

Systemanalys

för transportinfrastrukturen i Västra Götaland

Del 1 Nuläge

Juni 2026



Innehåll

1.	Inledning.....	2
2.	Västra Götalands roll för Sverige.....	3
3.	Infrastrukturen i Västra Götaland.....	4
4.	Befolkning och demografi.....	5
5.	Arbete, näringsliv och innovation	15
6.	Tillgänglighet.....	27
7.	Resande.....	29
8.	Godstransporter.....	40
9.	Infrastrukturen och klimatet.....	45
10.	Infrastrukturen och beredskap.....	48
11.	Statligt vägnät i Västra Götaland.....	52
12.	Järnvägsinfrastruktur i Västra Götaland.....	66

Sammanställd i samverkan mellan Västra Götalandsregionen och kommunalförbunden.

Kontaktperson på Västra Götalandsregionen: Anna Kronvall, avdelning regional samhällsplanering

1. Inledning

Beredningen för hållbar utveckling (BHU) tillsatte i juni 2025 en politisk arbetsgrupp för infrastrukturfrågor med uppdrag att samordna arbetet inför nästkommande revidering av nationell och regional infrastrukturplan. Arbetsgruppen har tre deluppdrag:

- Att föra politisk dialog kring hur revideringsprocessen kan anpassas för att möta regeringens tidplan och direktiv om innehåll samt regionala mål och förutsättningar samtidigt som möjlighet ges till dialog och förankring i respektive kommunalförbund och Västra Götalandsregionens nämnder.
- Att komma överens om transparenta principer för fördelning av medel i den regionala infrastrukturplanen för att den ska bidra till att göra Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle med särskilt fokus på framtida tillväxtbehov och nationell och internationell konkurrenskraft.
- Att enas om hur vi i Västra Götaland gemensamt ska bedriva påverkan på nationell och europeisk nivå i syfte att öka tilldelningen av infrastrukturmedel till Västsverige och att diskutera arbetssätt kring infrastrukturpåverkan.

Den politiska arbetsgruppen har enats om att ta fram en systemanalys för transportinfrastrukturen i Västra Götaland. Syftet är att bidra till underlag för prioritering till nationell- och regional infrastrukturplan samt att skapa en gemensam syn på hur och vad infrastrukturen kan bidra till utifrån gemensamma målsättningar.

Ett första steg i arbetet med systemanalysen är denna nulägesrapport. Rapporten kan användas som ett uppslagsverk för olika områden med koppling till och behov av transportsystemet i Västra Götaland. Dokumentet innehåller mycket information, men är på intet sätt heltäckande, utan ska ses som ett underlag av flera.

Arbetet med systemanalys för transportinfrastrukturen i Västra Götaland kommer att fortgå under 2026 och 2027.

2. Västra Götalands roll för Sverige

Idag är Västsverige en av landets största tillväxtmotorer. Här finns porten mot Europa och världen. Näringslivsstrukturen gynnas av globala kunskapsintensiva företag med hög teknisk kompetens.

Några fakta om Västra Götaland

- En fjärdedel av Sveriges varuexport skapas här.
- Starkast växande ekonomi bland storstadsregionerna (BRP, sysselsättning, FoU med mera).
- Största andel sysselsatta inom naturvetenskap och teknik.
- Arbetsmarknadsregionen har vuxit från 900 000 till 1,4 miljoner invånare sedan 2006.
- Globala företag och starka universitet driver tillväxten.
- Toppen av storföretagen domineras av fordonsindustrin.
- Västra Götaland är Sveriges huvudsakliga FoU-region.
 - 34 procent av all FoU-investering i Sverige sker i Västra Götaland.

- Göteborgs hamn är porten mot världen
 - 20 procent av all svensk utrikeshandel totalt (samtliga transportslag) går via Göteborgs hamn.
 - 55 procent av alla containers passerar här, två tredjedelar via järnväg.
 - Enda hamnen i Sverige med transocean direkttrafik mellan Europa och Asien.



3. Infrastrukturen i Västra Götaland

Västra Götaland är en transport- och logistikregion med utspridda noder där flera transportslag möts. Infrastrukturen bidrar till en sammanhållen region som ger möjlighet till arbete, utbildning, service och fritid.

Västra Götaland innefattar ett omfattande transportnät av regional, nationell och internationell betydelse. Järnvägsstråken samt flera större vägar knyter samman Västra Götaland och förbinder regionen med omlandet. På samma sätt som Västra Götalands interna flöden är centrala är relationen till omkringliggande regioner viktig både för arbetspendling och godstransporter. Hamnar, flygplatser och kombiterminaler är betydelsefulla knutpunkter för person- och godstransporter. Göteborgs hamn och Landvetter flygplats har störst betydelse i ett internationellt perspektiv.

Kartan visar enbart europavägar och större riksvägar. För fullständig karta över det statliga vägnätet i Västra Götaland se sid 51.



Figur 1 Transportinfrastruktur i Västra Götaland: större vägar, järnvägar, hamnar och kombiterminaler.

Källa: Strategisk plan för godstransporter i Västra Götaland

4. Befolkning och demografi

Var sjätte svensk bor i Västra Götaland

Västra Götaland är befolkningsmässigt Sveriges näst största län med knappt 1,8 miljoner invånare, vilket är en sjättedel av Sveriges befolkning.

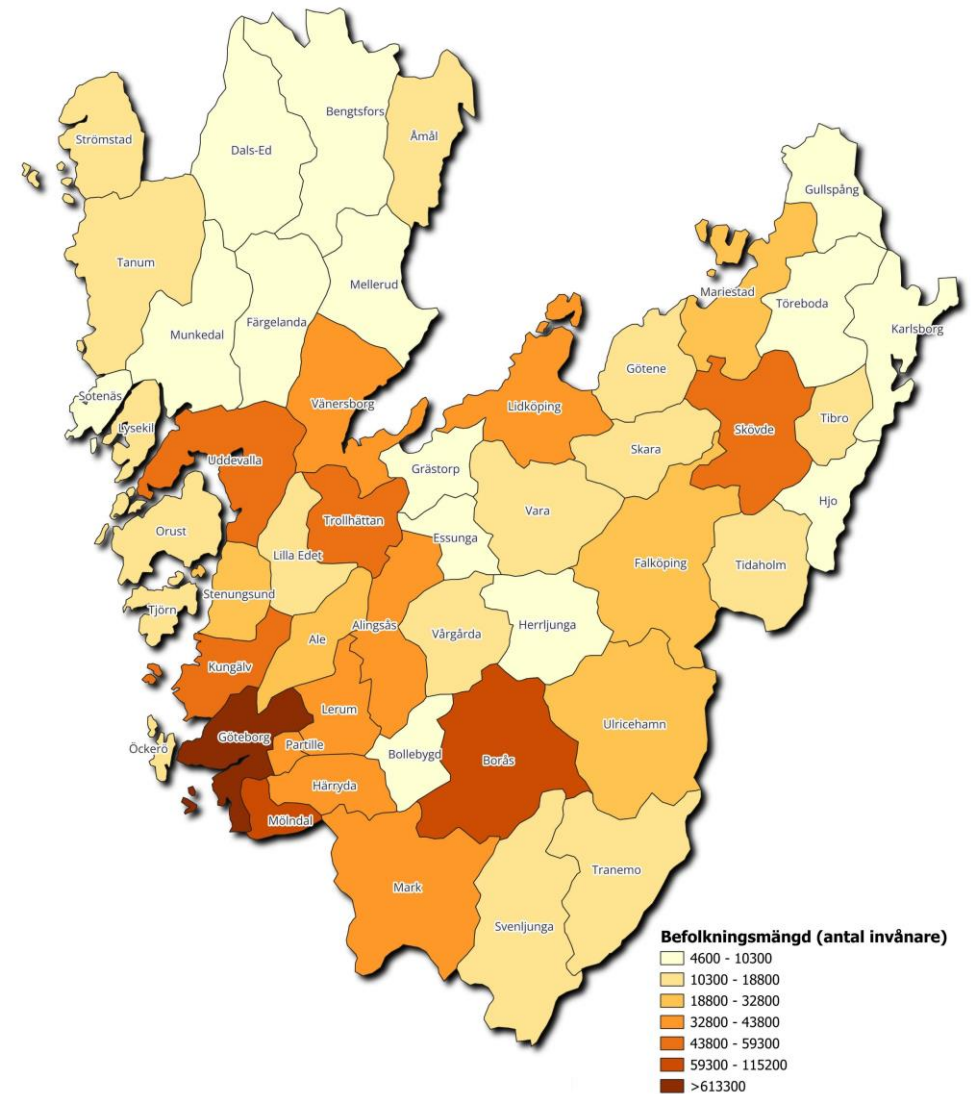
Befolkningen är ojämnt fördelad över Västra Götalands yta. Cirka hälften av invånarna bor i Göteborgsregionen. Flest bor i Göteborgs kommun som har drygt 600 000 invånare. I övriga regionen är befolkningen i huvudsak koncentrerad kring områdena kring Borås, Skövde och Trestad (Trollhättan, Vänersborg och Uddevalla).

	Folkmängd 2025
Fyrbodal	271 319
Göteborgsregionen*	1 007 428
Sjuhärad	229 580
Skaraborg	269 467

*Göteborgsregionens invånare visas exklusive Kungälv som är en del av Halland.

Tabell 1 Befolkningsmängd i antal invånare per delregion.

Källa: SCB 2025



Figur 2 Befolkningsmängd i antal invånare

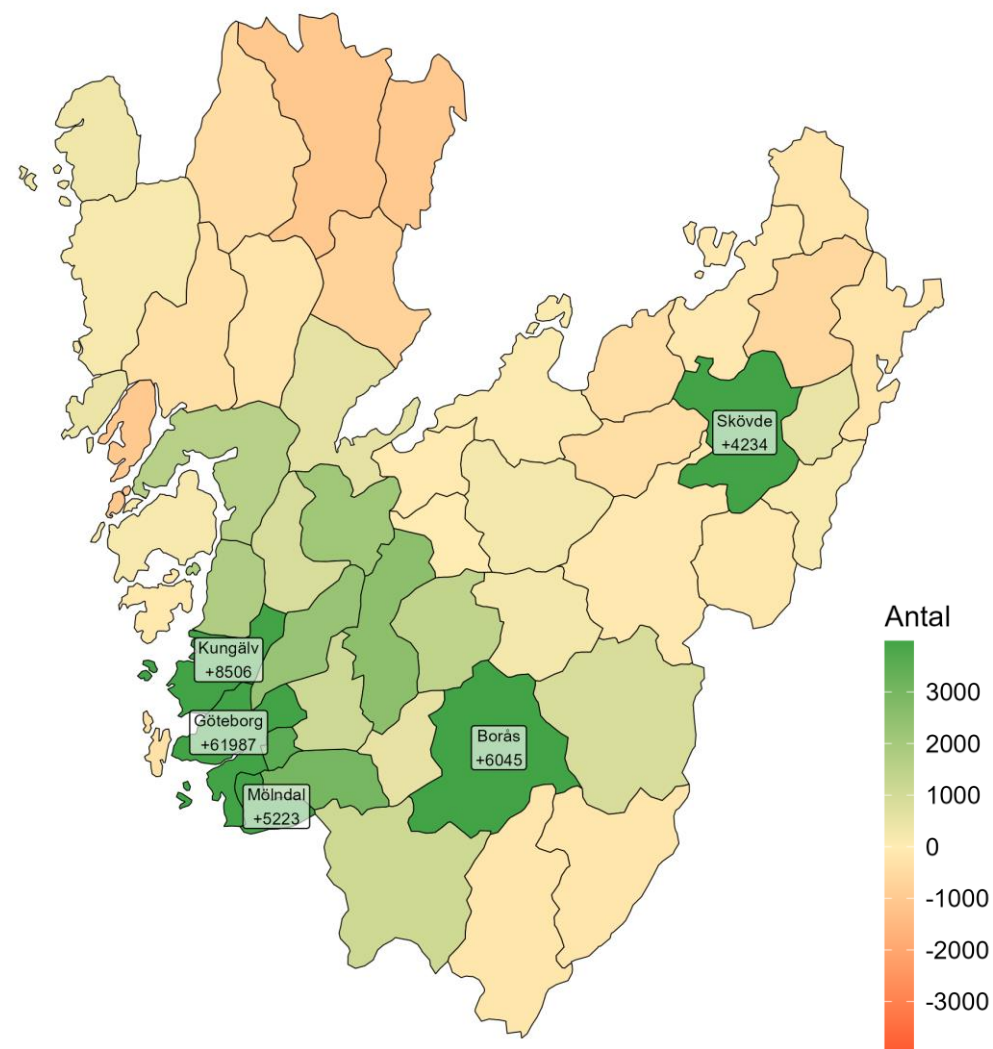
Källa: SCB 2025

Befolkningsprognos

Befolkningsprognosen visar på en fortsatt folkökning för Västra Götaland. Jämfört med tidigare prognoser så är folkökningen lägre. Det beror på lägre invandring, högre utvandring, färre födda barn och fler döda på grund av fler äldre. De regionala skillnaderna beräknas bestå.

På fem års sikt beräknas totala befolkningen öka främst i kommunerna i Göteborgsregionen och i Borås respektive Skövde. Det finns en del kommuner som beräknas minska sin folkmängd, om historiska trender och demografiska mönster håller i sig.

Prognoserna baseras på historisk utveckling och är en framskrivning av pågående trender. En prognos är ett sätt att göra en trolig uppskattning av framtidens befolkning baserat på historiska mönster och utifrån den befintliga åldersstrukturen. Större förändringar på samhällsnivå eller stora planerade etableringar får därför inte genomslag i prognoserna.



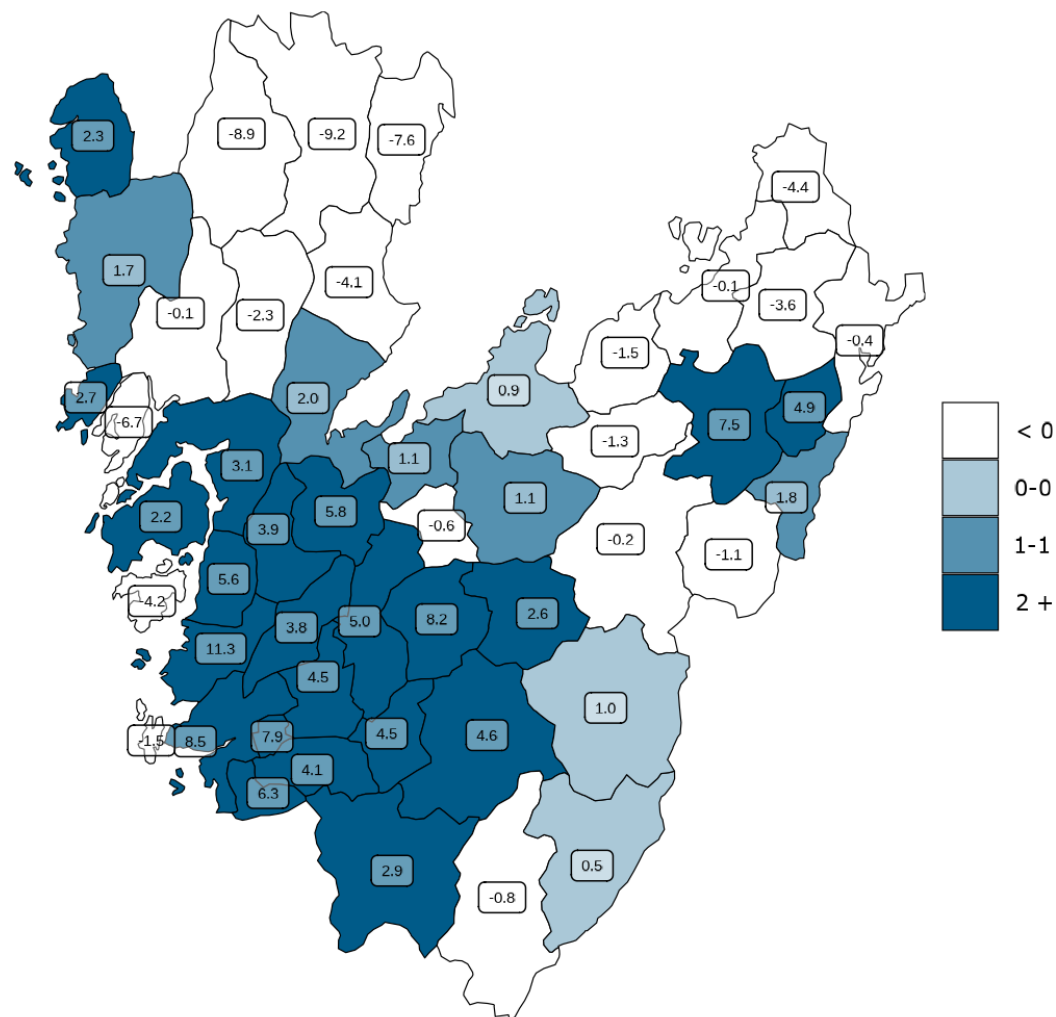
Figur 3 Befolkningsprognos 2025-2040, förändring i antal
Källa: Västra Götalandsregionens befolkningsprognos 2025. Data från SCB.

Befolkningsökning i lägre takt

Västra Götaland har ökat sin befolkning under hela 2000-talet. Folkökningen har främst drivits av ett positivt invandringsöverskott (skillnaden mellan in- och utvandringar). Invandringen till Sverige beräknas att sjunka, samtidigt som utvandringen beräknas öka, jämfört med tidigare.

Födelseöverskottet (skillnaden mellan födda och döda) bedöms sjunka. Samtidigt visar prognosen att antalet döda ökar, vilket är naturligt för en större andel äldre befolkning. Medellivslängden har ökat och beräknas fortsätta öka. Flyttöverskottet från övriga Sverige (skillnaden mellan inrikes inflyttning och utflyttning) förutses att öka något. Det beror främst på att inrikes inflyttning ökar något jämfört med tidigare prognoser.

Befolkningen beräknas fortsätta att koncentrera sig kring kommuner runt Göteborgsregionen och i kommunerna med högskola. I de norra delarna av Västra Götaland beräknas befolkningen att fortsätta minska. Under de närmsta åren beräknas befolkningen minska i majoriteten av kommunerna. Det beror både på lägre barnafödande och mer koncentrerade flyttmönster.

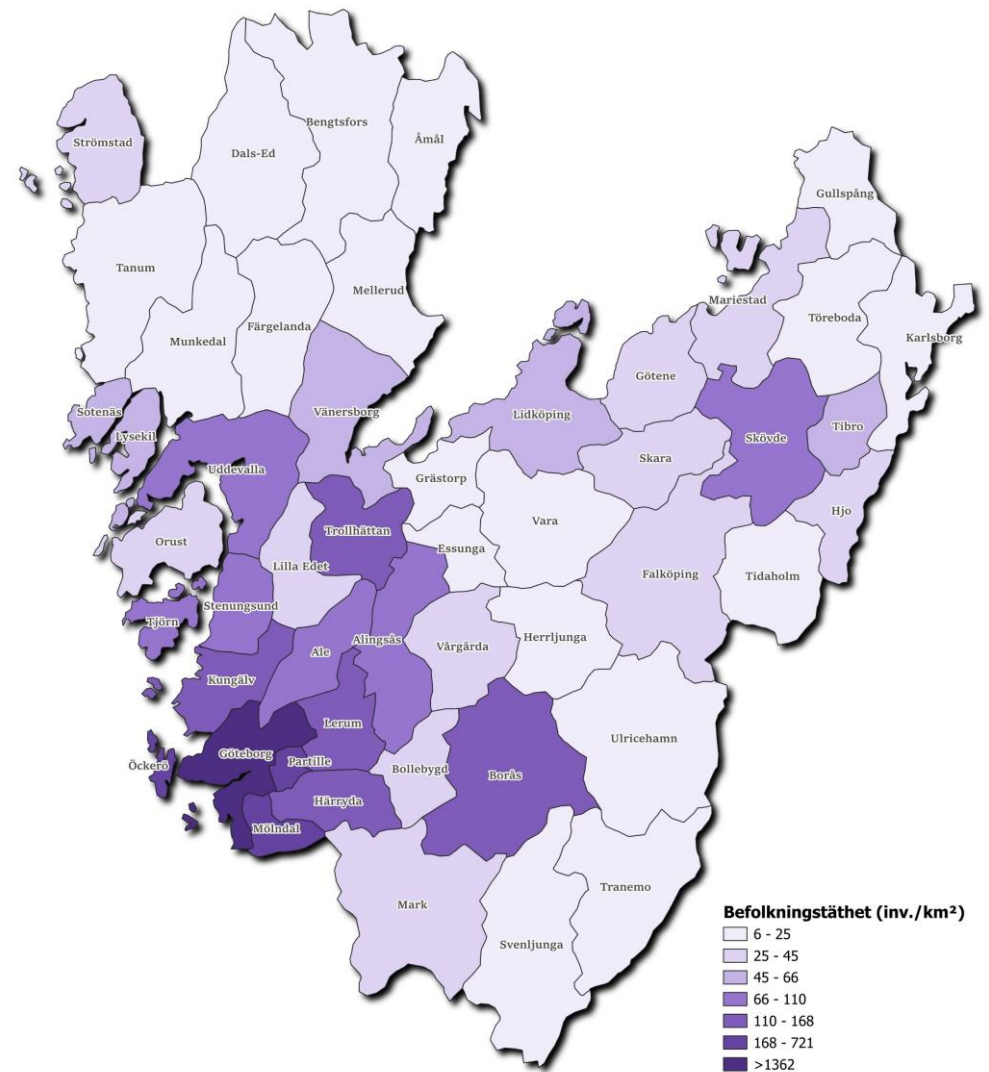


Figur 4 Procentuell utveckling för total befolkning under perioden 2025-2040. Källa: Västra Götalandsregionens befolkningsprognos 2025. Data från SCB.

Täthet

Befolkningstätheten i Västra Götaland är cirka 72 invånare per kvadratkilometer. Det är betydligt glesare i jämförelse med de övriga två storstadsregionerna, Stockholm med 360 invånare per kvadratkilometer respektive Skåne med 124 invånare per kvadratkilometer.

Bland kommunerna ligger Göteborg högst med 1 350 invånare per kvadratkilometer och Dals-Ed lägst med drygt sex invånare per kvadratkilometer.

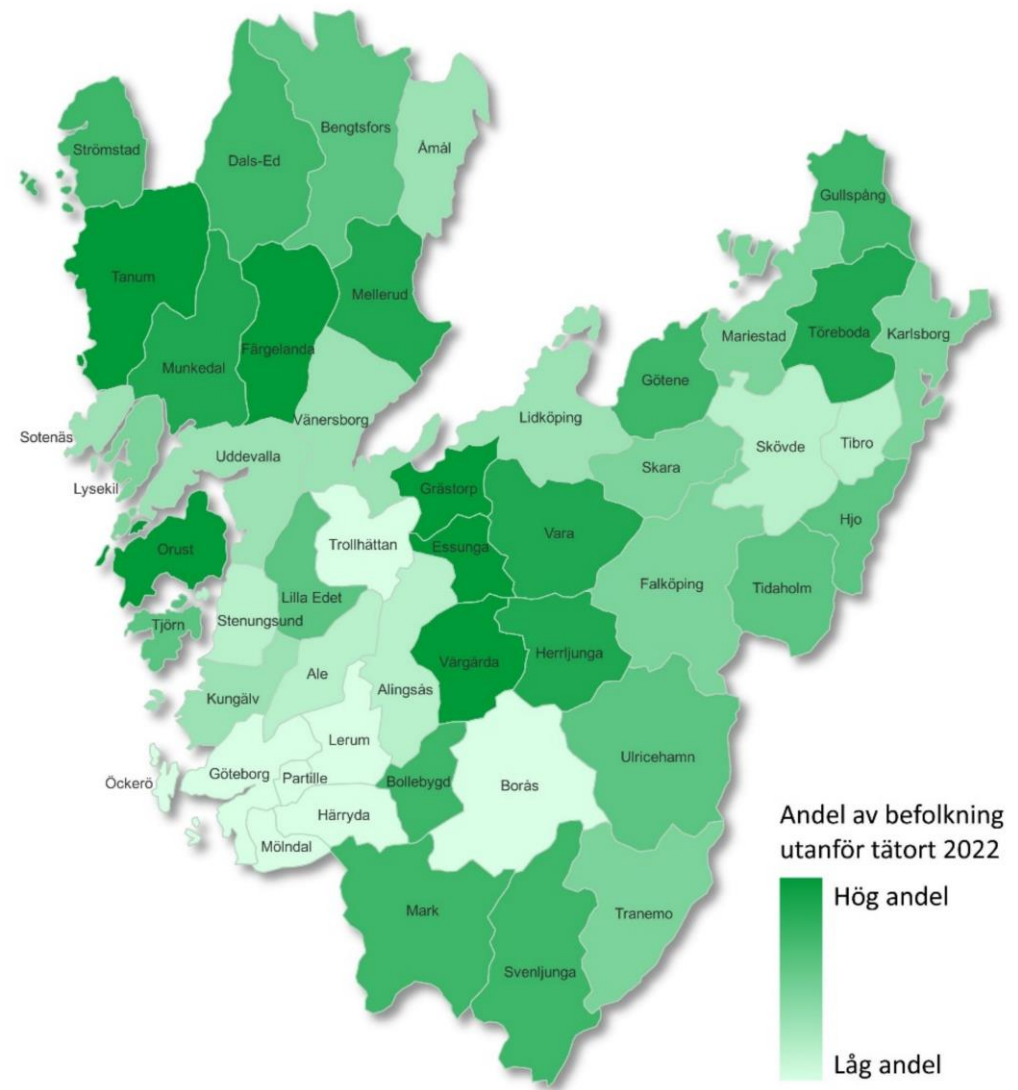


Figur 5 Antal invånare per kvadratkilometer
Källa: SCB 2025, karta från VGR

Andel av befolkning utanför tätort

Enligt SCB, Statistiska centralbyrån, är definitionen av statistisk tätort ett område med minst 200 folkbokförda invånare och tät bebyggelse. Västra Götaland har flest tätorter av Sveriges regioner 323 stycken, följt av Skåne med 248 stycken.

SCB:s officiella statistik använder vanligtvis inte begreppen stad, glesbygd eller landsbygd när nutida statistik redovisas. I stället redovisas endast förhållanden i tätort respektive utanför tätort.



Figur 6 Andel av befolkning utanför tätort 2022
Källa: SCB 2025, karta från VGR

Västra Götalands Ortsstruktur

Länets drygt 300 tätorter är tillsammans med omkringliggande landsbygder alla unika utifrån storlek, innehåll och karaktär. I tätorterna finns merparten av service, arbetstillfällen, skolor och fritidsanläggningar. Bilden nedan sammanfattar de drygt 100 tätorter i Västra Götaland som i ett regionalt perspektiv har olika funktioner som är betydelsefulla för respektive orsts omland.



Göteborgsområdet har en särskild betydelse för hela länet genom sin roll och funktion som centrum för exempelvis arbetsmarknad, transport, logistik, innovation och forskning. På samma sätt har de övriga kärnorna Borås, Trollhättan-Vänersborg-Uddevalla och Skövde liknande funktioner. Här finns ofta ett större utbud av arbetstillfällen, utbildning, samhällsservice, kultur etcetera. Utöver kärnorna utgör varje kommuncentrum tydliga nav i respektive kommun. En handfull kommuncentrum fungerar också som ett slags utökade centrum för grannkommunerna. Flertalet tätorter har god tillgång till service utöver att vara platser för boende och arbete.

Boendeort

Stor andel boende i förhållande till antalet arbetstillfällen – utpendling

Arbetsort

Stor andel arbetstillfällen i förhållande till antalet boende – inpendling

Kommuncentrum

Huvudort i kommunen med stor andel av kommunal verksamhet, kommersiellt serviceutbud, i huvudsak för boende i den egna kommunen

Kommuncentrum plus

Huvudort i kommunen med stor andel av kommunal verksamhet, kommersiellt serviceutbud, även för boende i angränsande kommuner

Regionalt centrum

Stor befolkning +35 000 invånare

- Antalet arbetstillfällen är stort
- Stor betydelse för övriga kommuner i delregionen
- Högskola/närhet till högskola
- Stort och varierat serviceutbud

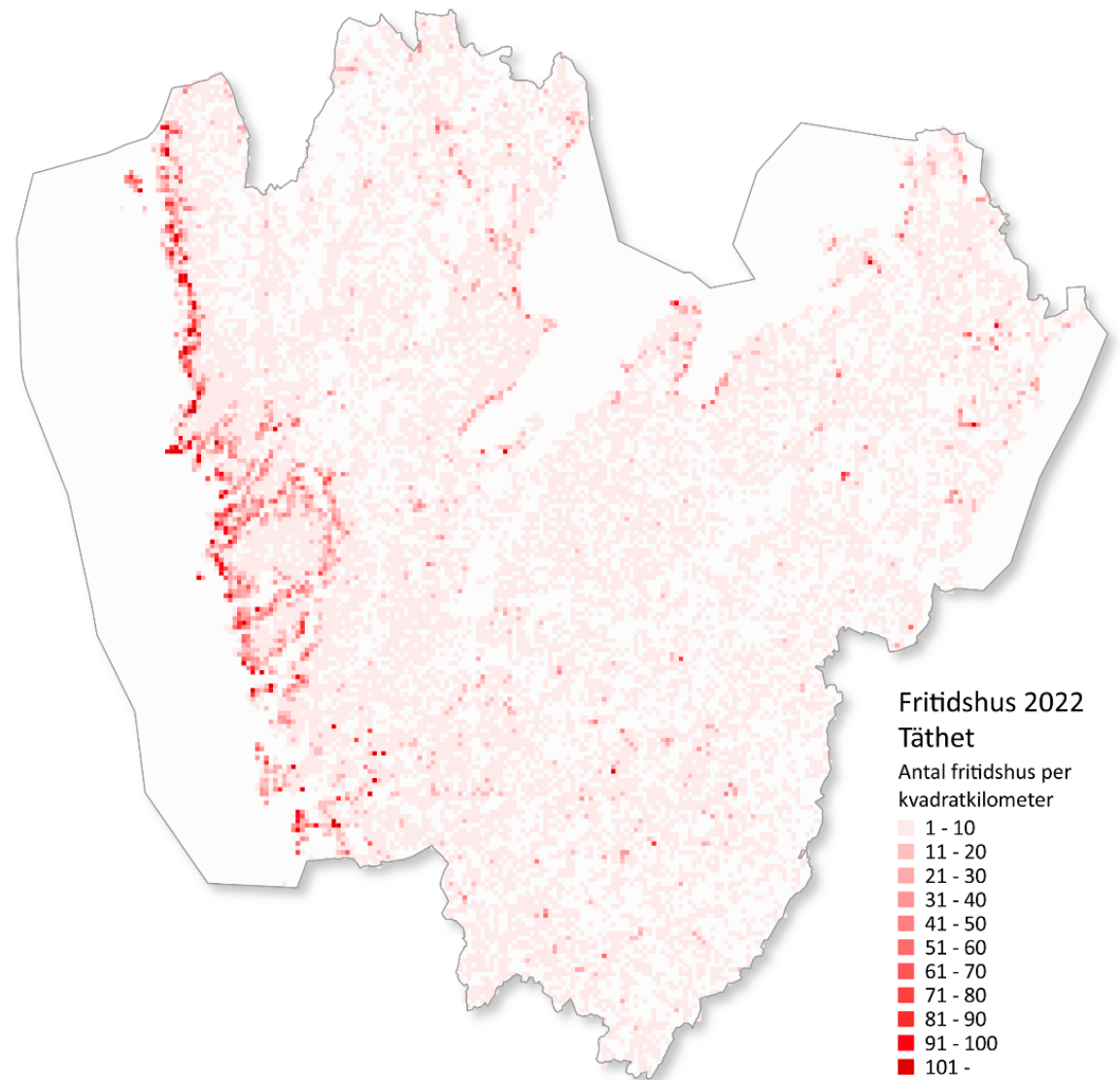
Storstad

Mer än 200 000 invånare

Figur 7 Ortsstruktur i Västra Götaland
Källa: VGR

Täthet av fritidshus

Kust- och skärgårdsområdet har den högsta tätheten av fritidshus, dvs flest fritidshus per kvadratkilometer även jämfört med andra fritidshusområden i Västra Götaland. De största tätheterna återfinns i mellersta Bohuslän, i och i anslutning till orterna Fjällbacka, Hamburgsund, Kungshamn/Smögen, Fiskebäckskil, Grundsund samt i Askim.



