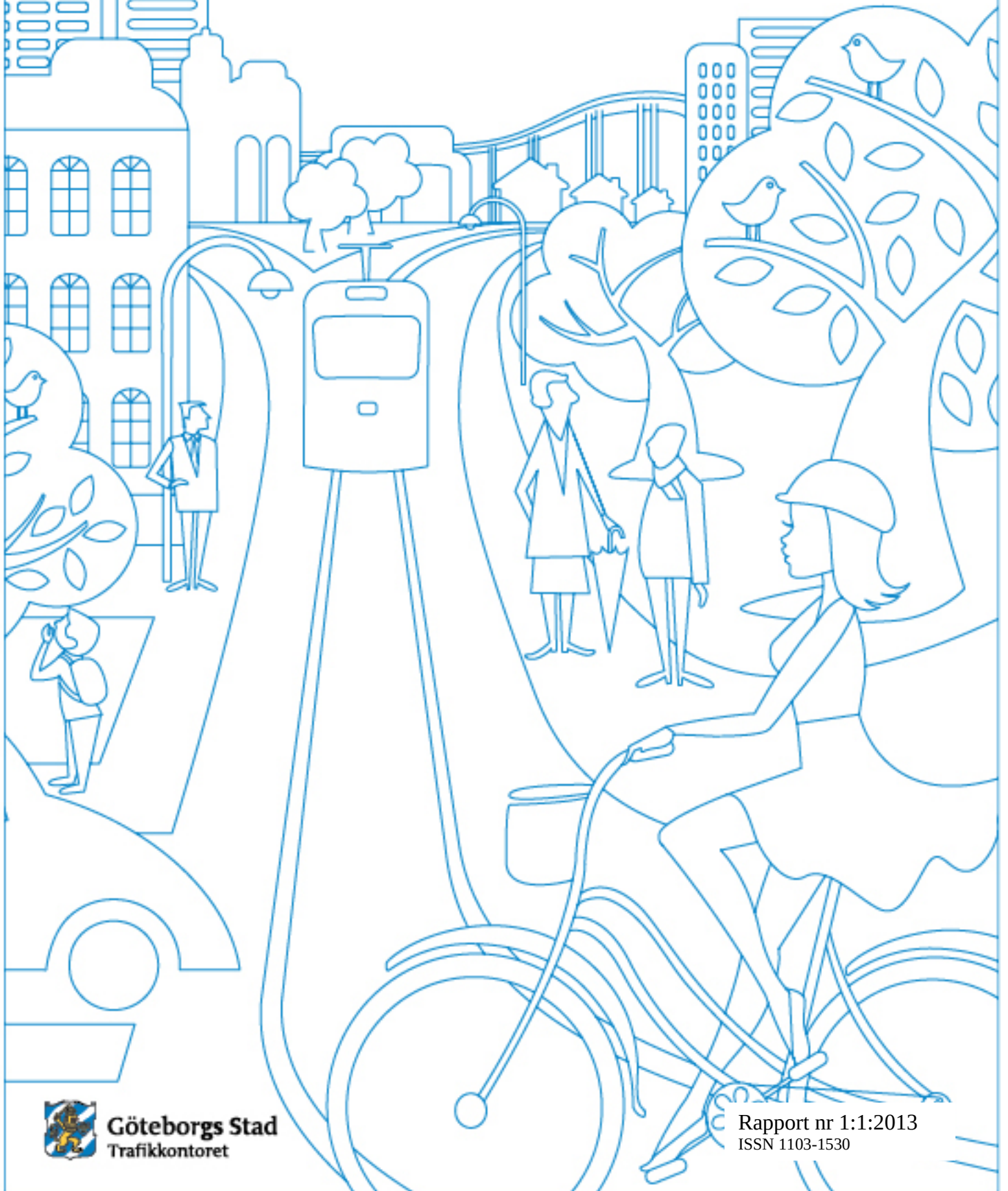


TRAFIKSTRATEGI FÖR GÖTEBORG

UNDERLAGSRAPPORT

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Rapport nr 1:1:2013
ISSN 1103-1530

2013-02-28

Trafikkontoret dnr 0894/11

ISSN 1103-1530

Rapportnummer 1:1:2013

Trafikkontorets projektledare: Sofia Hellberg/Per Bergström Jonsson

Författare underlagsrapport: Anna Lundqvist (Ramböll)

FÖRORD

Detta är en underlagsrapport till Trafikstrategi för Göteborg. Rapporten är en sammanställning av resultat från arbete under år 2012. Rapporten ingår i en serie av underlagsrapporter från samma tidsperiod.

