och investera i energieffektiva byggnader kan städer bli motorer för klimatarbetet.

2024 beslutade EU-parlamentet om en ny förordning, TEN-T (Trans-European Transport Network). Förordningen pekar fortsatt ut Göteborg som en urban knutpunkt och innebär ett förtydligat politiskt åtagande om ett sammanhållet, gränsöverskridande transportsystem, som ska bidra till ekonomisk, social och territoriell sammanhållning och uppfyllandet av EU:s klimatmål. Som urban knutpunkt är det möjligt att söka finansiering för infrastrukturprojekt, men innebär bland annat att staden också ska ha en plan för hållbar mobilitet (Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP) senast i slutet av 2027.

## EU-krav blir tuffare

Under 2023 låg priset på diesel och bensin på väldigt höga nivåer. För att sänka priset på drivmedel genomförde regeringen 2024 stora sänkningar i reduktionsplikten. Samtidigt slopades de tidigare bestämda reduktionsnivåerna för 2027–2030.

EU:s utsläppshandelsystem (EU ETS), som lanserades 2005, är världens första och en av de största koldioxidmarknaderna. Det kräver att de som förorenar betalar för sina växthusgasutsläpp och bidrar till att

minska de totala utsläppen i EU samtidigt som det genererar intäkter för den gröna omställningen. Från 2025 och framåt kommer EU:s utsläppshandel att omfatta fler sektorer, till exempel vägtransporter, och bli strängare för att minska växthusgasutsläppen.

#### Ökad efterfrågan på kritiska resurser

Den ökade efterfrågan på kritiska resurser, såsom metaller för batteritillverkning och material för förnybara energisystem, sätter press på globala försörjningskedjor. Energisektorn står dessutom inför utmaningar med att skala upp kapaciteten för att möta en växande efterfrågan på ren energi. Dessa utmaningar skapar en balansgång mellan miljöhänsyn och geopolitik.

#### Ekonomiska botten kan vara nådd

Under 2024 fortsatte lågkonjunkturen, präglad av svag ekonomisk tillväxt och ökande arbetslöshet. Riksbanken sänkte räntan vid fem tillfällen, men det fick endast begränsade effekter. SCB:s konjunkturlocka visade i december att några av de ekonomiska indikatorerna närmar sig gränsen mellan recession och återhämtning, vilket tyder på att ekonomin närmar sig botten och att en vändning väntas under 2025.

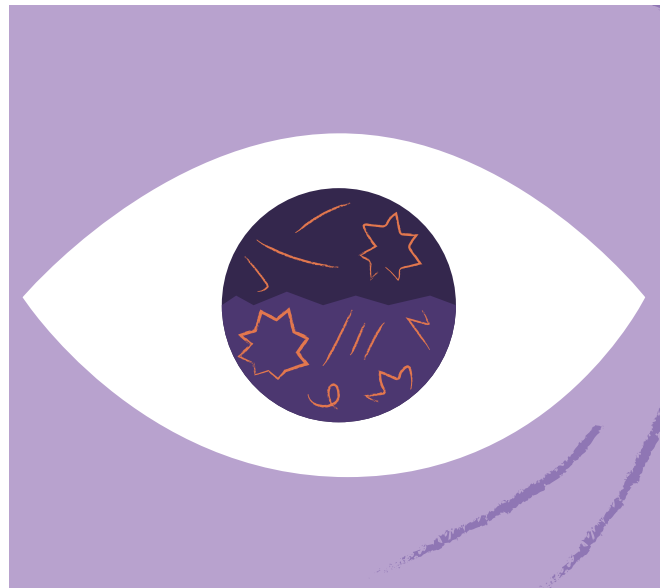
Den försvagade köpkraften har drabbat bostadsbyggandet hårt. Antalet färdigställda bostäder minskade kraftigt och det ännu lägre antalet påbörjade bostäder indikerar att effekterna på bostadsbeståndet kommer att ta lång tid att återhämta.

#### Snabbt åldrande befolkning

Den åldrande befolkningen och olika demografiska förändringar skapar spänningar både inom och mellan länder. I Europa åldras befolkningarna snabbt och under 2024 var antalet födda barn per kvinna i Sverige bara 1,45, vilket är det lägsta som uppmäts. Det innebär att försörjningskvoten blir mer ansträngd. Välfärdssystem som skola, sjukvård och äldreomsorg pressas hårdare, samtidigt som arbetskraften minskar. Den minskande befolkningen innebär också att befolkningsprognoserna som ligger till grund för stadsutvecklingen behöver justeras. Urbaniseringen bidrar samtidigt till att landsbygden avfolkas, vilket skapar obalanser i samhällsplaneringen och pressar bostadsmarknaden i tillväxtregionerna. En utmaning är också kompetensbrist i kritiska branscher, till exempel den förarbrist som redan är påtaglig i godsindustrin och kollektivtrafiken.

#### En osäker tid

Krig och oroligheter i omvärlden påverkar den globala samtidspolitiken, samtidigt som den organiserade brottsligheten skapar otrygghet på hemmaplan.



#### Från globalisering till deglobalisering

Globalisering innebär ett ökat beroende mellan världens ekonomier, kulturer och människor och drivs av handel, investeringar och teknologi. Det har lett till minskad extrem fattigdom, industriell utveckling och kulturell spridning, men har också fått negativa konsekvenser i form av ökade klyftor, miljöförstöring och säkerhetspolitiska beroenden.

Nu har trenden vänt mot deglobalisering, där nationell och regional ekonomi prioriteras allt högre. För Sverige, som är starkt beroende av global handel, innebär denna utveckling en osäkerhet kring leveranskedjor och tillgången till kritiska varor. Detta tvingar regioner och kommuner att hitta nya sätt att hantera säkerhet och självförsörjning.

#### Civil beredskap fortsätter stärkas

Det försämrade säkerhetsläget skapar incitament att stärka försvarsförmågan. Ökad civil beredskap är en viktig fråga för kommunerna och Göteborgs Stad måste prioritera robusta infrastrukturer, effektiv krisplanering och stärkt samhällssäkerhet. Detta skapar både utmaningar i form av kostnader och logistik, men också möjligheter att utveckla en tryggare och mer motståndskraftig stad.

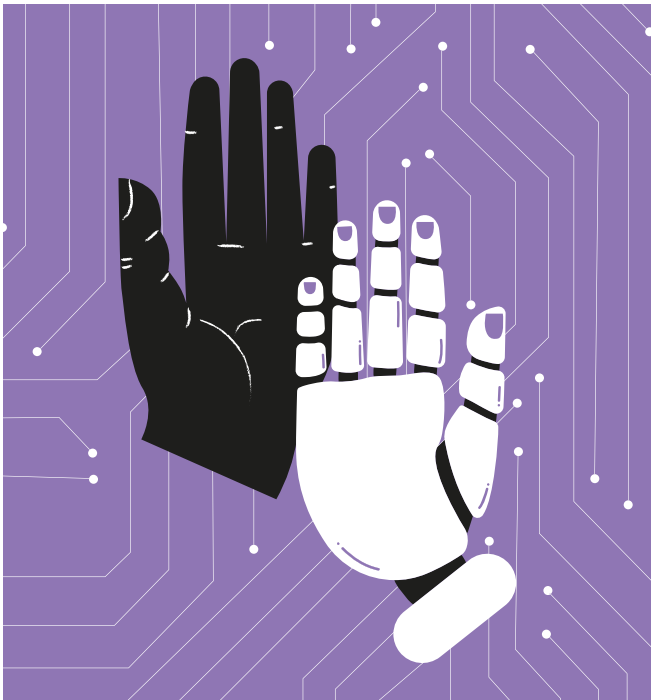
#### Bekämpning av organiserade brottsligheten

2024 duggade rapporterna tätt om gängkriminellas rekrytering av barn. Den organiserade brottsligheten har de senaste åren spridit våld allt längre ut från den kriminella miljön. Det påverkar hela samhället; hur vi förhåller oss till varandra och hur vi använder olika delar av staden och stadsmiljön. Sedan juli 2023 har Göteborg

ett lagstadgat ansvar att arbeta med brottsförebyggande åtgärder på ett förebyggande och systematiskt sätt. Det handlar om att motverka organiserad brottslighet och parallellsamhällen. De stadsutvecklande förvaltningarna har ett stort ansvar både i att skapa förutsättningar för trygghet i ny bebyggelse och i förvaltningen av befintlig stad.

### AI förändrar arbetslivet

Den snabba teknikutvecklingen, särskilt inom AI och autonoma system, kan förbättra produktiviteten och effektiviteten inom både offentlig och privat sektor. Stadens fysiska och digitala världar integreras allt mer. Sensorer, AI och dataflöden gör städer mer intelligenta



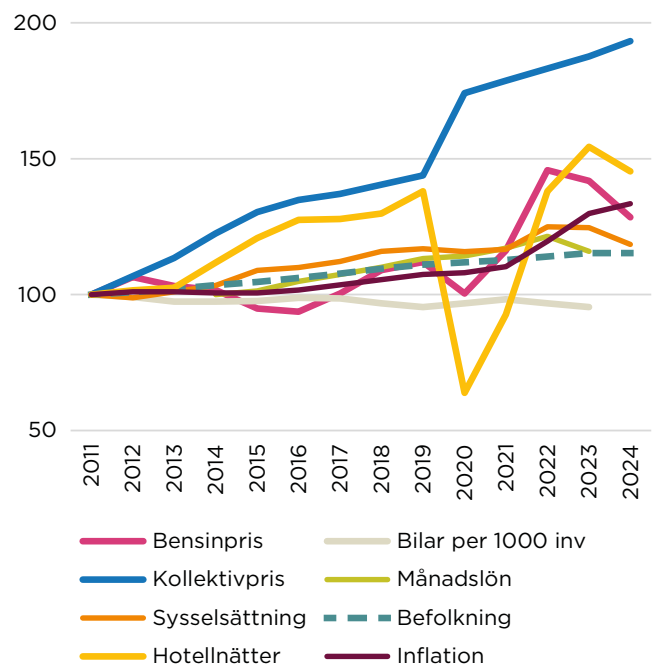
och effektiva, med smarta lösningar för allt från trafik till fastighetsförvaltning. Med hjälp av dataanalyser kan vi förutse behov, beteenden och mönster inom allt från transporter till konsumtion, vilket gör vardagen mer förutsägbar. Men digitaliseringen väcker också frågor om cybersäkerhet och arbetsmarknadens framtid, och kommer att påverka många yrkesroller och behovet av kompetensutveckling. Dessutom ökar risken för att vissa grupper hamnar utanför den tekniska utvecklingen, vilket kan förstärka befintliga klyftor.

### Omvärldsfaktorer i siffror

Många faktorer påverkar resandet och valet av färdmedel, vissa direkt och andra mer indirekt. Vi följer årligen ett antal faktorer i omvärlden som Göteborgs Stad inte

har rådighet över, men som påverkar valet av färdmedel. Lågkonjunkturen är fortfarande tydlig i minskad månadslön och sysselsättning, medan inflationen har mattats av. Det har historiskt inneburit att efterfrågan på bilresor minskar, eftersom arbetsresorna minskar och resande ersätts med andra relativt billigare färdmedel. Men bensinpriset har fortsatt minska under 2024 och skillnaden i pris för kollektivtrafik och bensin fortsätter att öka. Bilinnehavet i Göteborg fortsätter att långsamt minska, vilket beror på andra påverkande faktorer kring bilägande såsom tillgång till parkeringsplats och alternativa färdmedel. Läs mer i kapitlet *Resor med bil*. Osäkerheten kring vilka faktorer som faktiskt påverkar färdmedelsval är dock stor när osäkerheten i både närmiljö och omvärld är så stora.

**Omvärldsfaktorer 2011–2024, index 100. Kollektivpris (30 dagar), motsvarar till och med 2019 Göteborgs Stad, därefter zon A (Göteborg, Mölndal, Partille). Uppgift om månadslön och bilinnehav saknas för 2024. Värdena är inte justerade för inflation.**



## STADEN UNDER BYGGTID

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

### KomFram

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

Kartan visar de största trafikpåverkande projekten under 2024. Beskrivningarna är till hjälp för att förstå resultat om bland annat nöjdhet med trafikmiljön i centrala staden.

### Tingstadstunneln

Renoveringen av Tingstadstunneln som påbörjades våren 2022 har slutförts och tunneln öppnades i maj 2024. Renoveringen var väldigt trafikpåverkande under de två år den pågick.

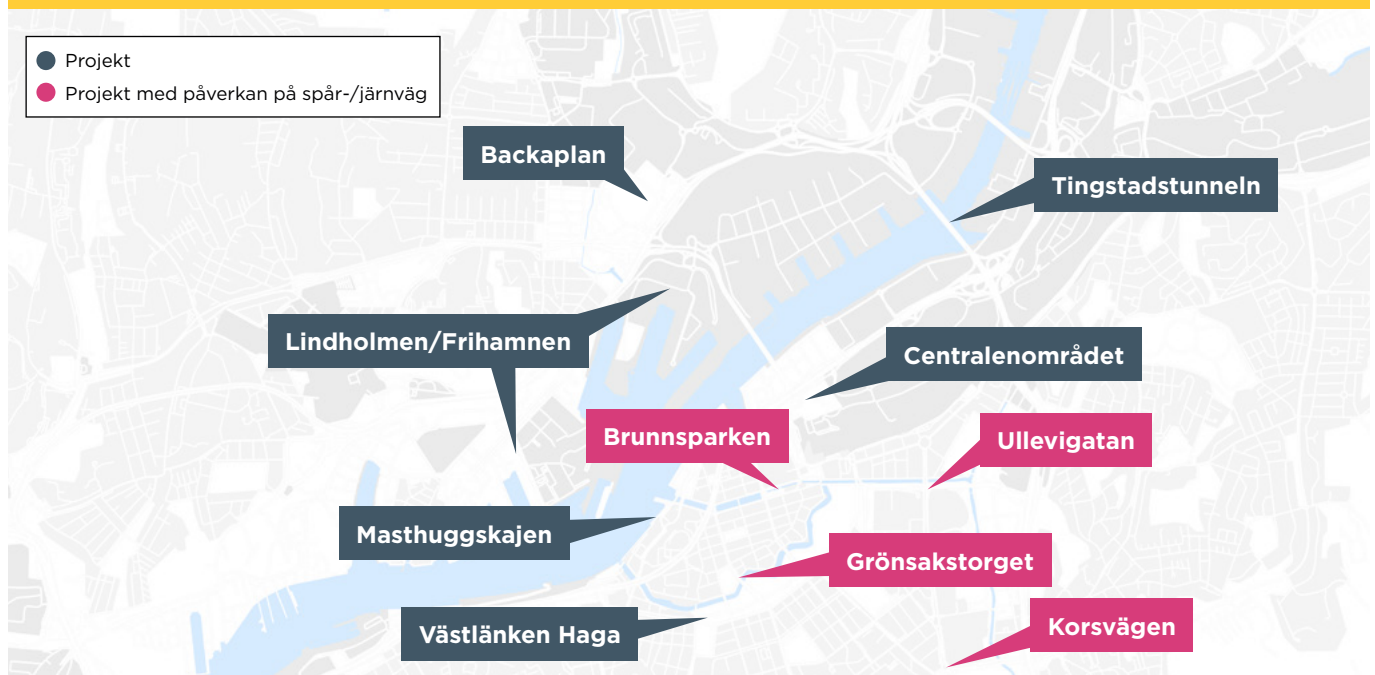
### Lindholmen/Frihamnen

I början av 2024 påbörjades den första etappen av spårväg Brunnsbo-Linné. Byggnationerna har lett till stor trafikpåverkan på samtliga trafikslag, framförallt när busstrafiken flyttades ut i det allmänna körfältet i Lindholmsallén. Sommarens stora växelarbete på Hisingsbron krävde spårstopp, färre öppna körfält över bron samtidigt som gång- och cykeltrafiken leddes om. I slutet av 2024 har ungefär hälften av det nya spåret lagts mellan Frihamnen och Lindholmen.

### Backaplan

I slutet av 2024 färdigställdes kvarteret mellan Leräkersmotet och Biltrema och trafiken går återigen ordinarie sträckning på Backavägen. Kollektivtrafiken började i december trafikera det nya hållplatsläget Tingstadsvass. Backaplan kommer fortsätta utvecklas i flera år framöver med nya detalplaner och vägar.

## De största trafikpåverkande projekten 2024



### Centralenområdet

Byggandet av Göteborgs Grand Central och Park Central norr om Nils Ericson Terminalen har under hösten kommit en bit på väg. I anslutning till kommande Göteborg Grand Central har det byggts en tillfällig cirkulationsplats som upprätthåller trafiken ifrån Nordstan till och från E45 samt Hisingsbron.

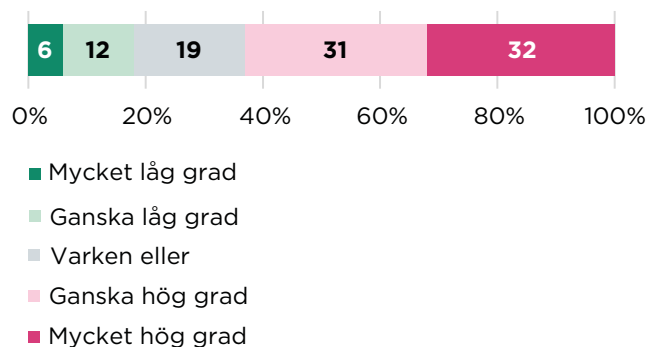
Norra Sjöfarten fick i november tillbaka enkelriktning västerut. Samtidigt öppnades påfarten till Götatunneln från Norra Sjöfarten igen.

Södra Sjöfarten som varit avstängd under nästan två år öppnades delvis upp igen i november, delen närmast Stationsmotet förblir stängd. Både Nordstan och Stationsmotet nås via den tillfälliga cirkulationsplatsen. Götatunnelns avfart till Södra Sjöfarten förblir avstängd.

Situationen för fotgängare och cyklister är svår i området, det är trångt och omledningarna har under hösten varit långa. Även kollektivtrafiken är påverkad.

Ombyggnationerna är negativa inte bara för framkomligheten. I årets uppföljning av fotgängarattityder svarade 63 procent att ombyggnationerna påverkade upplevelsen av att gå och vistas i centrum. Läs mer om undersökningen i kapitlet *Fotgängarnas upplevelse av centrum*.

### Ombyggnationer i centrum påverkar upplevelsen av att gå och vistas i centrum, procent.



### Masthuggskajen

Under 2024 har byggprojekten vid Masthuggskajen fortsatt och antalet byggtransporter i området är fortsatt högt.

Ramperna till och från Götatunneln vid Järnvägsmotet stängdes i augusti och biltrafiken hänvisas till Fiskhamnsmotet. Omledningen har lett till viss köbildning men med små effekter på systemnivå. Emigrantvägen nås nu endast via Fiskhamnsmotet.

Under hösten har ombyggnaden av Olof Palmes plats och ny trafiklösning förbi Järntorget påbörjats. Ett körfält används för cykeltrafik under stora delar av byggtiden.

Masthamnsbron är fortsatt avstängd för all trafik och omledningen för cykel är relativt lång.



Spårarbeten i Frihamnen.

### Västlänken Haga

Skyddsentreprenaden har fortsatt under 2024 och efter sommaren började åter produktionen av Deletapp Haga.

En del av Nya Allén flyttades tillfälligt under hösten några meter i sidled för att plocka bort en stor ledningskoppling och underlätta för kommande fjärrvärmearbeten.

Även vid Packhusplatsen som numera ingår i Deletapp Haga var det större trafikpåverkande arbeten under hösten. Ledningar behövde flyttas när tunneln ska fram genom Stora Hamnkanalen. Gång- och cykeltrafiken fick en ny tillfällig väg genom arbetsområdet.

### Arbeten i spårvägsnätet

Under 2024 har underhållsarbeten på spårvägsnätet genomförts, främst under sommaren för att påverka kollektivresenärerna så lite som möjligt.

I april utfördes ett spårarbete på Södra vägen vilket begränsade framkomligheten vid Korsvägen, speciellt för kollektivtrafiken. Flera busslinjer fick ändrade körvägar och spårvagnstrafiken mellan Valand och Korsvägen ställdes in. Bil-, gång- och cykeltrafiken fick ledas om.

Under sommaren pågick ett spårarbete vid Brunnsparken som utfördes i etapper. Spårvagns- och busstrafiken fick ändrade körvägar och hållplatslägen. Gång- och cykel tog sig fram i området med vissa begränsningar.

Vid Grönsakstorget utfördes spårarbete som innebar att ingen spårvagns- eller busstrafik körde via Grönsakstorget utan fick ändrade körvägar. Även biltrafiken fick ledas om.

I juni utfördes ett spårarbete som påverkade all trafik i korsningen mellan Ullevigatan och Skånegatan. Spårvagnstrafiken mellan hållplatserna Ullevi södra och Ullevi norra ställdes in. Vissa spårvagnslinjer och buss 60 fick ändrade körvägar. Periodvis leddes också bil-, gång- och cykeltrafiken om.



# Mål och uppföljning

## FÖRÄNDRAD MOBILITET FÖR EN GRÖN OCH LEVANDE STAD

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

### Utrymme, utsläpp och hälsa – gemensamma utmaningar

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

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

### Styrning inom trafikområdet

De trafikstrategiska målsättningarna och inriktningarna beskrivs i ovan nämnda program. De utgör den övergripande styrningen för hur Göteborg ska utvecklas och i vilken takt det behöver ske.

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

Trafikstrategin visar likt översiktsplanen på vilket sätt Göteborgs Stad behöver ställa om den fysiska miljön för att öka trafiksystemets hållbarhet. Uppföljningen av de trafikstrategiska målsättningarna görs i trafik- och resandeutvecklingsrapporten, medan inriktningarna följs upp genom den årliga uppföljningen av översiktsplanen. Under 2024 har en färdmedelsfördelning tagits fram som utgår från miljö- och klimatprogrammet, med hänsyn till yrkestrafikens utveckling, och den föreslås upptas i

översiktsplanen. Färdmedelsfördelningens målår är 2030 med utblick mot genomförd översiktsplan bortåt år 2050–2060. Denna färdmedelsfördelning kan på sikt komma att ersätta effektmål 1 och 2 i trafikstrategin och därmed även i denna uppföljning.

### Trafikstrategin

Trafikstrategin med 2035 som målår fokuserar på tre områden: resor, stadsrum och godstransporter. Dessa områden har stor betydelse för livskvaliteten, konkurrenskraften och den hållbara utvecklingen i Göteborg. Varje område har ett huvudmål med tre strategier och tre effektmål. Effektmålen följs upp och i detta avsnitt redovisar vi en bedömning av möjligheten att nå respektive effektmål.

### Bedömning av läget



Målet är uppfyllt och/eller utvecklingen är god.



Målet är delvis uppfyllt och/eller utvecklingen går i rätt riktning, men inte i tillräcklig takt.



Målet är inte uppfyllt och/eller utveckling går i fel riktning eller är oförändrad.



Det går inte att göra en bedömning i nuläget.

### Resor

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

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

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

| Effektmål - Resor                                                                                                    | Läge                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| E1 Minst 35 procent av resorna sker till fots eller med cykel år 2035.                                               | ● (sida 21)           |
| E2 Minst 55 procent av de motoriserade resorna sker med kollektivtrafik år 2035.                                     | ● (sida 22)           |
| E3 Restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik. | Bil ●<br>Kollektivt ● |

### Stadsrum

Strategierna ska uppnå målet om attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv genom att:

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

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

| Effektmål - Stadsrum                                                                                                                                                                                                                                          | Läge                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| E4 År 2035 anser minst 85 procent av göteborgarna att gång är ett attraktivt sätt att röra sig i innerstaden och andra tätastadsmiljöer. Gång ska i dessa miljöer också vara det mest attraktiva sättet att ta sig fram (i jämförelse med övriga trafikslag). | ● (sida 39)                      |
| E5 År 2035 anser minst 85 procent av göteborgarna att gaturummen i innerstaden och i andra 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 ● (sida 46) |



### Godstransporter

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

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

I tabellen visas läget för dessa effektmål.

| Effektmål - Godstransporter                                                                                                                                                       | Läge                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| E7 Transporttiderna och variationen i transporttider på väg och järnväg till och från viktiga industri- och logistikområden ökar inte och ligger år 2035 kvar på 2014 års nivåer. | Väg ●<br>Järnväg ● (sida 57)                        |
| E8 Godstransporternas påverkan på luftkvalitet, buller och förurning ska minska jämfört med 2014 års nivåer.                                                                      | Luftkvalitet ●<br>Buller ●<br>Förurning ● (sida 58) |
| E9 Göteborg ska anses vara Nordens bästa logistikläge i ledande rankingar samt allmänt ansedd som ledande inom klimatsmarta transporter.                                          | Logistikläge ●<br>Klimatsmart ● (sida 59)           |

## Miljö- och klimatprogrammet

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

### Kraftfulla åtgärder krävs

Under 2025 gör miljöförvaltningen en andra uppföljning av målen och delmålen i miljö- och klimatprogrammet. Uppföljningen 2023 visade att vi går i riktning mot målen, men inte alls i den hastighet som krävs för att kunna nå dem. För att nå programmets klimatmål behöver påverkan från resor och transporter minska med 90 procent till år 2030 jämfört med år 2010. Minskad klimatpåverkan från trafiken kräver en snabb elektrifiering av fordonsflottan, ökad användning av biodrivmedel samtidigt som mängden resor och transporter med motorfordon behöver minska.