Figur 9 Antal fritidshus per kvadratkilometer

Källa: Kust- och skärgårdsstudie, VGR Analys 2024:46

Invånarnas ekonomiska förutsättningar

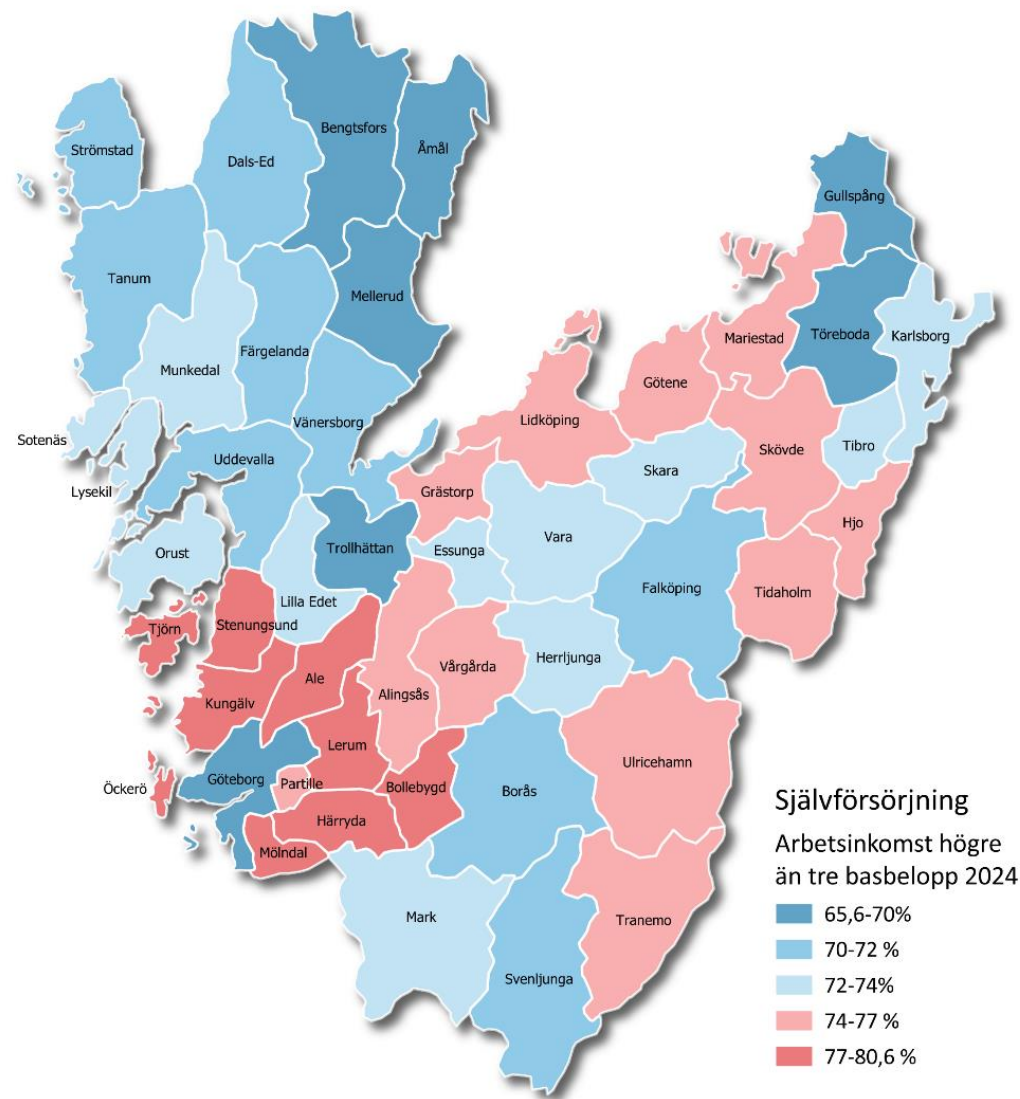
Om måttet självförsörjningsgrad

I ett försök att beskriva hur stor andel av invånarna som är självförsörjande har måttet självförsörjningsgrad etablerats under senare år. En invånare anses ha möjlighet att försörja sig själv med en arbetsrelaterad inkomst som överstiger tre basbelopp vilket motsvarar 19 500 kronor per månad 2024. Det är samtidigt relativt svårt att tolka måttet.

Levnadskostnaderna, inte minst för boende, skiljer över regionen och hushållssituationen behöver vägas in för att göra en mer rättvis analys.

I Västra Götaland

På kommunnivå varierar självförsörjningsgraden mellan 66 och 81 procent. De högre värdena gäller som väntat kommunerna omkring Göteborg. De lägsta finns i Dalsland och norra Skaraborg men också i Göteborg, Trollhättan och delvis Borås som är städer med större socioekonomiska skillnader mellan invånarna och en hög andel studerande. I Skövde är de socioekonomiska skillnaderna mindre och andelen självförsörjande relativt hög.

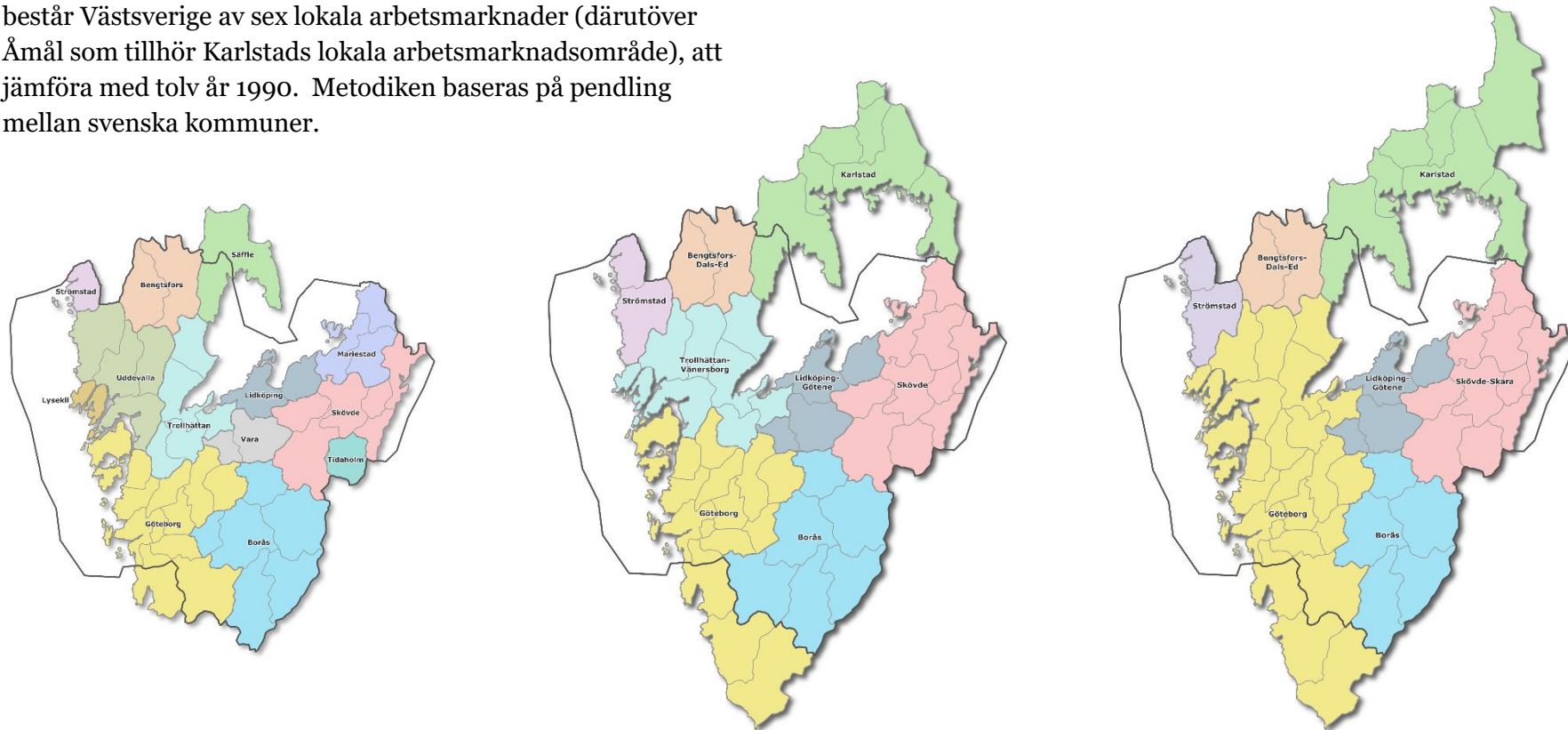


Figur 10 Självförsörjningsgrad 2024, kommuner, procent
Källa: Västsveriges regionala arbetsmarknader Utveckling och Potential, VGR Analys 2024:49

5. Arbete, näringsliv och innovation

Lokala arbetsmarknader

De lokala arbetsmarknaderna i Västra Götaland och Västsvrige har förändrats sedan 1990-talet. Framför allt har Göteborgs lokala arbetsmarknad förstörats kraftigt. Idag består Västsvrige av sex lokala arbetsmarknader (därutöver Åmål som tillhör Karlstads lokala arbetsmarknadsområde), att jämföra med tolv år 1990. Metodiken baseras på pendling mellan svenska kommuner.

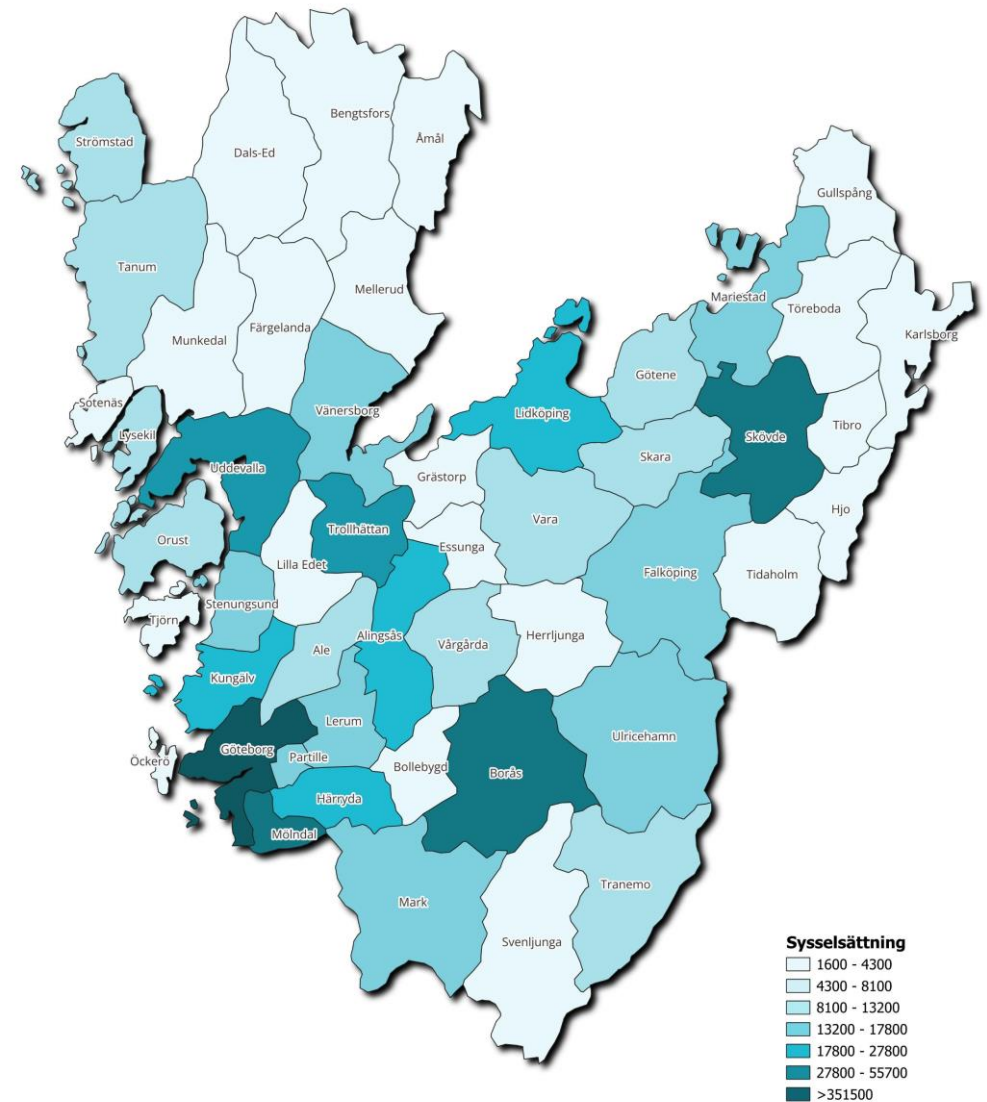


Figur 12 Lokala arbetsmarknader i Västsvrige, från vänster till höger: 1990, 2010 och 2023. Källa: SCB. Bearbetat av VGR.

Antal sysselsatta per kommun

Den sysselsatta befolkningen i Västra Götaland uppgick 2024 till cirka 820 000 personer.

Kartan visar dagbefolkning (antal sysselsatta) för respektive kommun. SCB:s definition av dagbefolkning är förvärvsarbetande med arbetsplats i en kommun redovisat efter arbetsställets geografiska belägenhet oberoende av var personen är folkbokförd.

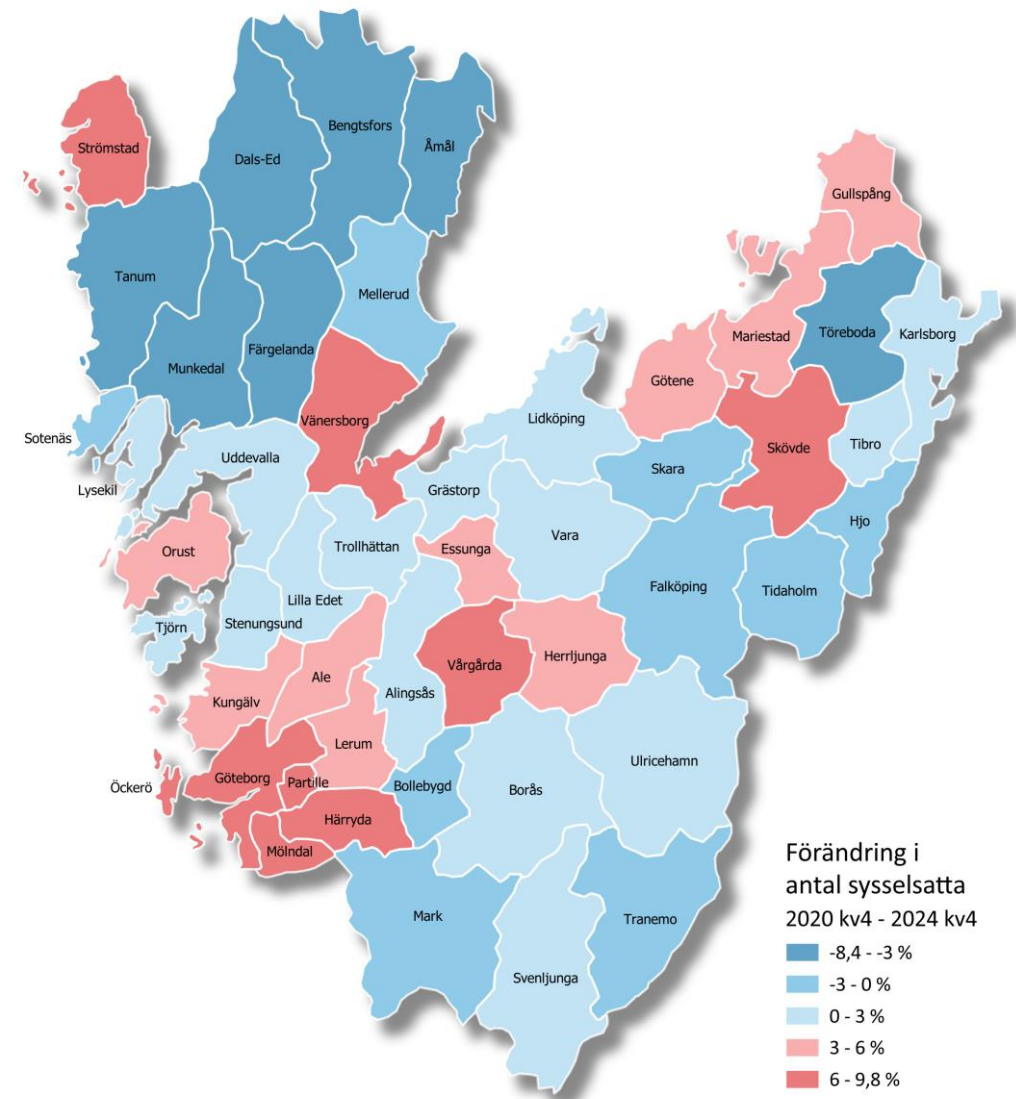


Figur 13 Antal dagbefolkning (sysselsatta) per kommun.
Källa: SCB 2024

Utveckling av arbetstillfällena

Tillväxt av antal sysselsatta och befolkning sker långsiktigt i första hand i och kring respektive regionalt centrum. Det samlade utbudet av högre utbildning, kvalificerade offentliga funktioner och en större koncentrerad arbetsmarknad attraherar. Det är också här de kunskapsintensiva företagstjänsterna hittar sina primära marknader och växer snabbast.

I Skövde, Partille, Öckerö och Göteborg har antal sysselsatta (dagbefolkning) ökat med över nio procent mellan 2020 och 2024. Det vill säga antal förvärvsarbetande med arbetsplats i kommunen. Under perioden är det inom Västra Götaland fler kommuner som upplevt en ökning av antal sysselsatta än kommuner som haft en minskning på den lokala arbetsmarknaden. Störst minskning av sysselsatta sker i befolkningsmässigt mindre kommuner med landsbygdspregel. I Dalsland har minskningen varit påtaglig.



Figur 14 Förändring i antal sysselsatta (dagbefolkning) 2020 till 2024
Källa: VGR Analys. Data från SCB.

Andel arbetslösa av arbetskraften

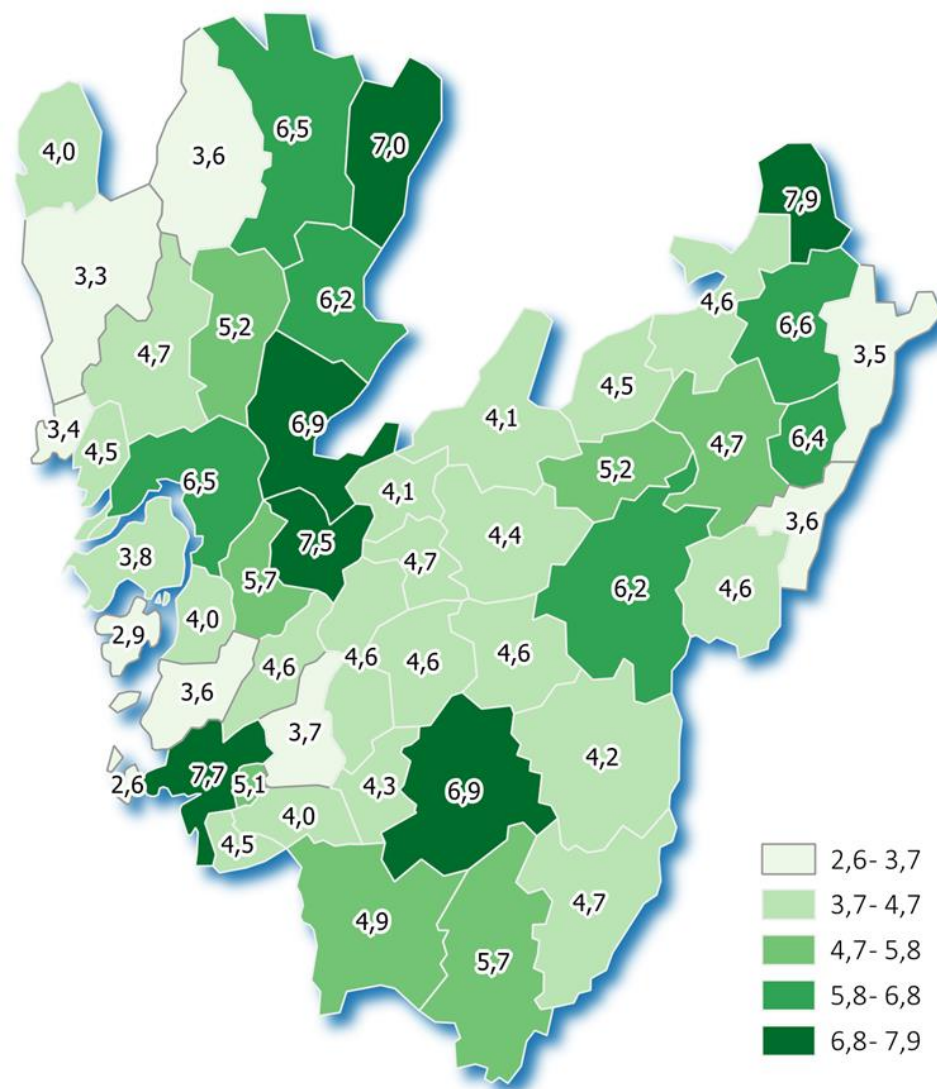
Andelen arbetslösa i Västra Götaland var 6,1 procent i slutet av april 2026. Andelen arbetslösa i Västra Götaland är mycket lägre än i Skåne, något lägre än i Stockholms län men något högre än snittet för övriga Sverige. Cirka 55 100 personer var inskrivna som arbetslösa hos Arbetsförmedlingen i april 2026 (innefattar öppet arbetslösa samt arbetssökande i program). I Västra Götaland har arbetslösheten successivt minskat under våren 2026.

	Antal april 2026	Andel av arbetskraft (16-66 år) april 2026
Fyrbodal	7 800	6,1 %
Göteborgsregionen*	34 200	6,4 %
Sjuhärad	6 700	5,8 %
Skaraborg	6 400	4,9 %
Västra Götaland	55 100	6,1 %

* I Göteborgsregionen ingår Kungsbacka som inte är en del av Västra Götaland.

Tabell 2 Antal och andel arbetslösa av arbetskraften 16–66 år i Västra Götaland, april 2026.

Källa: Arbetsförmedlingen, bearbetad av VGR.



Figur 15 Andel arbetslösa av arbetskraften 16–66 år i Västra Götaland, april 2026. Med arbetslösa avses öppet arbetslösa och arbetssökande i program med aktivitetsstöd.

Källa: VGR Analys 2026:32. Arbetslösa från Arbetsförmedlingen & Arbetskraften BAS, SCB.

Sysselsättningsstruktur i Västra Götaland

Den regionala näringslivsstrukturen är föränderlig över tid och det sker förskjutningar med tillväxt inom vissa branscher samtidigt som andra branscher tvingas till antingen förändring eller avveckling. Sysselsättningsstrukturen i Västra Götaland påminner starkt om rikets, men med undantag av en större grad tillverkningsindustri i Västra Götaland. De största branscherna vad avser antalet sysselsatta är vård och omsorg, sociala tjänster, tillverkningsindustri, handel samt utbildning.

Tillverkningsindustrin är av stor betydelse för sysselsättningen i Västra Götaland. Framför allt finns en stark specialisering inom fordonsindustrin avseende andel anställda. Det finns drygt 5 600 arbetsställen ägda av aktiebolag inom tillverkningsindustrin, vilka tillsammans sysselsätter drygt 100 000 årsarbeten.

Standarden för svensk näringsgrensindelning, SNI, används för att klassificera företag och arbetsställen efter vilken verksamhet de bedriver. Kategoriseringen inom respektive SNI-kod finns på SCB:s hemsida.

Bransch	Sysselsatta 2024, VG		Förändring VG 2016–2024	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Jordbruk, skogsbruk och fiske	7 664	0,9%	-466	-5,7%
Utvinning av mineral	466	0,1%	81	21,0%
Tillverkning	109 311	13,2%	-3 339	-3,0%
Försörjning av el, gas, värme och kyla	4 204	0,5%	570	15,7%
Vattenförsörjning; avloppsrening, avfallshantering och sanering	4 883	0,6%	1 132	30,2%
Byggverksamhet	57 767	7,0%	4 852	9,2%
Handel; reparation av motorfordon och motorcyklar	100 803	12,1%	3 755	3,9%
Transport och magasinering	38 900	4,7%	442	1,1%
Hotell- och restaurangverksamhet	26 463	3,2%	1 771	7,2%
Informations- och kommunikationsverksamhet	36 367	4,4%	8 708	31,5%
Finans- och försäkringsverksamhet	10 504	1,3%	736	7,5%
Fastighetsverksamhet	12 378	1,5%	268	2,2%
Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik	65 521	7,9%	18 009	37,9%
Uthyrning, fastighetsservice, resetjänster och andra stödtjänster	47 876	5,8%	3 862	8,8%
Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring	56 399	6,8%	13 310	30,9%
Utbildning	86 259	10,4%	3 934	4,8%
Vård och omsorg; sociala tjänster	130 840	15,8%	-1 816	-1,4%
Kultur, nöje och fritid	15 204	1,8%	1 150	8,2%
Annan serviceverksamhet	16 374	2,0%	71	0,4%
Förvärvsarbete i hushåll; hushållens produktion av diverse varor och tjänster för eget bruk	4	0,0%	3 300	0%
Verksamhet vid internationella organisationer, utländska ambassader o.d.	6	0,0%	3	100,0%
Okänd bransch	2 333	0,3%	-3 813	-62,0%
Totalt	830 526	100,0%	53 223	6,8%

Tabell 3 Sysselsatta per bransch i Västra Götaland 2024 efter arbetsställets belägenhet, 20–64 år, samt förändring 2016–2024. Källa: VGR Analys 2026:11, Underlag till Fakta Västra Götaland, Näringsliv och innovation. Data från SCB (tidsseriebrott 2019/2020 kan påverka förändringen och fördelning mellan branscher).

Topp tio branscher efter antal anställda

I Västra Götaland är den vanligaste branschen vård och omsorg följt av tillverkning och kategorin juridik, ekonomi, vetenskap och teknik.

Västra Götaland har länge präglats av ett starkt industriellt och kunskapsintensivt näringsliv. Som logistiskt nav med tillgången till Göteborgs hamn är länet även profilerat inom sjöfart, logistik och distribution. Men det finns även stora regionala skillnader: Industrin är framför allt koncentrerad till områden med en längre industriell historia, medan företagstjänster är koncentrerade till länets kunskapsnoder och lokala arbetsmarknadscentrum.

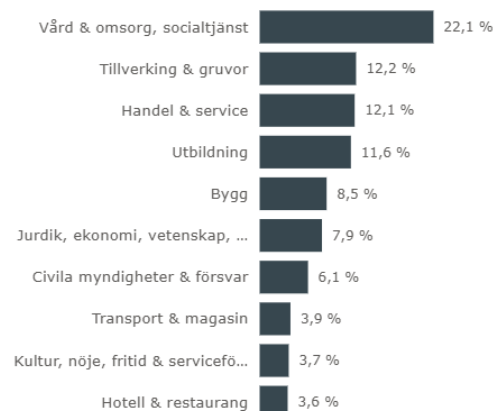
Majoriteten sysselsatta inom Juridik, ekonomi, vetenskap och teknik finns i Göteborg och Mölndal.

Standarden för svensk näringsgrensindelning, SNI, används för att klassificera företag och arbetsställen efter vilken verksamhet de bedriver. Kategoriseringen inom respektive SNI-kod finns på SCB:s hemsida.

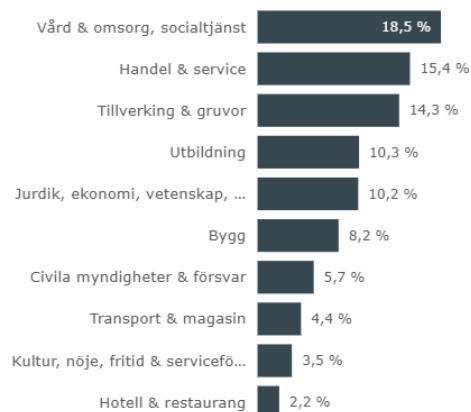
Figur 16 Topp tio branscher efter antal anställda i respektive delregion inom Västra Götaland.

Källa: Befolkningens arbetsmarknadsstatus, månadsstatistik från SCB, BAS 2026-01.