Under år 2012 har flera delprojekt arbetat med Trafikstrategi för Göteborg på olika teman. Delprojekten har kallats Trafikanten, Attraktiv Stadsmiljö, Vägsystem, Kollektivtrafiksysteem och Godssystem. Deltagare i de olika delprojekten har varit tjänstemän från Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret, Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Trafikverket samt expertstöd från flera konsultbolag. Delprojekten har bedrivit sitt arbete i grupp och med konsultstöd i olika utredningar. Resultatet av årets arbete har sammanställts och sammanfattats i ett antal underlagsrapporter, där denna utgör en.

INNEHÅLL

1	INLEDNING.....	7
2	GÖTEBORGS TRAFIKPLANERING I SITT SAMMANHANG	8
3	VISIONER OCH MÅL	9
3.1	Internationellt.....	10
3.1.1	FN:s klimatpanel (IPCC).....	10
3.1.2	Klimatkonventionen och Kyotoprotokollet.....	10
3.2	Europeiska Unionens visioner och mål.....	11
3.2.1	EU:s vitbok.....	11
3.2.2	Borgmästaravtalet.....	12
3.3	Nationella visioner och mål	13
3.3.1	Nationella miljömål.....	13
3.3.2	Transportpolitiska mål och Trafikverkets tolkning av dem.....	14
3.3.3	Boverkets Vision Sverige 2025!.....	15
3.4	Regionala visioner och mål	16
3.4.1	Västra Götalandsregionen, VGR.....	16
3.4.2	HUR 2050	17
3.4.3	Göteborgs Regionen, GR	18
3.4.4	Västsvenska paketet	22
3.4.5	K2020	23
3.4.6	Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland	24
3.4.7	Ett gränslöst Västssverige	25
3.5	Lokala visioner och mål.....	27
3.5.1	Göteborgs stads Budget 2013.....	27
3.5.2	Översiktsplan.....	29
3.5.3	Älvstaden Vision & Strategier	32
3.5.4	Lokala miljökvalitetsmål.....	33
3.5.5	Göteborg 2021.....	34
3.5.6	S2020.....	36
3.5.7	Parkeringspolicy	36
3.5.8	Trafiksäkerhetsprogram.....	37
3.5.9	Stadslivet i centrala Göteborg, en stadslivsanalys.....	38
3.5.10	Trafik för alla, tillgänglighetsprogram	39
3.5.11	Utbyggnadsplaneringen.....	39
3.5.12	Grönplan.....	40
4	GÖTEBORGS UTVECKLING FRAM TILL 2035....	41
4.1	Befolkningsutveckling	41
4.2	Arbetsplatser	42
4.3	Lokal arbetsmarknadsregion	44
5	BESLUTADE PROJEKT.....	47
5.1	Västlänken	47
5.2	Göta Älvbron.....	48
5.3	Sänkning av Götaleden.....	49
5.4	Bangårdsförbindelsen	49
5.5	Marieholmsförbindelsen	50
5.6	Hamnbanan.....	50
5.7	Väg 155, Torslandavägen	50
5.8	Gamlestads torg	51
5.9	Munkebäckslänken.....	52
5.10	Badhuslänken.....	52
5.11	Övriga beslutade projekt	52

5.12	Beslutade projekts påverkan på trafikstrategin	53
6	PÅGÅENDE PLANERING	55
6.1	Pågående planering på nationell och regional nivå	55
6.1.1	Nationell och Regional plan för transportsystemet 2010–2021 ..	55
6.1.2	Göteborgsregionen	56
6.1.3	Coinco och The Scandinavian 8 miljoner City.....	57
6.1.4	Målbild Tåg 2035 – tågtrafikens utveckling i Västra	58
	Götaland	58
6.1.5	Uppdatering av Göteborgsregionens uthållig tillväxt.....	59
6.1.6	Trafikstrategi Storgöteborg, Trafikverket	59
6.2	Pågående planering på lokal nivå	60
6.2.1	Älvstaden.....	60
6.2.2	Trängselskatten.....	62
6.2.3	Klimatstrategi	65
6.2.4	Göteborgs Stads Miljöprogram	65
6.2.5	Tillgänglighetsprogram	65
6.2.6	Parkeringsplan för innerstaden.....	66
6.2.7	Hamnen	67
6.3	Pågående planerings påverkan på trafikstrategin ...	68