Göteborgs Stad har begränsad rådighet över utvecklingen för att nå klimatmålet, då utsläppen påverkas starkt av nationell lagstiftning genom koldioxidskatt, reduktionsplikt (inblandning av förnybara bränslen) och subventioner till utsläppssnåla bilar. Sedan den senaste uppföljningen har nationell klimatpolitik lett till att förutsättningarna att nå målen har försämrats, vilket medför att klimatpåverkan från resor och transporter i Göteborg nu inte längre minskar utan istället förväntas öka 2024.

### BEDÖMNING: MÅLEN KRÄVER OMFATTANDE OMSTÄLLNING

Transporters miljö- och klimatpåverkan är beroende av utvecklingen i nationell transportpolitik och individers resvanor och transportval. Kraftfulla åtgärder behöver införas och accepteras både i Göteborg och nationellt för att målet ska kunna nås.

Elektrifieringen behöver gynnas och användningen av biodrivmedel öka, samtidigt som omgående åtgärder behöver göras för att minska biltrafiken i befintlig stad. Bedömningen kommer från uppföljningen av miljö- och klimatprogrammet 2023.

Mycket arbete pågår inom Göteborgs Stads förvaltningar och bolag för att minska trafikens miljö- och klimatpåverkan. För att nå målen behöver de stadsutvecklande förvaltningarnas arbete skalas upp



kraftigt och prioritera styrmedel och åtgärder som minskar biltrafiken och hinner ge effekt på kort tid.

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

### Program för en jämlik stad

Göteborgs Stads program för en jämlik stad fokuserar på att skapa likvärdiga livsvillkor för alla göteborgare. Programmets syfte är att peka ut riktningen för arbetet med att minska skillnader i livsvillkor. Det kompletterar trafikstrategins strategier för stadsrum och resor genom att peka på betydelsen av väl omhändertagna livsmiljöer i hela Göteborg och en jämlik tillgång till stadens resurser. Infrastrukturen ska bidra till en ökad tillgänglighet till hela staden och för alla grupper.

2023 publicerades den tredje jämlikhetsrapporten som följer utvecklingen av målen. Rapporten beskriver bland annat närhet till olika samhällsfunktioner så som bibliotek, park och kollektivtrafik och upplevelsen av närmiljön.

Den 12 december 2024 antogs ett nytt program för jämlika livsvillkor och jämlik hälsa av kommunfullmäktige som ersätter program för jämlik stad. Det har en tydligare koppling till den nationella folkhälsopolitiken. Likt tidigare beskrivs betydelsen om hur stadens livsmiljöer är planerade och utformade och att det är viktigt att öka delaktigheten för invånare i stadsutvecklingen och stärka tilliten. Nytt i programmet är bland annat att betydelsen av att arbeta för barns fysiska aktivitet stärkts och att den fysiska miljön behöver uppmuntra till rörelserikedom.

## Inriktning för att nå målen för hållbart resande

Under 2024 gav stadsmiljönämnden, stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden respektive förvaltning i uppdrag att komma med förslag på åtgärder för att Göteborgs Stad snabbare ska uppnå de mål som finns för trafik- och resandeutvecklingen i miljö- och klimatprogrammet samt i trafikstrategin.

Förvaltningarna har svarat på uppdraget gemensamt med förslaget att förvaltningarna kraftsamlar kring fem prioriterade arbetsområden där kommunen har rådighet för att nå målen till 2030. Dessa valda områden bedöms vara de mest effektiva för att målen. Utöver dessa åtgärdsområden behövs styrmedel och åtgärder där inte bara Göteborgs Stad har rådighet.

### Omdisponering av yta

Inom detta område planerar förvaltningarna att arbeta med tillfälliga åtgärder som testas under en period och därefter utvärderas och eventuellt permanentas. Omdisponering av yta syftar till att skapa en målstyrd fördelning av trafikrummet, men också att skapa utrymme för vistelse och klimatanpassning. Platsdialoger i samband med tillfälliga åtgärder säkerställer att de slutliga åtgärderna är relevanta för platsen och förankrade bland invånarna.

### Bilparkering

Åtgärder kopplat till bilparkering, bland annat att minska antalet parkeringsplatser och höja parkeringsavgifter. Det ökar den relativa attraktiviteten för hållbara färdssätt gentemot bilen. Minskade ytor för bilparkering kan samtidigt frigöra ytor som omdisponeras till exempelvis hållbara färdmedel, grönska och vistelseytor.

### Hastighet

Sänkt hastighet minskar bilens relativa attraktivitet och det kan uppnås genom att sänka hastighetsgränsen, ändra gators utformning, ändra körvägar genom exempelvis enkelriktningar. Det leder även till minskad olycksrisk, lägre utsläpp av partiklar, minskat buller och minskat ytanspråk.



### Styrning

Stadens processer, som exempelvis investeringsprocessen, trafikreglering, detaljplanering och markanvisningar, förändras så att verksamheten tydligare styrs mot målen inom hållbart resande.

### Kommunikation

Staden stärker kommunikationen om målen för hållbart resande, både internt inom Göteborgs Stad samt externt till boende, näringsliv, besökare och civilsamhälle. Kommunikationens fokus ligger på att förklara varför transportsystemet och staden behöver förändras och att minskad biltrafik är ett medel för att nå dit, inte ett självändamål. Genom dialog och samverkan med boende och näringsliv skapas en bred delaktighet och förståelse för åtgärder som ska leda till omställningen.

## DELAKTIGHET - EN FÖRUTSÄTTNING FÖR OMSTÄLLNING

Delaktighet bidrar till förståelse för åtgärder och ger kunskap och erfarenhet som kan främja bättre lösningar och nödvändig omställning.

Göteborg fortsätter att växa. De senaste tio åren har vi blivit 70 000 fler göteborgare. Detta innebär en hel del utmaningar – inte minst inom trafik och stadsmiljö. För att Göteborg ska kunna växa, vara en grön stad med goda livskvaliteter och samtidigt nå klimatmålen behöver resandet bli betydligt mer hållbart.

Samtidigt har staden och landet stora samhällsutmaningar kopplat till brist på tillit mellan människor, till myndigheter och gentemot förtroendevalda. Göteborgs Stads verksamheter har också svårt att nå alla målgrupper.

Dessa utmaningar påverkar hur Göteborgs Stad behöver ta sig an och arbeta med omställningen. Delaktighet bidrar både till att skapa förståelse hos invånare om varför staden gör åtgärder som påverkar människors vardag, samtidigt som det ger staden kunskap och erfarenhet från stadens målgrupper som kan bidra till bättre lösningar.

Sedan 2021 står det i samtliga förvaltningsreglemente att vi ska arbeta för ökad delaktighet, och det pågår flera projekt för att öka delaktigheten i stadens olika verksamheter. I de stadsutvecklande förvaltningarna pågår ett gemensamt arbete för ökad delaktighet.

## Stadens tre målgrupper



### Boende

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



### Verksamma

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



### Besökare

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

A person wearing a white helmet and a black backpack is riding a bicycle on a city street. The person is seen from behind, wearing a light-colored t-shirt and dark pants. The background shows trees and a clear sky. A green rectangular overlay is on the right side of the image.

# Hållbar mobilitet

## HÅLLBARA RESOR

2024 fortsätter antalet resor att öka och är nu 1 procent högre än 2023. Resandet med kollektivtrafik är något lägre än 2023 medan resor med cykel och bil ökar. Jämfört med 2019 är det totala resandet 0,4% procent lägre.

Det totala antalet resor i Göteborg antas öka i takt med befolkningen i staden och i regionen. Under pandemin kunde vi inte utgå ifrån befolkningsutvecklingen, men nu tyder mycket på att vi kan återgå till det sättet att räkna upp antalet resor. En sådan indikation är andelen hemarbete, som nationellt följs av SCB:s arbetskraftsundersökning. Den visar att andelen hemarbete varit relativt konstant sedan 2022. Distansarbete antas vara den viktigaste anledningen till att resandet totalt sett ännu inte är tillbaka på 2019 års nivå. Men resandet fortsatte att öka 2024 i jämförelse med 2023.

### Förändring i resande per färdmedel, 2023-2024 och 2019-2024, procent.

| Färdmedel             | Förändring 2023-2024 | Förändring 2019-2024 |
|-----------------------|----------------------|----------------------|
| Till fots             | +1 %                 | +2 %                 |
| Cykel                 | +4 %                 | +5 %                 |
| Kollektivtrafik       | -0,3 %               | -3 %                 |
| Bil                   | +1 %                 | -1 %                 |
| <b>Totalt resande</b> | <b>+1 %</b>          | <b>-0,4 %</b>        |

### Mål om färdmedelsfördelning

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

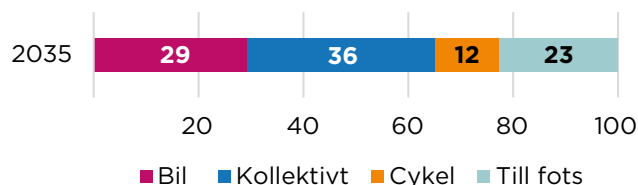
#### Till fots och cykel

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. I Gångvänligt Göteborg fortsätter



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

### Färdmedelsfördelning enligt målen i trafikstrategin, procent.



### Uppföljning av effektmål 1 och 2

Under 2024 ökade både resor med cykel och till fots. Samtidigt minskade andelen resor med kollektivtrafik något. Jämfört med 2019, som är senaste normalåret, har resandet till fots och med cykel ökat, medan det motoriserade resandet har minskat. Trots att det hållbara

### 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 2024 | 2023 |
|-------|-------------|------|
| ≥35 % | 29 %        | 29 % |

resandet har ökat, ligger inte något av färdssätten i linje med målen. För att nå målen måste framför allt resor med kollektivtrafik ha en starkare tillväxt och trenden för resor med bil behöver brytas och börja minska.

Cykelprogrammets målår är 2025 och den målnivån kommer inte att nås. Om målåret i stället skulle vara 2035 likt trafikstrategins mål skulle resor med cykel behöva öka 4,7 procent och resor till fots med 1,2 procent årligen.

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

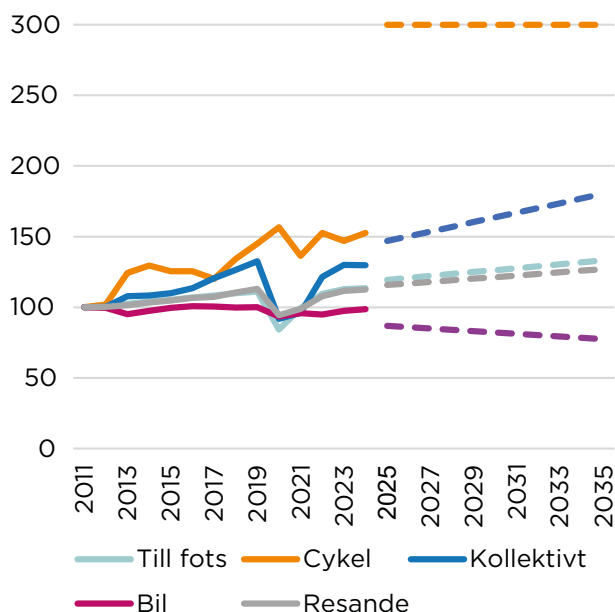
Av de motoriserade resorna görs minst 55 procent med kollektivtrafik.

| 2035  | Nuläge 2024 | 2023 |
|-------|-------------|------|
| ≥55 % | 41 %        | 41 % |

### Utveckling 2011–2024

Under åren 2011–2019 var det bara kollektivtrafikens utveckling som låg i nivå med den som krävs för att nå målen i trafikstrategin. Resor med bil har legat relativt stabilt sedan 2013, medan resor med cykel ökade kraftigt vid införandet av trängselskatten 2013. Cykel har ökat mest relativt sett men ligger längst från målet, som är det mest ambitiösa. Resor med kollektivtrafik minskade mest under pandemin, men återhämtade sig starkt under 2022–2023.

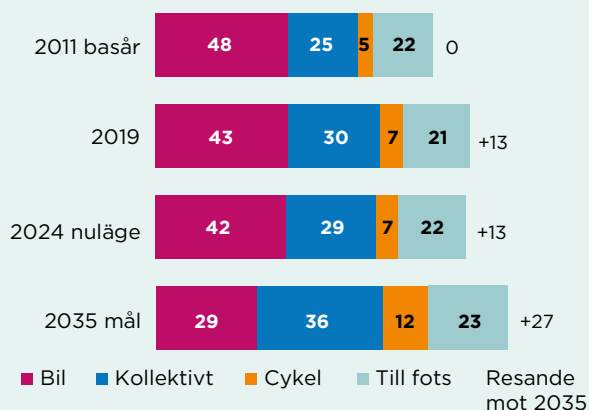
### Trafikutveckling och nödvändig utveckling för måluppfyllelse, 2011–2024, index 100.



## Mål: Ökad andel hållbara resor

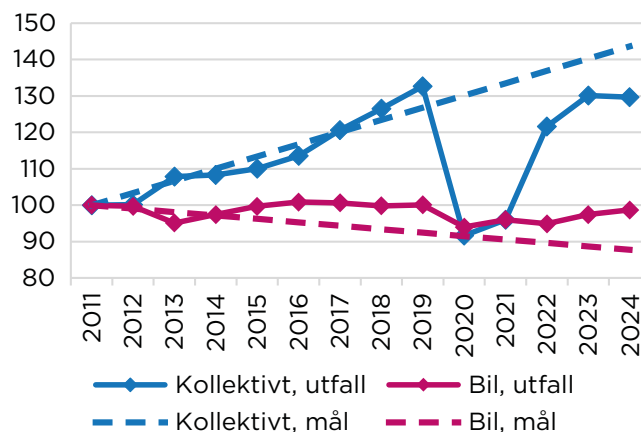
År 2035 görs 29 procent av resorna med bil, 36 med kollektivtrafik, 12 med cykel och 23 procent till fots. Utifrån trafikutvecklingen under 2024 är färdmedelsfördelningen 22 procent med resor till fots, 7 procent med cykel, 29 procent med kollektivtrafik och 42 procent med bil.

### Färdmedelsfördelning basår 2011, 2019, nuläge 2024 och målår 2035.



Målet om ökad andel hållbara resor utgår från en linjär ökning av resandebehovet, som baseras på den prognosticerade befolkningsutvecklingen. Vi antar att antalet resor är konstant per person, och att ett ökat resande beror på fler invånare. I diagrammet ovan visar vi resandevolymen som bredd på stapeln, där vi 2035 beräknar att det görs 27 procent fler resor i jämförelse med 2011. Men under pandemin minskade resandet per person. Vi har fortfarande ett lägre resande än innan pandemin, men 13 procent högre än 2011.

### Utveckling av index för bil och kollektivtrafik, index 100.



## Förslag på ny färdmedelsfördelning

**Miljö- och klimatprogrammet med målår 2030 pekar ut en snabbare utveckling mot hållbara transporter än trafikstrategin, där klimatrelaterade utsläpp från trafiken ska minska med 90 procent mellan 2010 och 2030.**

För att nå målet inom transportområdet krävs att elektrifieringstakten ökar, att biobränsleiblandningen ökar kraftigt och att trafikarbetet minskar rejält. Under 2024 har förslag till en ny färdmedelsfördelning tagits fram, som utgår från miljö- och klimatprogrammets mål om 25 procent minskat vägtrafikarbete mellan 2019 och 2030. Färdmedelsfördelningen ligger med i förslaget till revidering av Göteborgs översiktsplan som samråd under 2025.

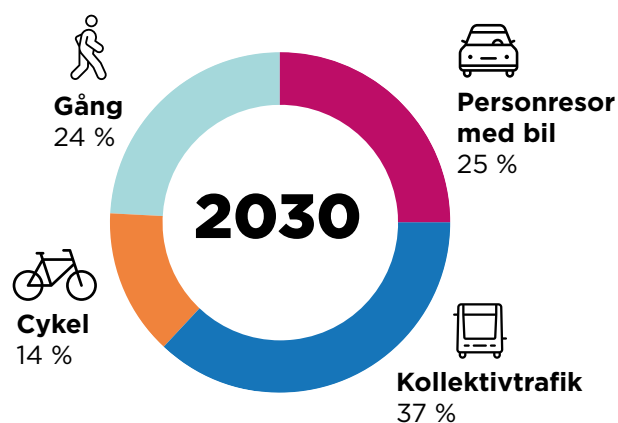
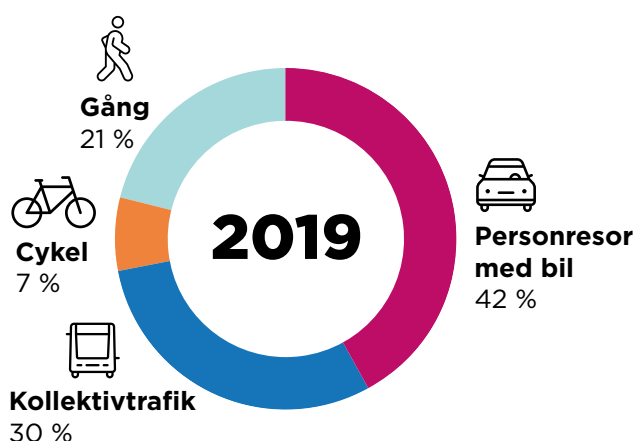
### Antalet resor ökar när regionen växer

När Göteborg och regionen växer kommer det totala antalet resor att öka med 5-10 procent mellan 2020 och 2030. När översiktsplanen är utbyggd

utifrån sin redovisade potential förväntas resandet i Göteborg ha ökat med cirka 40 procent jämfört med 2020. För att nå målet om minskat vägtrafikarbete i enlighet med miljö- och klimatprogrammet behöver minst 40 procent av resorna i Göteborg ske till fots eller med cykel år 2030, och minst 55 procent av de motoriserade resorna i Göteborg behöver ske med kollektivtrafik år 2030. Samtidigt måste näringslivets transporter bli mer effektiva så att den prognosticerade trafiktillväxten inte tillkommer fullt ut.

I översiktsplanen presenteras inte några exakta siffror på framtida färdmedelsfördelning 2030, då denna är starkt beroende av faktiskt befolkningsutveckling och hur vi mäter och beräknar trafikarbete. Nedan presenteras målstyrd färdmedelsfördelning 2030 utifrån nuvarande befolkningsprognos.

**Exempel på hur en ny färdmedelsfördelning utifrån målet om minskat trafikarbete i Miljö- och klimatprogrammet skulle kunna se ut, samt nuvarande befolkningsprognos och mätmetod, procent.**



## RESOR TILL FOTS

Resandet till fots bedöms ha ökat under 2024 och förändringen sett till läget före pandemin bedöms vara positiv.

Antalet fotgängaresor bedöms ha ökat med 1 procent jämfört med 2023 och 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 och 2021–2023.

Antalet resor till fots för 2024 beräknades med hjälp av befolkningsutvecklingen och data från resvaneundersökningarna 2011 och 2014, eftersom resandet till fots per person tenderar att vara relativt konstant. Eftersom osäkerheten i bedömningen är stor görs ingen bedömning om utvecklingen är linje med den nödvändiga.

|                                                     | Till fots |
|-----------------------------------------------------|-----------|
| Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2035 | +1,2 %    |
| Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2024    | +1,0 %    |
| I linje med nödvändig utveckling                    | Ovisst    |

### Metod

Antalet resor till fots har beräknats på olika sätt mellan åren. För 2024 liksom 2019 beräknades antalet resor till fots med hjälp av befolkningsutvecklingen och data från resvaneundersökningarna 2011 och 2014. I samband med pandemin kunde vi inte längre utgå från detta antagande och under åren 2020–2022 uppskattades istället utvecklingen med hjälp av externa undersökningar och datakällor. Bland annat användes data från Telia om hur resandet i Göteborg förändrats. Under 2023 hade vi inte denna möjlighet utan utgick från flöden vid mätplatser i Göteborg där antalet gående mäts kontinuerligt tillsammans med en bedömning av hur resandet utvecklats totalt. Att vi 2024 återgår till befolkningsutvecklingen beror på tillgång till data från flera platser där gående mäts kontinuerligt och att de alla pekar på olika håll. Det förstärker insikten att de, enskilt eller tillsammans, inte är representativa för resor till fots i staden som helhet. Att hitta en metod för uppföljning av resor till fots är prioriterat, men vägen dit är inte självklar.

### Fasta mätplatser för gångtrafiken

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

#### Fotgängare på Hisingsbron

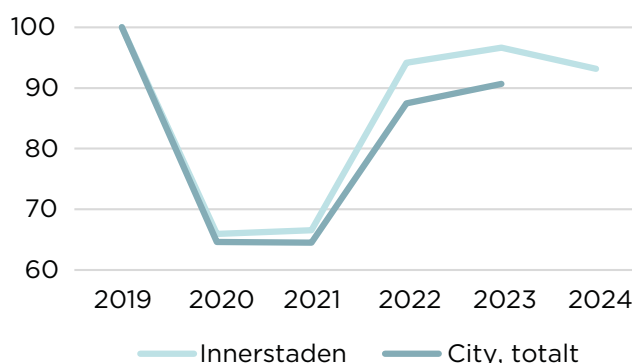
På Hisingsbron finns utrustning som mäter antalet fotgängare och cyklister sedan september 2021. Under 2024 var det cirka 1 100 fotgängare per vardagsdygn på Hisingsbron. Det är en minskning av antalet fotgängare på vardagar med 5 procent jämfört med 2023. Dels var 2024 ett mera normalt år utan jubileumsdagar med höga flöden, dels var gång- och cykelbanan på sydöstra sidan avstängd under senhösten 2024 vilket kan ha påverkat resultatet. Denna plats är inte representativ för resor till fots i hela staden, men har den fördelen att de fotgängare som mäts gör hela resan över bron till fots, de fångas exempelvis inte på väg till bussen.

#### Centrumföreningarnas mätningar

Innerstaden Göteborg AB mäter passager av gående på 19 platser inom Vallgraven, främst på de större shoppingstråken. Även Nordstan och Avenyföreningen har fasta mätplatser. Dessa platser är inte heller representativa för resor till fots i staden som helhet utan är skapade för att följa antalet besökare i centrum. Alla veckans dagar ingår i statistiken. Baserat på dessa har Citysamverkan tagit fram ett förslag till flödesindex för att följa utvecklingen.

Fram till 2023 minskade antalet passager i City med 9 jämfört med 2019. Innerstaden hade ca 3,5 procent färre passager 2024 jämfört med 2023, och 7 procent färre än 2019.

### Utveckling av antalet passager i Innerstaden 2019–2024 och i City 2019–2023, index 100.



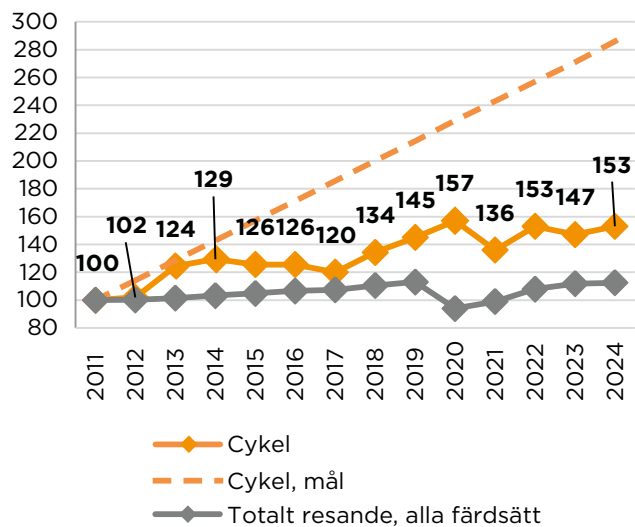
RESOR MED CYKEL

Det pågår många initiativ för att öka cyklandet och förbättra för cyklister, men för att nå målen krävs mer övergripande förbättringar i infrastrukturen i kombination med att attraktiviteten gentemot bil ökar.

Antalet cykelresor 2024 beräknas vara 53 procent högre än 2011 som är basår för trafikstrategin, och 2024 bedöms cyklandet ha ökat med 4 procent jämfört med 2023.

I samband med trängselskattens införande 2013 ökade cyklandet kraftigt, med 22 procent. I stort ligger cyklandet, sedan 2019, omkring 50 procent högre än 2011. Med den rådande cykelutvecklingen kommer inte målet i cykelprogrammet, om ett tredubblat cyklande till 2025 från 2011, att nås.

Utveckling och mål för cykel 2011-2024, index 100.



|                                                     | Cykel   |
|-----------------------------------------------------|---------|
| Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011-2025 | + 8,2 % |
| Utfall genomsnittlig förändring per år 2011-2023    | + 3,3 % |
| 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 kvalitetssäkrade data för både 2023 och 2024. Bedömningen försvåras av att det pågår många vägarbeten som påverkar cyklisternas vägval.

Pilotområde cykel - tredje året

Under året har uppdraget att snabba på cykelprogrammets genomförande i pilotområden fortsatt. Målet är enklare, framkomligare och säkrare cykelmöjligheter inom de valda pilotområdena Backa och Kungsladugård/Majorna, samt att arbeta för att fler ska kunna och vilja cykla. Detta görs genom enkla åtgärder som inte kräver någon större ombyggnation. Säggatan i Majorna är den fysiska åtgärd som kommit på plats under 2024. På gatan har enkelriktade cykelbanor skapats genom målning och avskärmning mot parkerade bilar genom betongstöd. Åtgärden har inneburit att antalet bilparkeringar på gatan minskat. Dessutom har cykelparkering och en Styr & Ställstation ordnats. Åtgärden på Säggatan och uppdraget som helhet kommer att utvärderas under 2025.