Topp tio branscher efter antal anställda i Fyrbodalen 2026-01



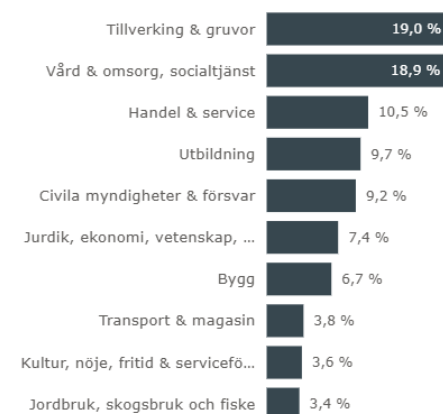
Topp tio branscher efter antal anställda i Sjuhäradsregionen 2026-01



Topp tio branscher efter antal anställda i Göteborgsregionen 2026-01



Topp tio branscher efter antal anställda i Skaraborg 2026-01

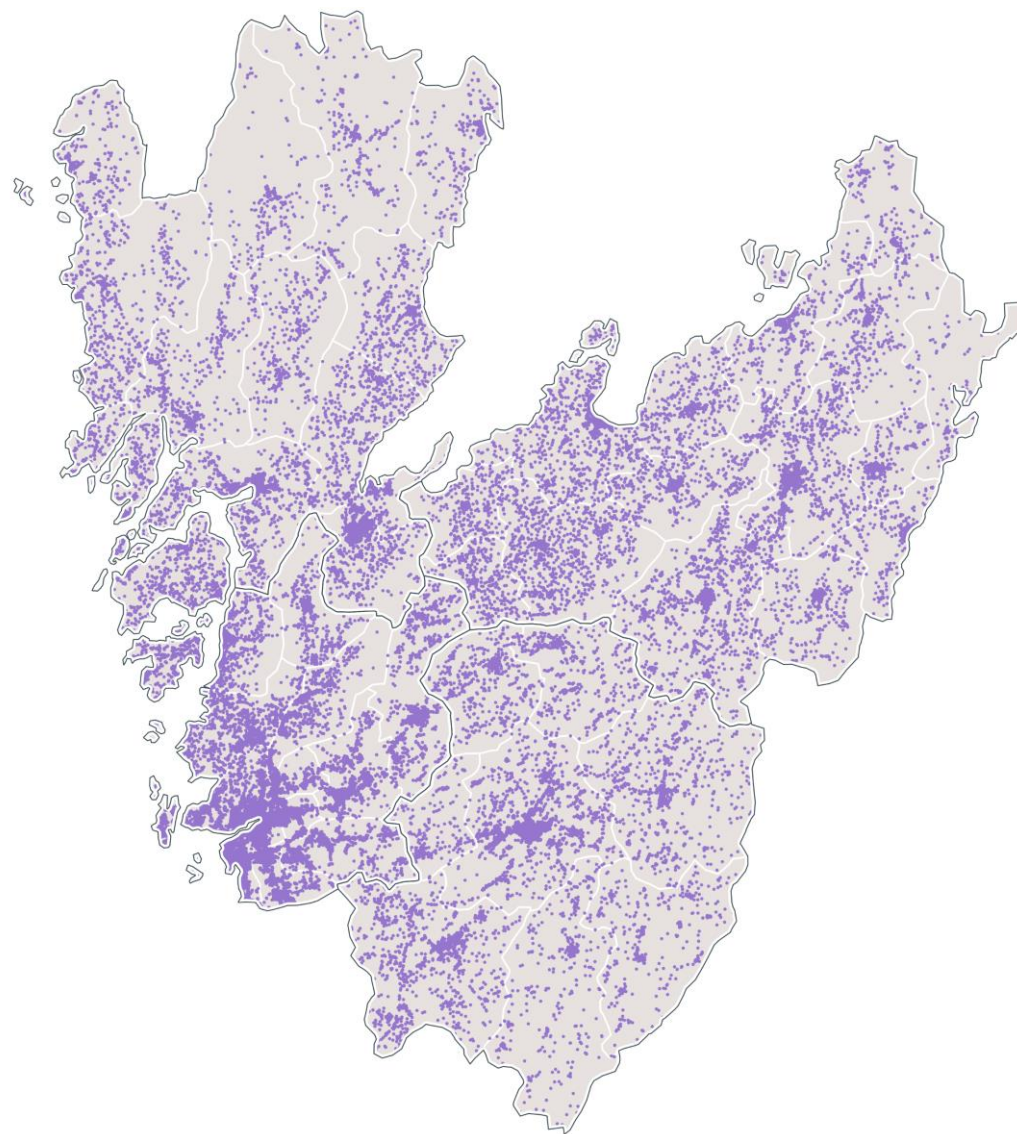


Företagens storlek och lokalisering

Majoriteten av företagen i Västra Götaland, 92 procent, är mindre företag (s.k. mikroföretag) med upp till 9 anställda. Drygt 6 procent av företagen har mellan 10–49 anställda och drygt 1 procent har 50–249 anställda. Andel företag med 500–1000 anställda respektive över 1 000 anställda är mindre än en procent.

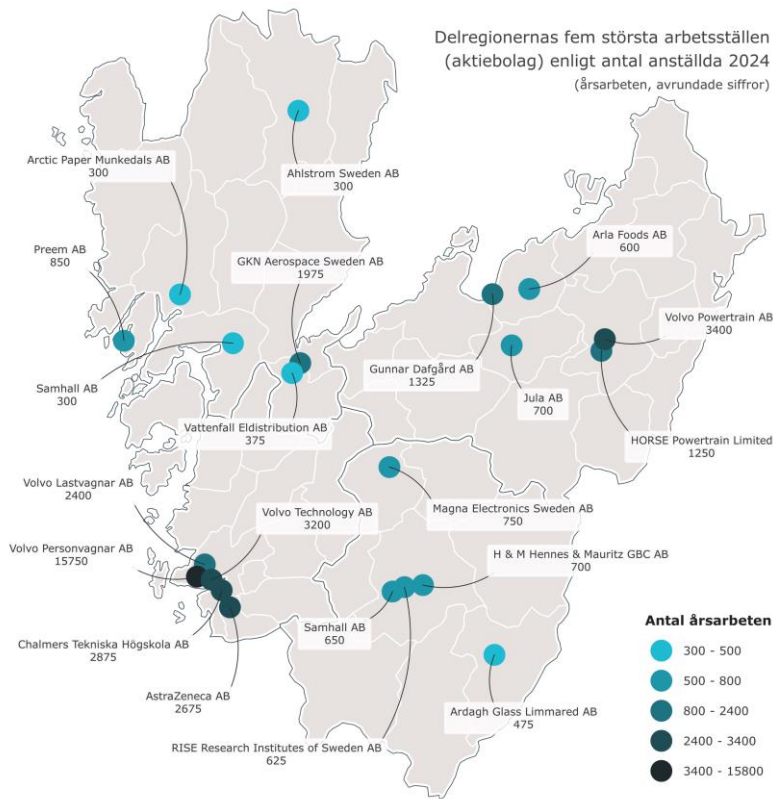
Västra Götaland	
Volvo Personvagnar AB	15 950
Samhall AB	3 925
Volvo Technology AB	3 600
Volvo Powertrain AB	3 450
Chalmers Tekniska Högskola	3 150
Volvo Lastvagnar AB	3 150
AstraZeneca AB	2 675
Lernia Bemanning AB	2 650
Ericsson AB	2 450
GKN Aerospace Sweden AB	1 975

Tabell 4 De tio största företagen i Västra Götaland sett till anställda, årsarbeten 2024 (avrundade siffror).
Källa: VGR Analys 2026:11, Underlag till Fakta Västra Götaland 2026, Näringsliv och innovation. Data från Dun & Bradstreet.



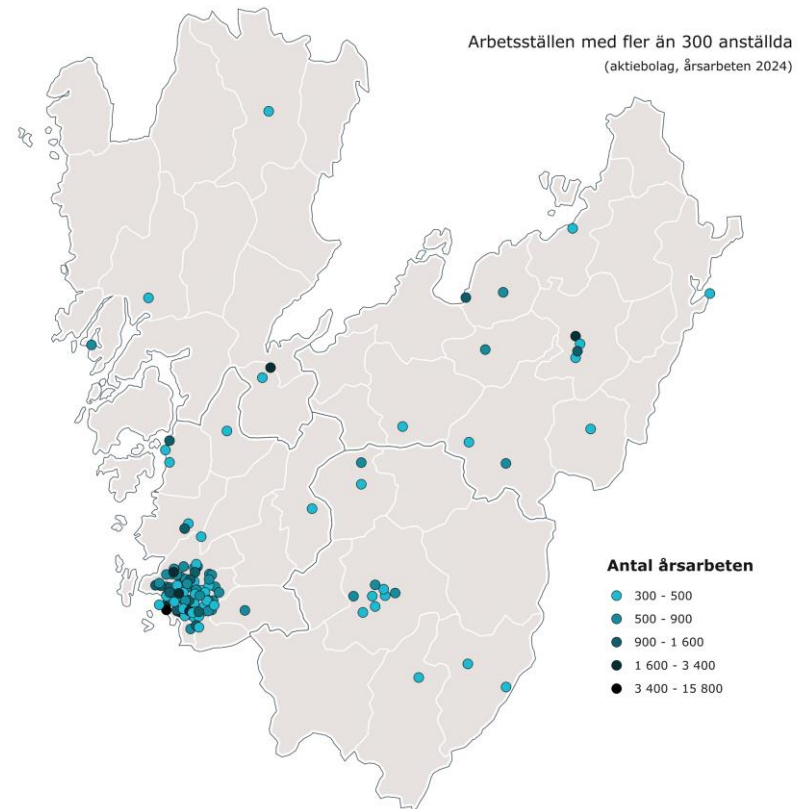
Figur 17 Arbetsställen inom näringslivet i Västra Götaland med minst en anställd, 2024. Kartan innehåller en punkt per arbetsställe oavsett antal anställda.
Källa: Dun & Bradstreet.

Kartan nedan visar de fem största arbetsställena (aktiebolag) i varje delregion. De största arbetsställena finns i Göteborg, Skövde, Källby (Götene) och Trollhättan.



Figur 18 De fem största arbetsställena (aktiebolag) i respektive delregion inom Västra Götaland, årsarbeten 2024 (avrundade siffror).
Källa: VGR Analys 2026:11, Underlag till Fakta Västra Götaland, Näringsliv och innovation. Data från Dun & Bradstreet.

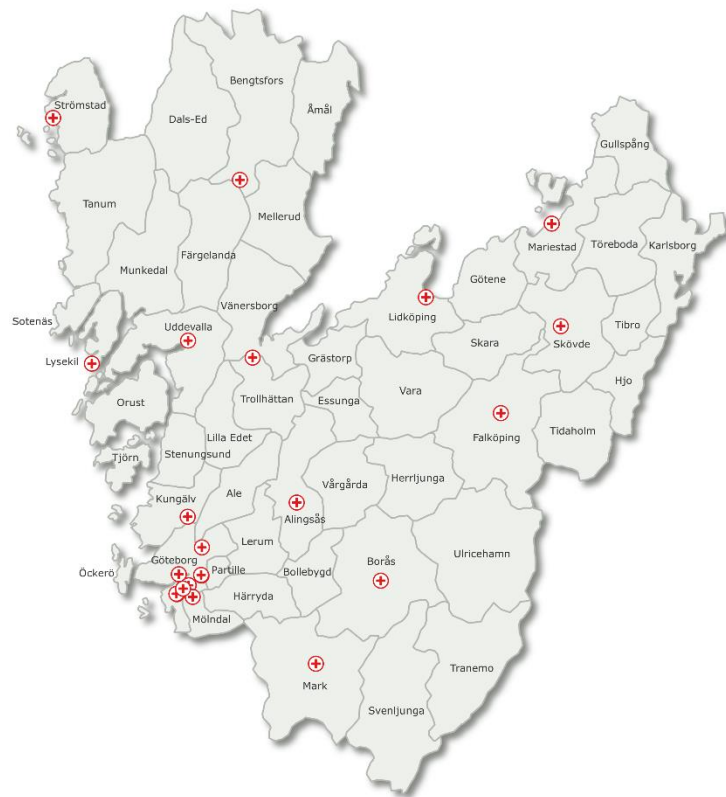
Nedan visas samtliga arbetsställena (aktiebolag) med mer än 300 anställda i Västra Götaland. Majoriteten finns i Göteborg. Prickarna på kartan runt Göteborg är något utspridda jämfört med arbetsställenas verkliga geografiska placering för att bli synbara.



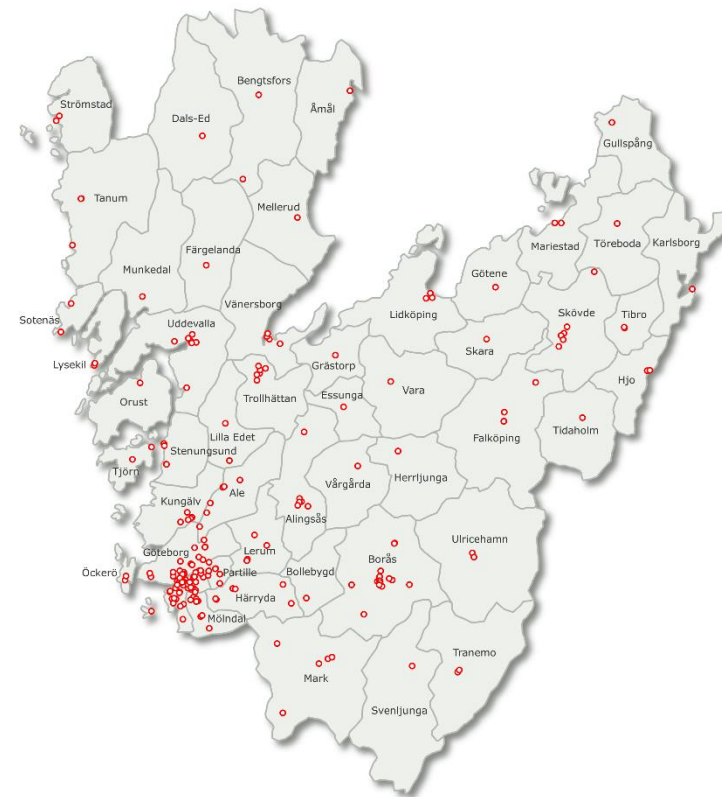
Figur 19 Samtliga arbetsställena (aktiebolag) inom Västra Götaland med mer än 300 anställda, årsarbeten 2024.
Källa: Dun & Bradstreet.

Sjukhus och vårdcentraler

Den största branschen vad avser antalet sysselsatta är vård och omsorg, sociala tjänster. En stor andel är sysselsatta på sjukhus och vårdcentraler.



Figur 20 Sjukhus i Västra Götaland
Källa: VGR



Figur 21 Vårdcentraler i Västra Götaland
Källa: VGR

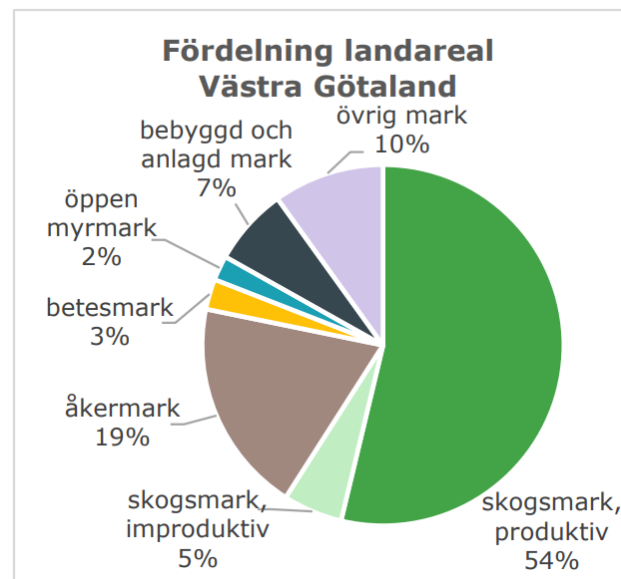
Markanvändning och näringar

Ungefär 60 procent av landytan i Västra Götaland består av skog och drygt 20 procent av jordbruksmark (åker och betesmark). Jämfört med riket i helhet har Västra Götaland betydligt högre andel jordbruksmark (mer än 3 gånger så stor andel) medan andelen myrmark och skogsmark (framför allt den improduktiva) är lägre. Andelen bebyggd mark i Västra Götaland är 7 procent av landarealen vilket är drygt dubbelt så hög andel som i riket totalt.

Västra Götaland har flest antal sysselsatta i skogsbranschen jämfört med övriga län. Näringslivet kopplat till skogen kretsar huvudsakligen kring exempelvis skogsskötsel och skogsbruk, massa och papper samt sågade trävaror. Skogsbruket enskilt omsätter över drygt 8 miljarder kronor per år medan branschen som helhet omsätter ca 35 miljarder.

Västra Götaland är ett av Sveriges viktigaste jordbrukslän och här finns störst areal av jordbruksmark, även om exempelvis Skåne har högre andel jordbruksmark sett till total landyta. En hög andel av jordbruksmarken består av åkermark, särskilt i de centrala och östra delarna. Jordbruket i länet är varierat, men domineras av produktion av spannmål, vall (foder) och oljeväxter, anpassat till de varierande jordmånerna och klimatzonerna. Västra Götaland har en stor andel av Sveriges animalieproduktion, särskilt inom mjölk- och nötköttproduktion. Jordbruket omsatte ungefär 18 miljarder under 2024.

Fiskerinäringen i Västra Götaland är starkt koncentrerad till Bohuskusten, som är Sveriges viktigaste område för yrkesfiske och beredning av fisk och skaldjur. Göteborgs fiskauktion är landets största och fungerar som nav för distribution av färsk fisk till hela Sverige och exportmarknader. Branschen omsätter knappt 1,7 miljarder (2024).

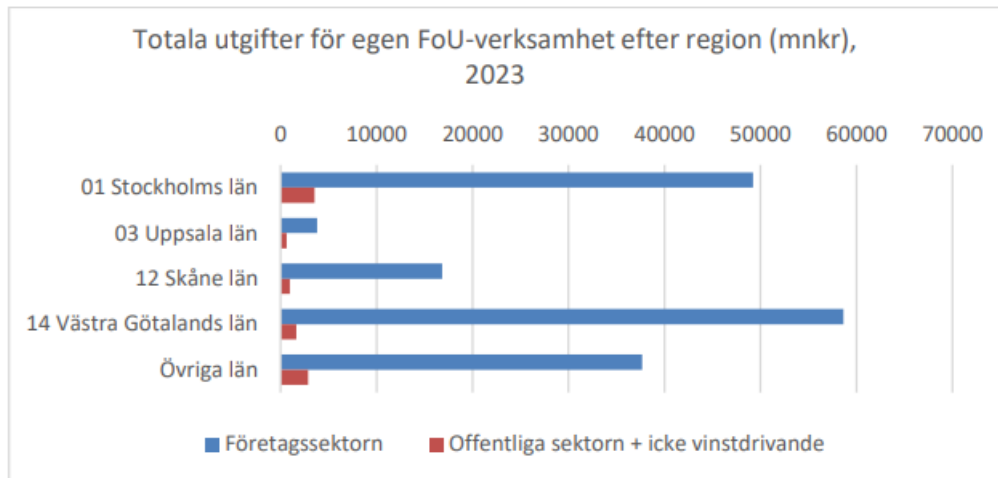


Figur 22 Markanvändning i Västra Götaland och riket, 2020. Procent av total markareal.

Källa: Underlag till Fakta Västra Götaland 2026, Natur och miljö VGR Analys 2026:10. Data från SCB.

FoU i företag och offentlig sektor

En betydelsefull indikator på innovation och forskning handlar om hur mycket resurser som läggs på FoU-verksamhet i företagssektorn. Västra Götaland är det län där den privata företagssektorn har de högsta utgifterna för egen FoU-verksamhet i Sverige. Nivån är betydligt högre än i Stockholms län som har den nästa högsta i Sverige. Sammantaget består innovationsförmågan i Västra Götaland till stor del av hur mycket de större internationella företagen satsar på forskning och utveckling.



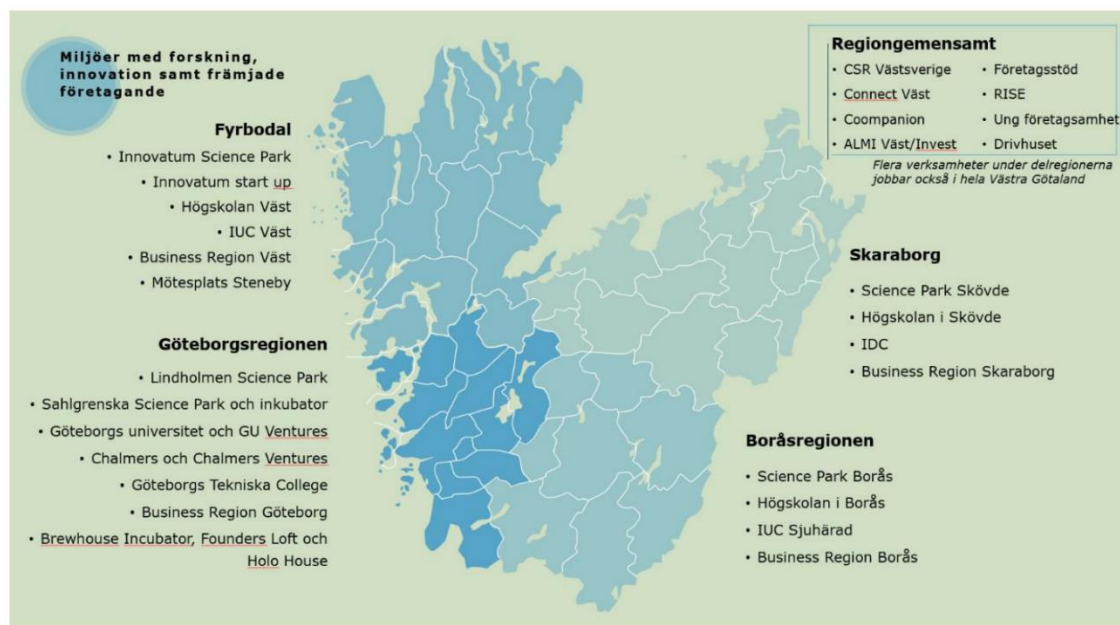
Figur 23 Totala utgifter för egen FoU-verksamhet

Källa: VGR Analys 2026:11 Underlag till Fakta Västra Götaland 2026, Näringsliv och innovation. Data från FoU i Sverige, SCB.

Miljöer med forskning och innovation

Närvaron av ett innovationssystem och innovationsstödsystem som driver förnyelse och omställning är centralt för utvecklingen. Till Västra Götalands resurser för innovation räknas flera starka akademiska institutioner. Här finns Göteborgs universitet, Chalmers tekniska högskola, Högskolan i Borås, Högskolan i Skövde och Högskolan Väst, och en av verksamhetsorterna för Sveriges lantbruksuniversitet.

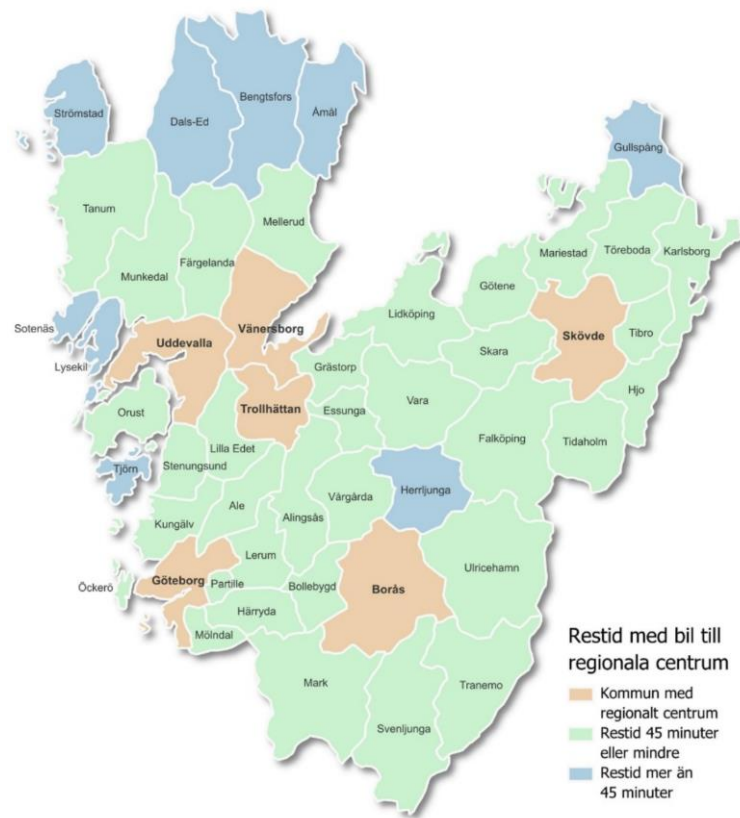
Västra Götalands åtta inkubatorer speglar i flera fall de vetenskapliga profilerna på lärosätena, men kan även stötta entreprenörer som inte bottnar i akademien. Av de 31 inkubatorer som erhåller stöd från Vinnova under perioden juli 2025 - juni 2029 är åtta lokaliserade till Västra Götaland. Dessa är Broomhouse Incubator, Chalmers Venture, GU Venture, Borås INK, Founders Loft, Science Park Skövde Startup, Innovatum Startup och Sahlgrenska Science Park. Forskning och utvecklingsarbete bedrivs även på olika institut, där det statligt ägda RISE har sitt säte i Göteborg samt centrum för test och provning i Borås.



Figur 24 Det regionala innovationssystemet i Västra Götaland och de organisationer som arbetar i respektive delregion. Listan innehåller de största verksamheterna men det finns fler aktörer som på olika sätt arbetar för att stärka innovationskraften. Källa: VGR Analys 2026:11 Underlag till Fakta Västra Götaland 2026, Näringsliv och innovation.

6. Tillgänglighet

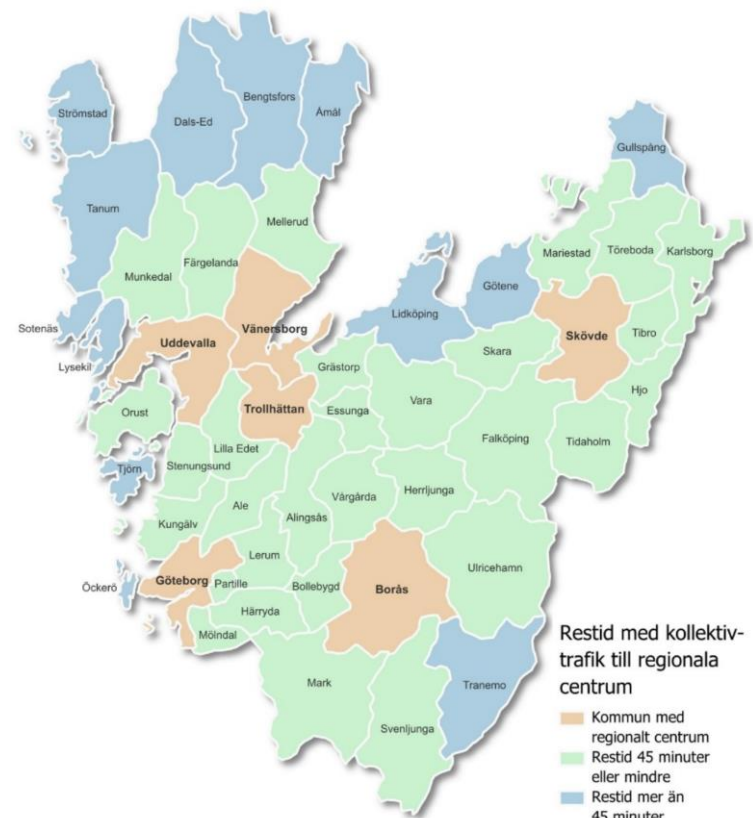
Ett sätt att mäta tillgänglighet är att titta på restiden till regionala centra med olika färdmedel. Tillgängligheten till de regionala centrumen, Göteborg, Borås, Skövde och Trestad, varierar mellan länets olika delar.



Figur 25 Restid med bil till regionala centrum

Källa: NVDB, Trafikverkets nationella vägdatabas. Bearbetat av VGR.

Merparten av kommunerna kan nå ett regionalt centrum inom 45 minuter med bil eller kollektivtrafik. Det är främst delar av Bohuslän och Dalsland där restiden överskrider 45 minuter med bil. Vid en jämförelse med kollektivtrafik tillkommer några fler kommuner i Skaraborg och Sjuhärad.



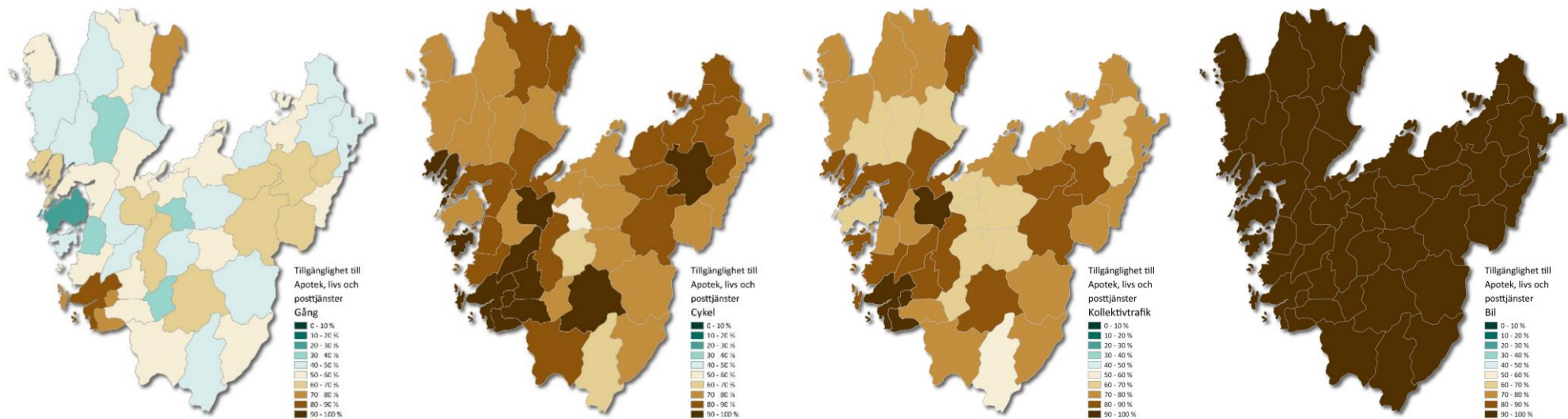
Figur 26 Restid med kollektivtrafik till regionala centrum

Källa: GTFS, Samtrafikens tidtabellsdata för kollektivtrafik. Bearbetat av VGR.

Tillgänglighet till service

Ett sätt att beskriva tillgängligheten är att mäta restid till olika målpunkter. Trafikanalys har tagit fram ett tillgänglighetsindex som tittar på hur stor andel av befolkning som når målpunkterna apotek, livs och posttjänster inom 20 minuter med olika färd sätt.

Tillgängligheten kan visas och jämföras mellan olika färdmedel: gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Tillgängligheten till målpunkterna varierar, beroende på geografi, befolkningstäthet (vilket påverkar utbudet) och färdmedel.