1 INLEDNING

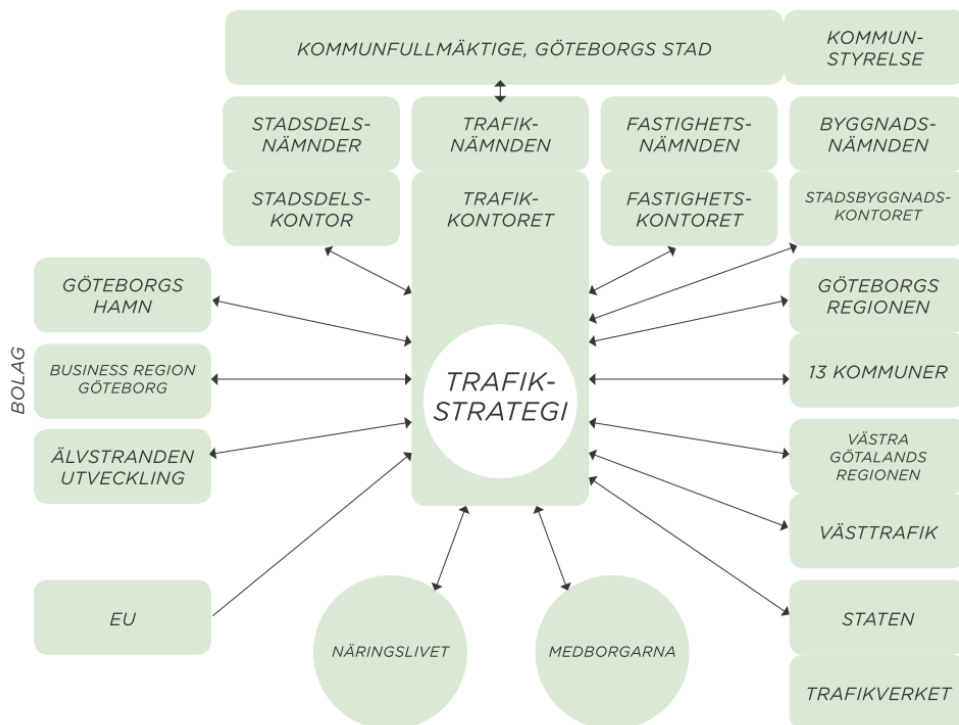
Föreliggande rapport är en underlagsrapport till trafikstrategin i vilken identifierade givna planeringsförutsättningar som utgör utgångspunkter i arbetet med trafikstrategin presenteras. De givna planeringsförutsättningarna är hämtade ifrån befintliga styrdokument, pågående planering och beslutade åtgärder. Underlagsrapporten ska ses som ett uppslagsverk. Vid önskemål om ytterligare fördjupning hänvisas läsaren till den ursprungliga källan.



2 GÖTEBORGS TRAFIKPLANERING I SITT SAMMANHANG

Trafiknämndens och trafikkontorets uppdrag är ”att tillgodose medborgarnas och näringslivets transportbehov, förbättra trafiksäkerheten och minska trafikens miljöstörningar till en acceptabel nivå för både människor och natur. Uppdraget ska utföras med en helhetssyn och i nära samarbete med statliga, regionala och kommunala aktörer samt övriga intressenter. I ansvaret ingår också utbyggnad och underhåll av stadens vägar, gator, cykel- och spårvägsnät.”

Planering av Göteborgs trafiksystem är komplext då det kräver samverkan mellan flera aktörer. Trafikstrategin ska i första hand behandla frågor trafikkontoret har rådighet över. Men eftersom trafiken inte bryr sig om kommungränser eller vem som äger vägen eller vem som är trafikhuvudman är gränsdragningen svår att göra. En helhetssyn och ett nära samarbete med andra aktörer och intressenter är därför grundläggande för att trafikkontorets arbete med trafikstrategi för Göteborgs Stad ska vara framgångsrikt i enlighet med trafiknämndens och trafikkontorets uppdrag.