Åtgärder för förbättrad vägledning

Ett arbetsområde inom pilotområde cykel har varit att testa nya metoder för cyklisters vägledning på osammanhängande stråk. En av de mest återkommande utmaningarna, enligt utvärderingar och dialoger, är bristen på ett sammanhängande cykelvägnät som erbjuder tydlig och enkel vägledning. Många cyklister upplever svårigheter med att förstå var de ska cykla, särskilt i korsningar och längs stråk där cykelvägar ibland går i blandtrafik och ibland på separata cykelbanor.

En enkel och billig lösning testades där cykelsymboler och pilar målades i gatan på blandtrafiksträckor. Två stråk i Majorna och ett i Backa ingick. De utvärderades genom observationer, korta intervjuer med cyklister och bilister samt bike-alongs, som är en kvalitativ metod där intervjuaren cyklar med respond-enten längs sträckan och för diskussionen utifrån det.

Resultaten var positiva bland både cyklister och bilister. För cyklister fyllde symbolerna flera syften. De ökade känslan av att inte vara borttappad och att stråket fortsätter, och många upplevde en förvisning om att ledas till en knutpunkt längre fram. Detta var särskilt tydligt för cyklister som inte kände till stråket sedan tidigare. Cyklisterna upplevde också att deras rätt att ta plats i blandtrafik hade blivit stärkt, genom att symbolen var tydlig även för bilister. En viktig tolkning var också att blandtrafiksträckan var kvalitetssäkrad för cyklister, vilket ingav trygghet.



Cykelsymboler målade i gatan för att ge vägledning.

Även bilisterna var positiva, framför allt därför att symbolerna tydliggör vad som gäller på gatan, samt fungerar som varning för att det kan komma cyklister. Precis som för cyklisterna upplevdes nyttan vara störst när platsen och dess förutsättningar var mindre kända. En viktig slutsats var att omgivningen spelar stor roll i tolkningen av symbolerna för cyklister, där utformning av gatan, vägvisningar och trafikflöden påverkar vilken tyngd olika tolkningar får. Nästa steg är därför att testa denna typ av vägledningsåtgärder i ett eller flera större områden med flera typer av sträckor.

### Pilot med sopsaltning på två stråk

Under vintern 2024/2025 genomförs ett pilotprojekt där ett urval av cykelbanorna sopsaltas. Metoden innebär att snö och frost sopas bort från vägbanan samtidigt som saltlake läggs ut, vilket ger cykelbanor som är närmast helt fria från snö och is. Cykelbanor som ingår i pilotprojektet är längs med Mölndalsvägen och längs Operagatan, delar av Hisingsbron och Gullbergs Strandgata i centrum. Efter genomfört test utvärderas projektet för beslut om kommande satsningar.

### Handlingsplan cykel

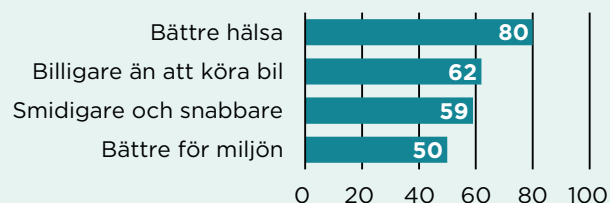
Under 2024 har Göteborgs Stads Handlingsplan 2025–2028 för verkställande av Cykelprogrammet tagits fram. Handlingsplanen, som gäller för alla de stadsutvecklande förvaltningarna, är inte en utbyggnadsplan för infrastrukturen. Istället innehåller den aktiviteter för att implementera cykelprogrammet och på så sätt skapa förutsättningar att i planer och stadsutvecklingsprojekt bidra till målet om ökat cyklande. Exempelvis föreslås att under 2025 ta fram en metod för att bedöma framtida cykelflöden, samt att stråkvis göra inventeringar för att göra mindre åtgärder för att förbättra cyklisters framkomlighet och trafiksäkerhet.

## Stora framgångar med nytt testcykelkoncept

Göteborgs Stad arbetar sedan många år med olika koncept för att få fler att cykla genom att testa cykling. De går alla ut på att deltagare förbinder sig att cykla under en viss period, och får i gengäld till exempel låna en elcykel (Elcyklist) eller sponsras med ett par vinterdäck (Vintercyklist). I det nya konceptet Testcyklist förbinder sig deltagare att cykla på sin egen cykel i sex veckor och får i gengäld endast en liten, symbolisk present, till exempel ett servicekit eller en cykelhjälm.

Totalt rekryterades 125 deltagare genom sociala medier och postala utskick. Deltagarna pendlade huvudsakligen med bil men hade cykelavstånd till arbete/studier, och målet var att de skulle byta ut minst 60 procent av arbetsresorna med bil till cykel under provperioden. Det målet blev med råge uppfyllt, och av de 107 deltagare som besvarade utvärderingsenkäten uppger samtliga att de kommer att fortsätta cykla, varav 78 procent uppger att de kommer att cykla minst 3 dagar i veckan. Den viktigaste motivationsfaktorn för denna grupp att anmäla sig var hälsan, och andelen som upplevde sin kondition som bra ökade från 57 till 75 procent. Det är också de positiva hälsoeffekterna som är anledningen till att deltagarna vill fortsätta cykla.

### Anledningar att fortsätta cykla efter provperioden, flervälsfråga, procent.



Detta koncept visar att relativt billiga åtgärder kan vara fullt tillräckligt för att få effekter i målgrupper som ligger högt på förändringstrappan, och som bara behöver en liten knuff för att ta sig över tröskeln till förändrat beteende.

## Så cykelvänligt är Göteborg

I cykelprogrammet finns ett mål om att den upplevda cykelvänligheten ska öka. Målet följs upp genom attitydundersökningen kring att cykla, som görs vartannat år i ett urval av göteborgare i åldern 18-70 år. Inbjudan att delta görs till både cyklister och icke-cyklister genom ett postalt utskick med länk till en webbenkät. Resultatet redovisas uppdelat i fem områden: Centrum, Hisingen, Nordost, Sydost och Sydväst. I årets undersökning tycker 40 procent av göteborgarna att staden är cykelvänlig. Det är något högre än 2022 då nivån var den lägsta hittills, men totalt sett är skillnaderna över tid mycket små.

## Allt fler tycker att Göteborgs Stad arbetar för ökad cykling

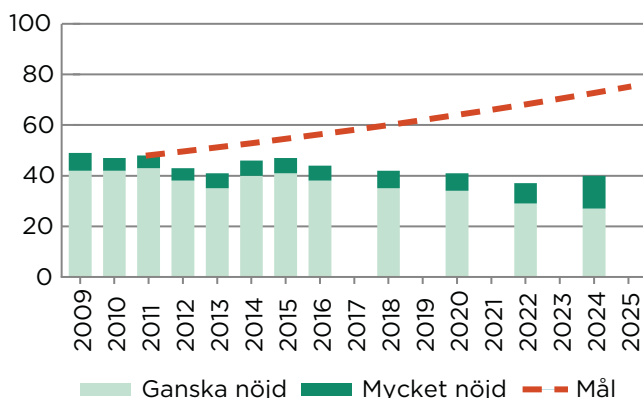
Även om nivån av cykelvänlighet är ungefär densamma som tidigare är det många positiva resultat i undersökningen. Mest ökar upplevelsen av att Göteborgs Stad arbetar för att öka cyklingen, vilket utöver det faktiska arbetet för cykling även kan bero på att media rapporterat mycket om cykling under året. Även upplevelsen av att många cyklar i stadsdelen har ökat, samt för cyklisterna även upplevelsen av flöde. Den allra viktigaste aspekten för cykelvänlighet är upplevd trafiksäkerhet, och även den har ökat. Här är det både de riktigt negativa som minskat och de riktigt positiva som ökat.

### Mål: Cykelvänlig stad

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

| 2035 | 2025 | Nuläge 2024 |
|------|------|-------------|
| -    | 75 % | 40 %        |

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

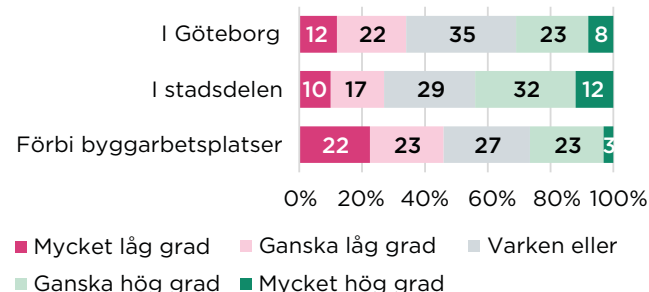


## Trafiksäkerheten fortfarande stort problem

Även om den upplevda trafiksäkerheten i Göteborg som helhet har ökat sedan 2022, och än mer sedan 2020, är det fortfarande den aspekt av cykelinfrastrukturen som har lägst andel nöjda. Att den upplevda trafiksäkerheten är låg är en viktig anledning till varför många inte cyklar.

Fler cyklister tycker att det känns trafiksäkert att cykla i den egna stadsdelen än i staden som helhet. Allra sämst upplevs det vara att cykla förbi byggarbetsplatser, där nästan hälften uppger att de i låg grad tycker det är säkert.

## Säkert och tryggt att cykla, cyklister, procent.



I den förra cykelundersökningen 2022 användes fokusgrupper för att ta reda på vad cyklister upplevde som farligt. Deltagarna nämnde bland annat: farliga korsningar, fotgängare i cykelbanorna, att det är trångt på cykelbanorna och att cyklister kör för fort, bortser från eller inte kan reglerna, spårvagnsspår som det är lätt att fastna med cykeln i, gatstenar som sticker upp ur marken som cyklister kan ramla på och att cykelbanorna sopas för sent på året.

Upplevelsen av trafiksäkerhetsfaror skiljer sig delvis från den faktiska skadebilden, där cyklisters singelolyckor står för den i särklass största delen skadade. Därefter skadas ungefär lika många i kollision med bil och med annan cyklist. Mycket få skadas i kollision med fotgängare. Av de omkomna cyklisterna har ungefär hälften kolliderat med ett tungt fordon (buss, spårvagn, lastbil). Läs mer i kapitlet *Trafiksäkerhet*.

## Stora behov i centrum

### – hög konkurrens och komplexitet

Generellt är invånarna mer positiva till att cykla i sitt närområde än i staden som helhet. Men eftersom avstånden i staden är relativt korta görs cykelresor ofta genom flera stadsdelar, där centrum inte sällan passeras. Förutsättningarna att cykla där är den absolut vanligaste motiveringen till att invånare tycker att cykelvänligheten i staden som helhet är låg. Även de som tycker att cykelvänligheten är hög anmärker ofta på hur det fungerar i centrum. Den höga konkurrensen mellan färdmedel på begränsad yta och komplexa trafiksituationer hindrar framför allt flödet för cyklister, men skapar också konfliktsituationer och otrygghet. Det är framför allt tre delar som återkommer i respondenternas kommentarer: byggprojektens effekter med omledningar och tillfälliga lösningar, många sträckor med blandtrafik och höga trafikflöden och ett fragmentariskt och svåröverblickat cykelväg nät.



Komplexa trafiksituationer för cyklister i centrum.

### Förbättringar i infrastruktur ger effekt

Det område som står för de största förbättringarna sedan 2022 är Hisingen. Här har det de senaste åren bland annat byggts pendlingscykelstråk mellan Bräckemotet och Backaplan och cykelbana längs Hisingsleden, Björlandavägen och i Frihamnen. Det har fått en tydlig effekt där fler upplever att det är enkelt att cykla och att fler cyklar i stadsdelen. Det har också lett till att Hisingen nu upplevs vara den mest cykelvänliga stadsdelen av de egna invånarna, 62 procent tycker att den är cykelvänlig i jämförelse med 51 procent år 2022. Den tidigare mest cykelvänliga stadsdelen var Sydost, ett område som 2018–2022 genomgick samma utveckling som Hisingen. Stora investeringar i cykelinfrastrukturen ledde till betydligt mer positiva resultat i upplevelsen av den egna stadsdelen, och följaktligen även i staden som



helhet. I Sydost har utvecklingen sedan dess stagnerat, och cykelvänligheten i stadsdelen minskat något. Det kan bero på flera omläggningar av cykeltrafiken längs E20, men också på att invånare snabbt vänjer sig vid de nya förutsättningarna.

### Fler ska cykla i Nordost

I staden som helhet är det ungefär tre av fyra som har tillgång till en cykel. I Nordost har bara hälften tillgång till en cykel, och området har följaktligen också den lägsta andelen cyklister (40 procent). För att råda bot på detta har stadsmiljönämnden fått i uppdrag av kommunfullmäktige att genomföra ett tvåårigt pilotprojekt för ett lånecykelsystem i Angered.

Förutsättningarna är goda bland annat eftersom fler i Nordost är nöjda med cykelbanorna i Göteborg än i andra områden, men det genomsnittliga avståndet till arbete är längre. 55 procent har tio kilometer eller mindre till arbetet, i jämförelse med 70 procent i staden som helhet. En viktig utmaning för att få fler att cykla är också behovet av säkra cykelparkeringar, där Nordost har den lägsta nöjdheten med cykelparkeringar kring bostaden.

## DELAD MIKROMOBILITET

Delad mikromobilitet och kollektivtrafiken kompletterar varandra och kan tillsammans bidra till ökad tillförlitlighet i trafiksystemet.

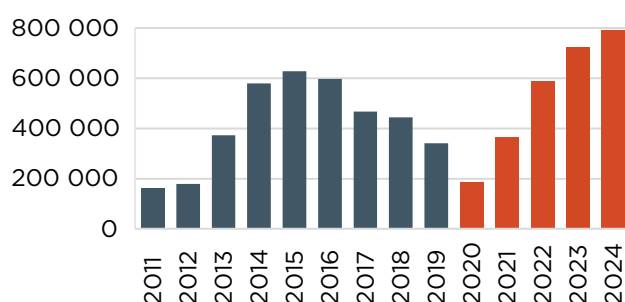
Delad mikromobilitet är fordon för delning och korta uthyrningsperioder med flera användare per dag, till exempel Styr & Ställ och delade elsparkcyklar.

### Styr & Ställ fortsätter att öka

Det nuvarande låncykelsystemet har funnits sedan 2020. Systemet omfattar 1 750 cyklar i Göteborg och Mölndal och 135 stationer, varav 20 i Mölndal.

Under 2024 gjordes drygt 789 000 resor med Styr & Ställ, vilket är 9 procent fler än under 2023.

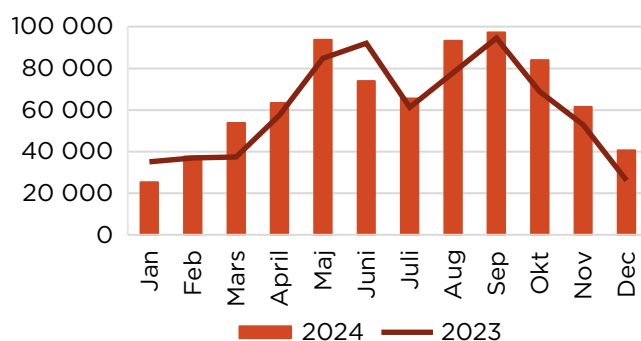
### Antal resor per år inklusive resor i gamla Styr & Ställ (2011-2019).



### Tillgängliga fordon nyckelfaktor

Låncyklarna har under året inte hunnit servas i den takt som krävs. Det har inneburit att delar av fordonsflottan inte har varit tillgänglig, vilket kan ha påverkat antalet resor negativt. Den årliga kundundersökningen visar också att användarnas nöjdhet med tillgängliga cyklar sjunkit kraftigt 2022-2024. Under året har det därför varit stort fokus på att säkerställa att hela fordonsflottan fortsättningsvis är servad och tillgänglig.

### Antal resor med Styr & Ställ per månad 2024 och 2023.



### Styr & Ställ som en del av resan

Under 2024 har Västtrafik testat en ny karta i To Go-appen där resenärer utöver hållplatser kunnat se delade elsparkcyklar och cyklar. I samband med det har Styr & Ställ i samarbete med Västtrafik erbjudit resenärer att köpa rabatterade månadskort på Styr & Ställ via kartan. Syftet var att få fler att testa kombinationsresor med kollektivtrafik och delad mikromobilitet.

En utvärdering visar att de som nyttjat erbjudandet huvudsakligen kombinerat Styr & Ställ med kollektivtrafiken för att få en snabbare resa, möjlighet till motion och frisk luft samt ta sig närmare sin slutdestination och få större kontroll över sin resa. Störst potential för att få fler att kombinera Styr & Ställ med kollektivtrafiken är möjligheten att köpa ett månadskort hos Västtrafik där Styr & Ställ ingår samt att Styr & Ställ är synligt i Västtrafiks reseplanerare och app.

### Delade elsparkcyklar ökar stort

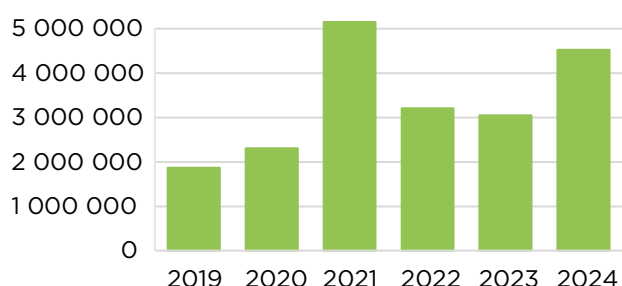
Under 2024 har tre företag haft verksamhet med elsparkcyklar i Göteborg. Tillstånden (från april) har tilldelats enligt samma princip som föregående period, med en centrumzon och en ytterzon med varsitt maxantal tilldelade fordon.

Under året har det som mest funnits sammanlagt 6 000 elsparkcyklar på gatorna, medan medelantalet över året har hållit sig till strax under 5 000 fordon per månad. Det är ungefär samma nivå som under 2023, men samtidigt har antalet resor ökat kraftigt.

Totalt genomfördes det 4,5 miljoner resor med elsparkcyklar under 2024, vilket är 49 procent högre än 2023. En möjlig förklaring till det ökade resandet

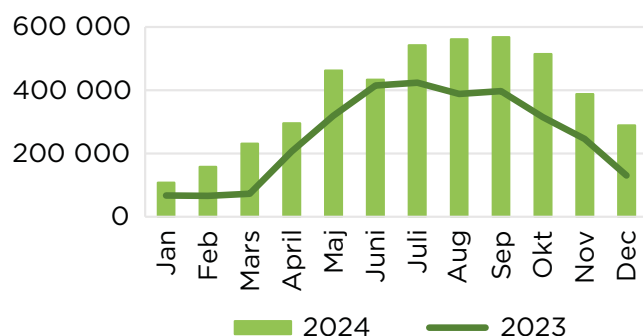
är att konkurrensen om kunderna har hårdnat. Det brukar leda till att företagen arbetar mer intensivt med att effektivisera verksamheten, vilket i sin tur leder till att det alltid finns fordon där kunderna vill ha det. En hårdare konkurrens påverkar också prissättningen av de tjänster som erbjuds och förhindrar att kostnaden för användaren skenar i väg. Sammantaget bidrar detta till en mer attraktiv tjänst till ett mer konkurrenskraftigt pris för användaren, vilket kan vara en förklaring till det starkt ökande resandet.

#### Antal resor med delade elsparkcyklar per år.

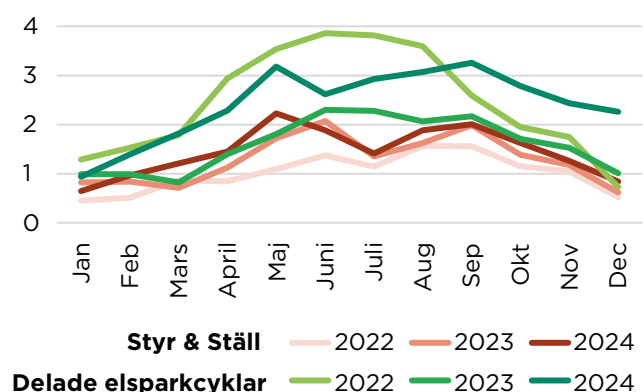


Till skillnad från tidigare år har det genomförts många resor hela vägen fram till nyår, medan resandet tidigare år varit mer koncentrerat till sommarhalvåret.

#### Antal resor med delade elsparkcyklar per månad 2023 och 2024.



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



Antalet resor per elsparkcykel och dag låg i december 2024 på ungefär samma nivå som de högsta noteringarna under 2023 (2,3). Det kan jämföras med ca 2 resor per Styr & Ställcykel och dag under högsäsongen 2024.

#### Delade elcyklar

Under 2024 testades delade elcyklar under några månader. Tyvärr ledde leveransproblem av fordonen till att flottan aldrig kom upp i den storlek som hade planerats från början, vilket i sin tur ledde till att tjänsten inte fick något genomslag under den korta tiden den fanns på gatorna. Göteborgs Stad kommer att möjliggöra för operatörer att söka tillstånd för delade elcyklar också under kommande tillståndsperiod.

#### Delad mikromobilitet och kollektivtrafik

Med anledning av att avtalet för Styr & Ställ löper ut 2026 (men kan förlängas till som längst våren 2029) har stadsmiljöförvaltningen påbörjat en förstudie för att utreda hur delad mikromobilitet kan tillhandahållas i Göteborg efter avtalets slut. Utgångspunkten är att delad mikromobilitet är ett regionalt transportmedel som når sin fulla potential först när tjänsterna kopplas samman med kollektivtrafiken. Därför har bland annat Västtrafik, Västra Götalandsregionen och kommunerna i Göteborgsregionen involverats i förstudien.

Under 2024 har stadsmiljöförvaltningen tillsammans med Västtrafik och Malmö stad deltagit i en studie som syftat till att bidra till att fylla kunskapsluckan kring användarnas behov och drivkrafter för att använda delad mikromobilitet samt hur dessa tjänster samspelar med kollektivtrafikens erbjudande.

Studien visar att delad mikromobilitet och kollektivtrafik kompletterar varandra. I kombination och som komplement till varandra skapar tjänsterna en ökad tillförlitlighet i trafiksystemet för användarna. Delad mikromobilitet används när kollektivtrafiken upplevs som otillräcklig, och kollektivtrafik används när det finns hinder för att använda delad mikromobilitet. De främsta drivkrafterna för att kombinera kollektivtrafik och delad mikromobilitet är en kortare restid, att lösa första eller sista delen av resan samt att känna större kontroll över sin resa. Det största hindret är att behöva betala för två olika färdmedel. Störst potential finns i att smpaketera tjänsterna.

## RESOR MED KOLLEKTIVTRAFIK

Resandet med kollektivtrafik håller sig stabilt, med små förändringar i resandemönstren från föregående år. Resandet är däremot inte tillbaka på samma nivå som innan pandemin. Parallellt har flera initiativ och satsningar gjorts för att förbättra attraktivitet, trygghet och tillgänglighet.

Under 2024 minskade resandet med 0,3 procent jämfört med 2023. För att nå det långsiktiga målet om att minst 55 procent av de motoriserade resorna genomförs med kollektivtrafik fram till år 2030 måste det kollektiva resandet öka med 2,8 procent mellan 2011 och 2024. Årets siffror visar att utvecklingen inte är i linje med den nödvändiga utvecklingen.

|                                                     | Kollektivtrafik |
|-----------------------------------------------------|-----------------|
| Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011–2035 | + 2,8%          |
| Utfall genomsnittlig förändring per år 2011–2024    | + 2%            |
| I linje med nödvändig utveckling                    | Nej             |

Under 2024 genomfördes 41 procent av de motoriserade resorna med kollektivtrafik. Notera att inom kollektivtrafiken är det antal påstigningar som mäts och definieras som en resa. Till skillnad från uppföljningen av cykel och biltrafik mäts alla veckans dagar, inte bara vardagar. Definitionen av en kollektivtrafikresa kan också innebära att en ökning i resande i själva verket är ökade bytesresor. Siffrorna kommer från Västtrafik och består från och med 2023 av en ny sammansättning av linjer. Linjer som ingår i beräkningen har justerats och statistiken avser nu resor på linjer till, från och inom Göteborg.

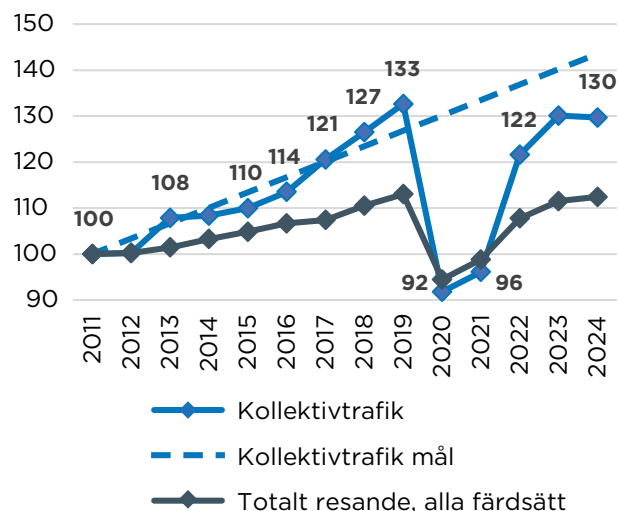
### Mål: Kollektivtrafikresor

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

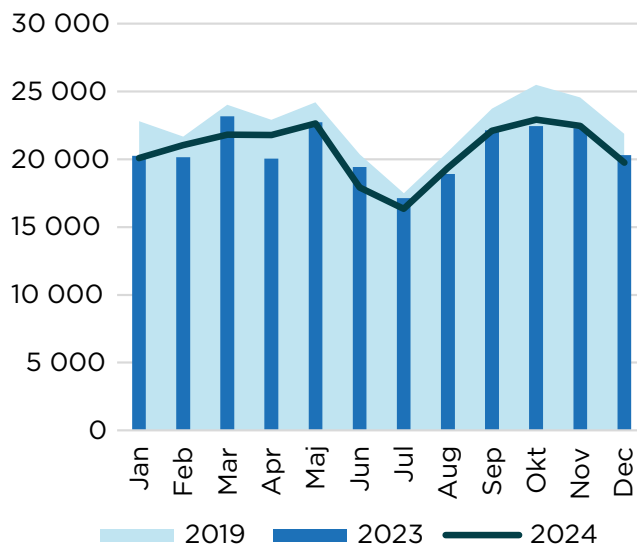
| 2035  | Nuläge 2024 | 2023 |
|-------|-------------|------|
| ≥55 % | 41 %        | 41 % |



Utveckling och mål för resor med kollektivtrafik 2011–2024, index 100.