Figur 27 Andel befolkning som når målpunkterna apotek, livs och posttjänster inom 20 minuter med respektive färd sätt.
Källa: VGR. Data från Trafikanalys

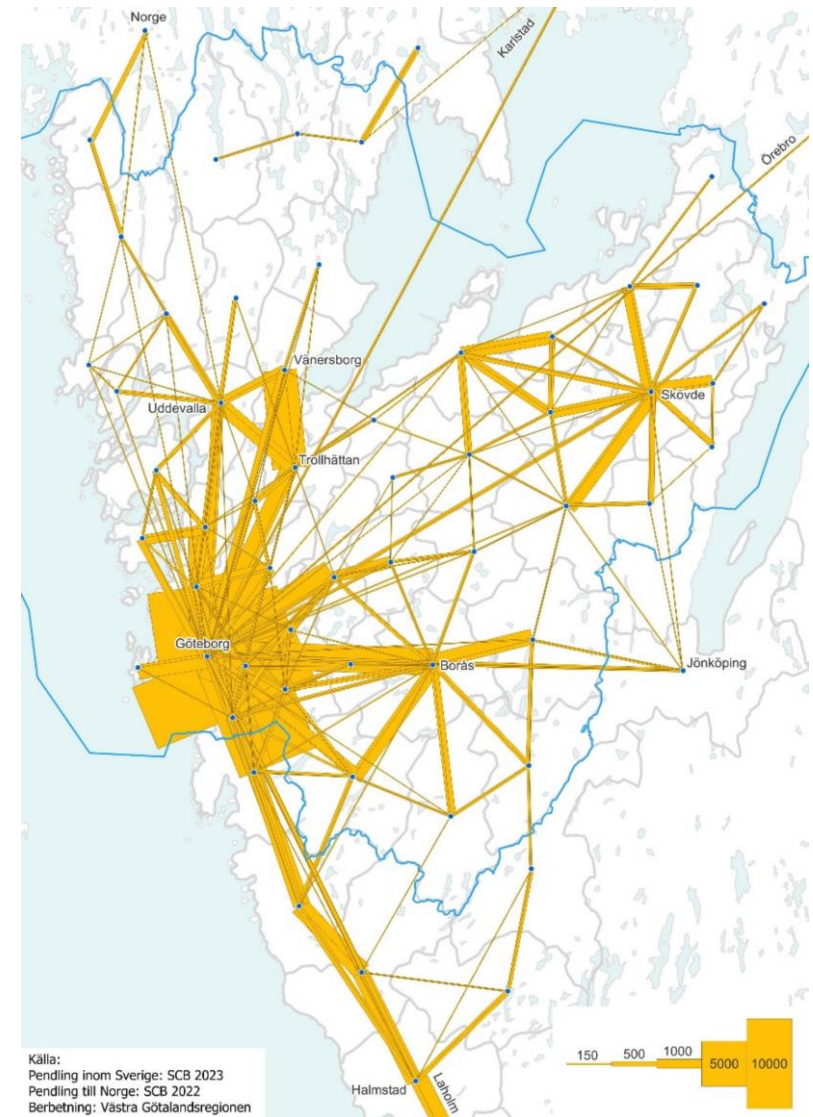
7. Resande

Arbetspendling

Arbets-, studie- och tjänsteresor utgör drygt 40 procent av alla resor i Västra Götaland, oavsett färdmedel. De flesta arbets- och studieresor görs lokalt inom den egna kommunen. Av Västra Götalands 920 000 sysselsatta arbetar 600 000 i sin hemkommun. Om en arbets- eller studieresa sker till en annan kommun definieras det som en pendlingsresa.

Det är stor skillnad på hur de som pendlar i Västra Götaland tar sig till arbete eller studier. I snitt pendlar 60 procent med bil, 20 procent kollektivt och 20 procent går eller cyklar.

De flesta arbetsrelaterade pendlingsresorna utgörs av resor inom och till Göteborgsområdet. Pendlingen är också mycket hög i ett bälte ut från Göteborg och kring Borås. Detsamma gäller några kommuner i centrala Skaraborg runt Skövde. Även flera kommuner i och kring Vänersborg- Trollhättan- Uddevalla har höga pendlingsstal. Här finns dock inte en enskild kommun som fungerar som självklart regionalt centrum i ett arbetsmarknadsperspektiv. Kommuner med lägre pendling, som ligger långt ifrån regionala centrum med funktioner som regionsjukhus, högskola etcetera finner vi främst i de norra delarna av Dalsland.

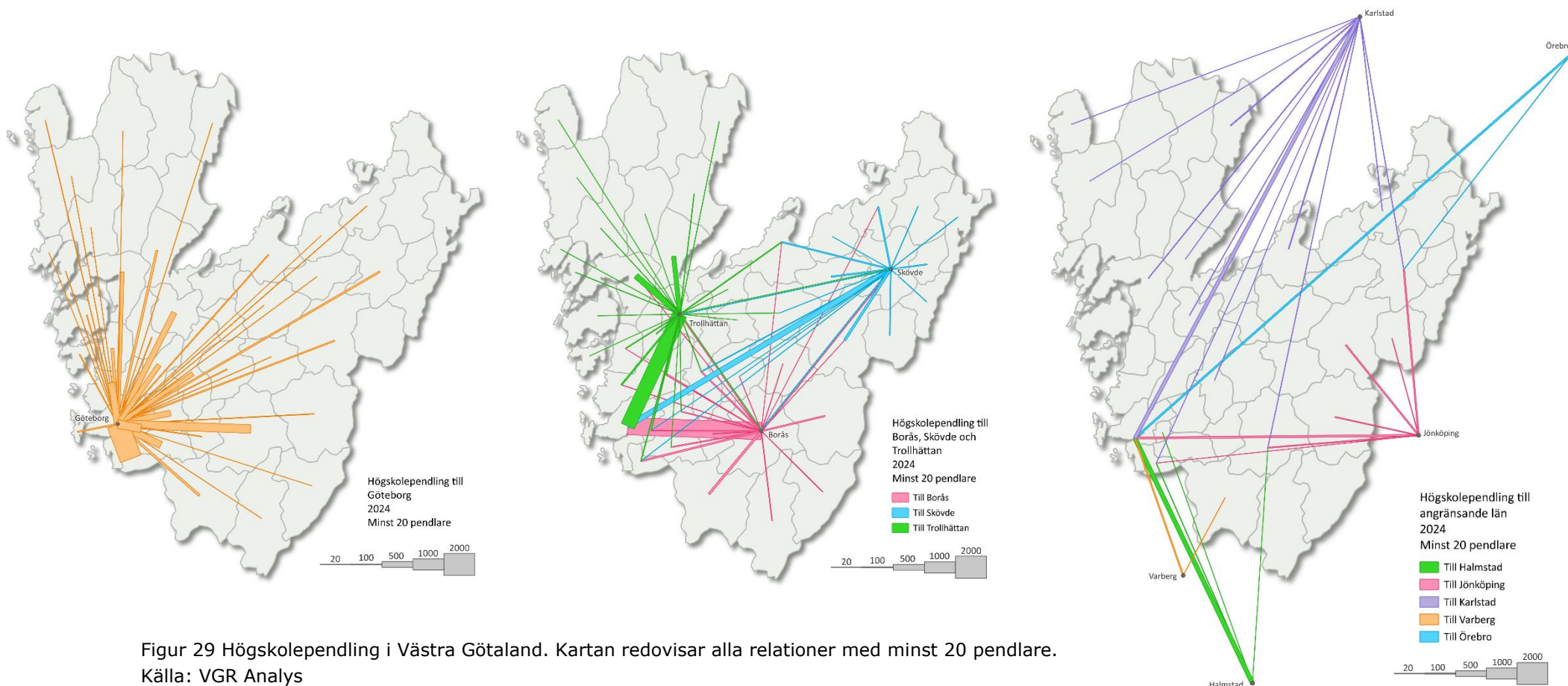


Figur 28 Arbetspendling Västsvrige. Kartan redovisar alla relationer med fler än 150 pendlare över kommungräns som utgår från kommuner i Västsvrige.

Källa: Underlag till Fakta Västra Götaland 2026 Kollektivtrafik och infrastruktur, data från SCB

Högskolependling

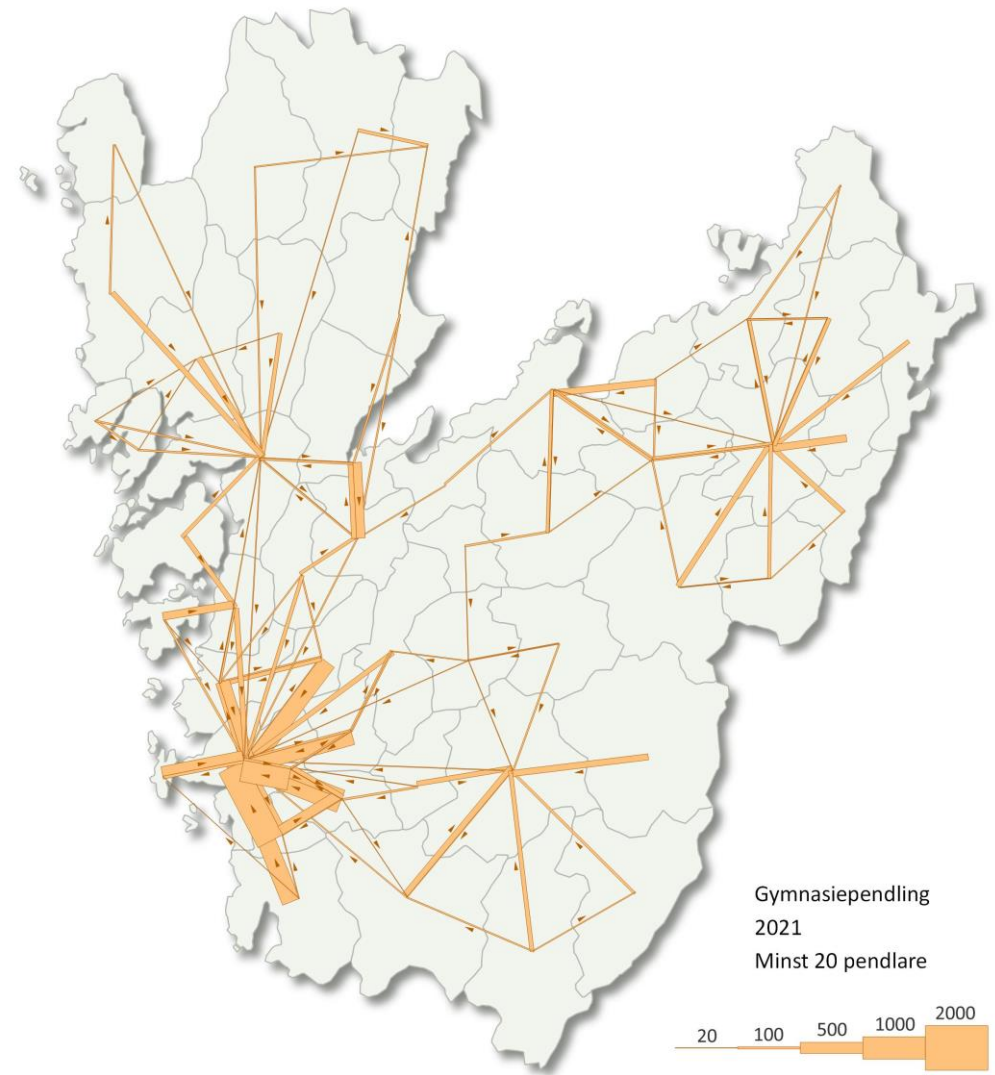
Pendling till högskolor och universitet påminner om arbetspendlingen med koncentration till lärosätena i Göteborg, Borås, Skövde och Trollhättan. En mindre andel av pendlingen sker till angränsande län.



Figur 29 Högskolependling i Västra Götaland. Kartan redovisar alla relationer med minst 20 pendlare.
Källa: VGR Analys

Gymnasiependling

I länet finns det drygt 80 000 ungdomar i åldersspannet 16–19 år, gymnasieungdomar. Den stora merparten går, cyklar eller åker kollektivt till gymnasieskolorna. Gymnasiependling över kommungräns sker till följd av gemensam antagning mellan kommunerna och är dominerande i de kommuner där gymnasieskola saknas.



Figur 30 Gymnasiependling mellan kommunerna i Västra Götaland, inklusive Kungsbacka kommun i Halland.
Källa: VGR Analys

Restid och reslängder till arbete och studier

I den samlade bilden av restid kombinerat med resans längd går det att utläsa att två tredjedelar av alla resor till arbete och studier sker inom intervallet upp till 30 minuter och reslängd upp till 30 kilometer. 71 procent har en restid på högst 30 min. 46 procent reser upp till 10 km, medan 34 procent har en reslängd på 11-30 km.

En restid upp till 50 minuter och en reslängd på max 60 kilometer innefattar nästan nio av tio resor till arbete eller studier. Det är dock värt att notera att de sista tio procenten motsvarar någonstans mellan 90 000 och 100 000 invånare.

Pendlingstiderna är i genomsnitt relativt lika över regionen, men att de som reser hinner längre utanför Göteborg och dess kranskommuner. Medelvärdet för boende i Göteborg, kranskommunerna och övriga delar av regionen för restid var 28, 36 och 33 minuter medan medelvärdet för antalet kilometer var 16, 28 respektive 33 kilometer.

Figuren nedan bygger på svar i SOM-undersökningen 2021. Modellen är förenklad och beror delvis på olika typer av färd sätt, avstånd till arbete eller studier med mera. Pendlingstiderna med kollektivtrafik är ofta avsevärt mycket längre än med bil. Det gäller inte minst på sträckorna upp till 30 kilometer.

Tid i minuter	Längd i kilometer							Totalt	Summerat
	0-2	3-5	6-10	11-30	31-60	61-100	>100		
0-10	8	6	4	1	0	0	0	19	19
11-20	4	6	7	11	0	0	0	29	47
21-30	0	2	5	13	3	0	0	24	71
31-40	0	1	1	4	4	0	0	10	81
41-50	0	0	1	2	4	1	0	8	89
51-60	0	0	0	2	1	1	0	5	94
>60	0	0	0	1	1	2	2	6	100
Totalt	12	15	18	34	14	4	2	100	
Summerat	12	28	46	80	94	98	100		

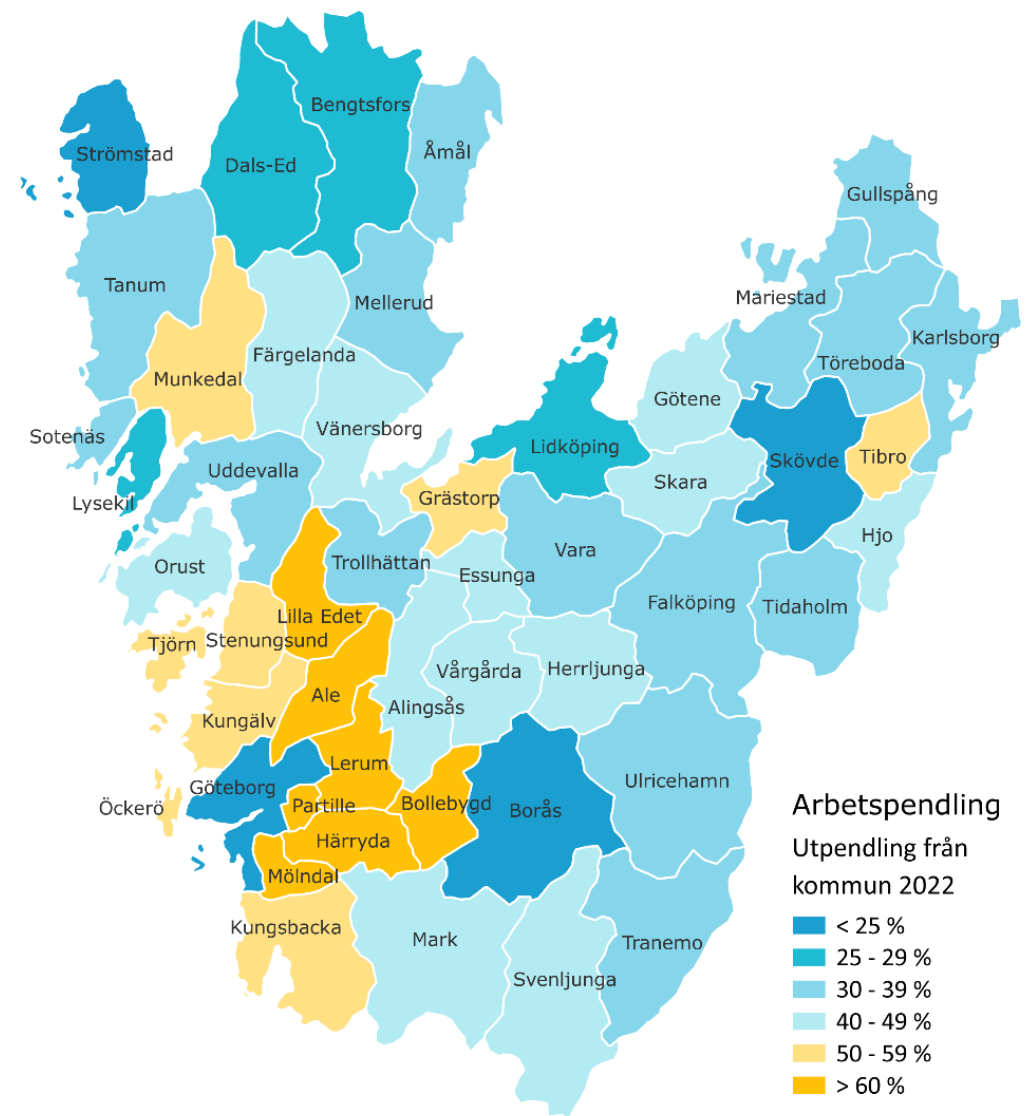
Figur 31 Kombinerad restid (samtliga färdmedel) och reslängd för resor till arbete eller studier i Västra Götaland 2021, procent
Källa: VGR Analys 2023:3 Pendling och lokala arbetsmarknader i Västsverige. Data från SOM-institutet 2022.

Arbetspendling över kommungräns

De flesta arbetsrelaterade pendlingsresorna utgörs av resor inom och till Göteborgsområdet. Pendlingen är mycket hög (fler än fyra av tio förvärvsarbetande) i ett bälte omkring Göteborg. Detsamma gäller kring Borås och några kommuner i centrala Skaraborg runt Skövde.

Även flera kommuner i och kring Vänersborg- Trollhättan- Uddevalla har höga pendlingsstal. Här finns dock ingen kommun som fungerar som självklart regionalt centrum i ett arbetsmarknadsperspektiv.

Kommuner med lägre pendling, som ligger långt ifrån regionala centrum med funktioner som regionsjukhus, högskola etcetera, finner vi främst i de norra delarna av Dalsland. I statistiken ingår endast pendling inom Sverige och pendling mellan exempelvis Strömstad och Norge saknas därmed i underlaget.



Figur 32 Andelen av sysselsatta i respektive kommun som pendlade till arbete i en annan kommun än den där personen var folkbokförd.

Källa: Underlag till Fakta Västra Götaland 2026 Kollektivtrafik och infrastruktur. Data från SCB 2022

Kollektivtrafik

Det utpekade regionala kollektivtrafiknätet ger goda möjligheter att nå arbetsplatser, högskolor/universitet men också andra målpunkter för service, nöje och fritidsaktiviteter. Nätet knyter samman kommunerna i Västra Götaland och deras huvudorter, Landvetter flygplats samt grannregionerna inklusive Norge.

Tågtrafiken utgör stommen i nätet med busstrafik som komplement där det saknas tågförbindelser. Det utpekade regionala nätet syftar i första hand till att skapa attraktiva resrelationer mellan kommunhuvudorter. Här ses kortare restider och kollektivtrafikens restidskvot jämfört med bil som viktigt att arbeta med. Dock kan utbudets utformning behöva anpassas till vad som är den bästa lösningen utifrån lokala och geografiska förutsättningar, till exempel snabba turer med få stopp, lite långsammare turer med fler stopp eller en mix av båda i relationer med stort resandeunderlag.

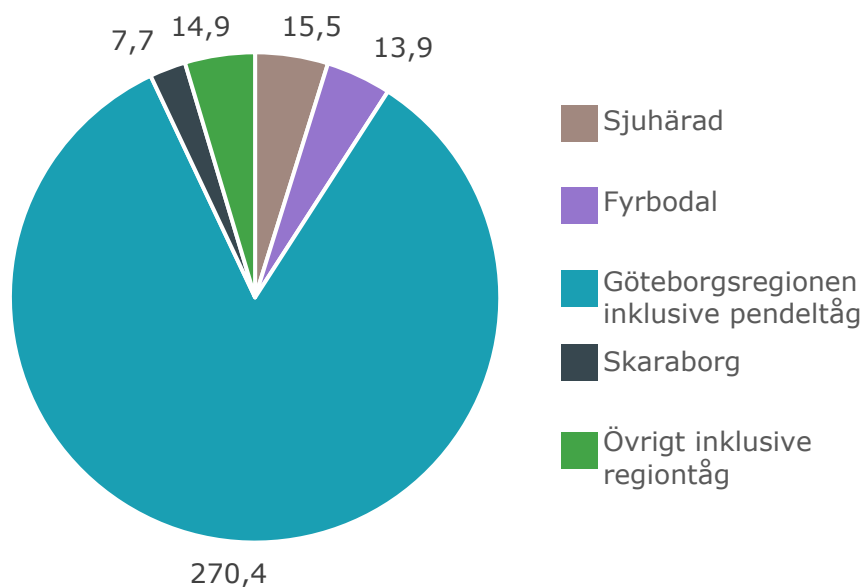
För att så många invånare som möjligt ska få tillgång till det utpekade regionala nätet behöver möjligheterna att ta sig till och ansluta till nätet utvecklas. Det kan vara pendelparkeringar, ökad cykelbarhet till hållplatser, matartrafik med mera.



Figur 33 Utpekade kollektivtrafikstråk i Västra Götaland
Källa: Trafikförsörjningsprogram 2026–2029 - kollektivtrafikstrategi för Västra Götaland

Kollektivresor och utbud

Totalt sett sker drygt 320 miljoner resor med kollektivtrafik i Västra Götaland (inklusive Kungsbacka som är en del av Halland) per år. Drygt 80 procent av resorna sker i Göteborgsregionen med två tredjedelar av alla resor sker i stadstrafiken i Göteborg-Mölndal-Partille. Sett till antalet personkilometer står längre resor, ofta över flera kommungränser, för cirka hälften av alla resta kilometer.



Figur 34 Antal kollektivtrafikresor per delregion i Västra Götaland april 2026 (rullande 12 månader), miljoner resor.

Källa: Västtrafik

Utbudet i det utpekade nätet är tydligt koncentrerat till de regionala kärnorna där Göteborg utgör ett centrum för hela regionen. Antalet turer är generellt lägre i områden med lägre befolkningsunderlag och över länsgräns.



Figur 35 Turutbud i det utpekade kollektivtrafiknätet, per riktning, vardag.

Källa: Västtrafik

Tågutbud

Kollektivtrafikutbudet med enbart tågtrafik motsvarar i stort sett pendlingsmönstren med hög turtäthet i stråken intill Göteborg med upp till 8 avgångar i timman i högtrafik. Ett undantag finns i tågtrafiken mellan Borås och Göteborg där dagens infrastruktur varken medger hög turtäthet eller attraktiva restider.

Turtätheten är generellt lägre i länets mer glest befolkade delar och över länsgränserna och till Norge.



Figur 36 Antal minuter mellan avgångar i högtrafik.
Källa: Västtrafik

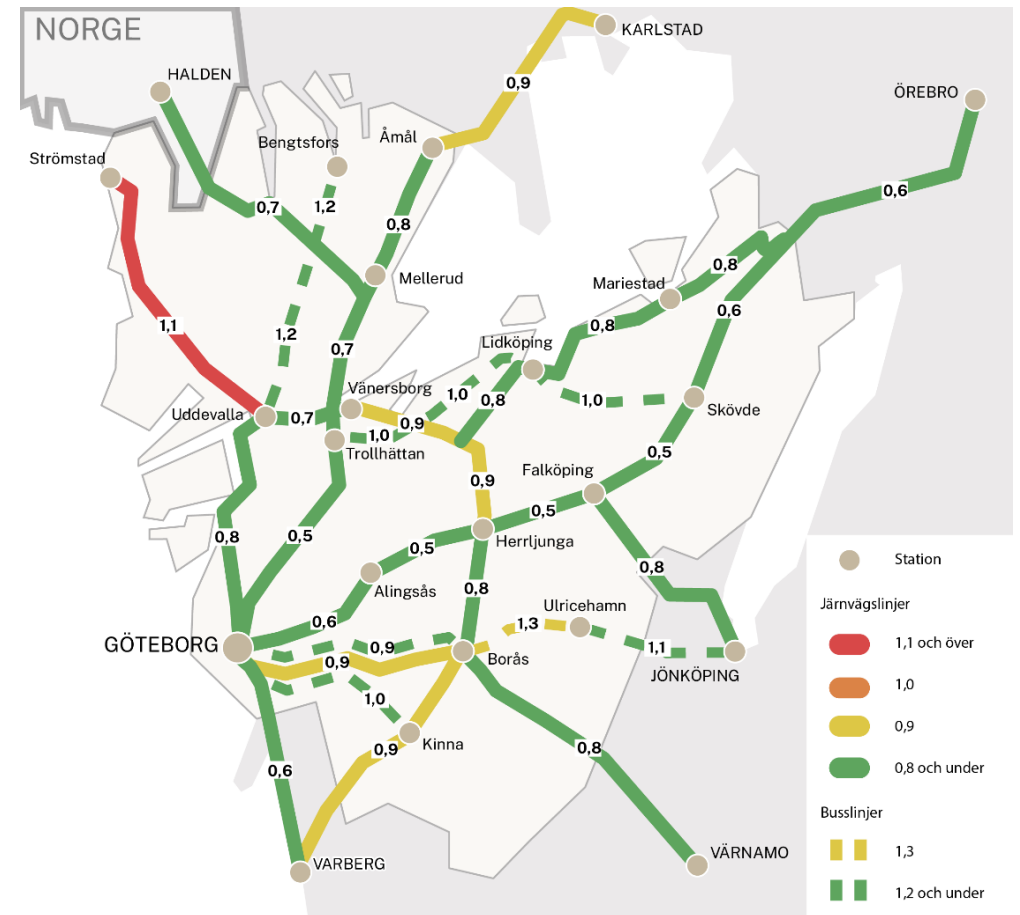
Restidskvoter i stråk

Det storregionala kollektivtrafiksystemet knyter ihop arbetsmarknader och noder i länet samt med angränsande län. Här visas de stråk som ingår i Målbild tåg 2035. Målsättningen i Målbild Tåg 2035 är en restidskvot för tåg på 0,8, det vill säga att restiden med tåg ska vara 0,8 av restiden med bil. För de storregionala busslinjerna är målsättningen en restidskvot på 1,2.

Tåget har i de flesta relationer restidskvoter som uppfyller målsättningar enligt Målbild tåg 2035. Restidskvoten på 0,8 uppfylls dock inte för sträckorna Göteborg–Borås, Åmål–Karlstad, Viskadalsbanan (förutom sträckan Herrljunga–Borås), som samtliga har en restidskvot på 0,9. Inte heller Norra Bohusbanan uppfyller målsättningen, där är restidskvoten 1,1.

För storregionala busslinjer uppfyller samtliga sträckor som ingår i Målbild tåg 2035 målsättningen om en restidskvot på 1,2, förutom sträckan Borås–Ulricehamn (1,3).

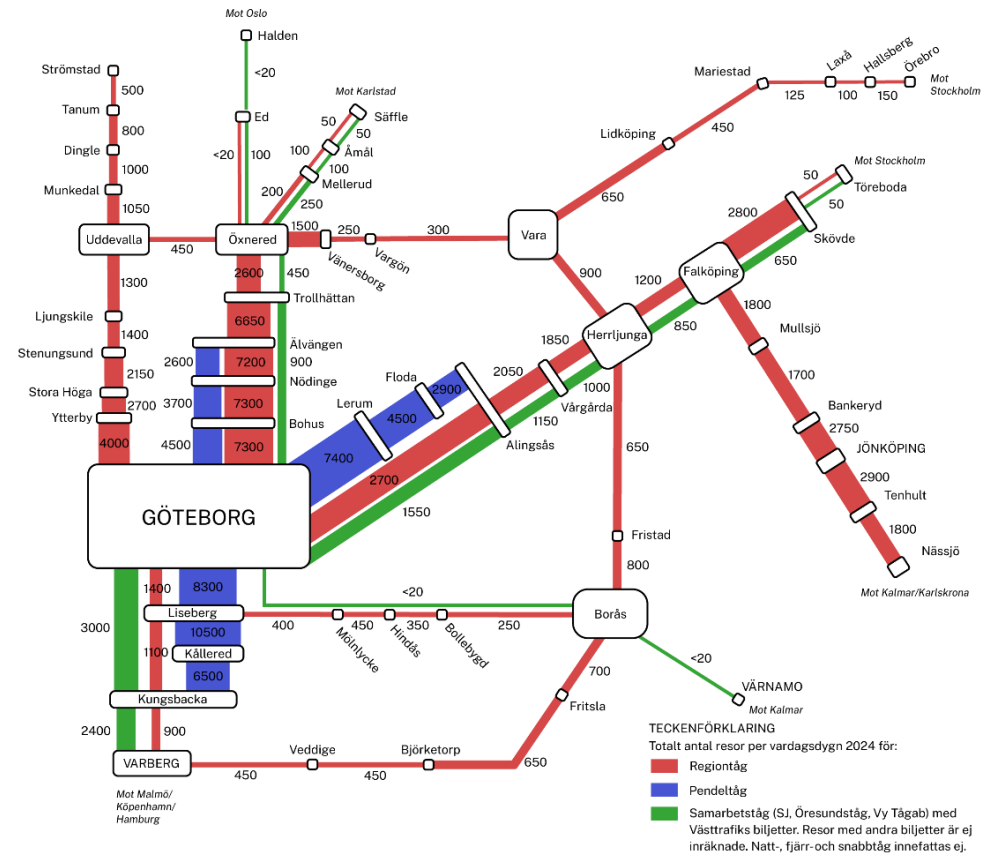
Noteras bör att det finns olika metoder för att bedöma restidskvot, där exempelvis Trafikverket använder sig av en annan metod än VGR. Restidskvoten påverkas bland annat av trängsel i vägsystemet, kapacitet i systemen och vilket tågslag som trafikerar.



Figur 37 Restidskvot för tåg och buss kontra bil på stråk inom Målbild tåg 2035. Heldragna linjer avser tåg, streckade linjer avser storregional busstrafik. Källa: VGR, uppföljning trafikförsörjningsprogram 2024 samt kompletterande sträckor inhämtade april 2025 enligt samma metod.

Antal tågresor i kollektivtrafiken

Antalet kollektivtrafikresor med tåg har en stark koncentration till och från Göteborgsområdet men är också betydande längs med Västra stambanan och Jönköpingsbanan. I bilden ingår resor med Västtrafikbiljett, resor med SJ-biljett, annan operatör eller med snabbtågen ingår inte.



Figur 38 Antal kollektivtrafikresor med Västtrafikbiljett på tåg per vardagsdygn och riktning 2024.