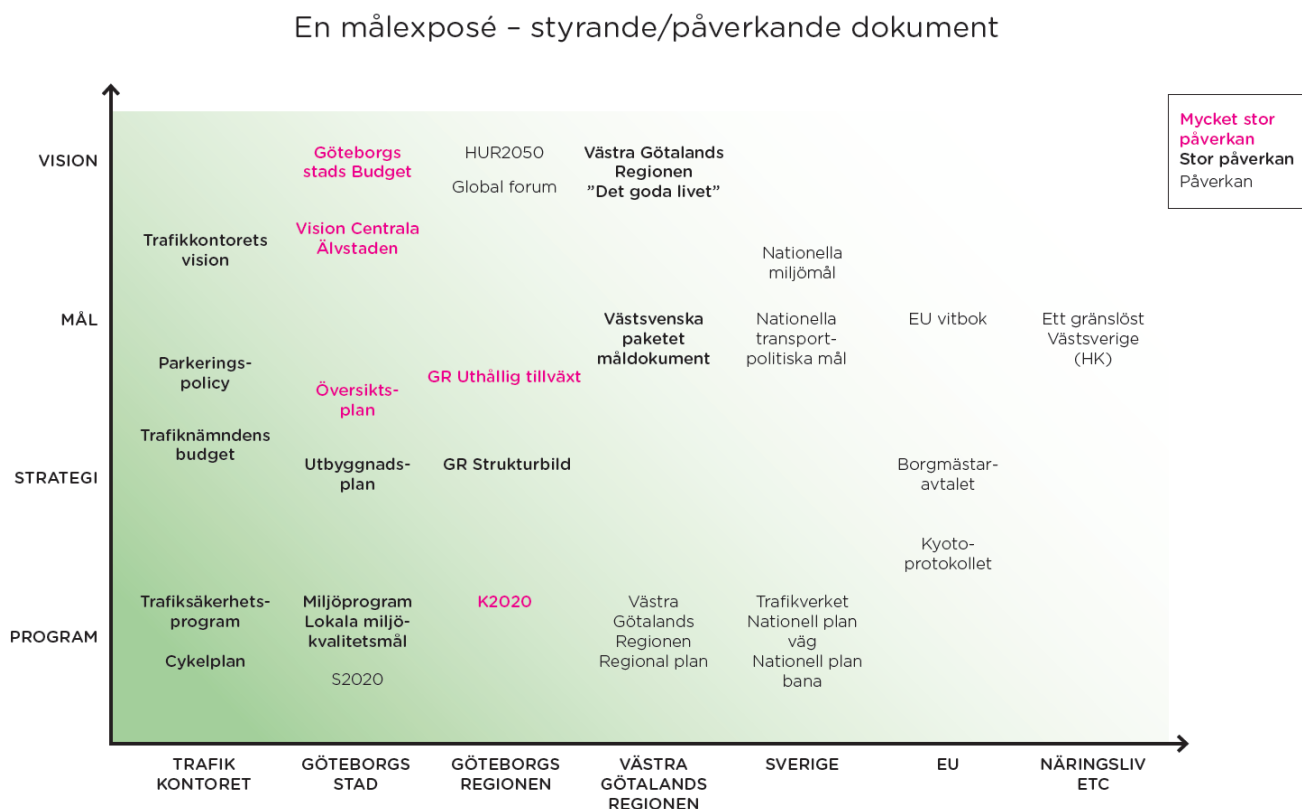


Figur 1 Illustration över aktörer som påverkar och som påverkas av trafikstrategin.

3 VISIONER OCH MÅL

Som utgångspunkt för arbetet med trafikstrategin görs en översikt av befintliga styrande dokument med visioner och mål inom stadsbyggnads- och trafikplaneringsområdet i vår omvärld. I figur 2 återfinns en exposé av dokument med visioner och mål som på olika sätt styr och påverkar trafikstrategin.

Presentationen av befintliga visioner, mål och riktlinjer följs av en ruta med en kort beskrivning av hur trafikstrategin förhåller sig till dem.



Figur 2 Dokument med visioner och mål som styr eller påverkar trafikstrategin. En anpassning av mål på EU-nivå och nationell nivå är gjord i regionala och lokala dokument varför de anses ha större påverkan.

3.1 Internationellt

3.1.1 FN:s klimatpanel (IPCC)

FN:s klimatpanel, Intergovernmental Panel on Climate Change, förkortat IPCC, bildades 1988 av United Nations Environment Programme (UNEP) och World Meteorological Organization (WMO). Klimatpanelens uppgift är att bidra med en vetenskaplig bild av klimatförändringarna och deras effekter på miljö och samhälle. De klimatförändringar som avses är en följd av människans påverkan, huvudsakligen beroende på ökande utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser.