Antal resor i kollektivtrafiken (buss, båt, spårvagn) per månad 2019, 2023 och 2024, tusental.

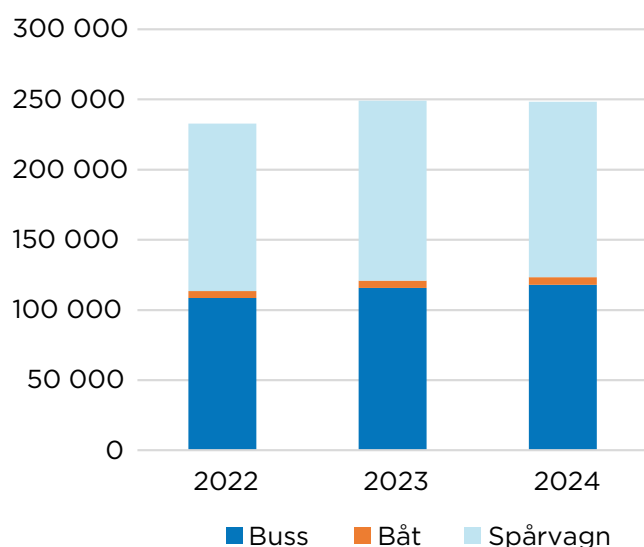


## Resandet håller sig stabilt

Kollektivtrafikens ställning innan pandemin var mycket god, och när restriktionerna lyftes återkom resandet snabbt. Siffrorna för 2024 visar att det totala resandet med kollektivtrafik håller sig stabilt, då det endast minskade med 0,3 procent jämfört med 2023. Dock ligger resandet fortfarande under 2019 års nivå. 2022-2024 har den procentuella utvecklingen varit ungefär sju procent. Under åren 2022-2024 har i genomsnitt 243 300 resor gjorts med kollektivtrafik, vilket i jämförelse med 2019 är en minskning med cirka tio procent.

Spårvagn är det kollektiva fordonsslag som används mest av resenärerna. Samtidigt har andelen resor med spårvagn minskat med två procent mellan 2023 och 2024. Det fordonsslag som har ökat mest under 2024 är båt. Under året genomfördes sex procent fler resor med båt i jämförelse med 2023.

### Skillnaden i antal resor genomförda med buss, båt och spårvagn mellan 2022, 2023 och 2024, tusental.



## Förarbrist – ett fortsatt problem

Bristen på förare är en utmaning inom hela kollektivtrafikbranschen och i hela landet. Det är generellt svårt att hitta personer som har rätt kompetens, till exempel yrkesutbildning och rätt erfarenheter. Det är även en hög medelålder bland förare och många kommer inom de närmsta åren gå i pension. 2023 påverkade förarbristen kollektivtrafiken i Göteborg med bland annat många inställda avgångar. 2024 var utsikterna bättre och Västtrafik rapporterar inte längre om någon förarbrist eller några inställda avgångar eller förändringar i trafiken med anledning av förarbrist. Men det finns fortsatt ett stort behov av påfyllning inom förarkåren med anledning av den höga medelåldern.



Under 2023 och 2024 har Västtrafik, tillsammans med flera förvaltningar och trafikbolag arbetat med att säkra kompetensförsörjningen inom branschen. Utöver rekryteringssatsningar har man arbetat med åtgärder för att höja statusen på föraryrken. Exempel på åtgärder har varit att förbättra samverkan mellan trafikföretag och trafikslag, undersöka EU-finansiering och utveckla ett språkombudskoncept för personal i behov av språkutveckling. Flera aktörer arbetar nu med framtagande av nationell handlingsplan och för samverkan mellan olika myndigheter och regioner.

## Västtrafiks arbete med trygghetsfrågor

Västtrafik har inom ramen för det brottsförebyggande arbetet, som är en del i det övergripande trygghetsarbetet, genomfört ett antal åtgärder för att förbättra tryggheten vid hållplatsområden och bytespunkter.

Under 2024 har Västtrafik etablerat samverkan med aktörer inom brottsförebyggande arbete i Göteborgs Stads stadsområden för att bidra till kommunernas lagstadgade brottsförebyggande arbete lokalt och för att nå regionens mål om ökad trygghet i kollektivtrafiken. Genom att uppmärksamma kollektivtrafiken som en arena för brott samt öka närvaron på strategiska platser i staden i anslutning till kollektivtrafiken kommer den gynnas och fler boende och besökare kommer troligtvis välja det hållbara resandet.

Bland annat har en platssamverkanslokal skapats av Västtrafik på Drottningtorget. Lokalen möjliggör för Göteborgs Stads verksamheter och lokalpolisen att effektivisera den brottsförebyggande och trygghets-skapande samverkan strategiskt och operativt. Allt för att skapa trygga offentliga miljöer som påverkar kollektivtrafiken. Ambitionen från Västtrafik är att arbetet med platssamverkanslokalen ska få spridning till fler stadsområden utöver centrum. Nordost och Angereds resecentrum är två strategiska platser att gemensamt undersöka vidare.

### Ny avgiftsfri färja

Sedan 2012 har Göteborgs Stad finansierat avgiftsfri färjetrafik på linje 286 som idag trafikerar mellan Lindholmospiren och Stenpiren. Färjetrafiken är avsedd att fungera som länk i väntan på en gång- och cykelbro.

Efter 2012 har turutbudet för linje 286 utökats. I maj 2024 utökades färjetrafiken med linje 287 som trafikerar Lundbystrand och Stenpiren. Trots att färjan inte trafikerat ett helt år visar den preliminära resestatistiken att både linje 286 och 287 har en ökad resandeutveckling när man tidigare antagit ett resenärstapp på linje 286.

### Införandet av omlottzoner

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

I och med att Västtrafik planerar att utvärdera hela zonstrukturen 2025 gjordes endast en indikativ utvärdering kort efter införandet. Undersökningen visade att den största ökningen av antalet påstigande skedde på linje X4 i Kungälv med tio procent, och i Mölnlycke med sex procent. Södra Ale såg endast en marginell ökning av resor mot Göteborg. Ökningen på linje X4 kan även härledas till att Västtrafik förutsatte ökat resandetryck i samband med omlottzonens införande, och därmed förstärkte linjen med tätare turer vilket i sig kan ha ökat linjens attraktivitet och lett till ökat antal påstigande. Det ökande resandet från kranskommunerna kan ha en positiv inverkan på arbetspendlingen till Göteborg och minska in-pendling med bil.

### Investeringar för ökad tillgänglighet och hållbart resande

Under året har stadsmiljöförvaltningen arbetat med löpande åtgärder inom ramen för tillgänglighetsanpassning av busshållplatser och förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik. Stadsmiljöförvaltningen har tillgänglighetsanpassat tre hållplatslägen och byggt nya hållplatslägen för buss vid bland annat Tuve centrum och Svarte mosse. Även Rymdtorget har fått förbättrad framkomlighet för buss under året. Göteborgs Stad har finansierat nya hållplatslägen längs Sörredsvägen som Trafikverket har byggt.

Stadsmiljöförvaltningen har förbättrat infrastruktur och servicenivån för färjetrafiken i form av exempelvis en ny flytbrygga och väderskydd vid Donsö hamn samt ett nytt



färjeläge för den nya linjen som trafikerar över Göta Älv.

Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet längs linjerna 5 och 11 kan räknas till en av de största åtgärderna under 2024. Totalt 16 hållplatser har anpassats för 45 meter långa spårvagnar, varav Komettorget hanterades som ett separat projekt med anledning av dess komplexitet.

### Västtrafiks attitydundersökning

Sedan 2018 gör Västtrafik en årlig attitydundersökning bland invånarna i Västra Götalandsregionen.

Undersökningen kallas Hållplats och ger en inblick i hur invånarna i regionen resonerar kring sina och andras resvanor.

I 2024 års undersökning uppger fler att de tycker att det är mer prisvärt att åka bil än att åka kollektivt och fler kör bil för att de gillar det. Fler än året innan tror att de kommer resa mer med bil, och andelen som anser att ingenting skulle kunna få dem att minska deras bilåkande har ökat betydligt. Nästan hälften av de svarande anser att de reser hållbart med elbil.

Resultaten visar att de flesta tycker att omställningen till mer hållbart resande går för långsamt och det finns ett starkt stöd för ökade satsningar på hållbart resande, till exempel tycker 63 procent att kollektivtrafiken borde prioriteras högre i stadsplaneringen. Det framgår att miljö- och klimatargument inte räcker för att förändra valet av resesätt, men det finns och ett tydligt stöd för lagar och regler som styr mot en hållbar riktning.

## SERVICERESOR

Ett starkt koncentrerat resande är en stor utmaning för serviceresor, särskilt när fordon och förare saknas. Samtidigt fortsätter färdtjänstresenärerna att vara nöjda med sina resor.

Stadsmiljöförvaltningen har ett viktigt uppdrag i att verka för framkomlighet och tillgänglighet i staden, på trygga och jämlika villkor för stadens invånare. Serviceresor, med bland annat färdtjänst, skolskjuts och flexlinjer, gör det möjligt för alla göteborgare, även för de med funktionsnedsättning att delta i aktiviteter, ta sig till arbete eller skola och att klara sina vardagliga ärenden.

Totalt gjordes 1 258 000 resor inom serviceresor 2024, vilket är en ökning med 3 procent. Av dessa var 485 000 färdtjänstresor, 305 000 var resor till daglig verksamhet och 190 000 resor med Göteborgs flexlinjer. Stadsmiljöförvaltningen genomförde också 276 000 resor under 2024 på uppdrag av andra kommunala förvaltningar och uppdragsgivare, varav 207 000 resor utgjorde skolskjuts.

### Hållbara serviceresor

Inom serviceresor sker resorna sedan länge helt fossilfritt och övergången till emissionsfria fordon har kommit långt. Hållbar mobilitet har i stället alltmer kommit att handla om grunden för att klara uppdraget: att dagligen kunna erbjuda resor med god kvalitet och service vid utlovad tid. För att klara det krävs bland annat en hållbar balans mellan efterfrågan på resande och tillgång till fordon och förare.

Inom hållbarhetsområdet har krisberedskap på senare tid blivit en allt viktigare aspekt. I krissituationer och samhällsstörningar är det av samhällsallt viktig att de mest väsentliga persontransporterna fungerar och att det finns tillförlitlig tillgång till fordon och förare. Stadsmiljöförvaltningen har studerat förutsättningarna för att bedriva delar av servicereseverksamheten i egen regi, i stället för som nu använda upphandlade trafikföretag. Ett sådant steg kan vara betydelsefullt bland annat ur beredskapshänseende.

### Utmaningar och lösningar under högtrafik

Serviceresors verksamhet möter stora utmaningar i form av extrema efterfrågetoppar i högtrafiktid, betydande brist på tillgängliga fordon och förare och en persontrafikbransch som går igenom en tuff period. Alldeles för ofta drabbas resenärerna av förseningar och känner sig därmed inte trygga i sin vardag.



Den största toppen i efterfrågan av serviceresor är mellan sju och nio på morgon. För trafikföretagen är det svårt att få fram tillräckligt många fordon under dessa korta timmar och om fordonen finns så är det brist på förare. De verkar dessutom i en oligopolliknande marknad med tunna marginaler.

Verktygslådan är begränsad för serviceresor som verksamhet. Effektiv samplanering av resor med samåkning är grundläggande och varianter på gruppresor till skolor eller daglig verksamhet blir allt vanligare för att utnyttja tillgängliga resurser på bästa sätt. Sedan början av 2024 är differentierade egenavgifter ett verktyg för att uppmuntra resenärer att om möjligt planera sin resa utanför dessa högresetider. Den nya prissättningen innebär en lägre avgift i lågtrafiktid. Detta har kompletterats med erbjudande om gratis kollektivtrafik för färdtjänstresenärer i åldern 20 – 64 år. Genom detta finns förhoppningar på att serviceresor ska avlasta färdtjänstresorna i högtrafiktid.

Ett stort steg framåt för att bredda tidsspannet då många vill resa vore om de olika grund- eller gymnasieskolorna liksom de olika dagliga verksamheterna inom LSS-området sinsemellan kunde förskjuta sina start- och avslutstider så att inte alla måste vara på plats samtidigt. Detta kräver dock långsiktig samverkan mellan olika förvaltningar och med politiken på olika nivåer.

### Positiv utveckling i flexlinjen

Resandet med flexlinjen ökade även 2024, vilket är en fortsatt återhämtning efter nedgången under pandemiåren. Totalt 190 000 resor registrerades. 126 000 av dem utfördes av färdtjänstresenärer. Det innebär att var femte resa som färdtjänstresenärerna beställde var en resa



med flexlinjen. Serviceresor har som mål att den andelen ska öka till var fjärde resa.

Den försöksperiod som pågått sedan mars 2023 med gratis resor i flexlinjen för färdtjänstresenärer upphörde 1 juli. Mot bakgrund av att seniorer ändå kan åka gratis under lågtrafiktid och att färdtjänstresenärer i åldern 20 – 64 år erbjudits gratis kollektivtrafik genom ett särskilt färdtjänstkort, valde serviceresor att inte föreslå förlängning av försöksperioden.

### Fortsatt nöjda och trygga färdtjänstresenärer

Stadsmiljöförvaltningen låter ett externt undersökningsföretag löpande varje dag intervjua sju färdtjänstresenärer om hur de upplevde sin senaste resa. När svaren under 2024 sammanställts visar de att Göteborgs Stads färdtjänstresenärer fortsatt är nöjda och uppger att de känner sig trygga under sina resor.

90 procent uppgav att de var nöjda med helhetsintrycket av sin resa, kvinnorna lite mer än männen. 87 procent uppgav att de känt sig trygga under sin resa. Resultatet är positivt och ligger i nivå med 2023, då motsvarande resultat var 91 procent för nöjdhet och 86 procent för trygghet.

### Bommade resor ett kostsamt problem

Under 2024 bomrades 50 000 serviceresor. Det är nästan 4 procent av alla serviceresor. Att en resa bommas betyder i de flesta fall att den resenär som ska göra en resa inte kommer till den bokade bilen. Störst andel bommade resor kan noteras för skolskjuts till grundskola och gymnasieskola.

Bland bommarna finns en överrepresentation av resor med fasta bokningar. Det kan då vara barn eller ungdomar som har fasta tider för resa till och från skolan varje dag. Det kan vara vuxna som på samma sätt har fasta bokningar för resor till arbete eller daglig verksamhet. I dessa fall är det inte ovanligt att resenären eller anhöriga glömmer att avboka resor vid sjukdom eller ledighet.

Det ska också sägas att orsaken till en bommad resa ibland är att föraren inte hittar fram till den bokade adressen. I vissa fall kan också missförstånd eller misstag ske vid bokningen genom att beställningsmottagaren registrerar en felaktig adress.

Kostnaden för bommade resor uppgick 2024 till cirka 7,8 miljoner kronor. Göteborgs Stad tar inte ut någon avgift vid resor som bommas. Det gör däremot till exempel VGR vid bommade sjukresor och frågan kan vara aktuell att överväga även i Göteborg.

### Göteborgs Stads serviceresor

Serviceresor utför i huvudsak sin trafik med upphandlade fordon som endast kör för Göteborgs Stad. De grönfärgade fordonen drivs till nästan 100 procent fossilfritt och de blåa flexlinjebussarna är helt eldrivna.

RESOR MED BIL

Att minska trafikens klimatpåverkan och att nå miljö- och klimatmål är utmanande för staden. För att nå den önskade utveckling krävs både ett förändrat förhållningssätt till bilägande och kraftfulla åtgärder som begränsar personbilstrafiken och fossila drivmedel.

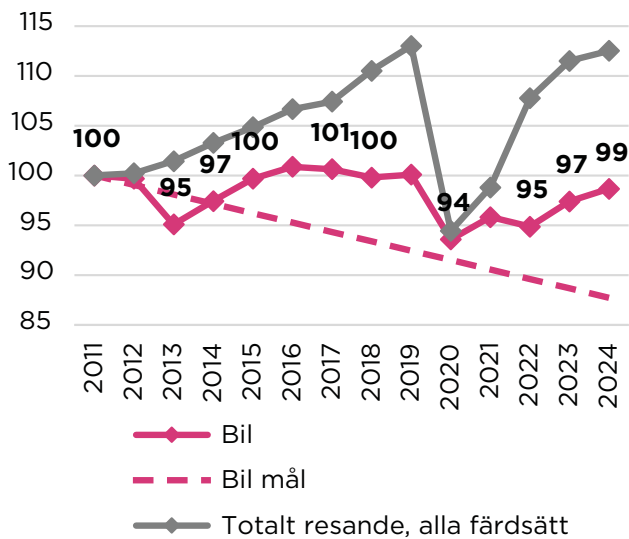
Stadsbyggnadsförvaltningens beräkningar, som bygger på Transportstyrelsens trängselskattessnitt, visar att trafiken ökade med 1 procent 2024 jämfört med 2023.

Bilutvecklingen baseras på antalet fordonspassager vid samtliga trängselskatteportaler under avgiftstid. Det menas att de passager som är inkluderade är de som sker mellan 06.00 och 18.30 på vardagar, exklusive juli.

Långsiktig utveckling

För att Göteborg ska nå trafikstrategins mål till 2035 behöver biltrafiken minska med i snitt 1 procent per år. Bortsett från pandemiperioden har fordonstrafiken legat på ungefär samma nivå sedan trängselskattens införande. Under 2024 är fordonstrafiken återigen tillbaka på samma nivå som 2015-2019. Bilresandet är fortfarande på en högre nivå än vad som krävs för att uppnå målet. Den genomsnittliga minskningen 2011-2024 är 0,1 procent.

Utveckling och mål för bilresande mellan 2011 och 2024. Index 100.



|                                                     | Bil     |
|-----------------------------------------------------|---------|
| Nödvändig genomsnittlig förändring per år 2011-2035 | - 1 %   |
| Utfall genomsnittlig förändring per år 2011-2024    | - 0,1 % |
| I linje med nödvändig utveckling                    | Nej     |

Mätningar i en växande stad

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

Klimatscenario visar på möjliga åtgärder

2021 antog kommunfullmäktige Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030. I det återfinns mål, att minska klimatpåverkan från trafiken med 90 procent till 2030 jämfört med 2010, baserat på 1,5-gradersmålet. Som en konsekvens av detta behöver trafikarbetet i Göteborg minska med 25 procent 2020-2030. Målet baseras på det totala trafikarbetet som sker inom Göteborgs kommungräns och i detta ingår trafik till, från och inom Göteborg samt genomfartstrafik. Vidare berörs all fordonstrafik, såväl privattrafik som yrkestrafik. Yrkestrafik kan exempelvis vara godstransporter och servicetrafik.

Under året har en analys genomförts med ett scenario där målet om minskat vägtrafikarbete enligt miljö- och klimatprogrammet uppnås, vilket kallas klimatscenario. Analysen visar att det krävs en rad kraftfulla åtgärder för att minska trafikarbetet i staden. Framför allt är det åtgärder kopplade till tydliga begränsningar av personbilstrafiken som ger effekt.

Exempel på sådana åtgärder är:

- Parkeringsåtgärder (begränsning av antal platser och höjda taxor)
- Ökad kostnad för bilresor (till exempel ökat bränslepris och utökat trängselskattesystem)
- Sänkt hastighetsgräns (på såväl kommunalt som statligt vägnät)

Göteborgs Stad har varierande grad av rådighet över de ovanstående åtgärderna, varför en nära samverkan med bland annat Trafikverket är nödvändig. Utöver åtgärder för att minska biltrafiken krävs även en rad mer eller mindre omfattande åtgärder för att hantera det resebehov som uppstår.

Detta handlar bland annat om förbättrade möjligheter för hållbart resande med cykel och kollektivtrafik.

Yrkestrafikens roll i Göteborg 2030 påverkar också hur mycket trafikarbetet för personresande med bil behöver minska. Det finns idag ett behov av ökad kunskap kring yrkestrafiken samtidigt som specifika mål i staden kring utvecklingen av denna trafik saknas. Yrkestrafikens roll i Göteborg är därför något som kommer att behöva kartläggas och följas upp under kommande år.

En översyn av metoden för beräkning av trafikarbete pågår. I den befintliga metoden har brister identifierats bland annat då det gäller större förändringar av vägnät mellan beräkningsår. Utifrån detta krävs vissa justeringar av metoden, och denna utveckling pågår just nu.

#### Mål: Miljö- och klimatprogram

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

**2030**

-25 %

**2022**

-6 %

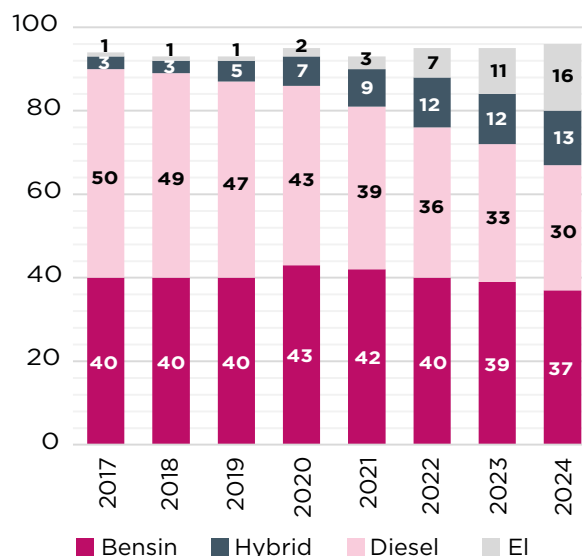
#### Elbilar fortsätter öka

Stadsbyggnadsförvaltningen följer genom trängselskattportalerna bland annat upp vilka drivmedel som används av de fordon som passerar portalerna under avgiftstid. Uppföljningen visar att andelen personbilar drivna på el ur ett helårsperspektiv stadigt har ökat från cirka 3 procent 2021 till ungefär 16 procent 2024. Andelen elbilar har varit stigande även under 2024 och i december uppgick andelen till knappt 18 procent. Andelen hybridfordon (bensin/el) hade en tydligt ökande trend fram till 2022 men har efter detta legat relativt konstant. Siffrorna visar fortsatt på en utveckling mot en mindre andel fossildrivna personbilar på Göteborgs gator. Andelen passager av personbilar som drivs helt och hållet av bensin eller diesel har minskat från ca 90 procent 2017 till knappt 70 procent 2024. Faktorer som förändrad reduktionsplikt 2024 har en påverkan på hur de totala utsläppen från de fossildrivna fordonen utvecklas. Lagändringen innebar bland annat att reduktionsplikten på diesel sänktes från 30 till 6 procent. Det blir därför intressant att fortsätta undersöka hur drivmedelsfördelningen utvecklas.

#### Bilnehav och den gröna omställningen

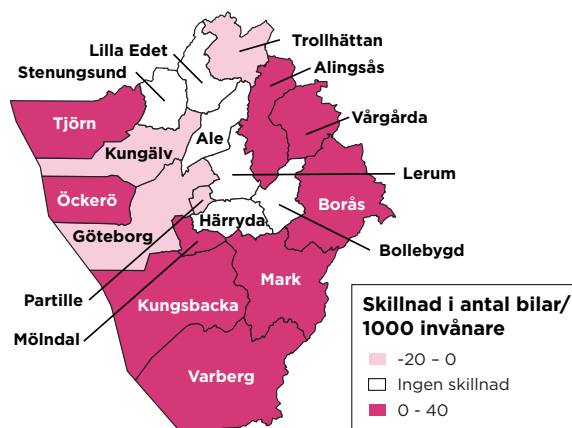
Göteborgs befolkning växer och samtidigt har antalet personbilar blivit fler. 2011-2023 har antalet personbilar registrerade i Göteborg ökat med cirka 12 000, en ökning på 8 procent. Under 2011 var antalet bilar per

#### Drivmedel för personbilar som passerar stationerna för trängselskatt under betaltider, procent.



1 000 invånare 290, 2023 var motsvarande siffra 270. Detta visar att bilnehavet har minskat marginellt och att ökningen av antal bilar växer i något lägre takt än befolkningsutvecklingen. Jämförs ytterstadsområdena med Göteborgs centrala delar är bilnehavet större i det förstnämnda. Det kan därför antas att resor med bil är fler i ytterstadsområden.