Källa: Utvärdering av Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen, bilaga 6 kunskapsunderlag

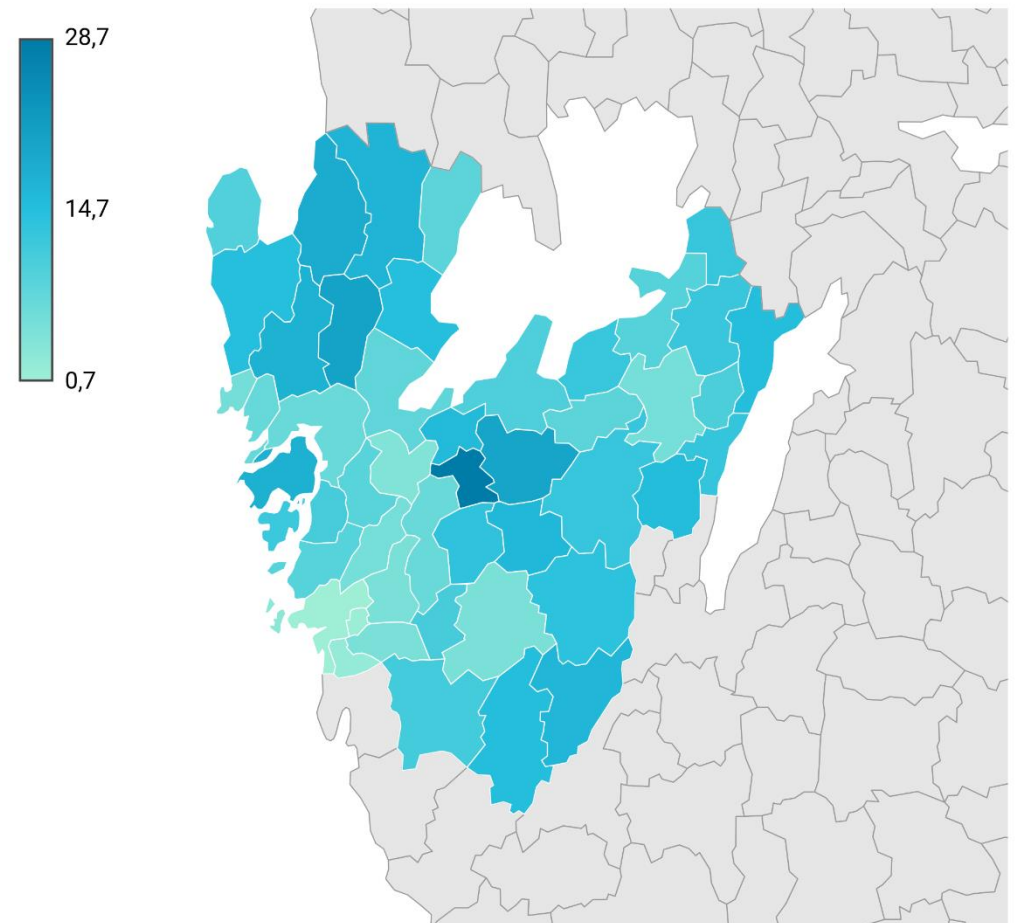
Andel A-traktorer

A-traktorerna (förr kallade EPA-traktorer) är en typ av fordon som ökat snabbt i antal. Bara de senaste fem åren har antalet mer än fördubblats i Sverige.

A-traktorerna är både ett fenomen och ett transportslag i glesbygd och mindre städer. Förekomsten av A-traktorer varierar mycket mellan kommuner. I slutet av 2025 fanns i hela Sverige 6,1 A-traktorer per 1 000 invånare. I Västra Götaland finns flest antal A-traktorer per 1000 invånare i Essunga med 28,7 följt av Färgelanda 20,4, Vara 20,1 och Dals-Ed 18,7. Lägst antal per 1000 invånare finns i Göteborg 0,7, Partille 1,1 och Mölndal 7,8.

Tittar man i stället på totala antalet A-traktorer per kommun är det flest i Borås 576 stycken, följt av Kungälv 456 och Göteborg, Falköping och Lidköping med strax över 400 stycken per kommun.

Med ökat antal A-traktorer har följt många olyckor, bland annat flera dödsolyckor med A-traktorer som trimmats och körts för fort. 31 augusti 2023 kom ny lagstiftning för att förhindra allvarliga olyckor med A-traktorer. Förändringar som infördes var lag på säkerhetsbälte samt att man inte får vara fler i fordonet än det är konstruerat för.



Figur 39 Andel A-traktorer per 1000 invånare i kommunerna i Västra Götaland 2025

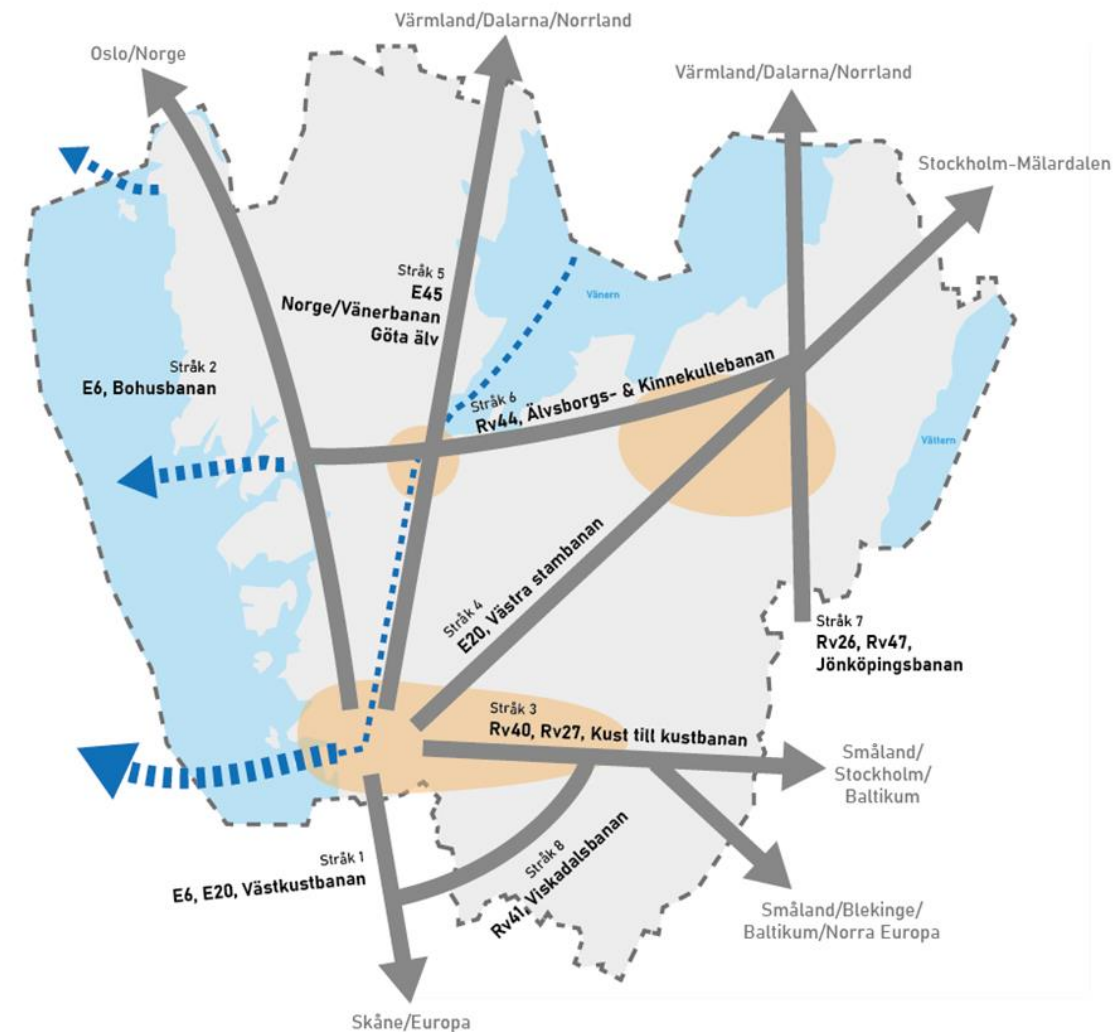
Källa: Trafikanalys 2026

8. Godstransporter

Västra Götaland är störst i Sverige när det gäller sysselsatta inom logistik och står för en fjärdedel av landets export. Över 113 000 personer är sysselsatta inom området.

Näringslivsstrukturen i Västra Götaland visar att handeln är koncentrerad till storstadsområdena samt gränsområdet till Norge. Produktionen är däremot spridd i hela regionen och mer diversifierad. I Göteborg finns en omfattande fordonsindustri men även en stor tech- och byggbransch. Runt Borås utmärker sig textil och mekanisk industri samt postorder-/e-handelsbranschen. I Skaraborg finns en stark jordbruks- och livsmedelsindustri, fordons- och möbelindustri samt byggbransch. Längs Bohuskusten utmärker sig den petrokemiska industrin samt oljeraffinering och i östra Fyrbodal är skogsindustrin samt även plast-, trä- och mekanisk industri viktig.

Västra Götaland har en viktig roll i den svenska sjöfarten. Göteborgs hamn är Sveriges i särklass största och mest betydelsefulla. Den fungerar som den huvudsakliga noden för svensk import och export. Hamnen hanterar 30 procent av Sveriges utrikeshandel mätt i värde och över hälften av containertrafiken.



Figur 40 Illustration över primära godsstråk och logistikintensiva områden i Västra Götaland.

Källa: Strategisk plan för godstransporter i Västra Götaland

Varuflöden

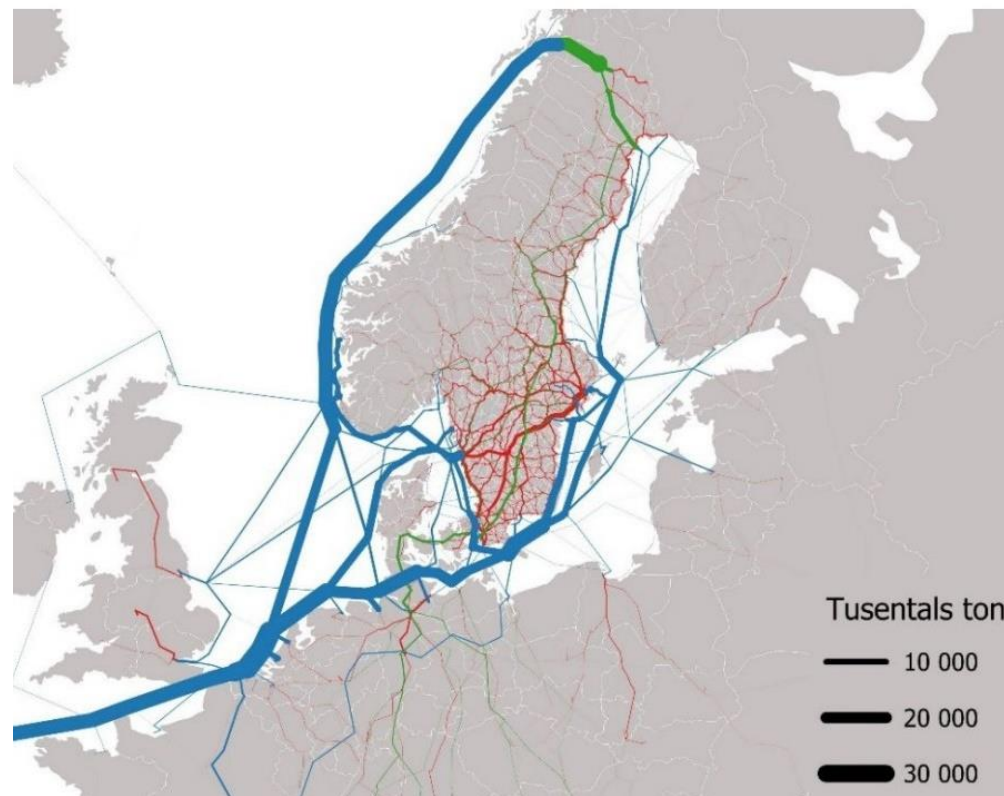
Av den totala godsmängden som transporteras utgör inrikestransporterna ca 70 procent. Dessa sker huvudsakligen med tunga lastbilar, medan utrikestransporterna domineras av sjöfarten som, mätt i ton, används för att transportera över två tredjedelar av godset till och från Sverige.

Godstransporterna är i hög grad koncentrerade till större stråk som i stora drag följer de svenska delarna av EU:s stomnät för transporter, TEN-T.

Västra Götaland är den region som bidrar mest till Sveriges varuexport. Varuexporten står för cirka 70 procent av Sveriges totala utrikeshandel, och transportmedel/fordon (lastbilar, personbilar och bildelar) är den dominerande varugruppen med knappt 15 procent av Sveriges totala varuexport. Utöver transportmedel exporterar Sverige bland annat raffinerade petroleumprodukter, maskiner, läkemedel, trävaror, pappersmassa och papper samt järn och stål.

Under 2024 stod Västra Götaland för 24 procent av Sveriges totala varuexport, motsvarande 482 miljarder kronor. Detta är något lägre än 2023 års nivå (498 miljarder kronor) men Västra Götaland behåller sin position som Sveriges största exportregion. Stockholm är näst största exportlän med 404 miljarder kronor (20 procent), följt av Skåne med 157 miljarder kronor (8 procent).

I Västra Götaland finns flera bolag med stora exportvärden, inom transportmedelsindustrin men även inom sektorer som till exempel life science, livsmedel, IT/telekom, verkstad, kemi och raffinaderi.



Figur 41 Totala godstransportflöden, tusentals ton. Blå = sjöfart, Röd = väg och Grön = järnväg.

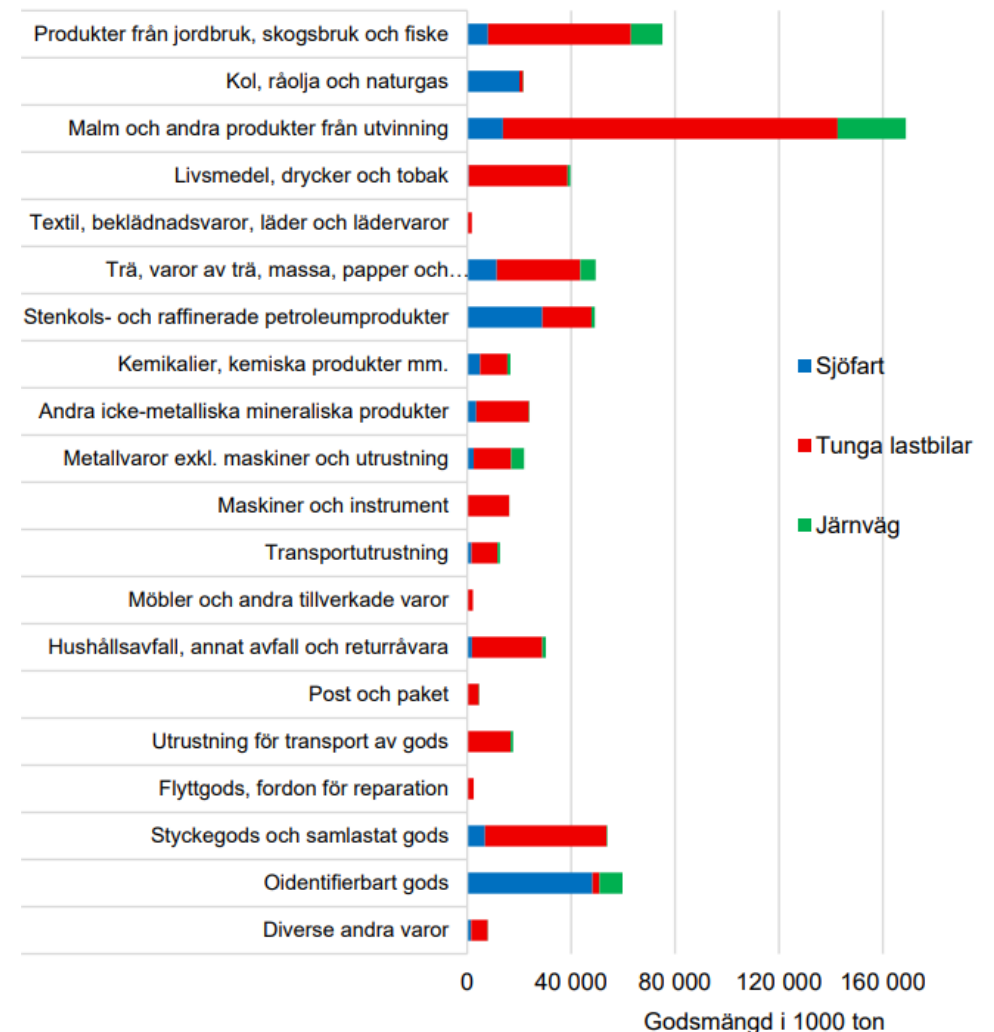
Källa: Trafikanalys, Effektiva godstransporter på järnväg – ett kunskapsunderlag, Rapport: 2026:2

Varugrupper

Transporterade godsmängder i Sverige i 1 000 ton under 2024 per varukategori.

Malm och andra produkter från utvinning är den största varugruppen mätt i transporterade ton. Andra större varugrupper är jordbruks- och skogvaror, trä, massa och papper, stenkols- och raffinerade petroleumprodukter, styckegods samt gruppen oidentifierbart gods vilken kan översättas till lastbilar och trailers med okänt innehåll.

Järnvägen svarar för en mindre andel av den totala fraktade godsmängden men en större andel av transportarbetet. Det speglar att järnvägens styrka i Sverige ligger i tunga och långväga flöden. De dominerande varugrupperna är malm, skogsprodukter och metallvaror, och trafiken är koncentrerad till stora stråk som ofta också sammanfaller med EU:s stomnät.



Figur 42 Transporterad godsmängd inrikes och utrikes med sjöfart, tunga lastbilar och järnväg efter varugrupp. År 2024.

Källa: Trafikanalys, Effektiva godstransporter på järnväg – ett kunskapsunderlag, Rapport: 2026:2

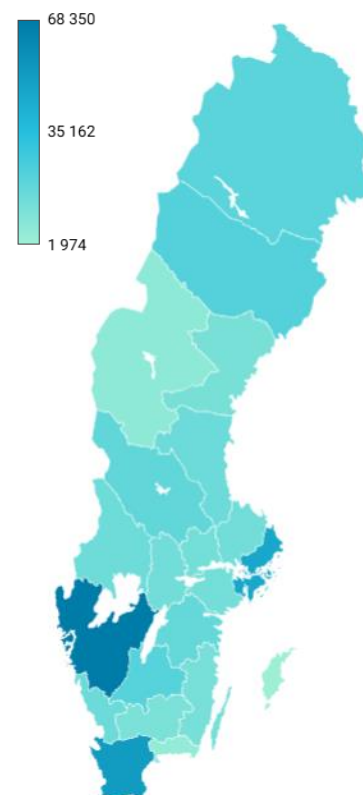
Lastbilstransporter svenska lastbilar

Enligt statistik från Trafikanalys gjorde svenskregistrerade tunga lastbilar 38,9 miljoner transporter som genererade 3,18 miljarder kilometer på vägarna under 2025. De var lastade med 426 miljoner ton gods och transportarbetet blev totalt 42,0 miljarder tonkilometer.

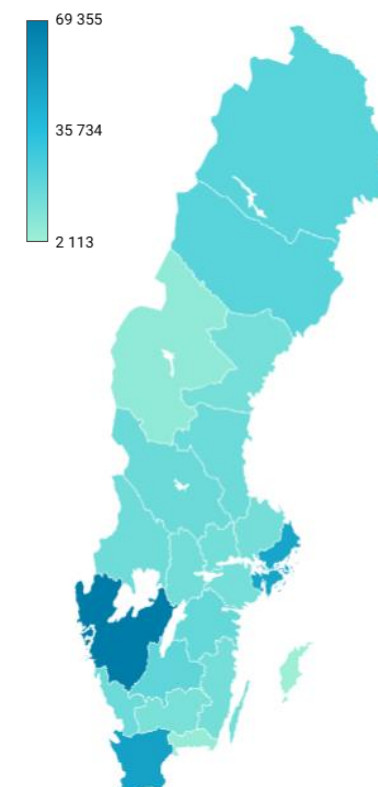
Av antalet transporter och lastad godsvikt utgjordes 99 procent av inrikes trafik under år 2025. Motsvarande andel för körda kilometer och transportarbete var 95 procent.

Det enskilt största länet mätt i lastad och lossad godsvikt är Västra Götaland. Västra Götaland stod för 16 procent av rikets lastade och lossade godsvikt i inrikes trafik under 2025.

Västra Götaland, Stockholms län och Skåne stod tillsammans för 40 procent av transporterad godsvikt i inrikes trafik.



Figur 43 Lastad godsvikt i 1 000-tal ton med svenska tunga lastbilar i inrikes trafik per län, år 2025
Källa: Trafikanalys



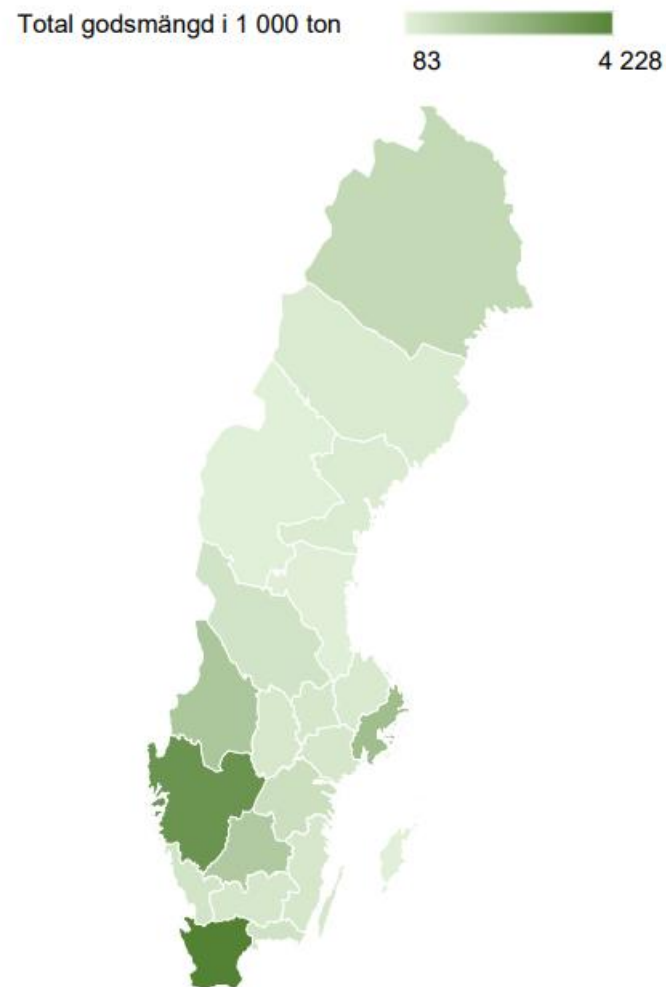
Figur 44 Lossad godsvikt i 1 000-tal ton med svenska tunga lastbilar i inrikes trafik per län, år 2025
Källa: Trafikanalys

Lastbilstransporter utländska lastbilar

Av lastbilstransporter på svenska vägar med tunga lastbilar är 6–7 procent av körningarna med utländska lastbilar. Andelen godsvikt på utländska lastbilar är i samma härad, 7–8 procent.

Störst godsvikt från utlandet är transporter till Skåne, totalt 4,2 miljoner ton under 2024. Även transporterernas gods från Skåne vägde mest, totalt 3,5 miljoner ton. Västra Götaland har näst störst godsvikt från utlandet, med 3,6 miljoner ton till och 2,9 miljoner ton gods från länet. Stockholms län kommer därefter med 2,0 miljoner ton till och 1,4 miljoner ton gods från länet.

Trafikanalys har konstaterat att de utländska lastbilarna kör betydligt längre genomsnittssträcka i Sverige än de svenska lastbilarna. De utländska lastbilarnas andel av både trafikarbetet och transportarbetet är cirka 20 procent.



Figur 45 Transporterad godsmängd med utländska lastbilar till län (tusentals ton). År 2024.
Källa: Trafikanalys

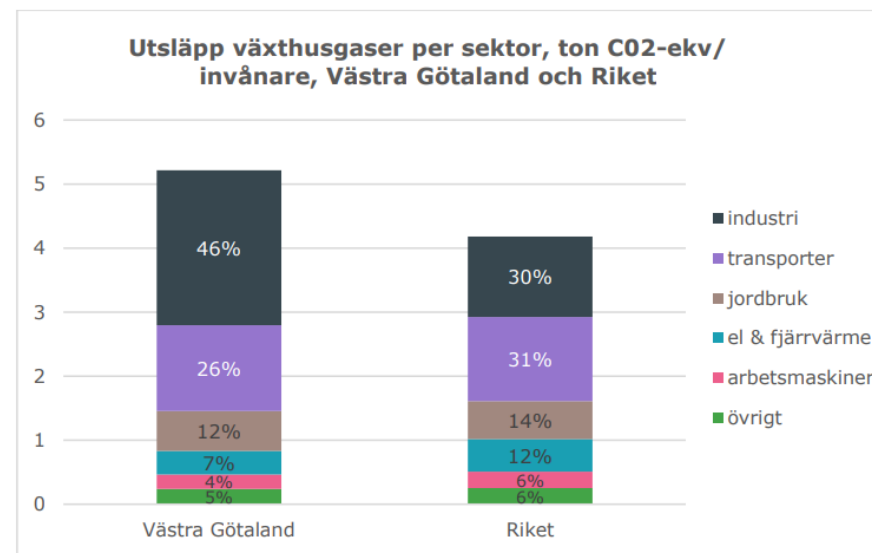
9. Infrastrukturen och klimatet

Västra Götalands territoriella utsläpp av växthusgaser har minskat med cirka 2 procent per år sedan 2010, men takten behöver öka till 20 procent per år fram till 2030 om klimatmålen ska nås. Utsläppen av växthusgaser till luften var i Västra Götaland drygt 5 ton koldioxidekvivalenter (CO₂-ekv) per invånare 2023. Västra Götaland har högre utsläpp per invånare än övriga storstadsregioner och riket som helhet.

Skälet till de relativt höga utsläppen i Västra Götaland är att det finns flera stora utsläppsgenererande industrier här, vilket syns tydligt när utsläppen delas upp per sektor. En stor utsläppssektor är transportsektorn som i riket är sektorn med störst utsläpp. I Västra Götaland är utsläppen från transportsektorn per invånare lika stor som i riket (1,3 ton CO₂-ekvivalenter per invånare), men eftersom industriutsläppen är större utgör den en lägre andel av de totala utsläppen.

Västra Götalandsregionen skrev i sin rapport på temat transporter 2022 att ett transporteffektivt samhälle tillsammans med energieffektiva fordon, ökad elektrifiering och användning av biodrivmedel är grundläggande för transporternas långsiktiga klimatomställning. Transporter i alla dess former förutsätter tillförsel av energi, vars användning oavsett bränsle eller energislag bör hanteras effektivt. Därför är det en rimlig utgångspunkt att planera för

ett samhälle där transportbehovet kan mötas av så få och så korta fordonsrörelser som möjligt, utan att detta inskränker på grundläggande behov av mobilitet.



Figur 46 Utsläpp växthusgaser per sektor, ton CO₂-ekvivalenter per invånare i Västra Götaland och riket, 2023. Procentsiffrorna anger respektive sektors andel av totalen

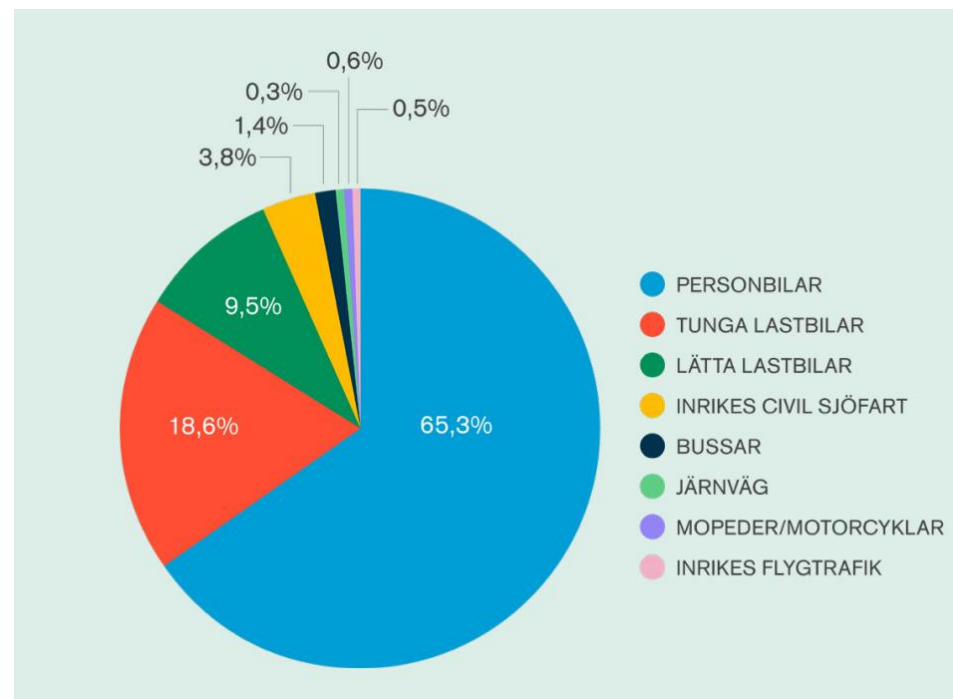
Källa: Underlag till Fakta Västra Götaland 2026, Natur och miljö VGR Analys 2026:10. Data från Nationella emissionsdatabasen via Kolada.

Utsläpp till följd av transporter

Av de transportrelaterade utsläppen kommer en överväldigande del från vägtrafiken – tillsammans utgör personbilar, lastbilar och bussar nästan 95 procent av alla utsläpp med det enskilt största bidraget från personbilstrafiken. Sedan en topp runt år 2010 har transportsektorns utsläpp i länet minskat med över 20 procent, trots att trafikarbetet (fordonskilometer) samtidigt ökade med 9 procent.

Elektrifieringen av fordonsflottan ökar i långsam takt. Den stora flottan av personbilar gör dock att omställningen tar tid. Enligt statistik från Trafikanalys ökade andelen elbilar av nybilsförsäljningen från 34 procent under 2024 till 35 procent under 2025. Laddbara bilar, det vill säga elbilar tillsammans med laddhybrider, stod tillsammans för 61 procent av nyregistrerade personbilar att jämföra med 57 procent under 2024.

I slutet av 2025 fanns cirka 800 000 laddbara personbilar i trafik i Sverige, vilket motsvarar 16 procent av den totala personbilsflottan på drygt 5 miljoner bilar. Andelen elbilar var vid samma tidpunkt 8,6 procent av den totala personbilsflottan.



Figur 47 Utsläpp av växthusgaser från transportsektorns olika trafikslag i Västra Götaland 2020 (exklusive utrikes flygtrafik).

Källa: Forskarråd för Västra Götalands klimatomställning Rapport 2 2022, Transporter i fokus. VGR Analys 2022:51. Data Trafikanalys (2022).