Panelen ger ut rapporter som är avsedda som underlag för politiska beslut och de internationella klimatförhandlingarna inom klimatkonventionen (UNFCCC, United Nations Framework Convention on Climate Change).¹

3.1.2 Klimatkonventionen och Kyotoprotokollet

FN:s ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC) antogs i samband med FN:s konferens om miljö- och utveckling i Rio de Janeiro 1992. Regelverket trädde i kraft den 21 september 1994 och är en global konvention med åtgärder för att förhindra klimatförändringen. Konventionen anger att parterna bör vidta förebyggande åtgärder för att förutse, förhindra eller minimera orsakerna till klimatförändringen.

Vid klimatkonventionens möte i Cancún 2010 fattades beslut om att temperaturökningarna inte får överskrida 2 grader. Senast 2015 görs en revision för att se om det långsiktiga målet då måste sänkas till 1,5 grader. Under det 17:e mötet i Durban, Sydafrika 2011 nåddes en uppgörelse om att fram till 2015 utforma ett rättsligt bindande avtal som omfattar samtliga parter "the Durban Platform" och som planeras träda ikraft 2020.

Klimatkonventionen ligger till grund för Kyotoprotokollet, som är en internationell överenskommelse, som slöts i Kyoto, Japan, i december 1997 och som trädde i kraft i februari 2005. Till skillnad från klimatkonventionen är protokollet ett bindande dokument, som bland annat innehåller åtaganden för i-länderna om att minska utsläppen av växthusgaser med sammanlagt minst 5,2 procent.

Vägen mot klimatkonventionens slutmål är uppdelad i så kallade åtagandeperioder, där den första perioden löper mellan 2008–2012. Kyotoprotokollet ses som ett första steg på vägen mot klimatkonventionens långsiktiga målsättning.

I dagsläget har klimatkonventionen undertecknats av 194 parter och Kyotoprotokollet av 192, dock har en grupp industriländer ställt sig utanför

¹ Naturvårdsverkets hemsida, hämtat: 2012-11-15,
<http://www.naturvardsverket.se/Start/Klimat/En-varmare-varld/FNs-klimatpanel/>

Kyotoprotokollets andra åtagandeperiod. Sverige har ratificerat både klimatkonventionen och Kyotoprotokollet.²

Åtaganden om att minska utsläppen av växthusgaser i i-länderna påverkar trafik- och transportplaneringen i Sverige. I arbetet med trafikstrategin är vi medvetna om FN:s klimatpanel, klimatkonventionen och Kyotoprotokollets målsättningar och riktlinjer. Men då det finns översatta och hanterade på EU-nivå och på nationell nivå av Trafikverket är det dessa målsättningar som trafikstrategin i första hand tar sikte mot.

3.2 Europeiska Unionens visioner och mål

3.2.1 EU:s vitbok

I vitboken lämnar kommissionen sin övergripande syn på utvecklingen i transportsektorn, kommande utmaningar, sina visioner om framtida transporter med ett perspektiv ända fram till 2050 och nyckelåtgärder som de anser måste vidtas för att nå visionerna.

Kommissionen slår i vitboken fast att transporter är fundamentala för vår ekonomi och vårt samhälle. De gamla utmaningarna med växande trängsel och sämre tillgänglighet består. Samtidigt tillkommer nya utmaningar med ökat oljeberoende, högre oljepriser och europeiska rådets nya mål för minskade utsläpp av växthusgaser vilket för transporternas del skulle innebära en utsläppsminskning med 60 procent fram till 2050 jämfört med 1990 års nivå. För att möta utmaningarna måste transporterna enligt kommissionen använda mindre och renare energi samt använda nätverket effektivare. Kommissionens visioner är:

- Ökade transporter och ökad rörligheten med 60 procent utsläppsminskning som mål.
- Ett effektivt stomnät för multimodala transporter mellan städer.
- Lika globala konkurrensvillkor för långdistansresor och interkontinentala transporter.
- Rena stadstransporter och pendling.

Den sista punkten inom visionen följs av följande precisering. ”En utfasning av bilar som drivs med konventionella drivmedel ska minska oljeberoendet och miljöproblemen. Åtgärder för att få en högre andel kollektivresenärer liksom för att underlätta för gående och cyklister ska vidtas. Användningen av mindre och lättare personbilar och införande av alternativa drivsystem måste uppmuntras.”³

² Naturvårdsverkets hemsida, hämtat: 2012-11-15, <http://www.naturvardsverket.se/Start/EU-och-Internationellt/Internationella-miljokonventioner/Klimatkonventionen-och-Kyotoprotokollet/>

³ Regeringskansliet, Näringsdepartementet, 2011-05-06, Faktapromemoria 2010/11:FPM103, Vitboken om EU:s framtida transportpolitik

Den svenska klimat- och transportpolitikens mål om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030 bedöms innebära större utsläppsrestriktioner än vad som föreslås i EU:s vitbok, se figur 3. Även målen för 2050 är Sverige restriktivare än EU. Det innebär att de svenska transportpolitiska målen som presenteras under kapitel 3.3.2 är de trafikstrategin första hand tar sikte mot.