Det är inte bara Göteborgs bilnehav som är relevant, utan även utvecklingen i kranskommunerna, där många pendlar in till staden. 2011-2023 har samtliga kranskommuner, med Göteborg inräknat, haft en befolkningsökning. Bilnehavet per invånare har däremot nästintill förblivit konstant. Under 2011 var det genomsnittliga bilnehavet 490 per 1 000 invånare, 2023 var motsvarande siffra 500. I Göteborg har antalet bilar ökat mest i absoluta tal, medan Mölndal har haft den största procentuella ökningen på 21 procent. Bilnehavet kan vara en indikator på hur omställningen mot mer hållbara färdssätt fortloper bland invånarna. Trots åtgärder för mer hållbar mobilitet ser vi inte att bilnehavet har förändrats nämnvärt.





**Goda  
stadsmiljöer**

## FOTGÄNGARES UPPLEVELSE AV CENTRALA STADEN

Gångvänligheten är viktig för att fler ska välja det mest yteffektiva och hälsosamma färdmedlet – att röra sig till fots. I år är det något fler som tycker att det är attraktivt att röra sig till fots i centrum, men kollektivtrafiken är fortfarande det mest attraktiva färdmedlet för dessa korta resor.

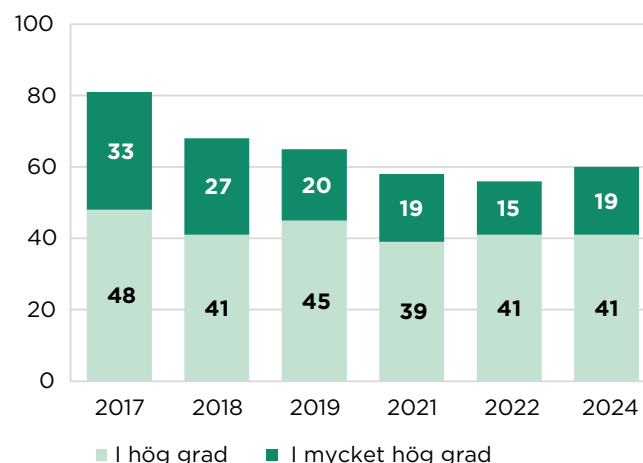
Fotgängare ska enligt trafikstrategin få en mer framträdande och prioriterad roll i de centrala delarna när staden utvecklas. För stadsmiljöer finns två effektmål för täta stadsmiljöer. I dagsläget omfattar detta endast centrala Göteborg, men när staden förtätas kommer dessa miljöer att bli fler. Nivåerna för effektmålen sattes när planeringsstödet Gångvänligt Göteborg togs fram.

Vi följer upp både effektmålen och målen för utvecklingsområdena genom den återkommande undersökningen om fotgängarattityder. Undersökningen görs med ett urval av boende i staden och inbjudan skickas ut med post.

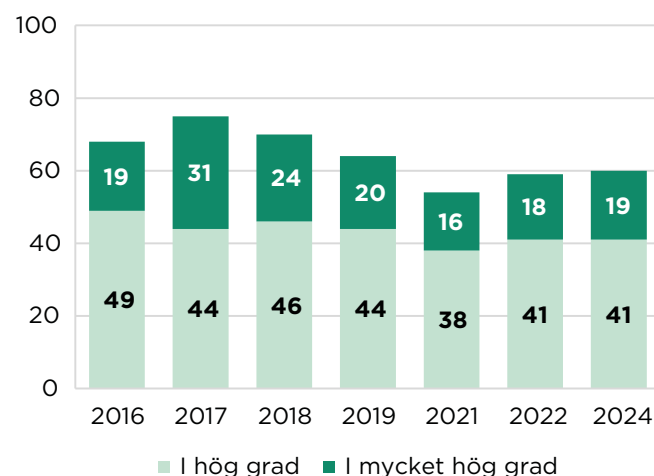
### Mer attraktivt att röra sig till fots och vistas

Det är något fler som tycker att det är attraktivt att ta sig fram till fots i centrala staden i mätningen 2024. Den negativa trenden 2017–2022 verkar vara bruten. Att ta sig fram med bil och cykel ökar också i attraktivitet, bara kollektivtrafiken är kvar på samma nivå som 2022. Kollektivtrafiken är fortfarande det mest attraktiva färdmedlet för resor i centrum, 65 procent tycker att det är attraktivt. Sett till den ansträngda situationen på flera platser i centrum där många trafikslag behöver samsas är

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



Attraktivt att vistas i centrala staden, procent.



### 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 2024 | 2022 |
|------|-------------|------|
| 85 % | 60 %        | 56 % |

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

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

| 2035 | Nuläge 2024 | 2022 |
|------|-------------|------|
| 85 % | 60 %        | 59 % |

både gångvänligheten och kollektivtrafikens attraktivitet hög, men det är ändå långt till målet om att 85 procent ska tycka det är attraktivt att röra sig till fots.

Attraktiviteten i att vistas i centrum var som lägst under pandemin. Lägre besöksflöden, begränsade öppettider, inställda evenemang och överallt uppmanades besökare att hålla avståndet. Detta påverkade upplevelsen negativt. Men redan 2022 ökade attraktiviteten igen och håller sig i årets undersökning på samma nivå. Nuläget på 60 procent är långt från målnivån om 85 procent.

### Ombyggnationer påverkar i hög grad

En viktig orsak till att attraktiviteten ökar för resor till fots och att vistas är att de många byggprojekten i centrum inte är lika påtagliga. Totalt uppger 61 procent att ombyggnationer i centrum påverkar upplevelsen av att gå och vistas i hög grad. Detta är inte en fråga om tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning eller äldre tycker inte i högre utsträckning att det påverkar, utan det handlar istället i hög grad om estetik. Den allra vanligaste motiveringen till varför det är attraktivt att vistas i centrala Göteborg är för att det är trevligt och vackert. Gångstråk med närhet till grönska, vatten och fin arkitektur lyfts som särskilt trevliga. Andra anledningar är ett rikt, varierat utbud av restauranger och caféer och att det är folkliv och många människor i rörelse. Ombyggnationer påverkar alla dessa aspekter negativt.

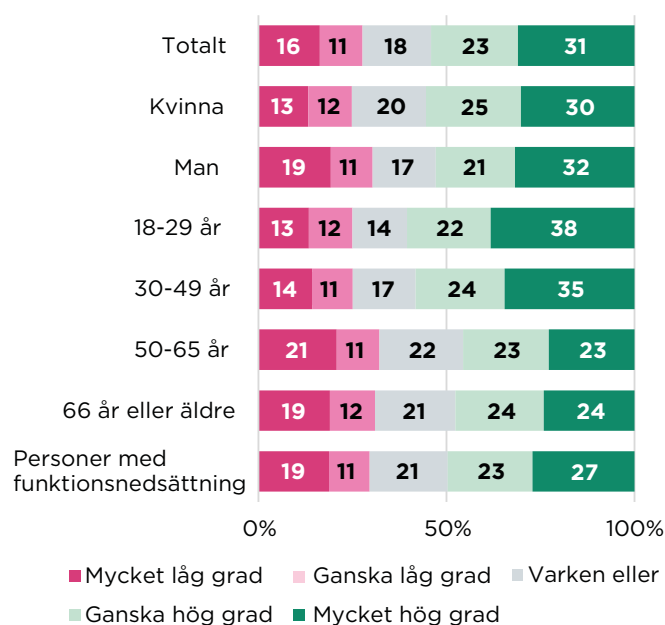
### Drygt hälften positiva till att omfördela yta

Ett viktigt redskap för att öka attraktiviteten i att röra sig till fots i centrum och skapa trygga, framkomliga stråk är att omfördela yta från de trafikslag vars användning behöver minska. Gatuutrymmet i centrum är begränsat, och genom att omvandla parkeringsyta och annan trafikyta för bil kan vi möjliggöra ett mer effektivt resande.

I undersökningen av fotgängarattityder kommer vi framöver att följa hur göteborgarna ställer sig till detta. I nuläget är 54 procent positiva. Frågan är polariserad med en relativt liten andel som svarar neutralt. Mest positiva är de unga, och de över 50 år är de mest negativa. Även män och personer med någon form av funktionsnedsättning (svårigheter att se, höra, röra sig, bearbeta, tolka eller förmedla information eller allergi mot vissa ämnen) är mindre positiva.



**Centrala Göteborg skulle bli mer attraktivt om mer yta omfördelas till vistelse och gående på bekostnad av bilparkering och annan trafikyta, procent.**



## PLATSUTVECKLING

Platsutveckling genom att prototypa tillsammans med användare är en metod med stor potential att ställa om staden till godare stadsliv och mer hållbara transporter. I år blev Grönsakstorget ett uppskattat fullskaligt sommartorg.

Att utveckla en plats genom att tillfälligt omvandla och testa en ytas potential har använts som metod i staden i tio år. Den allra första var Tredje långgatan, som nu planeras att byggas om till permanent gågata.

Därutöver har även Kungsgatan, Teatergatan, Brahegatan, Andra Långgatan och Allmänna vägen återkommande gjorts om till sommargator under årets varmare månader. Det gemensamma är att snabbt och enkelt förändra användningen av en plats med målet att öka attraktivitet och trygghet. Stadsmiljöförvaltningen testar genom fullskaliga prototyper i skala 1:1 tillsammans med de som använder platsen som får chansen att uttrycka sina tankar och utvecklingsidéer. Vi får på det här viset mycket kunskap av användarna kring vad som funkar och inte funkar, utan att bygga om platser permanent. När det är dags att bygga om permanent finns goda kunskaper om vad som gör platsen bra. Den här typen av projekt kan öka acceptansen och nyfikenheten kring hur det befintliga stadsrummet kan användas. Det kan också skapa större variation bland människor som tar plats i gaturummet. Göteborg ska vara en modig stad som tänker och testar nytt!

Varje år utvärderar vi ett urval av alla tillfälliga sommarplatser. Det görs i möjligaste mån genom att intervjua de som använder platsen, både boende, besökare och verksamma. För att säkerställa att alla får komma till tals görs också utskick till samtliga hushåll och verksamheter i området om att fylla i en webbenkät. På många platser finns också möjligheten att scanna en QR-kod och lämna synpunkter.

### Grönsakstorget – nu fullskaligt sommartorg

Grönsakstorget är en av de platser som lyfts fram särskilt i stadsmiljöplanen inom Vallgraven. Planen visar på möjlig utveckling för att nå målet om attraktiva stråk, platser och gator och en hållbar mobilitet. För Grönsakstorget handlar det om en utveckling från parkeringsplats tillbaka till den mötesplats som torget historiskt sett har varit.

Efter en kortare period av sommartorg 2023 blev det för första gången fullskaligt sommartorg år 2024.



Utformningen och innehållet utgick från den dialog som hållits på platsen 2023 där besökarna önskat sig mer grönt och skugga, mer aktiviteter, uteserveringar, food trucks samt mer möjlighet att leka och sitta.

Så blev det och Grönsakstorget fylldes med träd, buskar och blommor – växter som lockar insekter och skapar goda miljöer för djurlivet. Torget fick sittplatser, lek- och spelmöjligheter och plats för mat och dryck. Det blev också mer arrangemang, både spontana och planerade: Fredags-AW, musikframträdanden, danskurser och evenemangsplats för unga under Kulturkalaset. Arbetet med aktiveringen av torget gjordes i samverkan med Innerstaden, fastighetsägare, Göteborg & Co och verksamheter runt torget.

### En uppskattad förändring

Sommartorget på Grönsakstorget blev välbesökt och uppskattat. Hela 91 procent av besökarna tyckte att sommartorget medfört något positivt för närområdet, vilket är den högsta andelen som mätts för någon tillfällig plats. Allra mest uppskattades grönskan, de många sittplatserna och lekytorna.

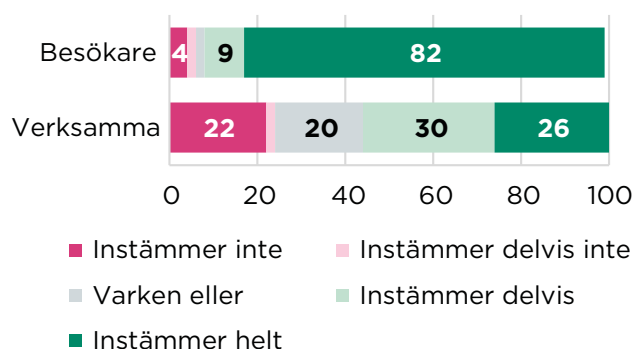
Även verksamheterna är nöjda, motsvarande siffra för dem är 55 procent. Ungefär lika många uppger också att det minskade antalet parkeringsplatser inte spelar någon roll för deras verksamhet, eller att det har varit positivt.

Knappt hälften av de verksamma uppger att färre parkeringsplatser påverkat dem negativt, och fyra av tio uppger att de fått minskade besöksflöden. Av alla

besökare till innerstaden har det de senaste åren varit runt en av tio som kommit med bil och letandet efter parkering tog maximalt fem minuter. Att de verksamma ändå upplever att besöksflödena minskat indikerar att fortsatt dialog och involvering är viktigt i Grönsakstorgets vidare utveckling.

Under 2025 fortsätter arbetet med att på sikt göra torget bilfritt året om, inledningsvis med att undersöka de parkeringsmässiga förutsättningarna.

#### Sommartorget på Grönsakstorget medför något positivt för närområdet, procent.

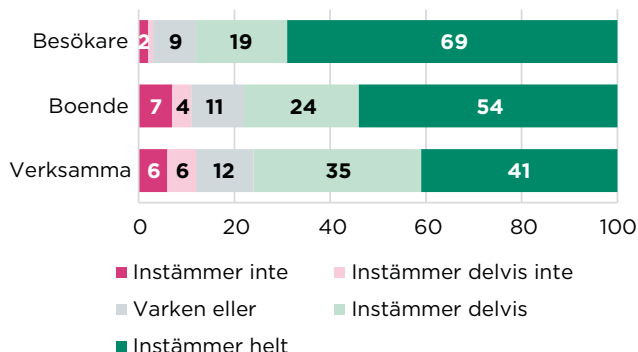


#### Andra Långgatan

För femte året blev Andra Långgatan sommargata, i år med mer grönska i form av träd, buskar och blommor. Som tidigare reglerades delar av gatan till gågata och uteserveringarna flyttade ut i gatan.

Likt Grönsakstorget är sommargatan på Andra Långgatan uppskattad av besökarna och årets förändringar gjorde att nöjdheten steg ytterligare något. Totalt tycker 88 procent av besökarna att sommargatan medför något positivt för närområdet. Andelen är nästan lika hög bland de boende och de verksamma, 78 respektive 76 procent tycker att gatan medför något positivt. De verksamma är nöjda trots att ungefär en tredjedel uppger att färre antal parkeringsplatser har drabbat dem negativt, lika många uppger att det varit positivt för dem.

#### Sommargatan på Andra Långgatan medför något positivt för närområdet, procent.



## Hur jobbar staden med mobil grönska?

Ett återkommande önskemål i dialoger med boende, besökare och verksamma i platsutvecklingsprojekt är mer grönska. Många gator har få ekosystemtjänster och låg biologisk mångfald. Med mobil grönska kan vi komplettera det befintliga beståndet och placera växter och träd på platser där det i nuläget inte är möjligt att göra permanenta etableringar – och på så vis exemplifiera hur framtidens gator och torg kan gestaltas.

Genom användningen av mobil grönska testas vissa exotiska träd som inte har växt i Göteborg tidigare, samtidigt arbetar Göteborgs Stad med inhemska material och prövar nya etableringsmetoder för ett mer robust växtbestånd. Här verkar vi bland annat för att hitta arter som kan bidra till att bibehålla ekosystemtjänster när beprövade arter inte längre klarar ett förändrat klimat.

När vi dessutom utökar Göteborgs växtbestånd skapas gröna korridorer som binder ihop stadens större grönområden och bidrar då till flera olika tjänster, bland annat reducering av luftföroreningar och reglering av lokalklimat. På så vis synliggör vi hur vegetationen lindrar effekterna av klimatförändringarna. I arbetet med att stärka stadens gröna identitet bidrar vi också till fler hälsofrämjande miljöer. Med mobil grönska kan vi ge exempel på hur växter påverkar människor och motiverar till ökad rörelse.

Detta sker bland annat genom att etablera flerskiktade bestånd, plantera växter med olika strukturer och dofter samt bidra till varierade landskap. En hög artrikedom som lockar exempelvis insekter, bin och humlor samt småfåglar bidrar till en högre biologisk mångfald. Samtidigt skapar den också behagliga livsmiljöer som genererar ett förändrat rörelsemönster hos människor och ökar den vardagliga rörelseglädjen.

## ATTITYDER OM STADSKÄRNAN

Stadskärnan är välbesökt från hela regionen, och populärare bland de unga. Det visar en attitydundersökning som även påvisar bra framkomlighet.

Stadsmiljöförvaltningen har under många år följt attityderna till stadskärnan bland besökare. Uppföljningen görs i samarbete med centrumföreningarna och bygger på intervjuer med besökare på plats i stadskärnan. Med pandemins intåg förändrades besökssammansättningen i centrum och är fortfarande inte densamma, framför allt på grund av ökat hemarbete. Därför gjordes en ny typ av undersökning 2024, som undersökte attityderna både hos besökare och de som inte besöker stadskärnan i alla 13 kommuner som ingår i Göteborgsregionen (GR). Undersökningen gjordes inom ramen för Citysamverkan och kartlade attityderna till stadskärnan med delområdena Avenyn, Haga, Innerstaden, Järntorget och långgatorna samt Nordstan.

5 500 slumpvis utvalda personer i Göteborgsregionen fick en inbjudan att besvara enkäten och 28 procent av dem valde att göra det. Svaren delades in i göteborgare boende i stadskärnan, göteborgare boende utanför stadskärnan, boende i kranskommuner och i övriga GR-kommuner.

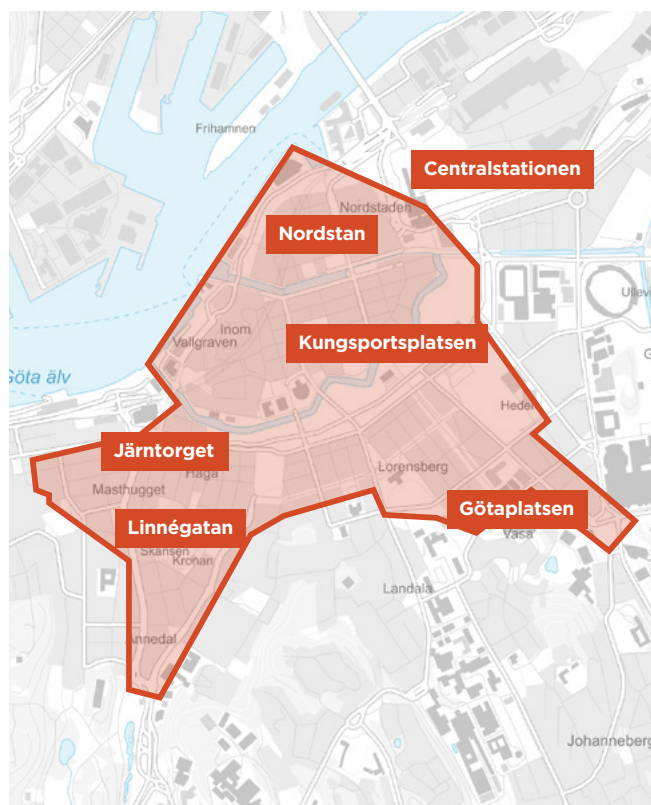
### Vad är Citysamverkan?

Göteborg Citysamverkan är en samverkansorganisation för Göteborgs Stad samt medlemsorganisationerna Avenyförbundet, Innerstadsförbundet och Nordstans samfällighetsförening.

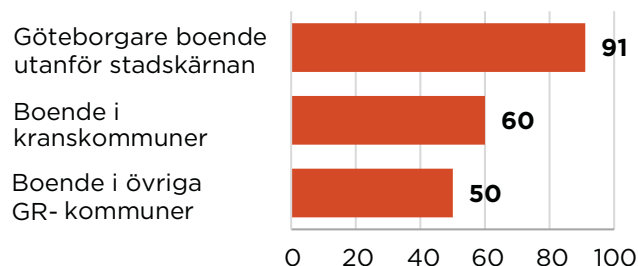
Citysamverkan ska i samverkan med fastighetsägare och handlare på ett hållbart sätt utveckla Göteborgs stadskärna och dess attraktionskraft.

### Stadskärnan viktig för hela regionen

Undersökningen visar att stadskärnan är välbesökt, hela sju av tio göteborgare boende utanför stadskärnan besöker den minst en gång i veckan och nio av tio minst en gång i månaden. Ju närmare man bor stadskärnan desto oftare besöker man den, men även bland de som bor i övriga GR-kommuner är det hälften som besöker den minst en gång i månaden.



### Andel som besöker stadskärnan minst en gång i månaden, procent.



### Lätt att ta sig till stadskärnan för de flesta

Att ta sig med bil till stadskärnan är ungefär lika vanligt som för alla resor till, från och inom Göteborg. Men det är betydligt fler som reser kollektivt till stadskärnan. Mer än hälften av resorna till stadskärnan görs med kollektivtrafiken, att jämföra med 42 procent av alla resor i staden totalt.

De flesta tycker att stadskärnan är lätt att ta sig till, nästan åtta av tio göteborgare utanför stadskärnan håller med. I regionen som helhet är det något färre, omkring sex av tio håller med. Det har att göra med färdmedel. Bland de som valde bilen vid senaste besöket är det bara fyra av tio som tycker att det var lätt. Orsakerna är framför allt rörig trafik kring byggprojekt och en allmän upplevelse av att biltrafiken försvåras, till exempel genom trängselskatt och parkeringsbrist.

### Boende i kranskommuner mindre nöjda med framkomligheten

Att ta bilen eller kollektivtrafiken till stadskärnan vid senaste besöket är lika vanligt från kranskommunerna som från kommuner längre bort. Detta trots att de hållbara alternativen generellt har bättre potential i kranskommunerna. Avstånden till kranskommunerna är också så korta att till och med cykeln har en relativt stor potential som färdmedel för många. I dag är det 6 procent av besökarna i kranskommunen som cyklade till stadskärnan vid senaste besöket.

En orsak kan vara att de boende i kranskommunerna är mindre nöjda med tillgången till hållplatser i stadskärnan än övriga. De är också mindre nöjda med möjligheten att ta sig fram med bil i stadskärnan.

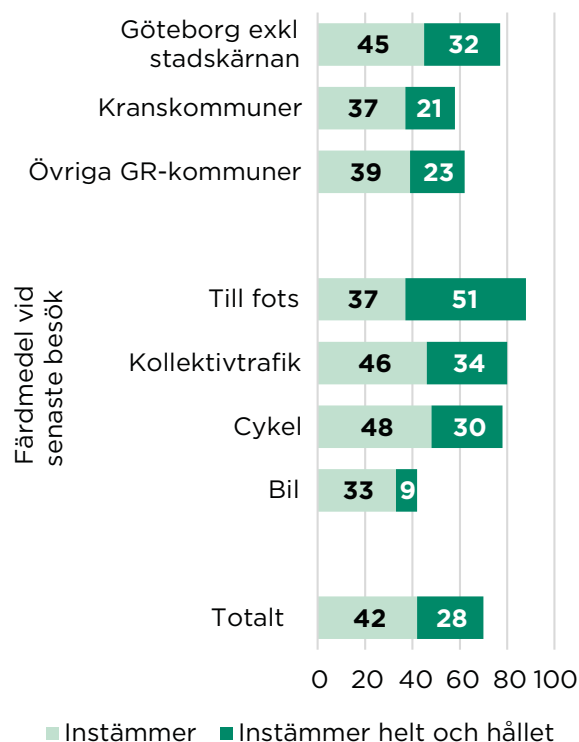
### Tryggheten viktigare än framkomlighet

Att stadskärnan är viktig att kunna ta sig till och inom är viktigt, men allra viktigast för att öka stadskärnans attraktivitet är den upplevda tryggheten. Bilden av tryggheten i undersökningen bekräftar många andra undersökningar: det är stor skillnad på dag- och kvällstid och minst trygga känner sig de äldre. I undersökningen finns ett stort material både gällande otrygga platser och anledningar. De mest otrygga platserna är desamma både dag- och kvälls-/natttid, nämligen Brunnsparken, Centralenområdet, Nordstan, Järntorget, Avenyn och Vasastan. Något förvånande är detta platser med höga fotgängarflöden, men sett till anledningarna till otrygghet är det mindre konstigt. De vanligaste orsakerna till otrygghet är nämligen kopplade till andra människor i gaturummet: närvaron av narkotikahandel, stökiga personer, ungdomsgång och frånvaro av poliser. Totalt sett har stadskärnans attraktivitet ökat sedan pandemin. År 2020 ställdes frågan i en jämförbar undersökning gjord av Göteborg & Co, och sedan dess har samtliga områden ökat sin attraktivitet. Allra mest lockande är Haga, följt av Innerstaden och Järntorget och långgatorna. Minst lockande är Nordstan.