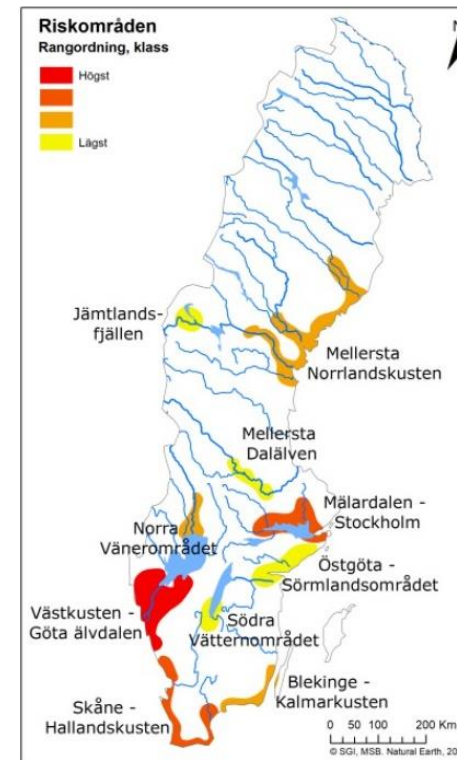
Klimatanpassning

Västra Götaland påverkas i hög grad av klimatförändringarnas effekter och är ett utpekade nationellt riskområde för ras, skred, erosion och översvämning, där särskilt Göta-älvdalen lyfts fram som ett område med hög skredrisk. Effekter som befaras öka i frekvens är värmeböljor och perioder av torka, men även ökad risk för skyfall med efterföljande översvämningar.

När klimatet förändras påverkas transportsystemet. Klimatanpassning inom transportsystemet handlar om att anpassa infrastrukturen till dagens och framtidens klimat. Länsstyrelsen samordnar arbetet med klimatanpassning. Trafikverket är ansvarig för den statliga infrastrukturen och är en av många aktörer i arbetet med klimatanpassning.

Klimatanpassningen av infrastrukturen utgörs av flera olika typer av åtgärder. Det kan till exempel vara att höja befintlig infrastruktur, att reducera klimatrelaterade risker och att planera för omledningsmöjligheter. Eftersom klimatförändringarna sker långsamt kan vissa delar av infrastrukturen bytas ut succesivt och byggas om inom det ordinarie planerade arbetet. Andra delar av infrastrukturen har lång livslängd och måste anpassas redan från början när de byggs.

Statens geotekniska institut (SGI) och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har haft regeringens uppdrag att identifiera särskilda riskområden för ras, skred, erosion och översvämning som är klimatrelaterade. Tio nationella riskområden har identifierats och rangordnats utifrån en sammanvägning av sannolikheten för och konsekvensen av att ras, skred, erosion och översvämning som är klimatrelaterade inträffar.



Figur 48 Riskområden för ras, skred, erosion och översvämning
Källa: SGI och MSB 2021

10. Infrastrukturen och beredskap

Beredskap behövs för att möta störningar av olika omfattning, ofta av kritisk natur eller som behöver hanteras skyndsamt.

Trafikverket har rollen som sektorsansvarig beredskapsmyndighet för beredskapssektorn Transporter. Det innebär att myndigheten leder och samordnar planeringen av det civila försvaret inom hela transportsektorn för att säkra kritiska transporter vid kriser, höjd beredskap och krig.

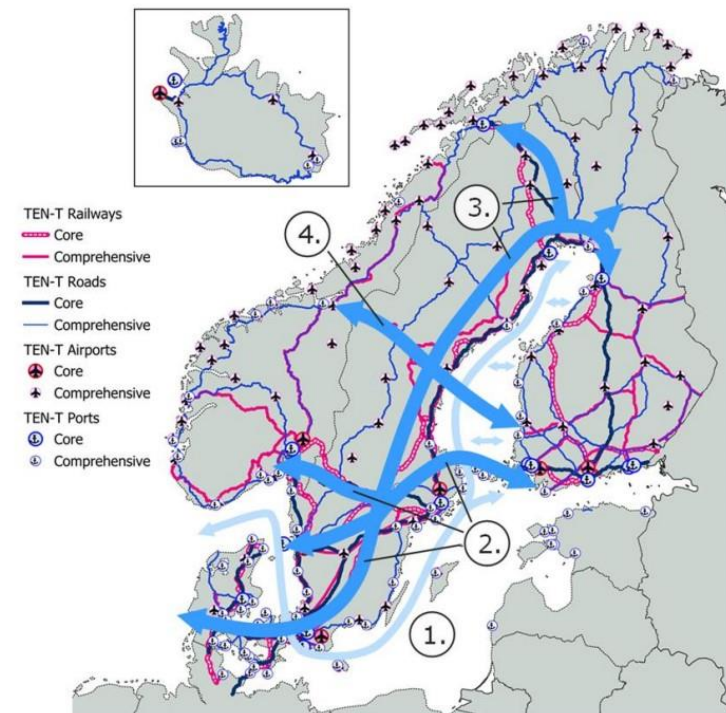
Nyckelaspekter av infrastrukturberedskap:

- **Samhällskritisk infrastruktur:** Skydd och funktion av vägar, järnvägar, hamnar, flygplatser och telekommunikation är prioriterat.
- **Försörjningsberedskap:** Säkerställa tillgång till byggmaterial och arbetsmaskiner för att reparera skador vid höjd beredskap.
- **Energi och transporter:** Elberedskap, drivmedelsförsörjning och transportinfrastruktur.
- **Samverkan:** Ansvarsprincipen gäller, där aktörer (kommuner, regioner, företag) ansvarar för sin verksamhet

De utpekade korridorerna ska ha kapacitet för kritisk folkförsörjning, kritisk import och export samt militär mobilitet inklusive NATO världlandsstöd.

Västra Götalandsregionen har som kollektivtrafikmyndighet ett särskilt ansvar för säkerhet och beredskap inom den verksamheten. Kollektivtrafikens ansvar inom civil beredskap är att:

- Upprätthålla prioriterad kollektivtrafik
- Ge stöd till Försvarsmakten avseende trupptransporter
- Genomföra sjuktransporter
- Bistå/genomföra storskalig utrymning.



Figur 49 Transportkorridorer över Norden, där fyra har valts ut som särskilt viktiga för att säkerställa robusta leveranskedjor för både militära och civila behov.

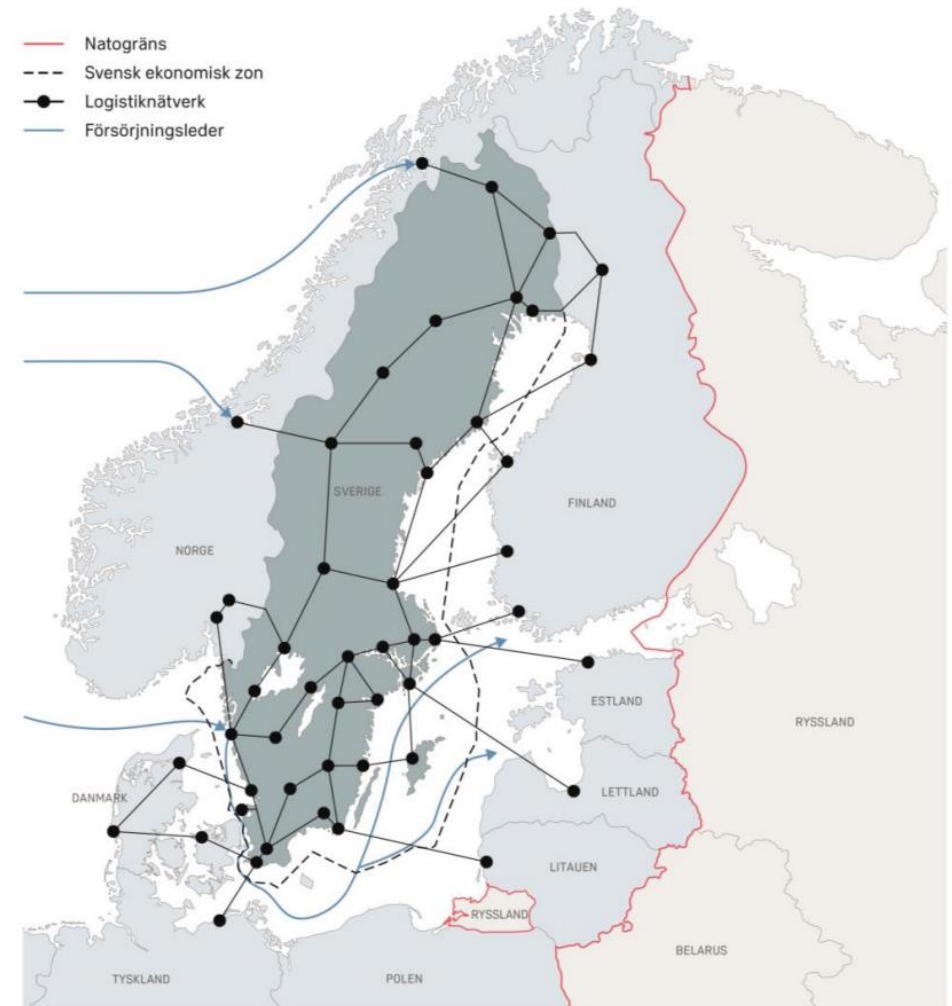
Källa: Nordic Transport Preparedness Cooperation (NTPC)

NATO

Med Sveriges inträde som allierad i Nato ändrades den militärstrategiska kontexten. Arbetet i Nato bygger bland annat på gemensam operationsplanering. Natos regionala planer fastställer vilka militära resurser som ska kunna användas i Sverige och närområdet, vilka områden som är av strategisk betydelse och vilka förmågor som krävs, exempelvis för värdlandsstöd och förstärkningar.

Sverige tillhandahåller värdlandsstöd i form av exempelvis transport- och logistiktjänster (livsmedel, drivmedel, sjukvård, elförsörjning, kommunikationer och infrastruktur). Försvarsmakten ska kunna upprätthålla ett robust logistiknätverk, vilket förutsätter ett starkt totalförsvaret som är utformat och dimensionerat för krig där infrastruktur, samhällsfunktioner och förnödenhetsförsörjning så långt som möjligt ska fungera. Civilt och militärt försvar måste därför samverka och statliga myndigheter behöver involvera kommuner, regioner, näringsliv och civilsamhället i sin planering.

Öst-västliga transportvägar genom Sverige är avgörande för att alliansen ska kunna försvara Finland och Baltikum. Gotlands läge är centralt i detta sammanhang. Särskilt viktiga förbindelser är Götaland och västkusten till Stockholmsområdet, västra Svealand till Oslo-området, Jämtland till Trondheim, Norrbotten via Narvik samt genom Östersjön och Öresundsregionen.



Figur 50 Sveriges geografiska läge och schematisk bild av logistiknätverket. Källa: Utgångspunkter för totalförsvaret 2025–2030, Försvarsmakten och Myndigheten för civilt försvar

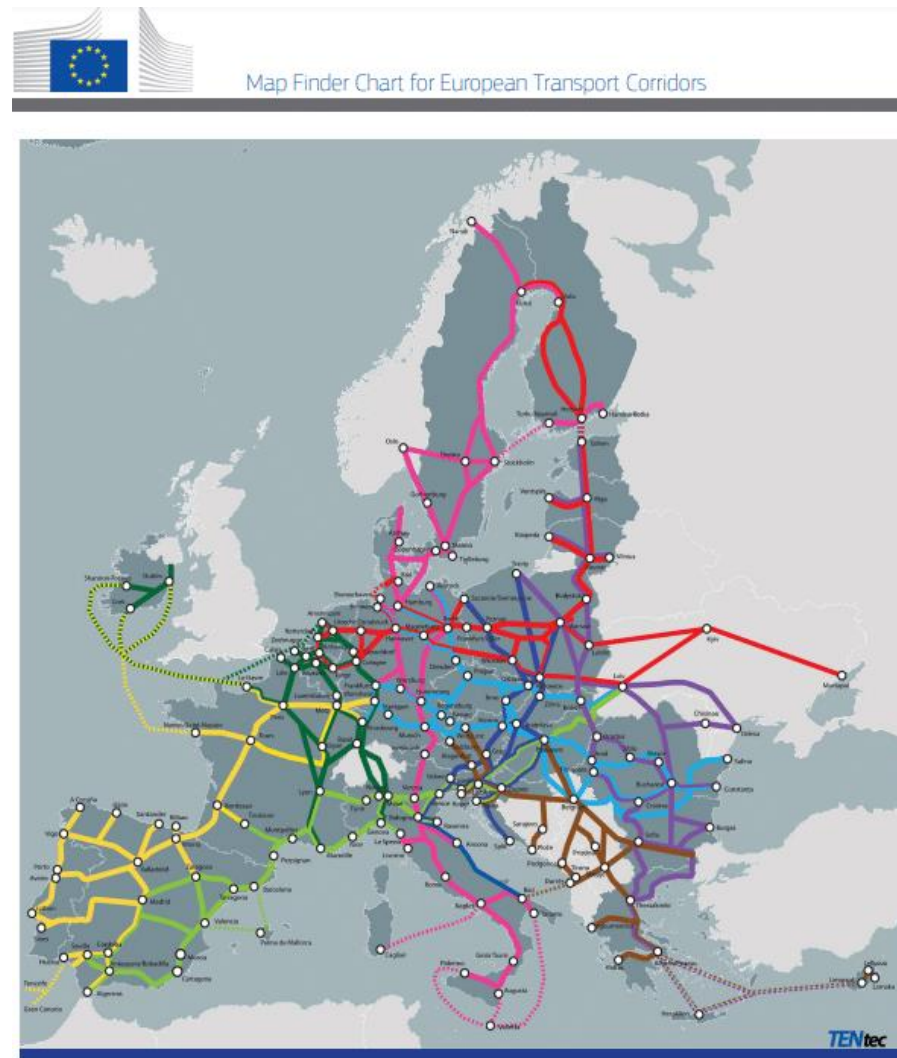
Utpekat TEN-T nät

Trans-European Transport Network (TEN-T)

Förordningen (EU) 2024/1679) med EU:s riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet syftar till att bygga upp ett tillförlitligt och sömlöst transportnät av hög kvalitet som säkerställer hållbar konnektivitet i hela Europa utan fysiska avbrott, flaskhalsar eller felande länkar. Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) består av ett multimodalt nätverk av järnvägar, vägar, inre vattenvägar och närsjöfartsrutter kopplade till urbana knutpunkter, kust- och inlandshamnar samt flygplatser och deras terminaler runt om i Europeiska unionen (EU).

Ett sammanhållet gränsöverskridande europeiskt transportsystem till år 2050 ska möjliggöra ett effektivt fungerande av EU:s inre marknad och bidra till den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen i unionen och till att uppfylla klimatmålen i den europeiska gröna given.

Förordningen bygger på medlemsländernas infrastrukturplanering och merparten av utbyggnad bekostas således av medlemsländerna genom de nationella transportplanerna eller motsvarande. Den nationella finansieringen kan även kompletteras med EU-medel.



Figur 51 De europeiska transportkorridorerna där den så kallade "Scan-Med" korridoren går genom Sverige

Källa: EU-kommissionen

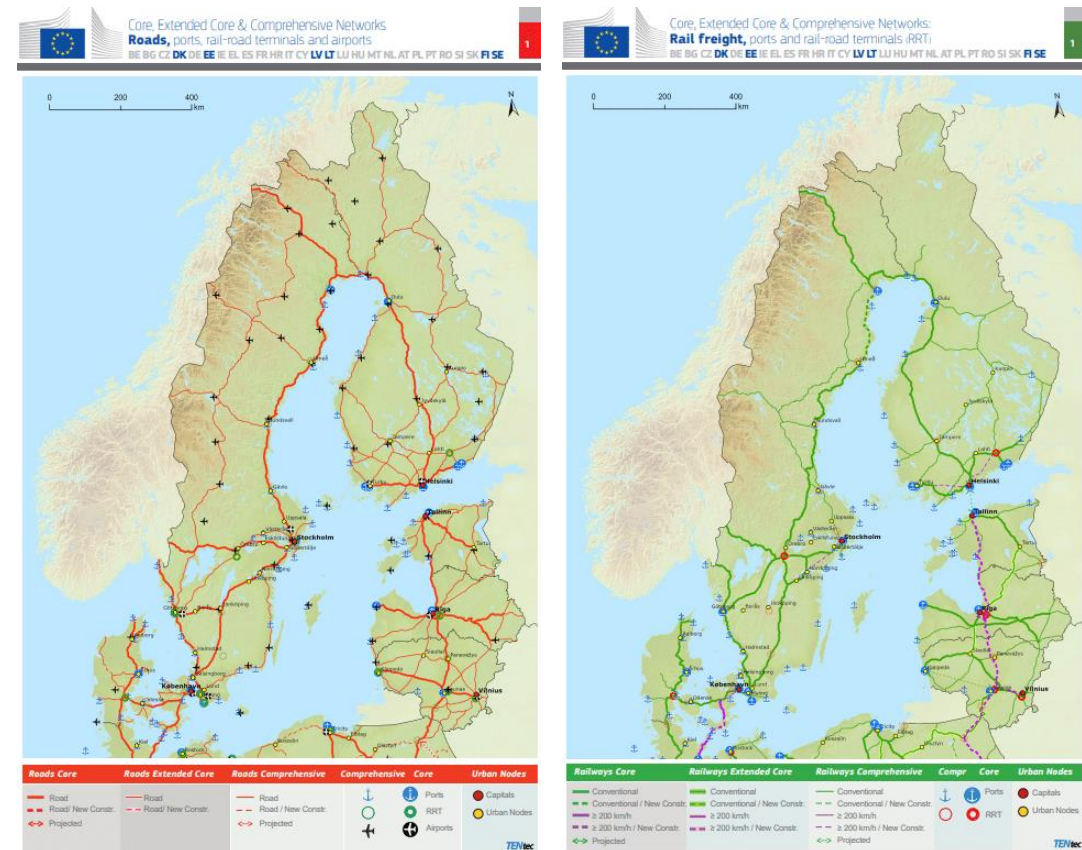
Nätet kommer att utvecklas eller uppgraderas i tre steg. Ett stomnät ska vara fullbordat 2030. Ett utvidgat stomnät ska vara fullbordat 2040 och ett övergripande nät ska vara fullbordat 2050.

Att pekas ut som väg- eller järnvägsstråk, urban knutpunkt, hamn, flygplats eller terminal innebär framför allt tre saker:

1. Ett synliggörande av EU-mervärdet av fungerande transportlösningar till, kring och i området.
2. En ökad möjlighet att få med anslutande stråk på kartorna i framtiden
3. En möjlighet att söka finansiering från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF), det vill säga EU-finansiering för infrastrukturinvesteringar för projekt som ligger längs TEN-T-nätet.

Att ingå i TEN-T innebär dock även åtaganden, såsom vissa krav på standard och kapacitet, eller för sträckor som i dagsläget inte finns, att de ska vara utbyggda tills ett visst år.

I Västra Götaland är Göteborg och Borås utpekade urbana knutpunkter inom TEN-T förordningen.



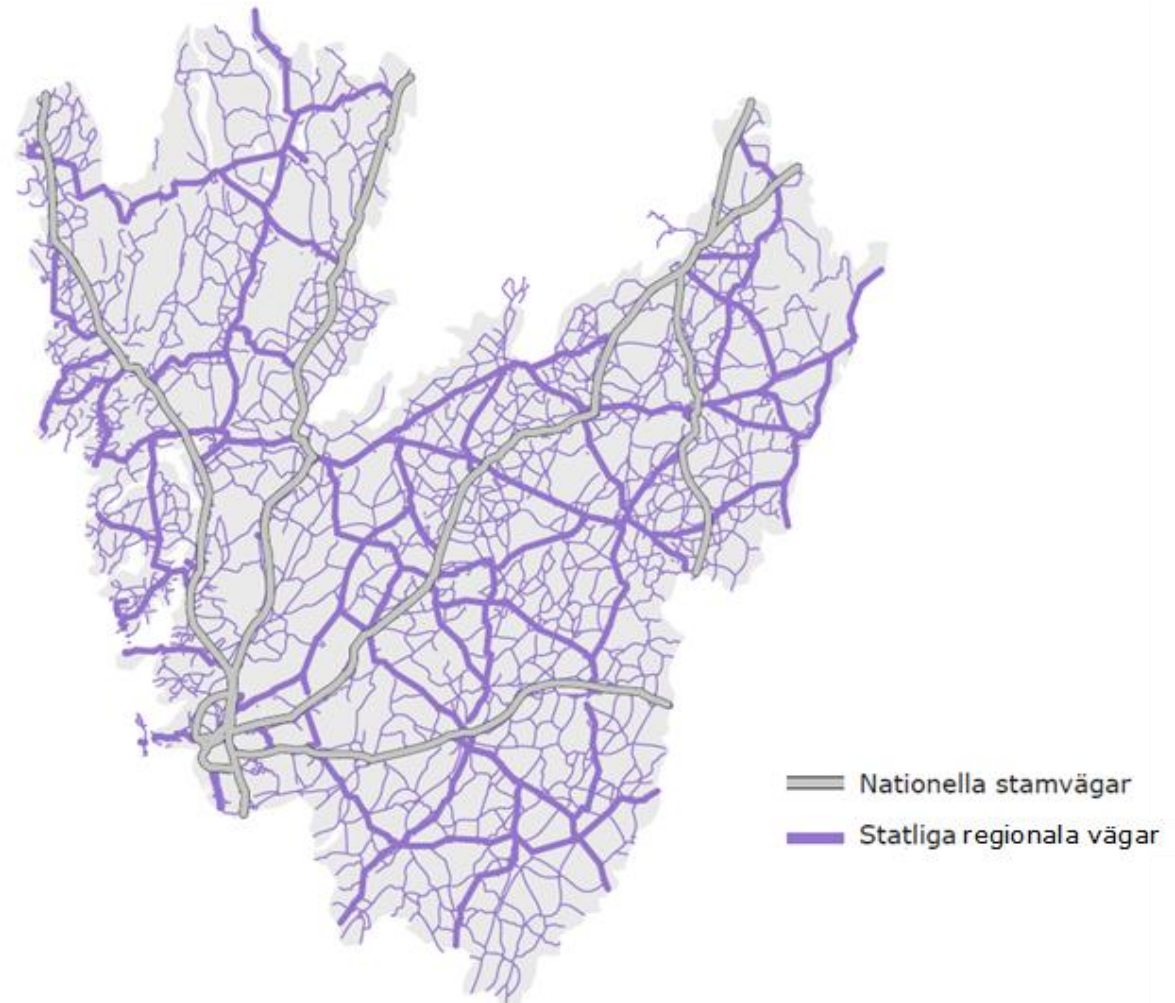
Figur 52 Exempel på TEN-T nät för väg och järnväg
Källa: EU-kommissionen, reference 5548/24

11. Statligt vägnät i Västra Götaland

I Västra Götaland finns:

- Cirka 80 mil statligt nationellt stamvägnät. Det är E6, E20, E45, väg 26 och väg 40. Investeringar finansieras via den nationella infrastrukturplanen.
- Cirka 1 100 mil statligt regionalt vägnät. Investeringar finansieras via den regionala infrastrukturplanen.

Drift och underhåll av hela det statliga väg- och järnvägsnätet, bärighetshöjande åtgärder, klimatanpassningsåtgärder samt miljöåtgärder i all den befintliga statliga infrastrukturen finansieras inom ramen för den nationella infrastrukturplanen.

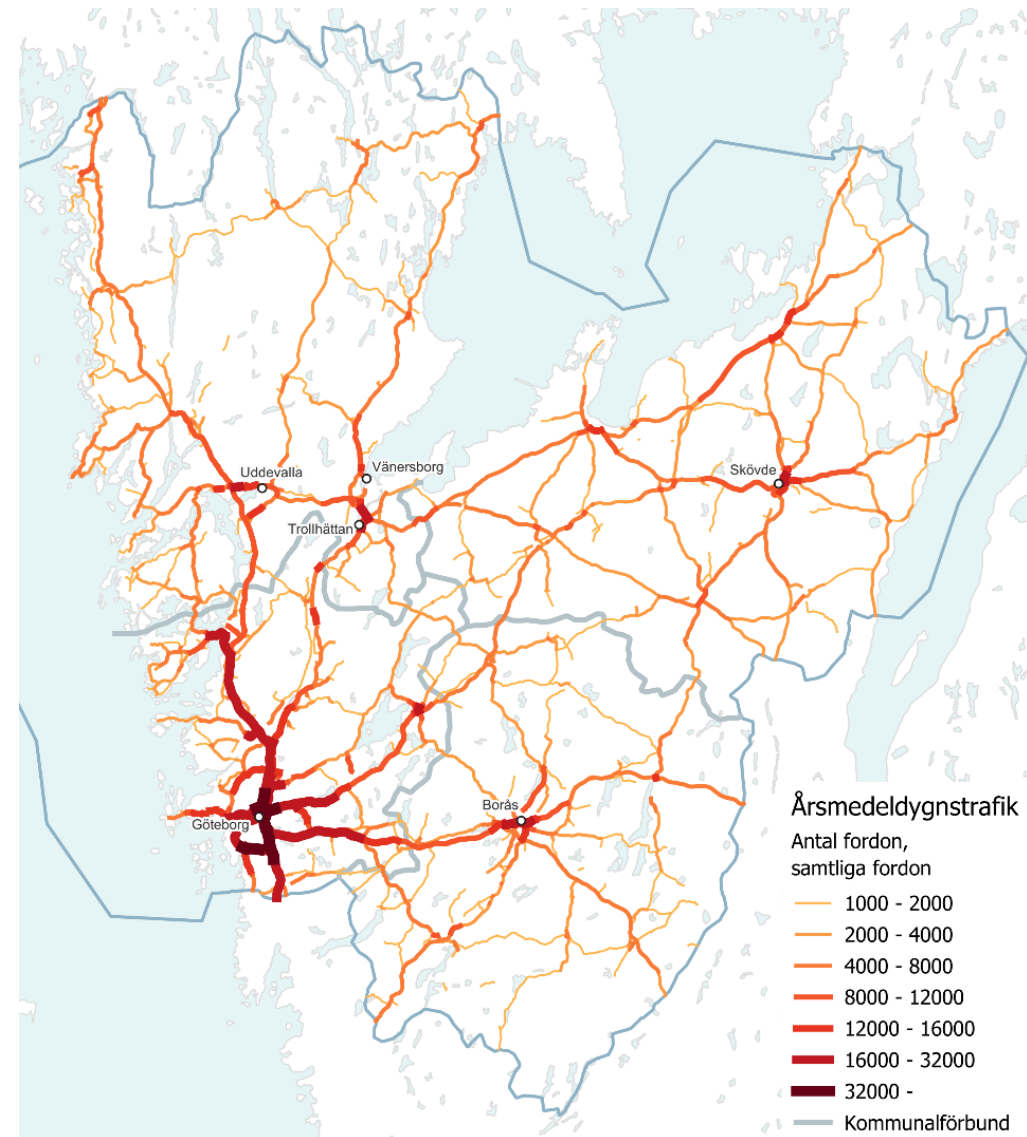


Figur 53 Statligt vägnät i Västra Götaland

Källa: Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026-2037

Trafikflöden på väg - samtliga fordon

Trafiken i Västra Götaland följer stora stråk. Europaväg E6 genom länet är det mest trafikerade stråket med höga ÅDT-värden (årsmedeldygnstrafik) för både personbilar och tung trafik. Sträckan där E6 möter E20 i Göteborg har särskilt stora trafikvolym, medan E20 österut och inlandet också visar höga ÅDT, framför allt för pendling och godstransporter. E45 norrut mot Trollhättan har måttliga till höga flöden och fungerar som alternativ för tung trafik. Riksväg 40 mellan Göteborg och Borås är ett annat betydande stråk med höga trafikvolym under dygnets pendlartimmar.

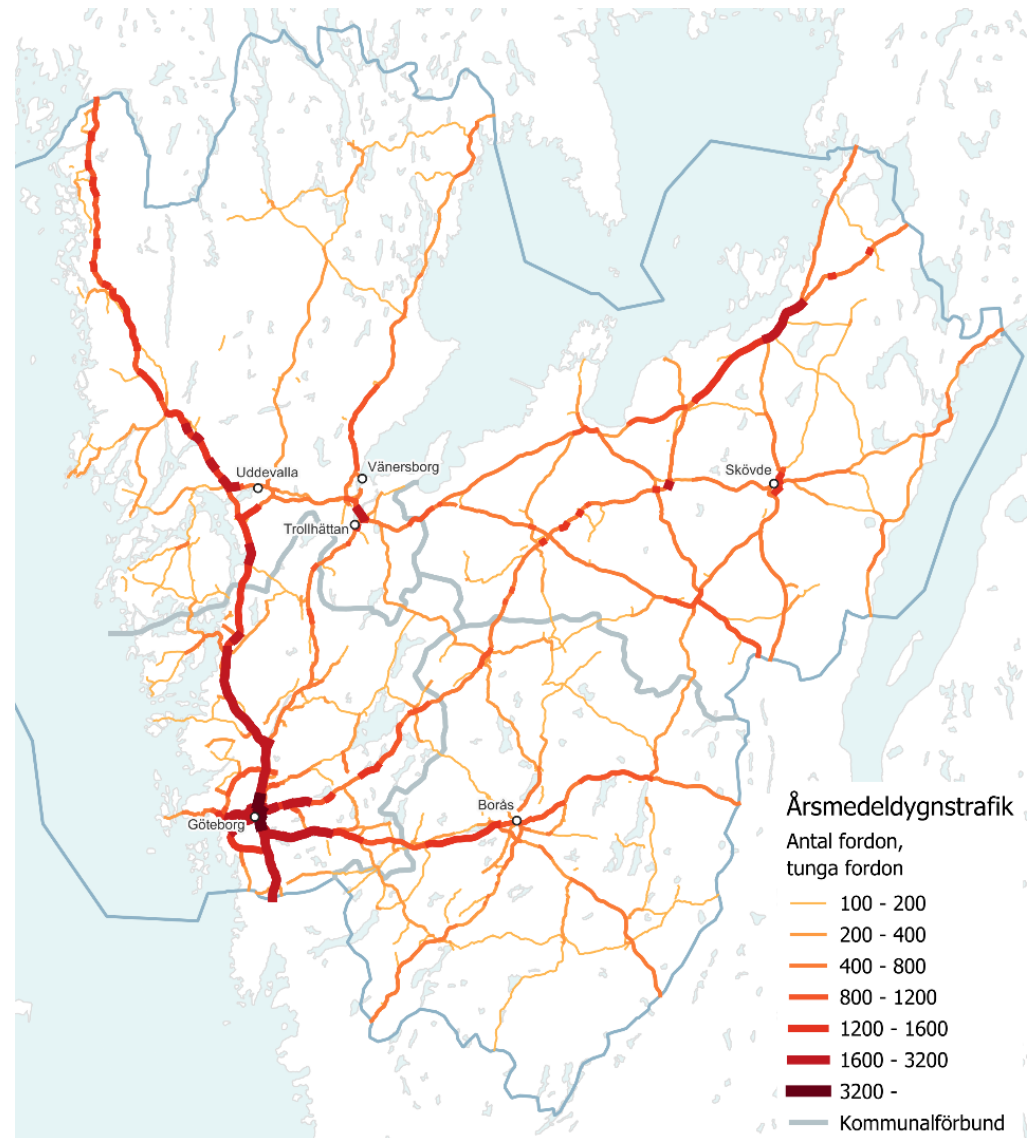
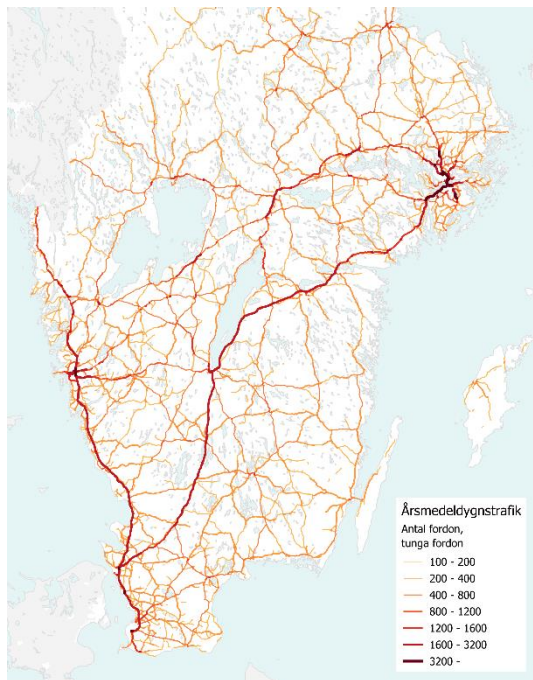


Figur 54 Årsmedeldygnstrafik, samtliga fordon.
Källa: Trafikverket NVDB 2025. Inlagt i karta av VGR.