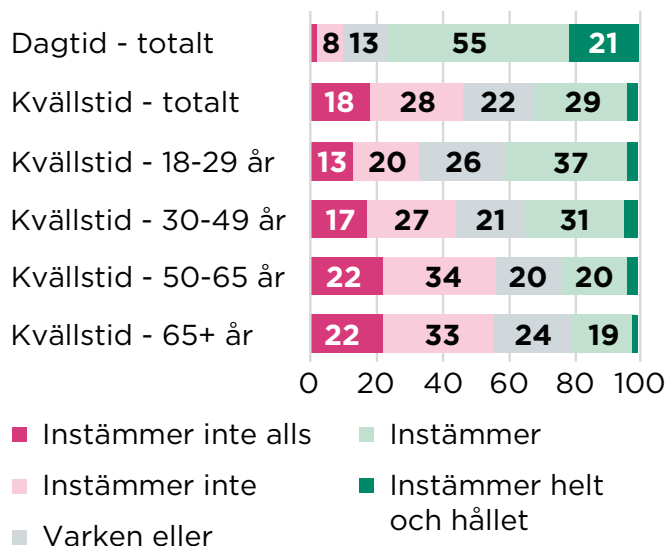
### Unga en tillgång

De senaste åren har stadskärnan utvecklats till att ha mindre handel och mer av verksamheter som restauranger och caféer, tjänster och service och kultur. En grupp som verkar uppskatta detta är de unga, som genomgående är mer positiva till stadskärnan än de äldre. Personer i åldern 18-29 år uppger att de besöker stadskärnan betydligt oftare än de äldre. Det hör ihop med att stadskärnan har så bra tillgänglighet med kollektivtrafik i jämförelse med andra målpunkter i staden och i regionen. De unga reser också i högre grad hållbart till stadskärnan än de äldre, och fler av dem tycker att det är lätt att ta sig till och inom områden i stadskärnan.

### Andel som upplever att stadskärnan är lätt att ta sig till för dem, procent.



### Trygghetsupplevelsen dagtid och kvällstid, procent.





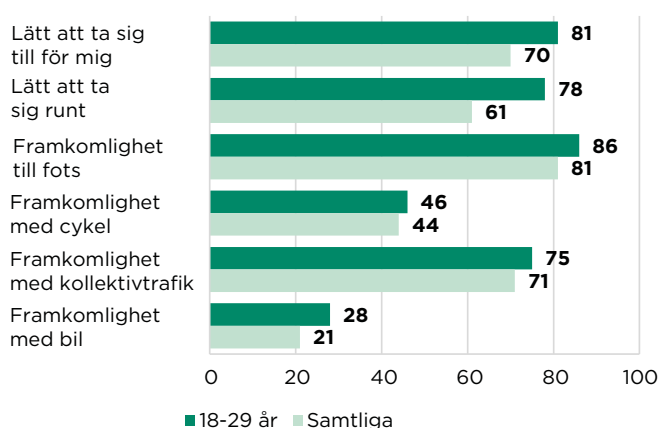
Men de unga besöker inte bara stadskärnan för att det är lätt, utan de tycker också att stadskärnan som helhet är mer attraktiv än de äldre. De är också mer nöjda med utbudet i de flesta områden än de äldre.

### En stadskärna för alla

Ett viktigt mål med samverkansarbetet i stadskärnan är att människor från olika delar av Göteborg och Västsverige med olika kulturell och socioekonomisk bakgrund ska kunna och vilja mötas i stadskärnan. Stadskärnan ska vara tillgänglig och gratis för alla. Den upplevda tillgängligheten för alla var generellt god, däremot efterfrågas fler kostnadsfria evenemang i samtliga områden, och högst nöjdhet med de kostnadsfria evenemangen är för området Nordstan.

I undersökningen beräknades också köpkraft utifrån hushållets inkomst i relation till antal vuxna och hemmavarande barn. Det är få skillnader mellan grupperna med låg respektive hög köpkraft i hur tillgänglig stadskärnans olika områden är, och stadskärnan besöks i lika hög utsträckning bland alla. Det är däremot fler med låg köpkraft som tycker stadskärnan som helhet är attraktiv och lockande än de med hög köpkraft.

### Andel positiva till framkomligheten, procent.



## TRAFIKSÄKERHET

Trafiksäkerhet är en av förutsättningarna för hållbara resor och goda stadsmiljöer, tillsammans med trygghet, tillgänglighet och grönska. Samtidigt som fler går och cyklar ska färre skadas och omkomma i Göteborgstrafiken.

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

### Effektmål 6: Skadade

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

#### Målår 2030

≤132

#### Nuläge 2023\*

131

\* Nuläget avser 2023 på grund av eftersläpning i rapportering i STRADA

### Effektmål 6: Omkomna

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

#### Målår 2030

≤2

#### Nuläge 2024\*

3

\* Nuläget 2024 är preliminärt

### Om skadestatistiken och målen

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

STRADA bygger på uppgifter från polis och sjukvård. För mål om omkomna används data från både polis och sjukvård. Mål om skadade utgår från data från sjukvården. Målen baseras på olyckor på kommunalt vägnät (helt eller delvis). I målen ingår fallolyckor bland fotgängare samt fotgängare i kollision med spårvagn, även om dessa olyckor inte formellt räknas som vägtrafikolycka.

Omkomna på grund av sjukdom, suicid eller fallolycka ingår inte i måluppföljningen. Den officiella statistiken om omkomna bygger på polisens uppgifter och hämtas från Trafikanalys. Mål för skadade tillämpar ett skademått som utgår från risken för återstående medicinsk invaliditet om minst en procent (RPMI 1 %), samma mått som de nationella målen.

Uppföljning av skadade per trafikantgrupp görs även baserat på faktiska antalet måttligt och allvarligt skadade (ISS 4+) enligt skademåttet ISS (Injury Severity Score), där skadegraden bedöms av sjukvården i anslutning till olyckstillfället.

## Trafiksäkerhetsmål 2030

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

Antal omkomna  
i trafiken

**-50%**  
**(≤2)**

Antal allvarligt  
skadade  
i trafiken

**-25%**  
**(≤132)**

Antal suicid inom  
vägtransport-  
området

**Minska**

Antal allvarligt  
skadade till följd  
av fallolyckor inom  
vägtrafiken

**-25%**  
**(≤127)**

Antal allvarligt  
skadade cyklister  
i singelolyckor

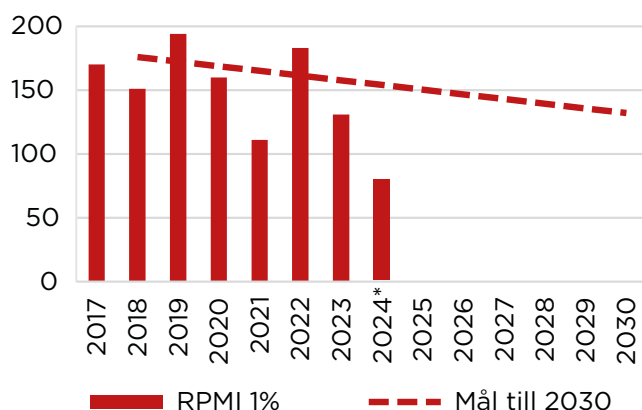
**-25%**  
**(≤54)**

### Mål: Antalet skadade i trafiken

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

Under 2023 var det 131 allvarligt skadade (RPMI 1%) på kommunalt vägnät. Av dessa var 54 cyklister i singelolyckor (varav 12 på elsparkcykel). Dessa båda utfall ligger på målnivån, vilket inte betyder att vi är nära att nå målet. Det beror på att antalet skadade som rapporterats i Göteborg är lägre från 2020 jämfört med åren 2017–2019, de år målen sattes utifrån. Det är därför svårt att dra några slutsatser om skadeutvecklingen går i rätt riktning med tanke på bortfallet. I diagrammet nedan redovisas preliminära värden för 2024, dessa kommer att stiga i takt med inrapporteringen.

### Utveckling av allvarligt skadade (RPMI 1%) på kommunalt vägnät 2017–2024\* (exklusive fallolyckor) samt mål för 2030.



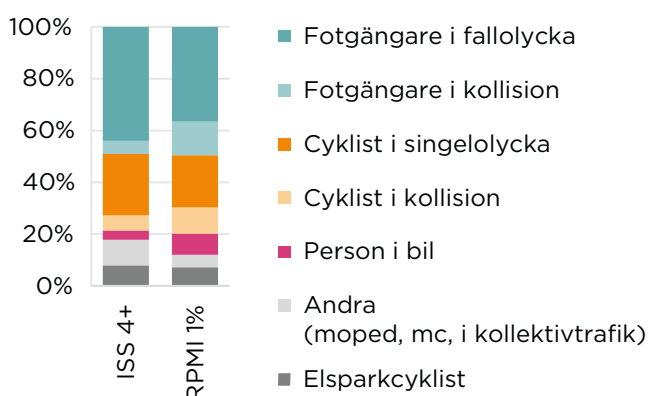
\*Utfallet 2024 är inte komplett.

Fotgängare i fallolyckor definieras inte formellt som en vägtrafikolycka och ingår inte i antalet skadade ovan, men det är en i särklass stor grupp att följa upp och rikta insatser till för Göteborg. Under 2023 var det 76 allvarligt skadade (RPMI 1%) fotgängare i fallolyckor på kommunalt vägnät.

Totalt sett stod fotgängare i fallolyckor och cyklister i singelolyckor för majoriteten av de skadade (RPMI 1%) på kommunalt vägnät 2023. Men jämfört med den tidigare uppföljningen som baserades på ett annat skademått (ISS 4+) och på hela Göteborgs vägnät är skadebilden annorlunda. Fotgängare och cyklister i kollision och personer skadade i personbil får större betydelse än tidigare, och bland skadade i personbil var upphinnandeolyckor den vanligaste olyckstypen. Bland cyklister i kollision blir bilden också något annorlunda med en majoritet som skadas i kollision med motorfordon

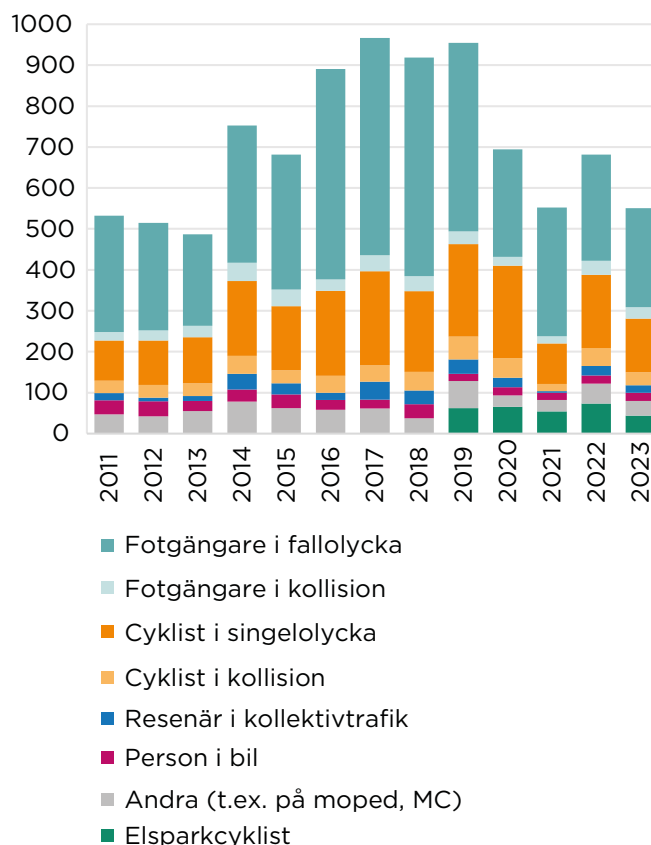
och en lägre andel som skadas i kollision med annan cyklist (30 %). Enligt det tidigare måttet var det ungefär lika många i båda grupperna. Det nya skademåttet stärker att det är viktigt med jämna och halkfria ytor för gående och cyklister och att fortsätta arbetet med rätt hastigheter i staden.

### Andel skadade (inkl. skadade i fallolycka) 2023. Måttligt och allvarligt skadade (ISS 4+) i Göteborg, alla väghållare, och allvarligt skadade (RPMI 1%) på kommunalt vägnät, procent.



Nedan visas utvecklingen enligt skademåttet ISS.

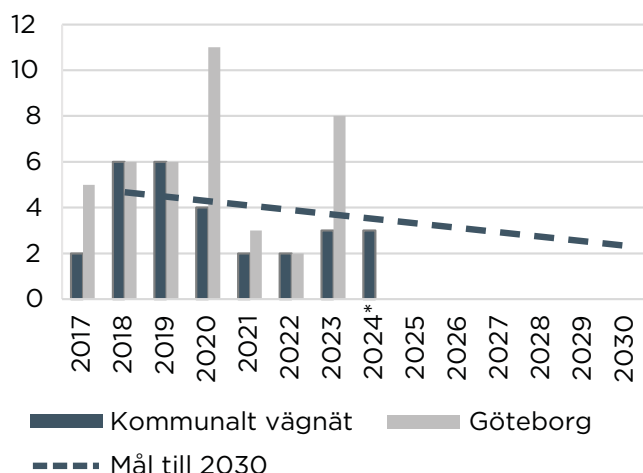
### Utveckling av antalet måttligt och allvarligt skadade (ISS 4+) 2001–2023 i Göteborgstrafiken (inkl. skadade i fallolycka).



### Mål: Antalet omkomna i vägtrafiken

År 2024 omkom tre personer i Göteborgstrafiken, samtliga på kommunalt vägnät. Det var en fotgängare i kollision med spårvagn, en cyklist i kollision med personbil och en personbilsförare i singelolycka. Uppgifterna för 2024 är preliminära.

### Utveckling av antal omkomna i vägtrafiken 2017–2024\* samt mål för 2030.



Datakällan för Göteborg är officiell statistik (källa: Trafikanalys).

\*Utfallet 2024 är preliminärt.

Fotgängare i kollision med spårvagn räknas formellt inte som vägtrafikolycka, olyckstypen ingår i målet till 2030, men inte i den officiella statistiken. Officiell statistik visar att antalet omkomna i Göteborgs kommun långsiktigt minskat, från i genomsnitt 3,8 dödade per 100 000 invånare per år på 90-talet, till 2,3 på 00-talet och 1,1 på 10-talet. Minskningen har skett samtidigt som vi har blivit fler göteborgare och trafiken har ökat. Det långsiktiga arbetet med hastighetsdämpande åtgärder är en bidragande orsak, säkrare fordon en annan.

### Hastighet för en levande stad

Göteborg har under flera decennier arbetat för låga hastighetsnivåer där gående och cyklister vistas och rör sig. Hastighetsdämpande åtgärder finns i våra bostadsområden, i korsningar och på väg till hållplatser. Praxisen har varit att rekommendera 30 km/h men att inte ändra hastighetsgränsen som i de flesta fall är bashastighet i tätort, alltså 50 km/h. De tusentals farthinder som finns idag har gett, och ger fortfarande, resultat med betydligt färre skadade gående och cyklister i kollisionsolyckor. 30 km/h är den övre gränsen för vad människokroppen tål att utsättas för i krockvåld, därför är den ledstjärnan i trafiksäkerhetsarbetet.

Hastighet är den viktigaste trafiksäkerhetsfaktorn men också en möjliggörare för levande och hållbara städer.



Nya hastighetsgränser för ett levande Göteborg.

Rätt hastighet ger möjligheter att förbättra möjligheterna att gå och cykla, tryggt och säkert. I låga hastigheter är skaderisken mindre, möjligheten till samspel mellan trafikanter ökar, luftföroreningar och buller minskar under förutsättning att biltrafiken håller en jämn trafikrytm. Med gatumiljöer som är trygga och säkra kan fler människor röra sig på egen hand, som barn, äldre och funktionsnedsatta.

Det finns en stark trend i omvärlden att införa 30 km/h i städerna, just för att skapa attraktiva stadsmiljöer och goda förutsättningar för hållbart resande.

### Hastighetsgränser ändras

När förvaltningarna tar sig an uppdraget att ändra hastighetsgränserna i Göteborg är utgångspunkten 30 km/h i miljöer med gående och cyklister, hastighetsgränserna 40 och 60 km/h kommer också att införas med stöd av handboken Rätt fart i staden. Det blir ett omfattande arbete som kommer att löpa över lång tid, på många ställen kommer det att innebära att hastighetsgränsen anpassas till den utformning gatan redan har. Med rätt hastighetsgräns blir det också mer relevant med de tekniska system som finns i fordon som stöd till föraren att hålla rätt hastighet, informerande som hastighetsskylten på displayen i moderna bilar eller mer tvingande teknik som geofencing. Med det öppnar sig också möjligheten att ställa krav på hastighetsefterlevnad i upphandlingar, ett nytt verktyg i trafiksäkerhetens verktygslåda.

## GÅNGVÄNLIGHETEN I NÄRMILJÖN

Upplevelsen av att röra sig som fotgängare är viktig i hela Göteborg. De flesta göteborgare tycker att deras närmiljö som helhet är gångvänlig.

När det gäller olika aspekter som påverkar upplevelsen av stadens gångmiljöer skiljer sig dock nöjdheten en hel del. Det finns också en stor variation mellan områden. En stad där fler väljer att gå har många fördelar, både för den enskilda personen och för samhället i stort.

Att gå är ett sätt att ta sig fram, uppleva och vistas i staden. Det är bra för både hälsa och miljö. Fotgängare skapar en levande och trygg stad där människor möts och verksamheter gynnas.

Upplevelsen av gångvänlighet följs upp genom en återkommande attitydundersökning. Undersökningen 2024 innefattar dryga 4 200 svar från boende i Göteborg.

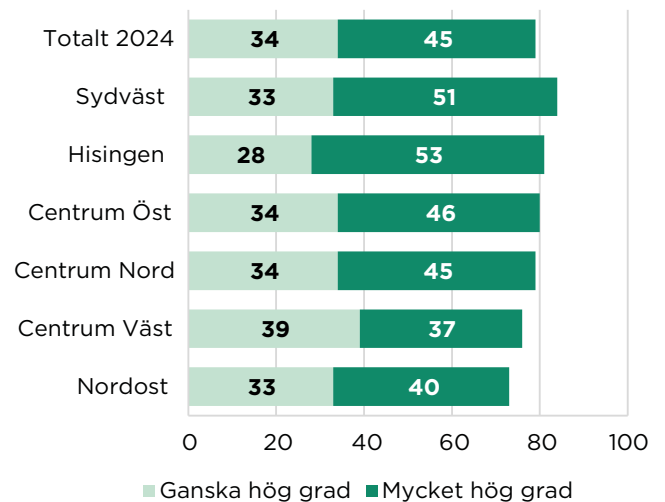
### Gångvänligheten generellt positiv

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

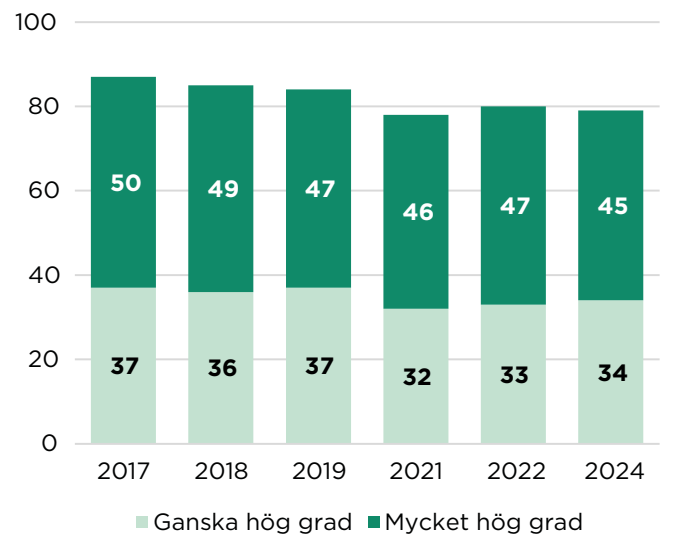
### Gångvänlig närmiljö som helhet

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

Andel som upplever att närmiljön är gångvänlig, områden sorterade i fallande ordning, procent.



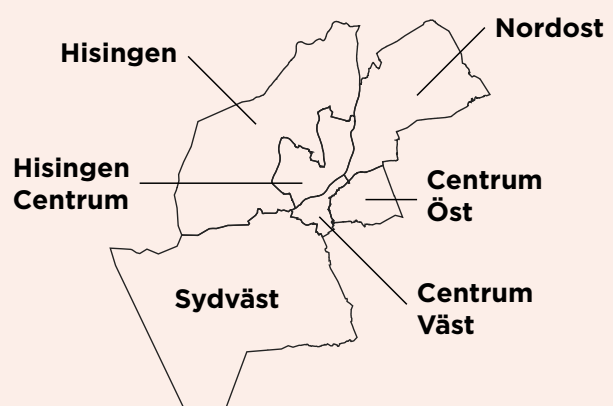
Andel som upplever att närmiljön är gångvänlig över tid, totalt för Göteborg, procent.



### Ny områdesindelning

Det har i flera år funnits önskemål om att kunna jämföra upplevelsen av gångvänlighet på en finare geografisk nivå. Därför gjordes det 2024 en satsning på att möjliggöra att visa resultatet på mellanområdesnivå. Det finns 36 mellanområden i Göteborg.

För att ge en överblick summeras resultatet enligt stadsbyggnadsförvaltningens områdesansvar.



### Logiskt sammanhängande stråk och trafiksäkerhet viktigast

Många nyckeltal i uppföljningen har haft en svagt negativ utveckling 2017-2021 men har sedan pandemin haft en positiv utveckling.

En sambandsanalys av hur frågor påverkar helhetsbedömningen av gångvänlighet visar att upplevelsen av trafiksäkerhet och logiskt planerade gångstråk utan besvärliga avbrott påverkar allra mest. De aspekterna är därmed väldigt viktiga för att helhetsupplevelsen ska förbättras.

Upplevelsen av trafiksäkerheten har förbättrats de senaste åren, men har fortsatt utvecklingspotential, särskilt i de centrala delarna. Kvinnor och äldre är som helhet mer kritiska och betonar behovet av både säkrare och tryggare gångmiljöer. Trafiksäkerhet och framkomlighet är också ett återkommande inslag bland öppna svar kring vad som skulle kunna förbättras.

### Stark trygghetskänsla dagtid i hela staden

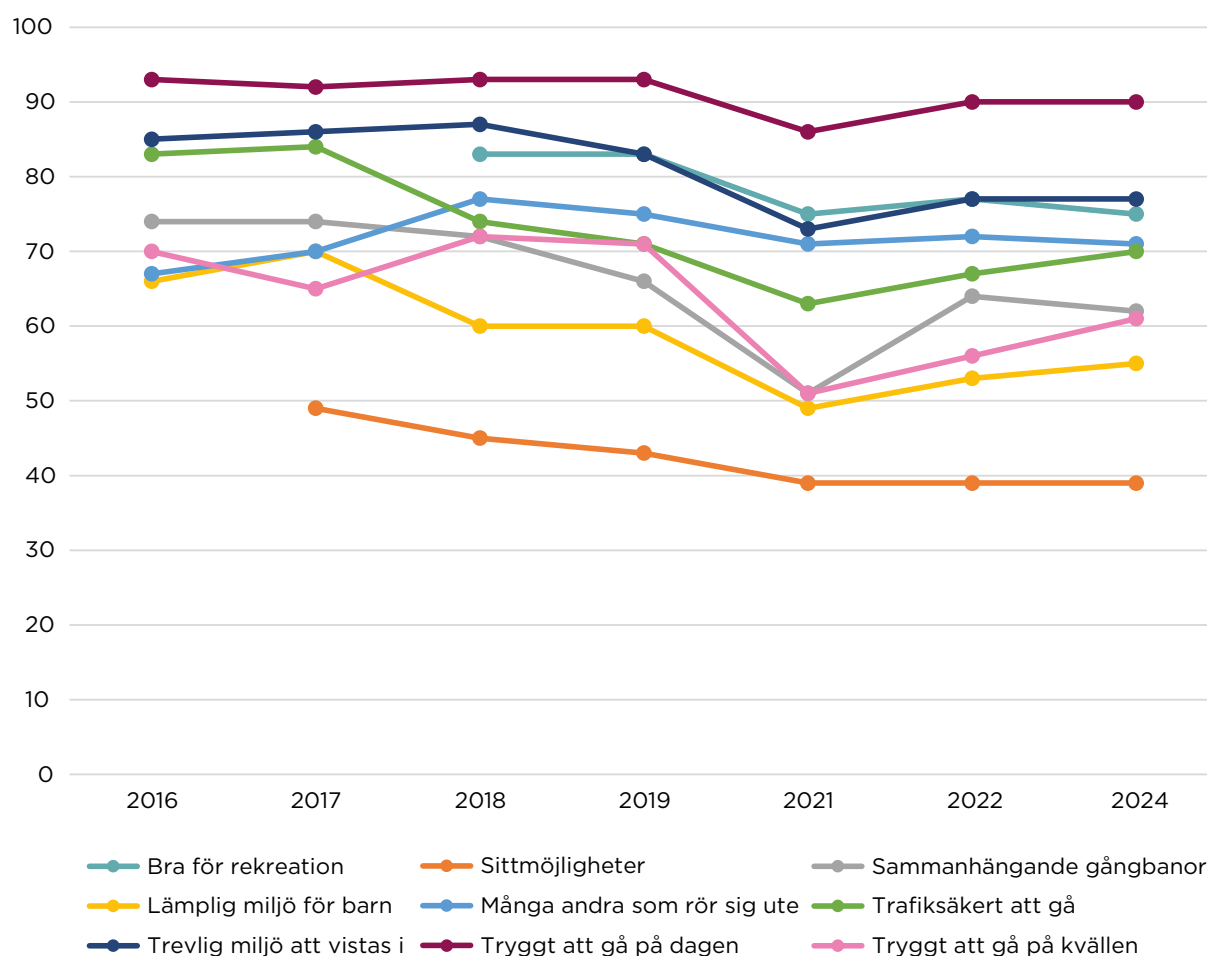
Känslan av trygghet som fotgängare i sin närmiljö dagtid är stark i hela staden och är den aspekt med högst nöjdhetsnivå av alla nyckeltal. Nio av tio upplever det i hög grad tryggt att röra sig i sitt närområde till fots.