Trafikflöden på väg - tunga transporter

Tunga fordon rör sig med liknande mönster som övrig trafik med vissa noterbara skillnader. Trafikering på E6 är mer utmärkande med höga volymer.

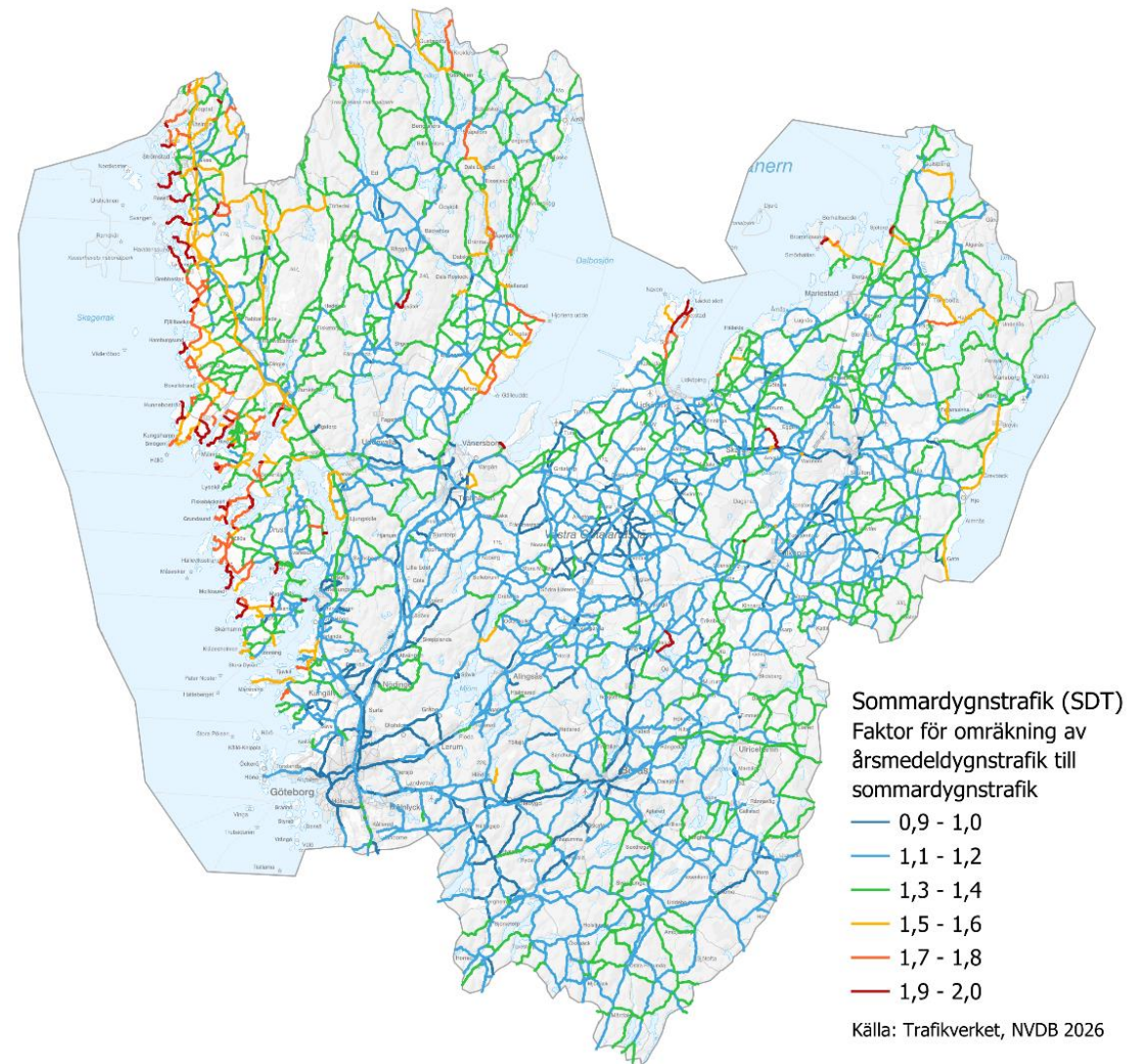
Vägtransporter dominerar godstransporterna inom Västra Götaland och står för cirka 60 procent av de totala godsmängderna. Denna volym inbegriper även gods som transporteras till närmaste hamn eller kombiterminal. De största volymerna transporteras längs E6 samt E45, E20 och väg 40 runt Göteborg.



Figur 55 och 56 Årsmedeldygnstrafik, tunga fordon.
Källa: Trafikverket NVDB 2025. Inlagt i karta av VGR.

Trafikflöden på väg - sommartrafik

På flera platser inom Västra Götaland är trafiken avsevärt högre under sommartid. Det gäller framför allt längs Bohuskusten, men även kring Vänern, Vättern och vid platser med attraktiva besöksmål. Flera sträckor har dubbelt så mycket trafik under sommartid jämfört med årsmedeldygnstrafik.

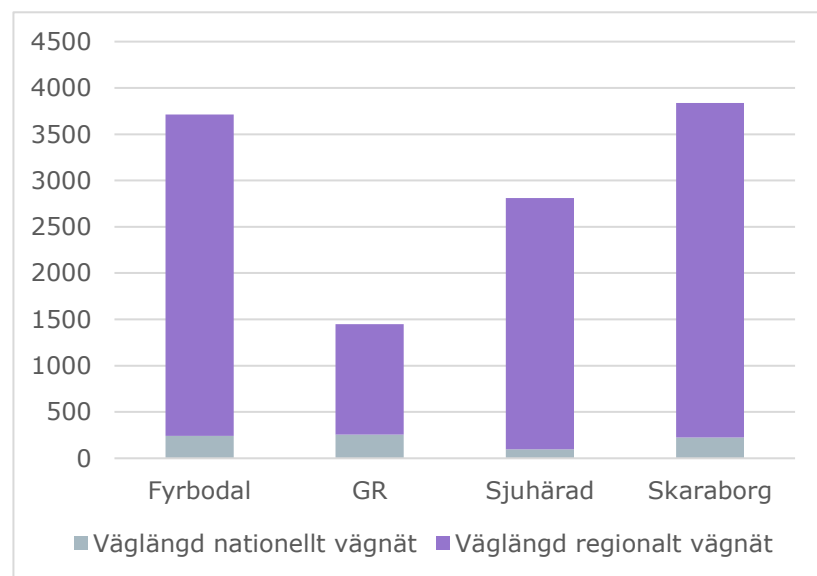


Figur 57 Sommaravgiftstrafik i förhållande till årsmedeldygnstrafik.
Källa: Trafikverket NVDB 2026. Inlagt i karta av VGR.

Väglängd och trafikarbete per delregion

Totalt finns 11 808 km statligt vägnät i Västra Götaland, varav 10 990 km är statligt regionalt och 818 km statligt nationellt.

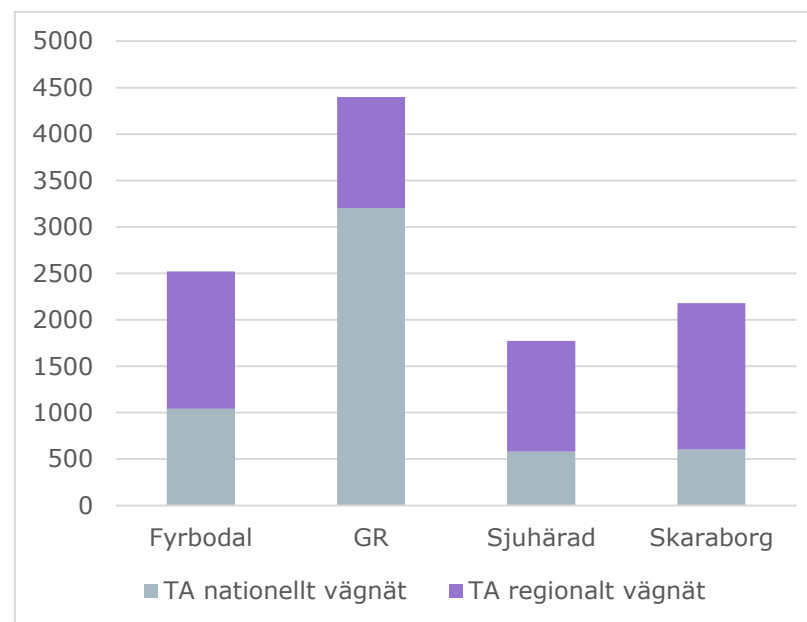
De nationella vägarna i Västra Götaland är E6, E20, E45, väg 26 och väg 40.



Figur 58 Väglängd statligt vägnät i Västra Götaland, kilometer
Källa: Trafikverket 2025

Trafikarbete är ett mått på mängden trafik. Diagrammet visar antalet kilometer som körs i respektive delregion under ett år. Totalt körs cirka 10 800 miljoner fordonskilometer på statligt vägnät i Västra Götaland, varav 5 400 på statligt nationellt och 5 400 på statligt regionalt vägnät.

Det största trafikarbetet sker inom Göteborgsregionen, framför allt på det statliga stamvägarna. På det statligt regionala vägnätet fördelar sig trafikarbetet relativt jämnt mellan delregionerna.



Figur 59 Trafikarbete i statligt vägnät i Västra Götaland, miljoner fordonskilometer
Källa: Trafikverket 2025

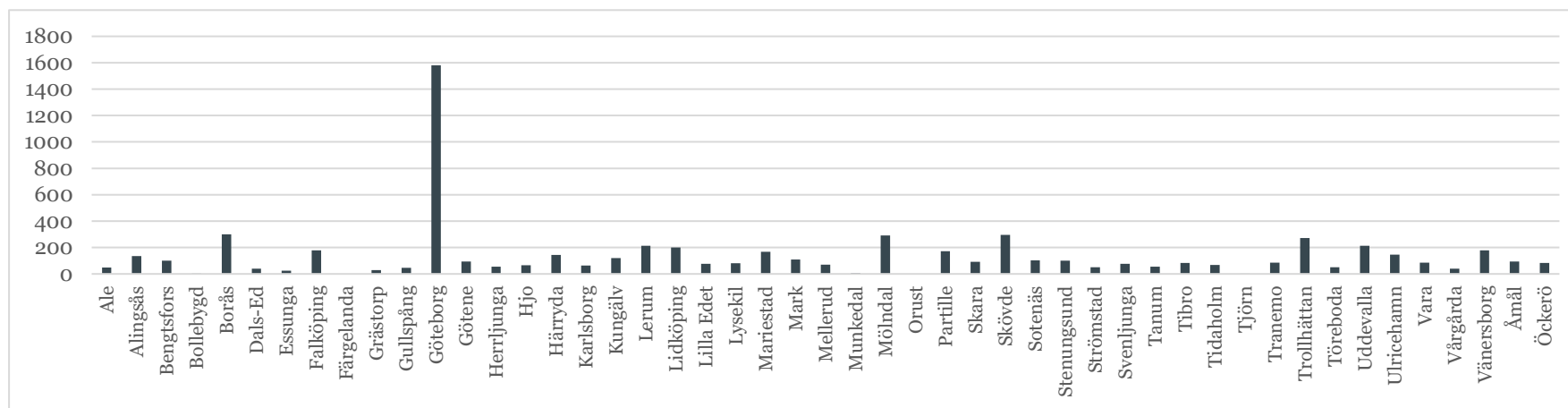
Kommunal och enskilt vägnät

Totalt finns 6 600 km kommunalt vägnät i Västra Götaland. I den regionala infrastrukturplanen finns avsatta medel för statlig medfinans till åtgärder inom kollektivtrafik, cykel och miljö/trafiksäkerhet i kommunalt vägnät. Kommunerna kan årligen ansöka om 50 procent medfinansiering.

Andel kommunalt vägnät skiljer sig mycket mellan kommunerna i Västra Götaland. Göteborg sticker ut med cirka 1 600 km kommunalt vägnät. Fem kommuner har mindre än 10 km kommunalt vägnät; Bollebygd, Färgelanda, Munkedal, Orust och Tjörn.

Det absolut längsta vägnätet är enskilt vägnät, totalt cirka 49 000 km i Västra Götaland. Det ägs och förvaltas av privata markägare, vägföreningar eller samfällighetsföreningar. Vad som avgör om en väg är allmän eller enskild är om vägen är till för allmän trafik eller om den främst är till nytta för fastighetsägare och verksamheter i vägens närhet.

Nationell infrastrukturplan lämnar bidrag till enskilt vägnät. Regional infrastrukturplan får lämna bidrag till enskilt vägnät, men den regionala infrastrukturplanen för Västra Götaland har i dagsläget inga avsatta medel.

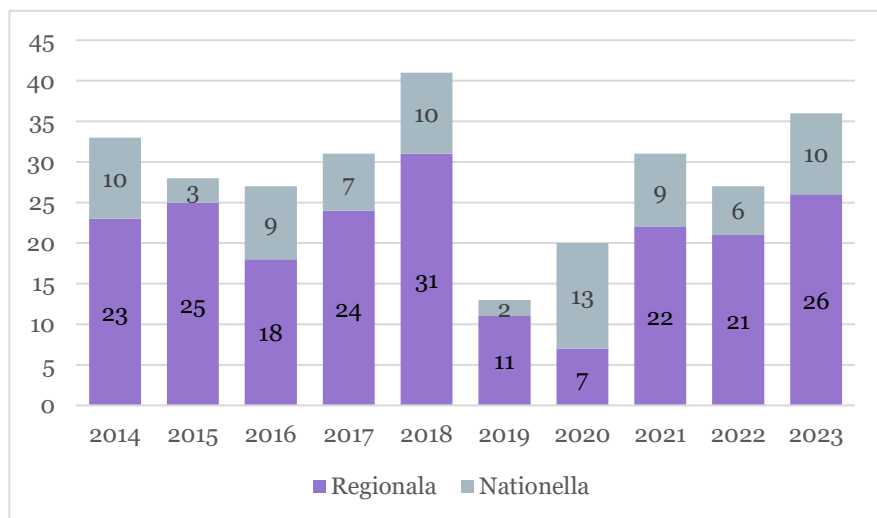


Figur 60 Kommunalt vägnät per kommun i Västra Götaland 2024.

Källa: Trafikverket 2025

Trafiksäkerhet väg

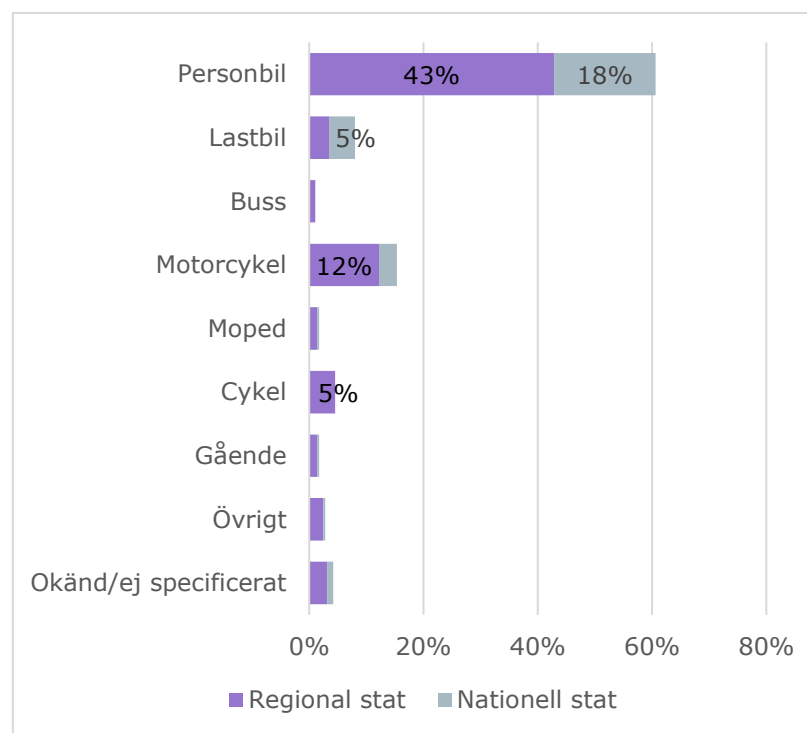
Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen och etappmål på vägen dit. Regeringen beslutade 2020 om ett nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet till 2030. Målet omfattar alla trafikslag. Etappmålet innebär en halvering av antalet omkomna till följd av trafikolyckor, mellan ett snitt av 2017–2019 och 2030. Under motsvarande tidsperiod ska antalet allvarligt skadade minska med minst 25 procent.



Figur 61 Antal omkomna i statligt regionalt och statligt nationellt vägnät inom Västra Götaland under perioden 2014-2023.

Källa: Trafikverket 2025

Utvecklingen av antal omkomna på väg och järnväg går inte i linje med nödvändig utveckling för att nå mål som finns till 2030. Totalt omkom 287 personer i vägtrafiken på det statliga vägnätet i Västra Götaland under perioden 2014 till 2023.



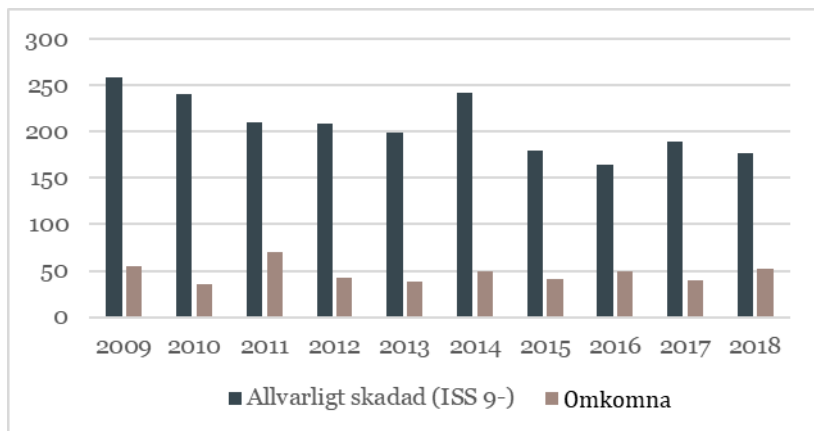
Figur 62 Andel omkomna per olyckstyp i statligt regionalt och statligt nationellt vägnät inom Västra Götaland under perioden 2014-2023.

Källa: Trafikverket 2025

Under perioden 2009 till 2018 omkom 262 personer och 704 skadades allvarlig på det statligt regionala vägnätet i Västra Götaland.

Det statliga regionala vägnätet kategoriseras i följande vägtyper:

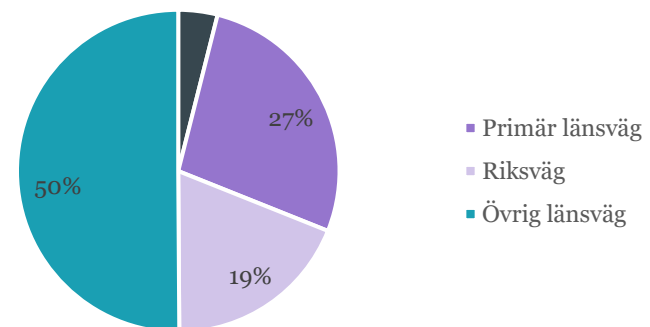
- Riksvägar: vägnummer lägre än 100, cirka 8 procent av det statliga regionala vägnätet i Västra Götaland.
- Primära länsvägar: vägnummer lägre än 500 och högre än 100. Cirka 13 procent av det statliga regionala vägnätet i länet.
- Övriga länsvägar: vägnummer högre än 500, cirka 79 procent av det statliga regionala vägnätet i länet.



Figur 63 Antal omkomna och allvarligt skadade i statligt regionalt vägnät inom Västra Götaland under perioden 2009-2018.
Källa: VGR, Trafiksäkerhetsutveckling i Västra Götaland 2009–2018

Totalt sker hälften av olyckorna med omkomna och allvarligt skadade på statliga regionala vägar inom kategorin Övriga länsvägar, vägar med vägnummer högre än 500 och relativt sett mindre vägar med låg årsdygnstrafik. Av samtliga olyckor med omkomna och svårt skadade har 65 procent skett på de lågtrafikerade vägarna, vägar med en årsmedeldygnstrafik som är lägre än 4 000 fordon.

Sett till allvarliga olyckor per väglängd är riksvägar och primära länsvägar överrepresenterade. Riksvägar, 8 procent av vägnätet, står för 19 procent av de omkomna och svårt skadade och primära länsvägar, 13 procent av vägnätet, 27 procent av de omkomna och svårt skadade. Dessa vägar har ofta högre hastigheter och årsmedeldygnstrafik än kategorin Övriga länsvägar.



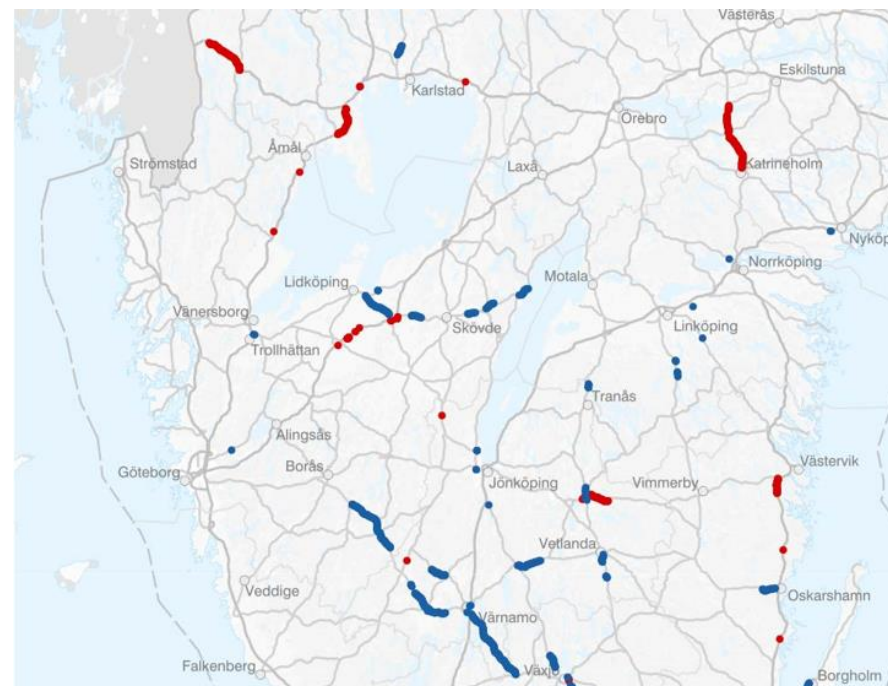
Figur 64 Andel omkomna och allvarligt skadade i statligt regionalt vägnät inom Västra Götaland per vägtyp under perioden 2009-2018.
Källa: VGR, Trafiksäkerhetsutveckling i Västra Götaland 2009–2018

Trafikverkets trafiksäkerhetsklassning

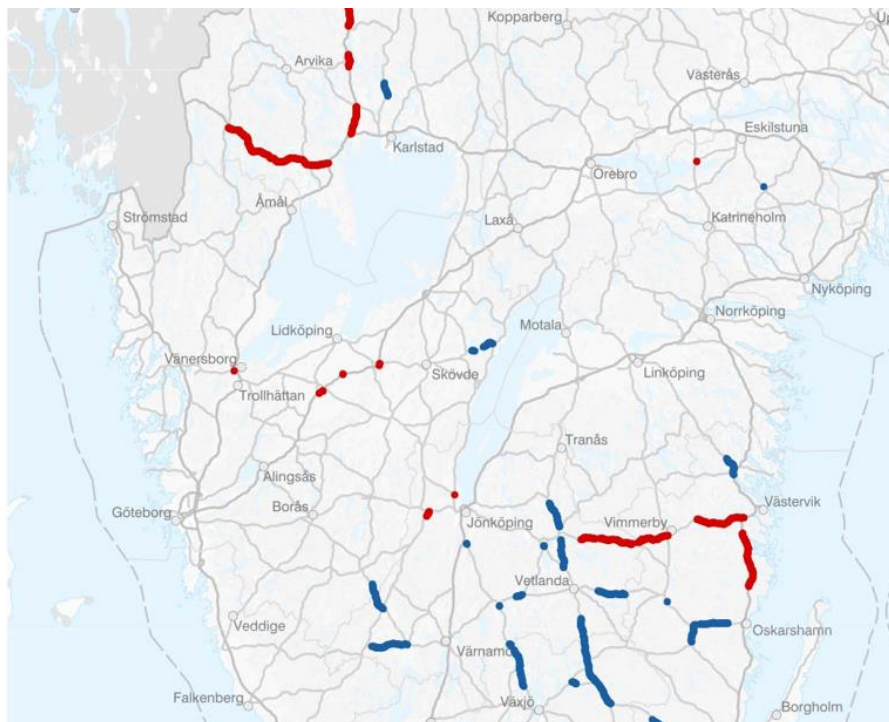
Trafikverket ska enligt vägsäkerhetslagen göra en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning av TEN-T-nätet, nationella stamvägnätet och motorvägar. Trafikverket har därför tagit fram modeller med kriterier för säkerhetsklassning, där vägnätet klassificeras i kategorier utifrån säkerhetsnivå. Modellen består av flera delar, i följande kartor visas klassning för ”sträcka bil” samt ”korsning bil”. Trafiksäkerhetsklassningen av ”sträcka bil” omfattar samtliga vägar med vägnummer upp till 100 samt övriga statliga vägar med årsdygnstrafik på minst 4000 fordon.

De mest betydande bristerna på det statliga vägnätets sträckor har identifierats genom att väga samman trafiksäkerhetsklass, hastighet, mötesfrihet och årsdygnstrafik. I tabellen nedan framgår de fall då vägar bedöms ha betydande brister:

Trafiksäkerhetsklass	Hastighet	Väg	Årsdygnstrafik
Låg eller Mindre god	≥90 km/h	Ej mötesfri	>4 000
Låg	≥90 km/h	Ej mötesfri	2 000–4000
Låg	70–80 km/h	Ej mötesfri	>4 000

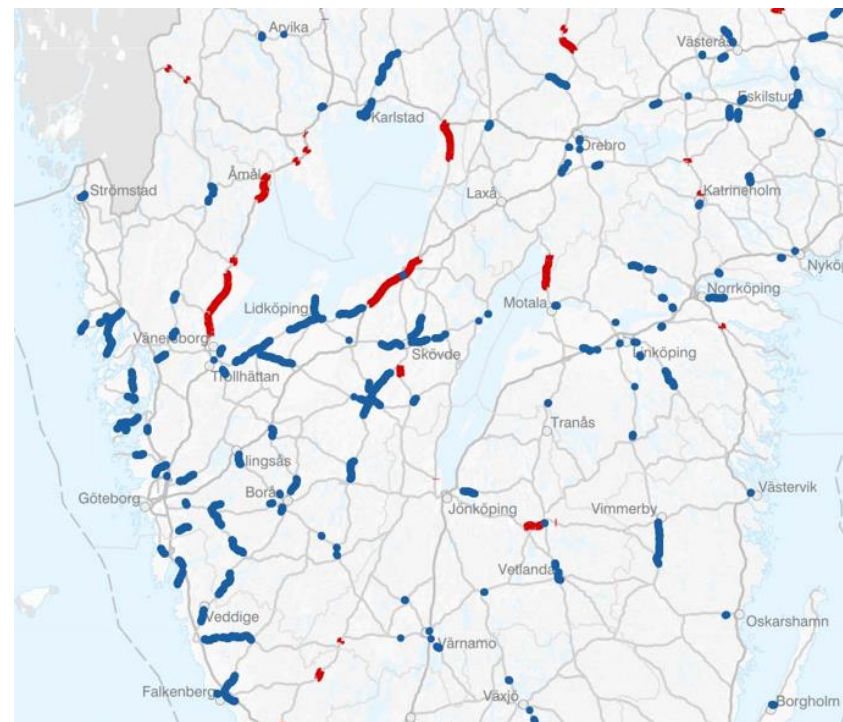


Figur 65 Betydande brister trafiksäkerhet sträcka. Ej mötesfri, hastighet ≥ 90 km/h, årsdygnstrafik >4000 och trafiksäkerhetsklass låg eller mindre god. Röd markering är nationell stamväg, blå markering övrig statlig väg.
Källa: Trafikverket, NVDB:2024-11-12



Figur 66 Betydande brister trafiksäkerhet sträcka. Ej mötesfri, hastighet ≥ 90 km/h, årsdygnstrafik 2000–4000 och trafiksäkerhetsklass låg. Röd markering är nationell stamväg, blå markering är övrig statlig väg.