I Centrum Öst instämmer hela 96 procent. Det område som upplevelsen är något sämre i är Nordost med 81 procent som instämmer i att det är tryggt att gå dagtid.

Till skillnad från dagtid så är otryggheten kvällstid betydligt större. Särskilt är det tre områden som sticker ut: Nordost, de mest centrala delarna i Centrum Väst och den centrala delen av Hisingen i Centrum Nord.

Trygghet kvällstid lyfts även i stor utsträckning i öppna svar kring vad som kan förbättra gångvänligheten, genom exempelvis bättre belysning och mer omhändertagna miljöer.

**Nöjdhet med olika aspekter kopplade till gångvänlighet, andel positiva, procent.**





### Störst utvecklingsbehov för tillgång till sittmöjligheter och barnvänliga miljöer

Den aspekt av gångvänlighet som invånarna är allra minst nöjda med är sittmöjligheterna, och så har det varit sedan mätningarna startade. 39 procent instämmer 2024 i att det finns bra tillgång till sittmöjligheter när de rör sig till fots. Upplevelsen är relativt likartad över olika målgrupper, med en viss skillnad i att äldre och personer som anger att de har en funktionsnedsättning i något högre grad upplever en brist.

Även förutsättningarna för barn att röra sig är en brist. Vi följer specifikt förutsättningarna för barn mellan 7 och 12 år, därför att barn i den åldern börjar öka sin självständighet till fots och med cykel genom exempelvis skolresan. Som helhet anser varannan göteborgare att stadens gångmiljöer fungerar bra för barn i denna ålder. Det ser dock väldigt olika ut i olika områden. Hisingen och Sydväst upplevs fungera bättre medan Centrum Väst tydligt upplevs vara minst lämplig för barn. En bild som mest troligt återspeglar den komplexitet och de höga trafikflöden som finns i de allra mest centrala delarna av staden.

### Gångmiljöerna bra för rekreation

Att promenera, springa och vara ute för rekreation är en stor del av stadens gångrörelser. Göteborgarna är generellt nöjda med hur gångmiljöerna fungerar ur ett rekreativt perspektiv. 75 procent instämmer positivt. De delar av staden som upplevs mest gångvänliga är också de som upplevs bra för rekreation.

#### Rekreativa gångmiljöer

Målet till 2035 att minst 90 % av de boende i varje stadsdel tycker att deras närmiljö ger goda möjligheter för rekreation.

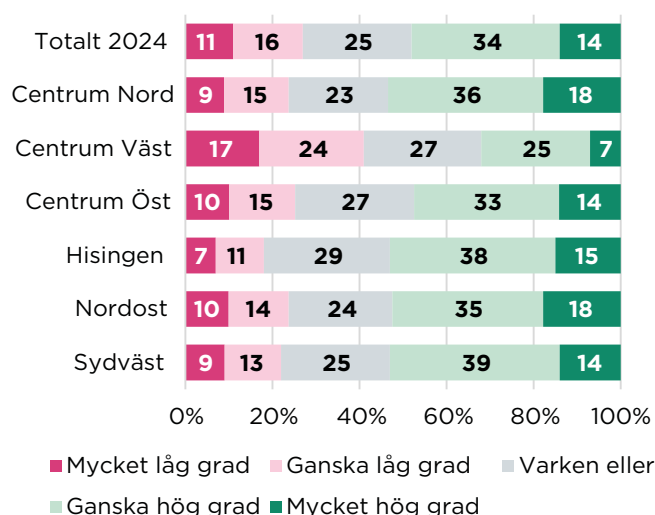
### Fler gröna gångstråk och gator önskas

En majoritet av göteborgarna ger goda omdömen till tillgången på träd och grönska i gaturum och längs gångstråk i staden. Men det finns en skillnad mellan de tre mest centrala områdena med en upplevelse av lägre tillgång än andra delar av staden. Centrum Väst och Centrum Nord har också båda en något högre andel som tydligt upplever att det saknas grönska och träd.

### Splittrad bild av samspelet mellan fotgängare och cyklister

Som helhet 2024 svarar 48 procent att samspelet mellan fotgängare och cyklister fungerar bra, samtidigt som 27 procent anser att det fungerar dåligt eller mycket dåligt. Svartsbilden är i stort sett samma som 2022. Som helhet indikeras ett tydligt behov av att förbättra för samspelet mellan gående och cyklister. Särskilt sticker Centrum Väst, de mest centrala delarna av staden, ut negativt.

### Hur väl fungerar samspelet mellan gående och cyklister i din närmiljö, procent.



## BARNS MOBILITET

Fler barn behöver resa hållbart till skolan, och för det krävs bland annat säkrare skolvägar. I år har stadens första bilfria zon utanför en skola testats.

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

### 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.

### Säkrare skolvägar genom kommunfullmäktigeuppdrag

Stadsmiljönämnden fick 2023 ett uppdrag att i samverkan med grundskolenämnden skapa säkra cykelvägar och bilfria zoner vid skolor med otrygg trafikmiljö. Uppdraget delades in i två delar. I en del genomfördes åtgärder vid två pilotskolor där fysiska och beteendepåverkande åtgärder genomfördes.

I samverkan med grundskoleförvaltningen valdes två skolor ut: Tängensskolan i Tuve och Ånässkolan i östra Centrum. Den andra delen omfattade en handlingsplan som beskriver åtgärder och aktiviteter som vi behöver göra kommande år för att skapa ett långsiktigt och systematiskt arbete med barns skolvägar i samtliga skeden i stadsplaneringen.

#### Bilfri zon vid Ånässkolan

Vid Ånässkolan var målet en bilfri zon för en tryggare trafikmiljö. I befintlig stad är det på de flesta gator svårt att göra en zon helt bilfri. Vid Ånässkolans entré sker till exempel varuleveranser och lämning/hämtning av elever med färdtjänst. Därför reglerades den bilfria zonen till att tillåta motorfordon med tillstånd att

trafikera i östlig riktning, och zonen möblerades upp med sittmöbler och växter. Två bilparkeringsplatser ersattes av säkra gångpassager och södra Övre Olskroksgatan enkelriktades för att minska antalet motorfordon och särskilt vändning- och backrörelser i den bilfria zonen. Åtgärden utvärderades genom trafikmätningar och enkäter till barn, föräldrar och boende. Barnen fick genom handuppräknings svara på hur de tog sig till skolan före och efter åtgärd. Föräldrar fick besvara en enkät via skolplattformen före och efter åtgärd, och de boende i närområdet fick en inbjudan med posten till en webbenkät efter åtgärden.



Översikt av Ånässkolan med bilfri zon på Falkgatan. Grönt streck visar var fordonstrafik får köra.

### Trafiken minskade kraftigt

Trafikmätningar gjordes framför skolan och på fem närliggande gator som antogs påverkas av åtgärderna. Mätningarna visade att trafiken minskat med 80 procent genom den bilfria zonen under skoldagar och med nära 90 procent vid skolstart. Förutom fordon med tillstånd så kvarstår framför allt trafik som kör mot enkelriktningen. Trafiken har också minskat på barnens huvudsakliga skolvägar. Exempelvis har trafiken öster om den bilfria zonen halverats på skoldagar, och på Övre Olskroksgatan med en utpekad hämta-lämnazon har trafiken minskat med 60 procent.

På gatorna runt om skolan, Sparvgatan och den norra delen av Övre Olskroksgatan, har trafiken ökat något (drygt 20 %), men flödena där är på en fortsatt låg nivå. Totalt sett har trafiken halverats på de uppmätta gatorna på skoldagar.

Regleringen på södra delen av Övre Olskroksgatan och i den bilfria zonen efterlevs inte helt, och ett stort antal fordon kör mot färdriktningen, drygt 200 per skoldag. Detta sker främst på kvällarna samt vid skolstart. Hastigheterna är generellt sett låga och det har inte rapporterats några olyckor i närområdet.

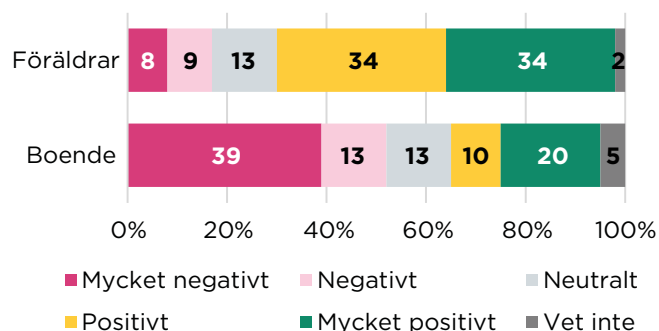


### Mer nöjda föräldrar än boende

Föräldrarna var generellt positiva till den bilfria zonen framför allt därför att trafikmiljön upplevs säkrare. Däremot är det många som svarar att åtgärden inte fungerar som det var tänkt. Regelefterlevnaden upplevs vara bristfällig och fordonstrafik till och från skolan stannar och vänder på mindre lämpliga ställen, vilket gör fordonstrafiken mer oförutsägbar. Åtgärden fick ingen stor, direkt effekt på barnens resvanor. Däremot minskade antalet dagar som barnen skjutsades till skolan.

De boende är betydligt mindre nöjda med åtgärderna än föräldrarna. Förutsättningarna att gå och cykla i området uppges ha blivit bättre, men det är ungefär lika många som tycker att området blivit säkrare för barn i åldern 6-12 att gå, cykla och vistas på som tycker att det blivit osäkrare. Den största försämringen upplevs vara tydligheten kring hur man ska förhålla sig som bilist, samt samspelet i trafiken. De som har tillgång till bil är genomgående mer negativa till åtgärden. I de

### Allmänt intryck av den bilfria gatan, andel, procent.



öppna kommentarerna upplever många att söktiden efter parkering har ökat eftersom enkelriktningarna gör körsträckan längre. Av de som brukar parkera i området var det hälften som senaste gången de letade hittade parkering inom tio minuter.

### Åtgärden är ett steg i rätt riktning

Sammanfattningsvis visar utvärderingarna att den totala mängden motortrafik i området minskat, och att trafikmiljön för barnen upplevs som bättre och tryggare. Men runt skolan finns fler trafikotrygga platser, vilket också påverkar barnens val av färdmedel, och en enskild



åtgärd har svårt att ensamt ge stor effekt på barnens resvanor. Den bristande efterlevnaden bland de som kör bil har påverkat upplevelsen bland boende och föräldrar negativt. Begreppet bilfri zon har också skapat förväntningar som inte har kunnat uppfyllas på grund av nödvändiga transporter till skolan.

### Framtida arbete

Det förslag till handlingsplan som tagits fram inom kommunfullmäktigeuppdraget omfattar de fyra stadsutvecklande förvaltningarna sam grundskoleförvaltningen, men ytterligare förvaltningar kan komma att beröras av arbetet med att skapa säkra skolvägar framöver.

I handlingsplanen identifieras åtgärdsområden och aktiviteter som ska bidra till ett gemensamt arbete i syfte att öka det hållbara resandet hos barn, med särskilt fokus på åtgärder rörande säkra skolvägar.



**Godstransporter**



## GODSTRANSPORTER

Göteborg står som Skandinavien logistiska nav inför stora utmaningar med att balansera stadens tillväxt och behovet av hållbara transportlösningar.

Framkomligheten för alla trafikslag och rörlighet inom staden är viktig för att värna handeln, näringslivet och hamnen. Genom att förstå behoven kan effektivare och smartare nyttjande av vägar och gator möjliggöras samtidigt som användandet av nya tekniska lösningar kan främjas, exempelvis genom flexibla leveranstider och digitaliserad styrning. Utifrån detta startade Göteborgs Stad under 2024 det strategiska arbetet med godstransporter.

### Göteborgs Stads SULP

Göteborgs Stads SULP (Sustainable Urban Logistics Plans) 2024–2030 är en strategisk plan för att hantera och effektivisera godstransporter i Göteborgs växande stadsmiljö. Planen fokuserar på hållbar logistik som balanserar ekonomiska, miljömässiga och sociala faktorer. Den har utformats som ett svar på ökad trängsel, klimatutmaningar och rollen som Skandinavien logistiknav. Problem- och behovsbilden har tagits fram genom ett intensivt samverkansarbete där Göteborgs Stads förvaltningar och bolag samt akademi och näringsliv har varit engagerade.

Flera storstäder i Europa har tagit fram liknande planer för att möjliggöra hållbara urbana transporter. Genom att bryta ner problembilden i olika strategiområden och identifiera prioriterade åtgärder fokuserar det fortsatta arbetet på samverkan i projekt, nya initiativ och dialogmöten för att nå målbilden.

### Prioriterade åtgärder

Göteborgs Stads SULP identifierar fem centrala strategiområden för att möta logistiska utmaningar. Varje område behandlar särskilda problemställningar och innehåller åtgärder som är avgörande för att uppfylla planens mål.

#### Tillgänglighet

Strategiområdet tillgänglighet fokuserar på att förbättra framkomligheten och optimera trafikflöden i stadens transportsystem. Ett centralt mål är att säkerställa en balanserad användning av infrastrukturen genom att omfördela transportflöden till mindre belastade platser och tider. Övergången av gods från väg till järnväg och sjöfart minskar också trycket på stadens



vägnät (intermodala transporter). På längre sikt adresseras framkomlighetsutmaningar som uppstår vid stadsutveckling, exempelvis genom integrerade lösningar för transporter och stadsplanering. Exempel på åtgärder inom strategiområdet tillgänglighet är:

- Lista och konsekvensbeskriv olika typer av regleringar för att uppnå Göteborgs Stads mål samt ta fram ett system för att följa upp regleringarna och säkerställa deras effekt.
- Skapa rutiner för hantering av behov för långa fordon, uppdatera väg- och bärighetsklassning samt styra långa och tunga transporter till utpekade vägar.
- Utreda möjligheter för gränsöverskridande samlastning och identifiera aktörer och hållbara affärsmodeller.

#### Mark och infrastruktur

Strategiområdet för mark och infrastruktur handlar om att säkerställa att tillräcklig mark avsätts för logistikbehov i stadsutvecklingen. Ett exempel är etableringen av omlastningsnoder som kopplar samman olika transportslag, såsom väg, järnväg och sjöfart, vilket möjliggör effektivare godsflöden. Dessa noder bör även vara utrustade med funktioner som laddningsstationer, parkering för tunga fordon och serviceanläggningar för chaufförer. Markplanering måste också tillgodose behovet av dynamiska zoner i stadsmiljön, där samma yta kan användas för olika ändamål vid olika tider på dygnet, såsom parkering, lastzoner eller gångytor. Konkurrensen

om mark i en växande stad gör det nödvändigt att inkludera godsrelaterade behov redan i tidiga planeringsfaser och samordnade logistiklösningar vid byggprojekt. Exempel på åtgärder inom strategiområdet mark och infrastruktur är:

- Undersök behovet av markytor för olika typer av funktioner inom godstransporter och logistik inklusive olika typer av uppställningsplatser.
- Säkerställ markytor för laddinfrastruktur.

### Livsmiljöperspektiv

Godstransporter har en direkt påverkan på stadens livsmiljö, både genom buller, utsläpp, trafiksäkerhet och barriäreffekter. Strategiområdet livsmiljöperspektiv syftar till att minska dessa negativa konsekvenser genom elektrifiering av fordonsflottor och främjande av fossilfria transportlösningar. Elektrifierade fordon är tystare och mer miljövänliga, vilket förbättrar livskvaliteten i tätbebyggda områden. Livsmiljöperspektivet ska dessutom minimera konflikter mellan tunga fordon och fotgängare och cyklister i stadsmiljöer. Infrastrukturens utformning är central, med fokus på säkra angoringszoner och effektiva logistiklösningar för att undvika onödig fordonsrörelse. Exempel på åtgärder inom strategiområdet livsmiljöperspektiv är:

- Stödja övergången till elektrifiering och miljö- och klimatsmart godsdistribution.
- Utredda möjlighet till miljözon för godsistributionsfordon.
- Utredda e-handels påverkan på citylogistiken.

### Innovation och teknikutveckling

Innovation är en drivkraft bakom hållbara logistiklösningar och genom att främja innovation och teknikutveckling skapas nya förutsättningar. Insamling och analys av data kan ge Göteborgs Stad bättre insikter i godsflöden, vilket skapar en grund för informerade beslut och måluppföljning. Samarbeten med akademien och näringslivet stärker innovationskraft och leder till implementering av nya teknologier, såsom intelligenta transportsystem (ITS) och avancerade logistikplattformar. Utbildning och kompetensutveckling är också centrala delar av detta område, eftersom en välutbildad arbetsstyrka är avgörande för att utnyttja tekniska framsteg. Dessutom ger SULP:en möjlighet till en strukturerad arbetsmetodik för att säkerställa att innovationer kan gå från idé till praktisk tillämpning. Åtgärder inom strategiområdet innovation och



teknikutveckling är:

- Datainsamling – metod och ägarskap: utreda och utveckla metoder och tydliggöra ägarskap av data.
- Möjliggöra kompetensinriktade utbildningar kopplat till godstransporter.

### Samverkan och kommunikation

Effektiv samverkan är en hörnsten i Göteborgs SULP och strategiområde samverkan och kommunikation betonar vikten av att skapa tydliga kommunikationsvägar och rollfördelningar mellan olika aktörer, såsom kommunala förvaltningar, regioner, statliga myndigheter, akademi och näringsliv. Genom att inkludera alla berörda parter för att ta fram underlag till planerings- och beslutsprocesser säkerställs en helhetssyn som främjar lösningar på kort och lång sikt. Handlingsplanen som helhet innehåller åtgärder för att integrera gods-försörjning i stadsutvecklingens olika skeden, samtidigt som det tas hänsyn till regionala och nationella transportnät. Kommunikation till allmänheten ökar förståelsen för logistikens roll i en fungerande stad och skapar stöd för nödvändiga förändringar. Exempel på åtgärder inom strategiområdet samverkan och kommunikation är:

- Utöka samarbetet mellan Göteborgs Stad och andra offentliga aktörer samt med näringslivet, organisationer och akademi.
- Utveckla det lokala godsnätverket som en samverkansplattform.
- Utveckla kommunikationen i ett större perspektiv också till allmänheten. Informera för att främja förändrat beteende.

## Transporttider

För att följa upp effektmål 7 har transporttider tagits fram under 2024. Senast gjordes det 2019. Transporttiderna för vägtransporter 2024 utgår ifrån GPS-data hämtad från INRIX som bearbetats i Trafikverkets STRESS-förvaltning. Data har samlats in på kvartsbasis från klockan 05:00 till 20:00 under hela september 2024.

Materialet är avgränsat till större logistiknav och huvudsakliga transportleder i Göteborgsområdet. I underlaget finns all typ av trafik som rör sig på lederna, däribland gods. I och med att det är ett genomsnitt för all trafik som mäts så kan det antas att den presenterade tiden i verkligheten blir längre för tung lastbil.

### Transporttider under trängsel

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

### Spridning i transporttider

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

### Transporttiden har blivit kortare

Senast stadsbyggnadsförvaltningen genomförde en liknande undersökning av transporttiderna var 2019. 2019 baserades transporttiderna på en annan datakälla och en annan period, då utgick analysen ifrån data som hämtats från Googles API – Distance matrix. Även denna data hade samlats in på kvartsbasis från klockan 05:00 till 20:00 men genomfördes mellan 8 april och 20 maj 2019 (perioden innehåller påskledigheten).

#### 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 2024

**Järnväg:** Uppgifter saknas

## Transporttid (restid i minuter) mellan olika punkter, 85-percentilen.

### Startpunkt

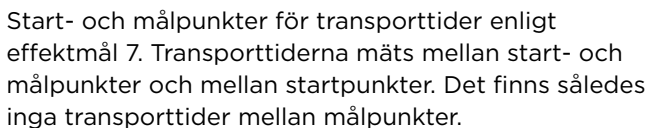
| Startpunkt       | Bäckeblomsmotet | Fiskhamnsmotet | Flygplatsmotet | Göteborgs Hamn | Jonseredsmotet | Kungälvsmotet | Källeredsmotet | Sisjömotet | Stora Vikenmotet | Säve flygplats | Volvo Torslanda | Målpunkt |
|------------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|----------------|------------|------------------|----------------|-----------------|----------|
| Bäckeblomsmotet  |                 | 20             |                | 12             | 10             | 15            |                | 11         |                  |                |                 |          |
| Fiskhamnsmotet   |                 | 21             |                | 13             | 29             | 16            |                | 18         |                  |                |                 |          |
| Flygplatsmotet   | 21              | 21             |                | 28             | 19             | 32            | 22             | 22         | 30               | 37             | 29              |          |
| Göteborgs Hamn   |                 | 28             |                | 17             | 23             | 17            |                | 25         |                  |                |                 |          |
| Jonseredsmotet   | 12              | 13             | 20             | 18             |                | 22            | 20             | 19         | 20               | 28             | 18              |          |
| Kungälvsmotet    | 9               | 28             | 30             | 23             | 22             |               | 25             | 32         | 6                | 17             | 23              |          |
| Källeredsmotet   | 16              | 16             | 20             | 18             | 19             | 27            |                | 7          | 25               | 28             | 20              |          |
| Sisjömotet       |                 | 21             |                | 19             | 35             | 7             |                | 25         |                  |                |                 |          |
| Stora Vikenmotet | 11              | 17             | 30             | 17             | 20             | 7             | 25             | 24         |                  | 18             | 24              |          |
| Säve flygplats   |                 | 38             |                | 28             | 18             | 28            |                | 18         |                  |                |                 |          |
| Volvo Torslanda  |                 | 30             |                | 19             | 24             | 20            |                | 25         |                  |                |                 |          |
|                  | Bäckeblomsmotet | Fiskhamnsmotet | Flygplatsmotet | Göteborgs Hamn | Jonseredsmotet | Kungälvsmotet | Källeredsmotet | Sisjömotet | Stora Vikenmotet | Säve flygplats | Volvo Torslanda | Målpunkt |

## Skillnaden i transporttid (restid i minuter) mellan olika punkter 2019-2024, 85-percentilen.

### Startpunkt

| Startpunkt       | Bäckeblomsmotet | Fiskhamnsmotet | Flygplatsmotet | Göteborgs Hamn | Jonseredsmotet | Kungälvsmotet | Källeredsmotet | Sisjömotet | Stora Vikenmotet | Volvo Torslanda | Målpunkt |
|------------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|----------------|------------|------------------|-----------------|----------|
| Bäckeblomsmotet  |                 | -6             |                | -16            | -1             | -7            |                | -8         |                  |                 |          |
| Fiskhamnsmotet   |                 | -4             |                | -11            | 0              | -5            |                | -7         |                  |                 |          |
| Flygplatsmotet   | -3              | -3             |                | -3             | 4              | -2            | -3             | -3         | -3               |                 |          |
| Göteborgs Hamn   |                 | -3             |                | -12            | -7             | -9            |                | -9         |                  |                 |          |
| Jonseredsmotet   | -14             | -5             | 4              | -8             |                | -7            | -10            | -10        | -11              | -10             |          |
| Kungälvsmotet    | -2              | 0              | -3             | -7             | -8             |               | -16            | 0          | -2               | -10             |          |
| Källeredsmotet   | -11             | -4             | -6             | -8             | -12            | -10           |                | -4         | -13              | -10             |          |
| Sisjömotet       |                 | -6             |                | -11            | 2              | -6            |                | -10        |                  |                 |          |
| Stora Vikenmotet | -8              | -8             | -2             | -15            | -11            | -1            | -9             | -10        |                  | -7              |          |
| Volvo Torslanda  |                 | 0              |                | -10            | -5             | -5            |                | -7         |                  |                 |          |
|                  | Bäckeblomsmotet | Fiskhamnsmotet | Flygplatsmotet | Göteborgs Hamn | Jonseredsmotet | Kungälvsmotet | Källeredsmotet | Sisjömotet | Stora Vikenmotet | Volvo Torslanda | Målpunkt |

Jämförs 2019 års siffror med 2024 är förändringen tydlig. Mellan Bäckebloms- och Jonseredsmotet har transporttiden minskat med 16 minuter. En förklaring till detta kan vara Marieholmstunnelns öppnande 2020, vilket gjort denna sträcka kortare men troligen även avlastat andra alternativ.



Vägtrafiken står för det enskilt största bidraget till höga halter av kvävedioxid på platser där människor bor och vistas. Vägtrafiken är också en betydande källa för partiklar som främst bildas vid slitage mellan däck, bromsar och vägbana.