Källa: Trafikverket, NVDB:2024-11-12



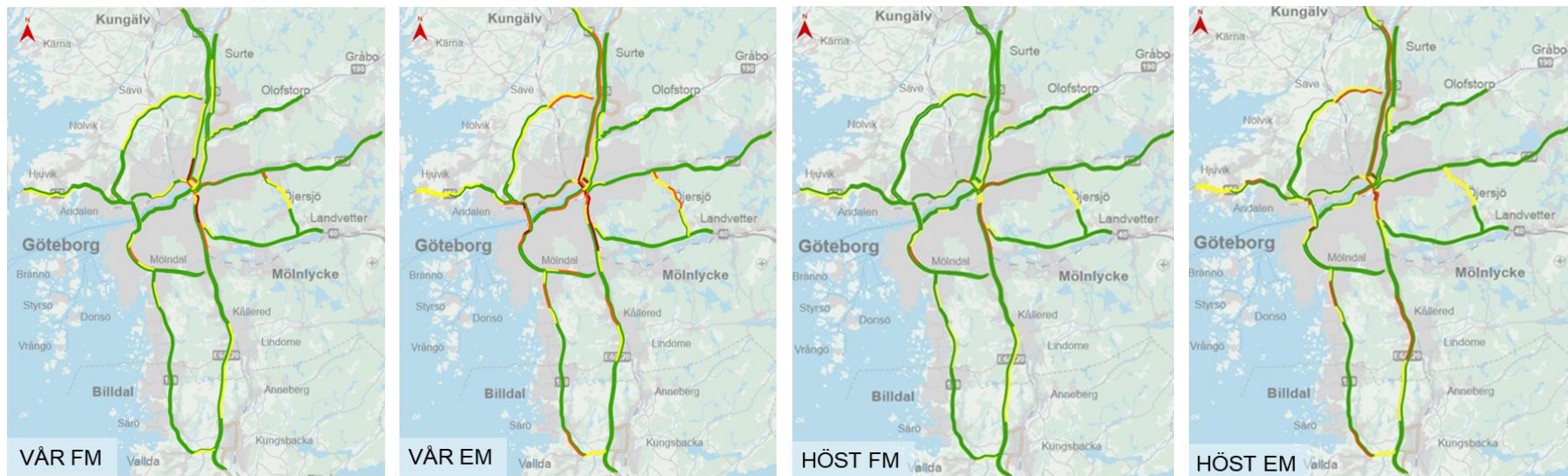
Figur 67 Betydande brister trafiksäkerhet sträcka. Ej mötesfri, hastighet 70–80 km/h, årsdygnstrafik >4000 och trafiksäkerhetsklass låg. Röd markering är nationell stamväg, blå markering är övrig statlig väg.

Källa: Trafikverket, NVDB:2024-11-12

Kapacitetsbrister i vägsystemet

Trafikverket använder så kallat restidsindex för att beskriva vägtransportssystemets funktion med avseende på trängsel. Två trängselperioder har definierats: förmiddag mellan 06:30 och 09:30 respektive eftermiddag mellan 15:00 och 18:00. Ett restidsindex på 2 innebär att medelrestiden under trängselperiodens 3 timmar är dubbelt så hög som vid fritt trafikflöde.

Restidsindex finns för närvarande endast framtaget för trafiksystemet runt Göteborg. Trafikverkets bedömning är att de redovisade sträckorna är de som är mest påverkande av trängsel i Västra Götaland.



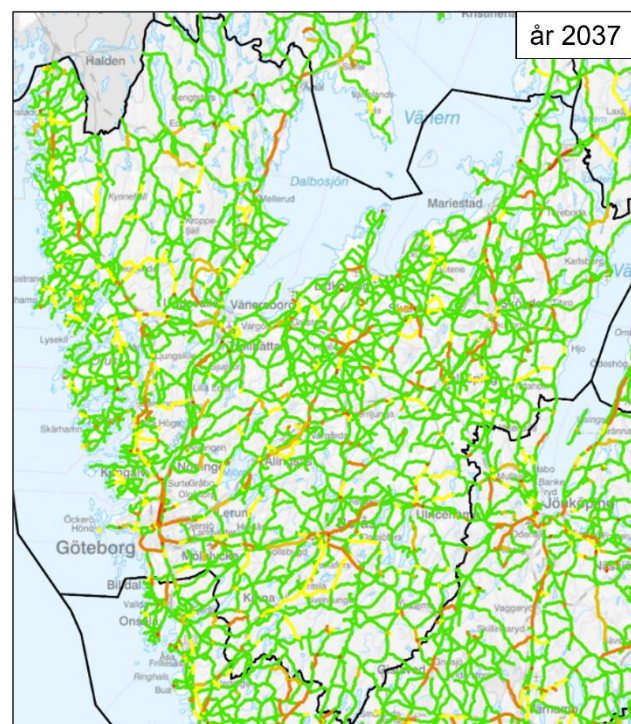
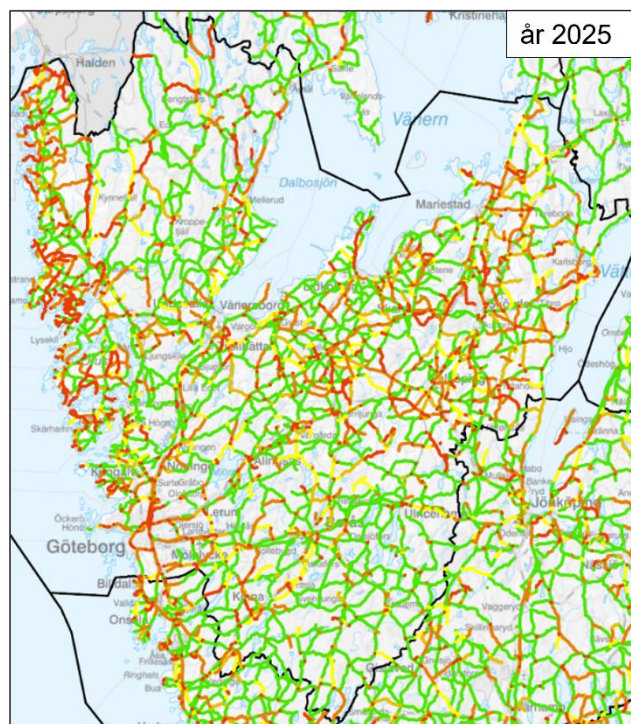
Figur 68 Restidsindex 2024

Källa: Trafikverket 2025

Underhållsstandard i vägsystemet

I nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 ökar anslagsnivåerna för vägunderhåll kraftigt vilket medför att det eftersatta underhållet nu kan börja återtas. Trafikverket påbörjar återtagande av eftersatt underhåll inom väg med ett mindre återtagande 2026 och 2027. Från 2028 kan det eftersatta underhållet återtas med en stor del varje år.

Kartorna visar tillståndsutveckling inom beläggning baserad på en teoretisk modell för nedbrytning och olika typer av åtgärder. Gröna sträckor har bra tillstånd. Röda sträckor har dåligt tillstånd, det vill säga har mer brister än Trafikverkets gränsvärden. De kan till exempel vara spåriga eller ojämna. Modellen visar att under planperioden fram till 2037 kommer alla röda sträckor att kunna åtgärdas. Då har det eftersatta underhållet återhämtats och kvarvarande brister motsvarar årligt underhållsbehov.



Figur 69 Tillståndsutveckling beläggning, prognos Västra Götalands län
Källa: Trafikverket, rapport Produktionsmått för vägunderhåll 2026:080

Funktionellt prioriterat vägnät

Som en del i Trafikverkets uppdrag, att främja tillväxt och utveckling, har Trafikverket tagit initiativ till att peka ut vilka vägar som är viktigast för tillgänglighet för motorfordonstrafik ur ett nationellt och regionalt perspektiv. Det utpekade nätet kallas för funktionellt prioriterat vägnät (FPV).

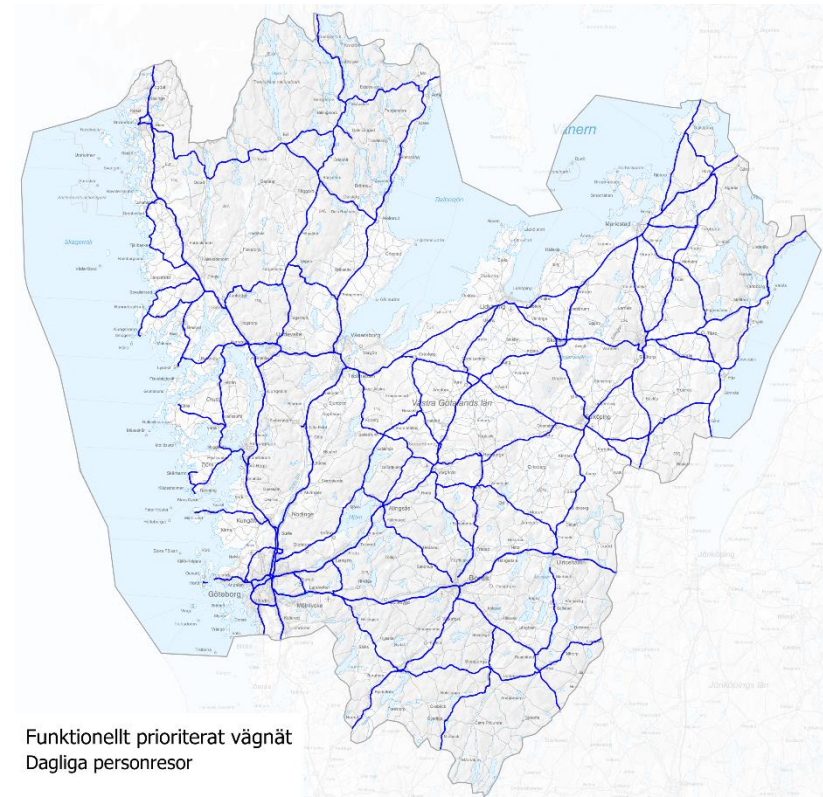
FPV är ett planeringsunderlag som utgör stöd för:

- Prioritering av insatser för att värna/utveckla tillgängligheten för resor/transporter med motorfordon längs med de utpekade vägarna.
- Samhällsplanering och utformning av vägarna samt avvägning av olika intressen.

FPV är indelat i fyra funktioner som är:

- Godstransporter
- Långväga personresor med bil
- Dagliga personresor med bil
- Kollektivtrafik med buss

Följande fyra kartor visar det utpekade nätet inom respektive funktion.



Funktionellt prioriterat vägnät
Dagliga personresor

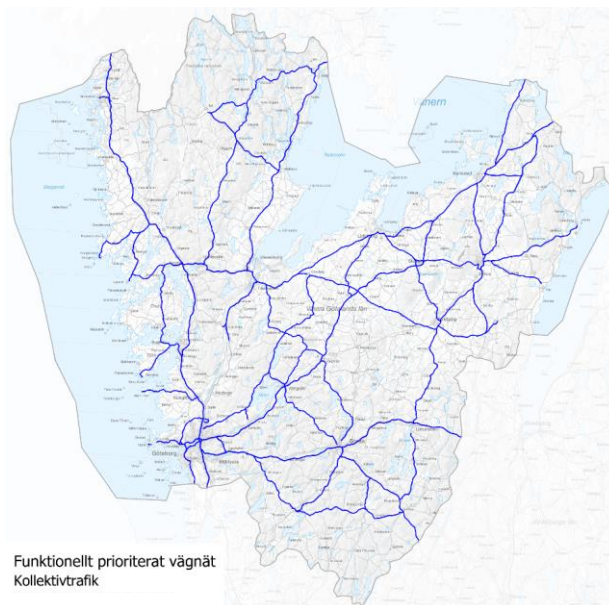
Figur 70 Funktionellt prioriterat vägnät dagliga personresor
Källa: Trafikverket NVDB 2026

Funktionerna överlappar varandra och en väg kan pekas ut utifrån en eller flera funktioner. Utgångspunkten för vägnarnas indelning i funktioner är de olika trafikanternas anspråk och behov, det vill säga vilken trafik som är viktigast där.

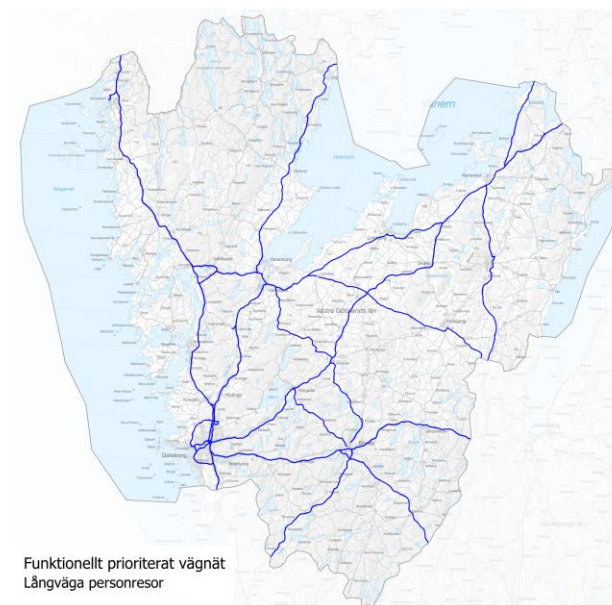
Varje planeringssituation är unik och FPV är ett av flera viktiga underlag i planeringen. Vid planering av åtgärder på en väg som ingår i FPV ska kraven på tillgänglighet för motorfordonstrafik sammanvägas med övrigt relevant underlag samt de transportpolitiska målen.



Figur 71 Funktionellt prioriterat vägnät
godstransporter
Källa: Trafikverket NVDB 2026



Figur 72 Funktionellt prioriterat vägnät
kollektivtrafik
Källa: Trafikverket NVDB 2026



Figur 73 Funktionellt prioriterat vägnät
långväga personresor
Källa: Trafikverket NVDB 2026

12. Järnvägsinfrastruktur i Västra Götaland

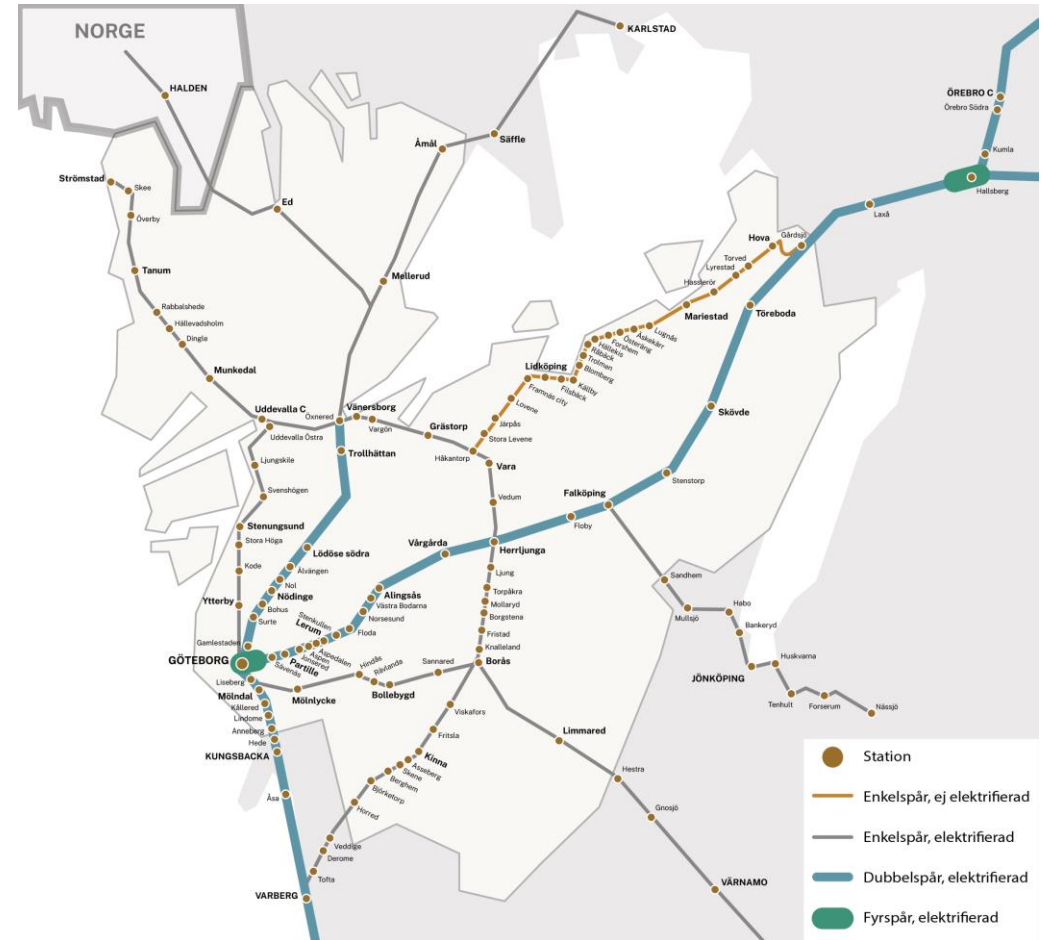
Järnvägen fyller en viktig funktion i samhällsutvecklingen och bidrar till både regional och nationell tillväxt.

Järnvägssystemet i Västra Götaland består av sju järnvägar med reguljär trafik där fem utgår från Göteborg. Samtliga järnvägar förutom Kinnekullebanan är elektrifierade. Standard på banorna varierar, från enkelspår till fyrspår korta sträckor kring Göteborg. Stationerna är tätare längs med pendeltågssträckorna omkring Göteborg men också längs Kinnekullebanan.

Järnvägssystemet består av olika typer av trafik som har olika syften. I huvudsak kan fyra typer av järnvägstrafik identifieras:

- Långväga persontrafik mellan de tre storstadsområdena
- Långväga godstrafik
- Tät pendeltågstrafik kring Göteborg samt
- Omfattande regiontågstrafik

De har olika anspråk gällande hastighet och uppehållsbild i järnvägssystemet och därmed uppstår delvis målkonflikter mellan dem, främst på grund av otillräcklig kapacitet.



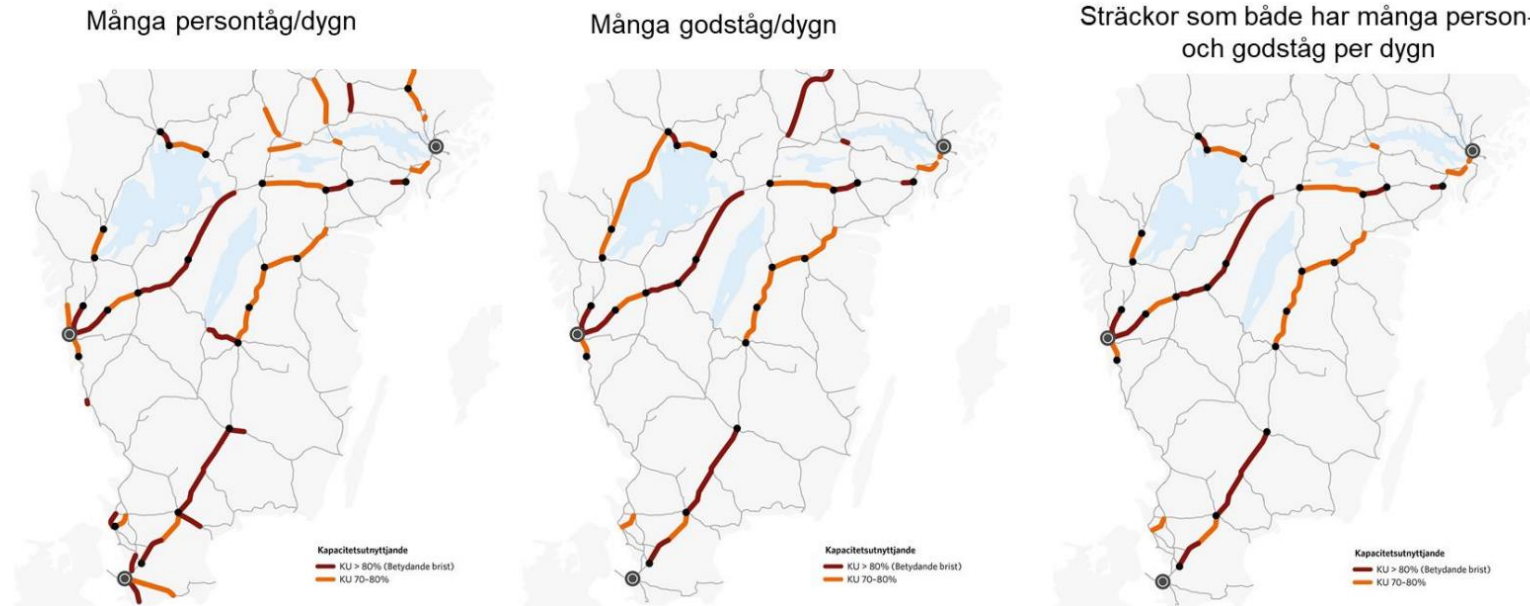
Figur 74 Tågsystemet i Västra Götaland

Källa: Utvärdering av Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen, bilaga 6 kunskapsunderlag

Kapacitet i järnvägssystemet

Under de 25 åren 1994–2019 ökade tågresandet (mätt i personkilometer) med 125 procent. Kapacitetsutnyttjandet är högt på många järnvägssträckor. Längs Södra och Västra stambanan är det dessutom högt på långa sträckor och under stora delar av dygnet. Trängsel på stambanorna har medfört att godstågens transporttider längs stambanorna ökat med flera timmar bara under de senaste 10–15 åren.

Det höga kapacitetsutnyttjandet medför olika problem, såsom att systemet blir störningskänsligt, vilket medför punktlighetsproblem. Det innebär också att det är svårt att avsätta tillräckligt med tid för underhåll av banorna och att tågtrafiken inte kan utvecklas i takt med ökad efterfrågan. Kartorna nedan visar kapacitetsbrister på högt trafikerade sträckor, per tågslag. För att en kapacitetsbrist ska anses råda finns ett trafikeringskrav för persontrafik på minst 45 persontåg/dygn och för godstrafik på minst 20 godståg/dygn, en trafikmängd som främst blir aktuell på dubbelspåriga banor.



Figur 75 Kapacitetsbrister på högt belastade sträckor år 2030.

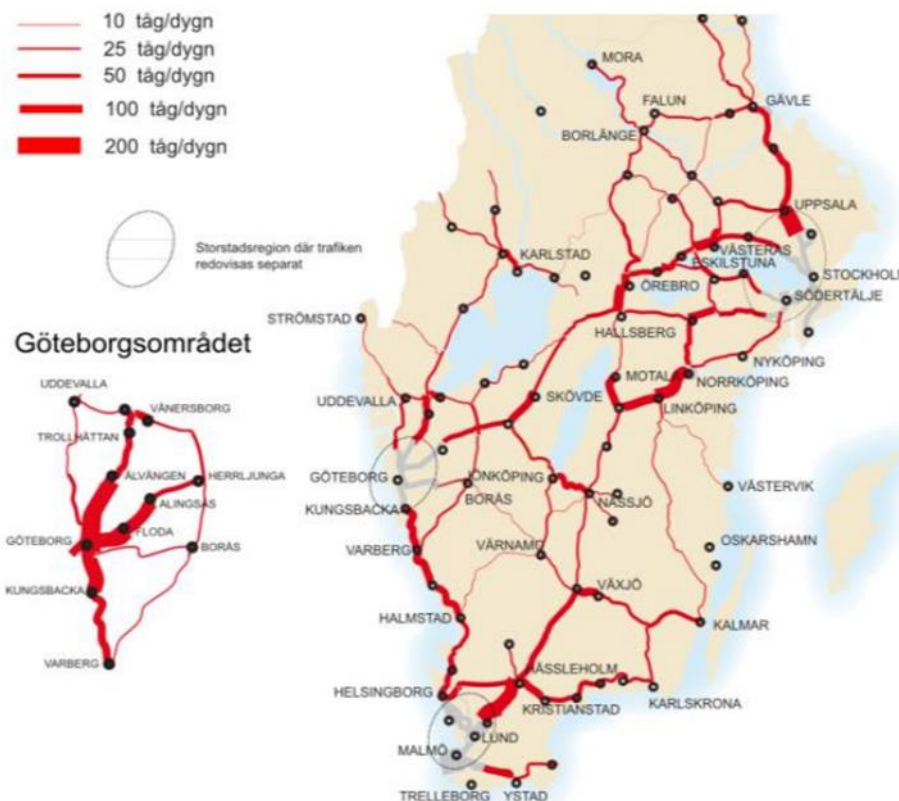
Källa: Trafikverket, Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem

Persontrafik på järnväg

Det finns önskemål från regionala kollektivtrafikmyndigheter om ytterligare regional trafik, i första hand tätare trafik i befintliga system. Det idag höga kapacitetsutnyttjandet gör det svårt att realisera dessa önskemål. Det finns även önskemål från kommersiella tågbolag att köra fler fjärrtrafikståg.



Figur 76 Utförd fjärrtrafik på järnväg per dygn 2023.
Källa: Trafikverket, Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem



Figur 77 Utförd regional tågtrafik på järnväg per dygn 2023.
Källa: Trafikverket, Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem

Godstrafik på järnväg

I det svenska järnvägsnätet framfördes enligt statistik från Trafikanalys drygt 147 000 godståg under 2024. Det är en nedgång från knappt 214 000 år 2011.

Godsoperatörerna har önskemål om utökad trafik längs stambanorna alla tider på dygnet. Även under högrafiktimmarna eftersom tågen kör långa sträckor och passerar olika delar av landet vid olika tider. Transporttiderna för gods har dock ökat 1–2 timmar under de senaste 10-15 åren. Kapacitetshöjande åtgärder i form av förbigångsspår utmed stambanorna har byggts. Detta ger möjlighet till fler tåglägen totalt, men i många fall har det inneburit att just godstågen har fått stå till sidan till förmån för de snabbare persontågen, vilket förlänger godstågens transporttider.

En relativt låg andel av all transporterad godsmängd till, från och inom Västra Götaland transporteras i en transportkedja som innefattar järnväg. Järnvägen fyller dock en viktig roll och är avgörande för vissa typer varugrupper och/eller i specifika transportrelationer. Bland annat går dagliga järnvägspendlar med containertrafik mellan Göteborgs hamn och flera destinationer i Sverige, bland annat Falköping, samt Oslo-regionen.



Figur 78 Utförd godstrafik på järnväg 2023.

Källa: Trafikverket, Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem

Kapacitet för långa godståg

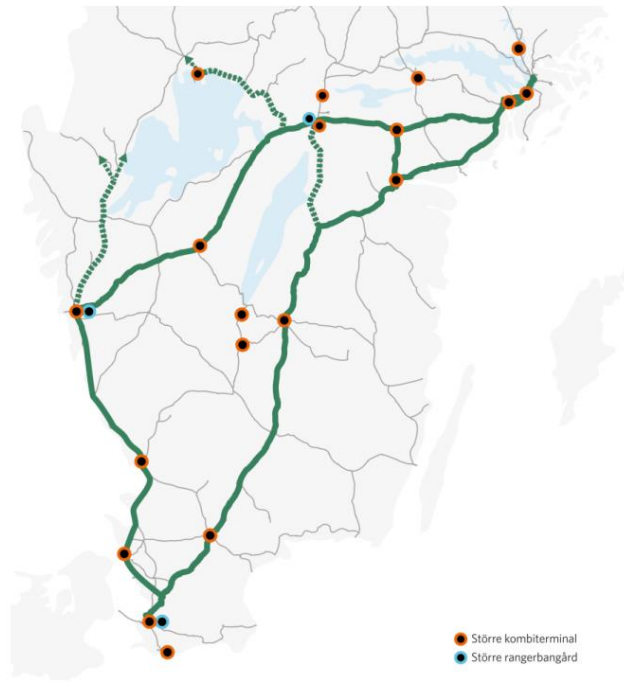
I enlighet med riktlinjerna i TEN-T-förordningen, EU:s riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet, ska banor som tillhör TEN-T stornät för godstrafik klara minst 740 meter långa tåg år 2030, det vill säga år 2030 ska Göteborg–Hallsberg, Malmö–Göteborg, Hallsberg–Malmö samt de internationella sträckorna till och från Europa respektive Norge vara dimensionerade för 750 meter långa godståg. Flertalet längre stråk i södra Sveriges järnvägssystem beräknas klara 750 m långa godståg till år 2045. Ett fåtal brister återstår, främst på omgivande banor.



Figur 79 Röd färg visar sträckor som ej uppfyller funktionsmålet för 750 m långa tåg efter genomförd nationell infrastrukturplan.
Källa: Trafikverket, Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem

Terminaler och rangerbangårdar

Flertalet större terminaler och rangerbangårdar i södra Sverige är lokaliserade på eller i anslutning till de större järnvägsstråken.



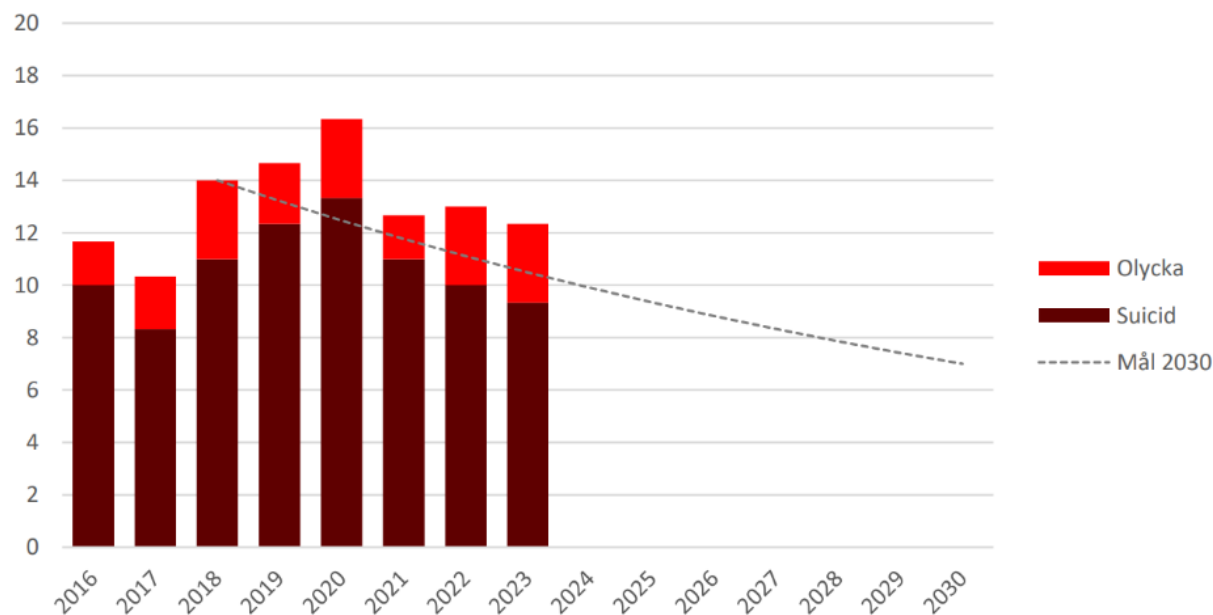
Figur 80 Illustration av större kombiterminaler och rangerbangårdar och dessas kopplingar till huvudstråken i södra Sveriges järnvägssystem.
Källa: Trafikverket, Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem

Trafiksäkerhet järnväg

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen och etappmål på vägen dit. Regeringen beslutade 2020 om ett nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet till 2030. Målet omfattar alla trafikslag. Målet för omkomna på järnväg är en halvering mellan 2017–2019 och 2030. I målet för omkomna ingår suicid – i motsats till väg, där suicid inte ingår. Målet finns även att reducera antalet allvarligt skadade med 25 procent.

2024, som inte finns med i diagrammet, hade det högst uppmätta utfallet av suicid sedan 2015 både Sverige och i Trafikverkets Västra region (Västra Götaland och Halland). Olycksnivåerna 2024 är i nivå med tidigare år.

Utvecklingen bedöms inte följa nödvändig utveckling, varken på länsnivå, för Västra regionen eller Sverige totalt.



Figur 81 Antal omkomna på järnväg uppdelat på suicid och olycka i Västra Götalands län, treårsmedel 2016–2023, samt mål till 2030.

Källa: Trafikverket, Trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverket Västra regionen 2024, Publikation 2026:054