## Partikelutsläpp

Av alla luftföroreningar i stadsluften är partiklarna den grupp som har starkast negativa hälsoeffekter. Den största delen av partikelutsläppen från trafiken kommer från slitage av vägar, däck och bromsar. Trots att utsläppen från bränsle minskar, återstår partikelutsläppen. Det menas att även vid högre andel elfordon finns en risk att utsläppen kvarstår.

| Year | Deaths |
|------|--------|
| 1990 | 2800   |
| 2000 | 2800   |
| 2005 | 950    |
| 2010 | 450    |
| 2015 | 50     |
| 2016 | 70     |
| 2017 | 70     |
| 2018 | 70     |
| 2019 | 70     |
| 2020 | 70     |
| 2021 | 70     |
| 2022 | 2800   |

| Year | Top Line (Teal) | Middle Line (Purple) | Bottom Line (Light Purple) |
|------|-----------------|----------------------|----------------------------|
| 2015 | 1,550           | 500                  | 400                        |
| 2016 | 1,950           | 450                  | 400                        |
| 2017 | 1,900           | 350                  | 350                        |
| 2018 | 1,950           | 300                  | 400                        |
| 2019 | 1,950           | 250                  | 350                        |
| 2020 | 1,700           | 200                  | 300                        |
| 2021 | 1,750           | 200                  | 300                        |
| 2022 | 1,850           | 200                  | 300                        |

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

**Försurning:** Minskade utsläpp av försurande ämnen

### Försurning av mark

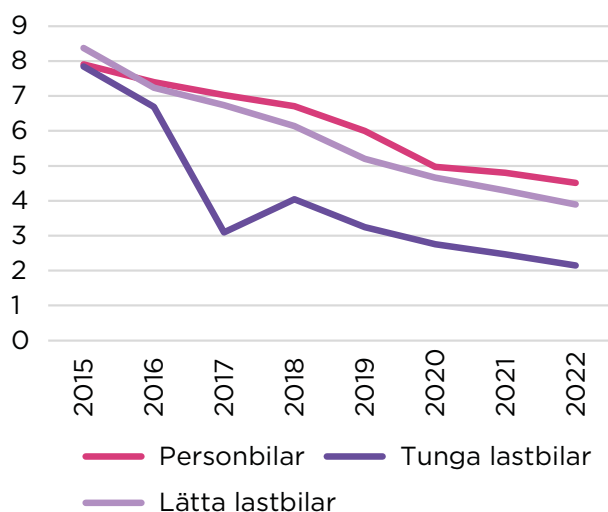
Transportsektorns påverkan på försurning av mark och vatten är framförallt kopplad till internationell sjöfart. Under 2015 infördes svavelkontrollområde, förkortat SECA, till sjöss i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. I jämförelsen med åren innan 2015 har utsläppen av svaveloxider minskat drastiskt, men mellan 2015 och 2022 har en knapp ökning skett.

### Emissioner av kväveoxider

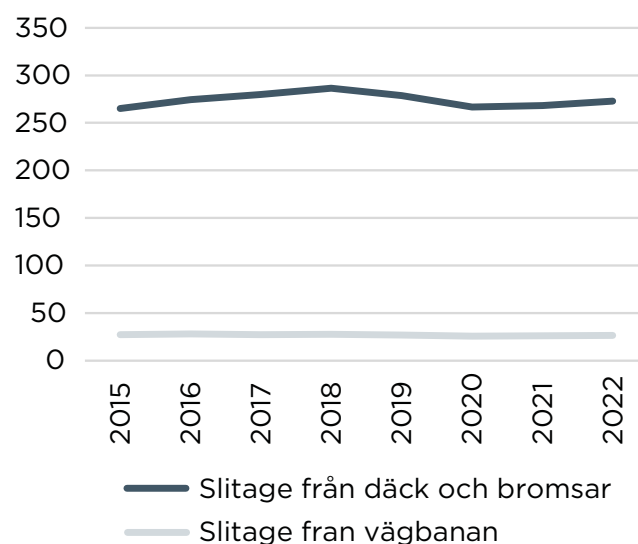
Mellan 2015 och 2022 har godstransporternas totala utsläpp av kväveoxider sett snarlik ut. Samtidigt som emissioner av kväveoxider från tunga lastbilar har minskat, har utsläppen från utrikes sjöfart ökat mellan 2015 och 2022.



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



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



### Fortsatt Sveriges bästa logistikläge

För att mäta effektmål 9, Göteborgs logistikläge, används tidningen Intelligent logistiks lista över Sveriges bästa logistikläge. Det som vägs in i denna värdering är yta, godsflöden/geografi, infrastruktur, kompetens, marktillgång och regionalt samarbetsklimat. Under 2024 hade Göteborgsregionen förstaplats, och så har det sett ut sedan mätningen infördes 2005 med ett undantag för 2022 då Helsingborgsregionen övertog förstaplatsen. Det som gör att att Göteborgsregionen värderas ha det främsta logistikläget i landet är ytorna för logistik, flöden och det regionala samarbetsklimatet.

### Effektmål 9: Logistikläge

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

**Bästa logistik läge:** första plats 2024

**Klimatsmarta transporter:** Uppgift saknas



Sagosamlingar

Känslor

gläsning

# Insikter

# Insikter och rekommendationer

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

## Samma läge 2024

Bedömningen av målen i år är nära identisk med bedömningen 2023. Det som skiljer dem åt är att vi nu kan bedöma målet för transporttiderna för gods som förbättrat samt att vi i år inte gör någon bedömning av restider för bil och kollektivtrafik. I övrigt ser det likadant ut. Samtidigt är det nu bara fem år kvar till Miljö- och klimatprogrammets målår 2030.

Under året fick tre av de stadsutvecklande förvaltningarna ett uppdrag om att påskynda och lägga fram förslag på nya åtgärder för att uppnå målen för resande i miljö- och klimatprogrammet och trafikstrategin. Förvaltningarna svarade med ett gemensamt utlåtande där en inriktning med prioriterade arbetsområden presenterades. Dessa är:

- Omdisponering av yta
- Bilparkering
- Hastighet
- Styrning
- Kommunikation

I januari 2025 bifölls förvaltningarnas förslag med vissa medskick. I arbetet med åtgärderna är det viktigt att förvaltningarna informerar och för dialog med berörda, samt att åtgärderna genomförs utifrån ett samlat strategiskt grepp. För stadsmiljöförvaltningen pekades också arbete genom testning som viktigt för tillfälliga och permanenta förändringar.

Arbetsområdena finns konkretiserade i en handlingsplan som vidareutvecklas under 2025. I detta har vi följande insikter och medskick som vi behöver hantera.

## Oklart varför kollektivtrafiken minskar

Under 2024 minskade resandet med kollektivtrafiken något. Det var efter ett par års mycket stark återhämtning efter pandemin, men resandet är fortfarande inte tillbaka

till 2019 års nivåer. Det senaste året har nationella styrmedel gjort bilåkandet mer ekonomiskt samtidigt som priserna i kollektivtrafiken ökat. Följaktligen har den upplevda prisvärdheten i kollektivtrafiken minskat. Många upplever att de reser hållbart med elbil, vilket gör att andra aspekter av kollektivtrafikens attraktionskraft blir viktigare. Det är särskilt viktigt i ytterstaden där bilinnehavet är högre än i de centrala delarna. Samtidigt har kollektivtrafiken under 2024 ökat kvaliteten i form av färre inställda turer och en förändrad zonstruktur som gett bättre pris för de som reser över zongräns.

Det är framför allt resor med spårvagn som fortsätter att minska. Men vi behöver veta mer om vilken typ av resor detta är, vem som reste och var i staden de reste. Vi behöver veta vilken roll socioekonomiska förutsättningar spelar, genom till exempel möjligheten att arbeta hemma för vissa yrkesgrupper och den ökade arbetslösheten. Under året har Västtrafik trappat upp biljettkontroller ytterligare, och om detta leder till att exempelvis korta resor i centrum i stället görs till fots, med cykel eller delad mikromobilitet så är det positivt. Om det minskade resandet å andra sidan är en effekt av minskat utbud, prissättning eller att kvaliteten upplevs som dålig så är det mindre bra. Vi har idag ingen tydlig, objektiv bild av kvaliteten i kollektivtrafiken, och behöver framöver vidareutveckla kvalitetsmåten. Det är viktigt att förstå varför, så att vi i samverkan med berörda parter kan prioritera åtgärder och kommunicera kollektivtrafikens erbjudande.

## Målkonflikter i stadsplaneringen

Göteborg med Nordens största containerhamn är utpekad som Nordens logistikcentrum och är viktig för både för export och import. För att behålla denna position är viktiga aspekter förutom själva hamnen att det finns en bra infrastruktur med närhet till global, regional och nationell handel. Därför har vi mål i trafikstrategin om att transporttiderna och variationen för transporttider på väg inte ska öka. För att säkerställa den typen av framkomlighet krävs robusta, väl anpassade vägnät.



Vi behöver tydliggöra framtidsbilden för boende, besökare och näringsliv i Göteborg för att skapa den trygga, säkra gröna och levande staden.

Samtidigt behöver vägtrafikarbetet minska med 25 procent för att nå målen i miljö- och klimatprogrammet, vilket i huvudsak kommer behöva utgöras av minskad privatbilism, eftersom den är lättare att ersätta med hållbara alternativ än godstrafiken. Men det är en svår utmaning att säkerställa så god framkomlighet för godstrafiken utan att också skapa attraktiva förutsättningar för biltrafiken. Dessa aspekter behöver hanteras och noggrant avvägas för att hitta en balans i styrningen mot våra mål. Vi är också i behov av ökad kunskap utifrån förändrade transportmönster när det gäller till exempel leveranser och yrkestrafik med mindre fordon.

En annan målkonflikt som behöver lyftas handlar om lokalisering av arbetsplatser och då särskilt kontorsytor. Idag samlas kompetens och tillväxt i storstadsregioner som konkurrerar på en global marknad, och det gör Göteborg till regionens kärna och tillväxtmotor. De senaste åren har det byggts mycket kontorsyta i Göteborg och det ökade distansarbetandet efter pandemin har gjort att vi idag har överskott av kontorslokaler. Det är i de centrala delarna som efterfrågan på kontorslokaler historiskt varit högst, och markanvisningarna visar också på att vi fortsätter att lokalisera kontorsyta där.

Det är attraktivt att vara centralt lokaliserade eftersom man då drar nytta av alla de fördelar den centrala staden har. Utbud i tjänster och service, närhet till kunder, leverantörer och samarbetspartners, samt goda kommunikationer. Samtidigt pekar översiktsplanens utbyggnadsstrategi på behovet av en flerkärnighet och utveckling av fler tyngdpunkter. Definierande för tyngdpunkterna är att de ska ha 10 000 – 12 000 boende och arbetande inom en kilometer. Detta kommer att vara svårt att skapa om vi inte tydligare arbetar för att göra dessa områden attraktiva för verksamheter.

### Behov av en framtidsbild

Göteborgs Stads styrande dokument är tydliga i vilka kvaliteter som vi behöver förstärka för att skapa en hållbar stad. Göteborg ska vara socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbart. Översiktsplanens vision är en stad som är nära, sammanhållen och robust, och genom miljö-

och klimatprogrammet och trafikstrategin vet vi att i den staden behöver de huvudsakliga färdmedlen vara hållbara och användningen av stadsrummen yteffektiva. Det framtida Göteborg kommer fungera väldigt annorlunda i jämförelse med idag, och som på många sätt kan vara svårt att föreställa sig. Även för oss som arbetar med stadsutveckling.

Miljö- och klimatprogrammet har störst potential att förändra göteborgarnas vardag mest, eftersom kraven på omställning är stora och nära i tid. Samtidigt minskar det mediala intresset för klimatfrågan och allmänhetens förtroende för klimatrapportering är lågt.

Men målen i Miljö- och klimatprogrammet handlar om fler värden än att minska utsläppen för att undvika storskaliga globala konsekvenser. Det handlar också om att skapa hälsosamma livsmiljöer för alla göteborgare och nå hög biologisk mångfald för att bland annat säkerställa lokala ekosystemtjänster.

Vi behöver tydliggöra framtidsbilden för boende, besökare och näringsliv i Göteborg. För att skapa den trygga, säkra gröna och levande staden – även när vi blir fler – måste yta frigöras från biltrafiken till andra användningsområden och detta förutsätter att vi kommunicerar en konkret målbild för att alla enkelt ska kunna föreställa sig den framtida staden och delta i omställningen. Utifrån den enskilde göteborgarens perspektiv ska vi måla upp bilden av hur det kommer att se ut på gatan utanför huset, hur man rör sig i vardagen och vilka dofter, ljud och synintryck som staden bjuder på.

### Plan för framtida trafiknät

Överflyttningen till hållbara färdmedel går för långsamt. En viktig anledning är att den relativa attraktiviteten för bil fortfarande är hög. Det beror inte bara på att det är smidigt att ta sig fram med bil, utan också på att kvaliteten för de hållbara färdmedlen på många håll är för dålig.

Den nya färjelinjen över älven är ett exempel på att det går att tillskapa hållbart resande genom ny, förbättrad infrastruktur. Prognosen innan införandet var att den befintliga linjen skulle tappa passagerare, i stället har resandet ökat även på den linjen. Ett annat exempel är

utbyggnaden av pendlingscykelstråk på Hisingen, som gett tydliga effekter på cykelvänligheten i stadsdelen. Det är därför viktigt att vi skapar förutsättningar för att öka takten på investeringar och åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik. Här är det viktigt att det finns ett systemtänk som stöd i form av en gemensam plan för gångnät, cykelnät, kollektivtrafiknät och grönstråk. I det systematiska arbetet behöver också drift- och underhållsaspekter vara inkluderade. De är av avgörande betydelse för att över tid ge gående och cyklister säkra och trygga nät. Det är också viktigt att utbyggnad planeras så att det inte drabbar kollektivtrafik, gång eller cykel mer än nödvändigt under byggtid.

### Cyklisterna är avgörande

2025 är målar för stadens cykelprogram. Redan i halvtidsuppföljningen av programmet konstaterades att målet om ett tredubblat cyklande från 2011 års nivåer inte kommer att nås. Målen för cykel är de mest ambitiösa av alla mål för resande och transporter och antagligen det färdmedel vars användning och utveckling diskuterats mest i media de senaste åren. Att cykla i staden är en fråga som berör, och ibland lyfts en bild av att staden ska vara till för bilister eller cyklister, inte båda. Men varför är det så viktigt för stadens utveckling att fler väljer cykeln?

Målet är ambitiöst därför att cykel är det färdmedel som bedöms ha störst potential att öka relativt snabbt. Andelen cykelresor är bara 7 procent, samtidigt som Göteborgs centrala del är så liten att det går att cykla från en ände till den andra på en halvtimme. Västra Götalandsregionens senaste potentialstudie för cykling uppskattar att hela 53 procent av invånarna i Göteborg kan cykla till arbetet på maximalt 30 minuter. I många fall är cykel också ett snabbare alternativ än kollektivtrafiken, eftersom den är ett dörr-till-dörr-färdssätt.

Att det finns potential visar också utvecklingen av resandet med cykel. Även om nivåerna fortfarande är låga är cykel det färdmedel vars resande procentuellt sett ökat allra mest. Sedan 2011 har det blivit 50 procent fler cykelresor. Det är en viktig indikation om att målet om tredubblat cyklande inte är orimligt, och att våra insatser för överflyttning hittills inte varit tillräckliga.

### Gång viktigt för folkhälsan

När hela Göteborg utgjordes av det som idag är den utökade stadskärnan var den självklara mobilitetslösningen att gå. Fotgängare tar sig fram yteffektivt och flexibelt, och skapar en levande och trygg stad där människor möts och verksamheter gynnas. Ska staden bli den levande, myllrande miljö som beskrivs i översiktsplanen behöver fotgängaren återigen stå i centrum.

Idag är kollektivtrafiken sedan ett par år tillbaka det mest attraktiva färdmedlet för resor inom centrum, vilket i sig är ett hinder för att öka attraktiviteten för cyklister och fotgängare. De många byggprojekten har också påverkat upplevelsen av att gå och vistas i centrum. Samtidigt är många göteborgare nöjda med gångvänligheten och förutsättningarna för rekreation i sin närmiljö. God fysisk tillgång till stadens resurser är avgörande för en väl fungerande livsmiljö. Men ett perspektiv som ofta glöms bort i diskussionen om fotgängares (och cyklisters) villkor och hållbara färdmedel generellt är folkhälsan. Detta saknades helt i det tidigare programmet för jämlik stad, men det nya programmet för jämlika livsvillkor och jämlik hälsa har en tydligare koppling till den nationella folkhälsopolitiken. Det beskriver mer tydligt hur stadens utformning ska bidra till rörelserikedom och fysisk aktivitet och konstaterar att jämlika livsmiljöer skapar förutsättningar för hälsa och välbefinnande. Samtidigt har bättre förutsättningar för att röra sig till fots potential att verka som en utjämnande faktor genom att det är gratis och inte kräver något fordon. Det kan också öka rörelsefriheten för många målgrupper såsom barn och personer som har svårt att röra sig och ta sig fram med andra färdssätt. Det ställer dock krav på god utformning, släta och halkfria ytor samt att de som går upplever sig trygga och säkra. En stark koppling finns också till att främja en grönskande stad. Ökad krontäckning och gröna miljöer att röra sig i har en direkt påverkan på hälsa och kan göra att fler vill gå mer.

Sammantaget kan små förändringar i att människor väljer att gå lite mer ge stora samhällsekonomiska vinster. Det är perspektiv som vi i större utsträckning behöver värdera när vi utvecklar staden.

## Rekommendationer

I föregående års Trafik- och resandeutvecklingsrapport lyftes två rekommendationer. Dessa har vidareutvecklats i en beslutad inriktning för att stärka det hållbara resandet. Utgångspunkt i år är därför att våra ursprungliga rekommendationer kvarstår, med ett tillägg.

### Minska biltrafiken

Minskad biltrafik är en förutsättning för att nå målen både i miljö- och klimatprogrammet och trafikstrategin. De viktigaste åtgärderna är de som försämrar den relativa attraktiviteten för bil. Handlingsplanens åtgärdsområden har god potential att påverka aspekter som vi vet är drivande för bilresor: restid och kostnad. Särskilt viktiga är åtgärdsområdena parkering, hastighet och yta – i syfte att göra det bättre för gående, cyklister och kollektivtrafiken.

Samtidigt är detta aspekter som behöver få genomslag när vi planerar för ny bebyggelse. När vi idag planerar framtidens stad är utgångspunkten att dimensionera för de kollektivtrafik-, gång- och cykelflöden som är nödvändiga för att den framtida staden ska fungera. När det gäller planering för bil tenderar utgångspunkten att ligga närmare prognoser av framtida flöden än målnivåer, vilket generellt sett är långt från de drastiska minskningar som behöver ske. En försvärande faktor i planeringen för bil är att godstrafikens behov är svårbedömda samt att vi också måste förhålla oss till trafikutvecklingen på det nationella vägnätet, vilket gör samverkan med Trafikverket nödvändig. Samtidigt har nationella styrmedel under 2024 ökat attraktiviteten för bil, vilket tydliggör förvaltningarnas begränsade rådighet i frågan.

Planering av trafiken behöver ske utifrån ett helhetsperspektiv som hänger ihop för hela staden. Vi behöver arbeta i olika skalor: system, område, plats och åtgärd. På systemnivå behövs en övergripande trafikstruktur.

Samtidigt behöver vi genomföra snabba åtgärder som ger effekt. Dessa snabba åtgärder kan vara tillfälliga för att kunna prova en lösning och lära oss och förbättra på vägen. Denna kunskap kan vi sedan ta med oss i arbetet med den övergripande strukturen.

### **Stärk arbetet med attraktiva och trygga stadsmiljöer**

De centrala stadsmiljöerna ligger långt ifrån målnivåerna i upplevd attraktivitet. Stadens offentliga rum är avgörande för människors vardag och livskvalitet. Det är därför positivt att vi under 2024 ser en vändning i flera nyckeltal kopplade till gångvänlighet och stadsliv. Men mer behövs för att nöjdheten ska utvecklas i linje med våra mål. Att det finns ett stöd hos göteborgarna för att omdana ytor till fördel för gång och vistelse i centrum kan vi ta fasta på. Samtidigt som behoven finns i hela staden och satsningar behöver komma fler göteborgare till dels.

I relation till resande och transporter tenderar dessa frågor inte att få lika stort fokus. Samtidigt vet vi att samverkan med näringslivet, snabba tillfälliga insatser, parallellt med mer långsiktig platsutveckling byggt på principer om goda gestaltade livsmiljöer, skapar verklig förändring. Trygghet går hand i hand med upplevelsen av attraktivitet och vi behöver hitta vägar för att trygghetsarbetet ska ge större avtryck i Göteborgs Stads investeringar. Kopplingen till fler grönskande miljöer är stark och grönska är något av det som mest efterfrågas av göteborgarna kring vad som skulle öka attraktiviteten. Här finns en möjlighet att agera snabbare och mer kraftfullt för att förbättra invånarnas upplevelse och en grönare, mer gångvänlig stad.

Den kraftsamling som finns kring ett ökat cyklande behöver gå hand i hand med att satsningar på fotgängare för att få till en bra helhet. Samspelet och en god separering av gående och cyklister är något av det som allra mest lyfts kring vad göteborgarna tycker kan bli bättre, speciellt i stadens centralaste delar. Väl utformade och underhållna ytor för gående och cyklister kan också bidra till minskade hälsoförluster för de två största skadegrupperna, gående som halkar, snubblar och ramlar samt cyklister som cyklar omkull.

### **Öka delaktigheten**

Göteborgs Stad har en omfattande omställning att genomföra. En förutsättning för att lyckas med det är att vi arbetar tillsammans med de som berörs. Stadsutveckling utan delaktighet riskerar att skapa dåliga lösningar som förvärrar möjligheten att röra sig och försämrar tillgången till livsmiljöer för utsatta grupper. Den kan också spå på den brist på tillit som många idag upplever gentemot myndigheter och förtroendevalda.

Vi behöver förstå hur vi kan få fram effektiva lösningar som är kvalitetssäkrade så till vida att de inte drabbar grupper med svag tillgång till stadens resurser. Det handlar också om att säkerställa att alla grupper kommer till tals. En viktig anledning till delaktighet är också att skapa förståelse bland stadens boende, verksamma och besökare för att vi i arbetet med omställningen behöver knyta skorna samtidigt som vi springer. Det innebär att testa fler lösningar och vara beredda på att de kanske inte alltid får önskad effekt omedelbart. Det behöver finnas en förståelse för att det är en del i ett utvecklingsarbete där vi kommer att behöva justera och kalibrera åtgärder.

Under 2025 implementeras en vägledning i delaktighet och inflytande i de stadsutvecklande förvaltningarna. En förstudie visade att det saknas många förutsättningar i form av resurser, kompetens samt en tydlighet i förväntningar och nivå av delaktighet i de stadsutvecklande processerna. Vägledningen ska vara ett stöd i att avgöra när och hur delaktighet behövs och ge råd och stöd i hur en delaktighetsprocess kan genomföras. Att implementera en högre nivå av delaktighet innebär att vi under en period kommer att behöva lägga tid på att utveckla arbetssätt. I det långa loppet har en ökad delaktighet i stället potential att förenkla vårt arbete genom tydligare förankring och mindre motstånd i sena skeden.

# Medverkande

## **Ansvarig utgivare**

Fredrik Larsson, stadsbyggnadsförvaltningen

## **Författare/analys/redaktörer**

Maria Eriksson, Felicia Gauffin Jatta, Annika Nilsson, stadsbyggnadsförvaltningen

## **Layout och kommunikation**

Magnus Brink, stadsbyggnadsförvaltningen

## **År 2024 - framtiden är nu**

Simona Mertic, stadsbyggnadsförvaltningen

## **Staden under byggtid**

Sandra Kiprijanovska, stadsmiljöförvaltningen

## **Trafikstrategin och Översiktsplanen**

Alexander Dalbert Börefelt och Emma Josefsson, stadsbyggnadsförvaltningen

## **Miljö- och klimatprogrammet**

Malin Östblom och Matilda Sjöholm, stadsmiljöförvaltningen

## **Jämlik stad, Delaktighet**

Malin Sunnemar, exploateringsförvaltningen och Lovisa Wennerström, stadsbyggnadsförvaltningen

## **Inriktning för att nå mål om hållbart resande**

Joachim Karlgren, stadsbyggnadsförvaltningen och Mikael Bergqvist, stadsmiljöförvaltningen

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

Maria Olsson, stadsbyggnadsförvaltningen

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

Malin Månsson, stadsbyggnadsförvaltningen och Hanna Ljungblad, stadsmiljöförvaltningen

## **Fotografer**

Lo Birgersson  
Magnus Brink  
Markus Lagerqvist  
Louise Lendas  
Patrik Olsson  
David Palmqvist  
Frida Winter

Göteborgs Stads mediabank  
Västtrafiks mediabank

## **Delad mikromobilitet**

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

## **Resor med kollektivtrafik**

Kajsa Högenå, stadsbyggnadsförvaltningen och Amanda Stenbom, stadsmiljöförvaltningen

## **Serviceresor**

Tommy Ståhl, stadsmiljöförvaltningen

## **Resor med bil**

Johan Jerling, stadsbyggnadsförvaltningen

## **Platsutveckling, Attityder om stadskärnan**

Louise Lendas och Ulrika Åkerlind, stadsmiljöförvaltningen

## **Trafiksäkerhet**

Suzanne Falk, stadsbyggnadsförvaltningen

## **Barns mobilitet**

Hanna Ljungblad, stadsmiljöförvaltningen och Malin Sunnemar, exploateringsförvaltningen

## **Godstransporter**

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

## **Insikter**

Samtliga

# Vill du veta mer?

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

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

- > [Cykling och cykelvägar](#)
- > [Godstransporter i Göteborg](#)
- > [Grönplan för en nära, sammanhållen och robust stad](#)
- > [Gå och gångmiljöer](#)
- > [Göteborg Citysamverkan](#)
- > [Jämlik stad](#)
- > [Miljö och klimat Göteborg 2030](#)
- > [Om Cykelstaden Göteborg](#)
- > [Statistik om trafiken i Göteborg](#)
- > [Ta plats](#)
- > [Tillgänglighet och användbarhet](#)
- > [Trafikstrategi för en nära storstad](#)
- > [Trafiksäkerhet](#)
- > [Översiktsplan för Göteborg](#)

Målbild Koll 2035 har en egen webbsida

- > [Målbild Koll 2025 för storstadstrafiken i Göteborg](#)