Det vi tar med oss ifrån kommissionen är den övergripande inställningen till att transporterna måste använda mindre och renare energi samt använda nätverket effektivare. Den sista punkten i visionen rena stadstransporter och pendling kommer trafikstrategin att arbeta aktivt i riktning mot. Visionen om ökade transporter och ökad rörlighet ser dock inte projektet som ett egensyfte och det kommer därför inte formuleras strategier för att nå det.

3.2.2 Borgmästaravtalet

Borgmästaravtalet är den konventionella europeiska rörelsen som engagerar lokala och regionala myndigheter, som på frivillig väg åtar sig att öka energieffektivitet och användning av förnybara energikällor inom sina territorier. Avtalsparternas syfte genom sitt åtagande är att uppfylla och överskrida europeiska unionens mål att senast år 2020 minska koldioxidutsläppen med 20 procent. Kampen mot klimatförändringarna kommer enligt Borgmästaravtalet att vinnas eller förloras i stadsområden. En stor majoritet av Europas befolkning bor och arbetar i städer, och förbrukar uppskattningsvis 80 procent av den energi som används inom EU. Lokala förvaltningar, som den närmaste myndighetsnivån för invånarna, är idealiskt positionerade för att allsidigt ta itu med klimatfrågor.

Göteborgs kommunstyrelsens ordförande undertecknade i februari 2009, det så kallade Borgmästaravtalet – åtagande om lokal hållbar energi.

Överenskommelsen innebär bland annat att en handlingsplan ska upprättas senast inom ett år efter undertecknandet. Handlingsplanen innehåller de åtgärder som behöver vidtas för att Göteborgs Stad ska ha minskat sina koldioxidutsläpp med 21 procent från 1990 till 2020.

I åtgärdsområdena för koldioxidminskningar inom transportsektorn ingår högre andel resande med kollektivtrafik, mer förnybara bränslen, trängselavgifter, höjda parkeringsavgifter, bättre cykelvägar samt bättre logistikstruktur till och från hamnen.⁴

⁴ Göteborgs stad, Stadskansliet, 2010, Borgmästaravtalet åtagande om hållbar lokal energi - Strategier och åtgärder för Göteborgs Stad till 2020

Åtgärderna i den handlingsplan som är kopplad till Borgmästaravtalet har konstaterats överensstämma med långsiktiga mål och planer för Göteborg, såsom K2020 och översiktsplanen. Något som även trafikstrategin kommer att göra. Trafikstrategin kommer att bidra till att minska fossila koldioxidutsläpp från transportsektorn och därmed till åtagandena enligt Borgmästaravtalet.

3.3 Nationella visioner och mål

3.3.1 Nationella miljömål

Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Det finns 16 miljökvalitetsmål som beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till, vilka är:

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giftfri miljö
5. Skyddande ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
11. Myllrande våtmarker
12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
14. Storslagen fjällmiljö
15. God bebyggd miljö
16. Ett rikt växt- och djurliv

Det finns även preciseringar av miljökvalitetsmålen som förtydligar dem och används i det löpande uppföljningsarbetet av målen. Miljökvalitetsmålen följs upp med en rapport varje år och en fördjupad utvärdering en gång per mandatperiod till regeringen. Vad gäller målet om begränsad klimatpåverkan har Sveriges riksdag har antagit visionen att Sverige år 2050 inte har några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären.⁵

De nationella miljökvalitetsmålen finns anpassade till lokala förutsättningar och de för trafikområdet relevanta lokala miljömålen beskriv närmare under 3.5.4 *Lokala miljökvalitetsmål - Göteborgs miljöprogram 2012*.

⁵ Naturvårdsverket, Sveriges miljömål, Hämtat: 2012-11-05, www.miljomal.nu

3.3.2 Transportpolitiska mål och Trafikverkets tolkning av dem

Det övergripande målet för svensk transportpolitik (Prop. 2008/09:93) är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

I specifikationen av funktionsmålet står bl.a. ”Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.”

Hänsynsmålet

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

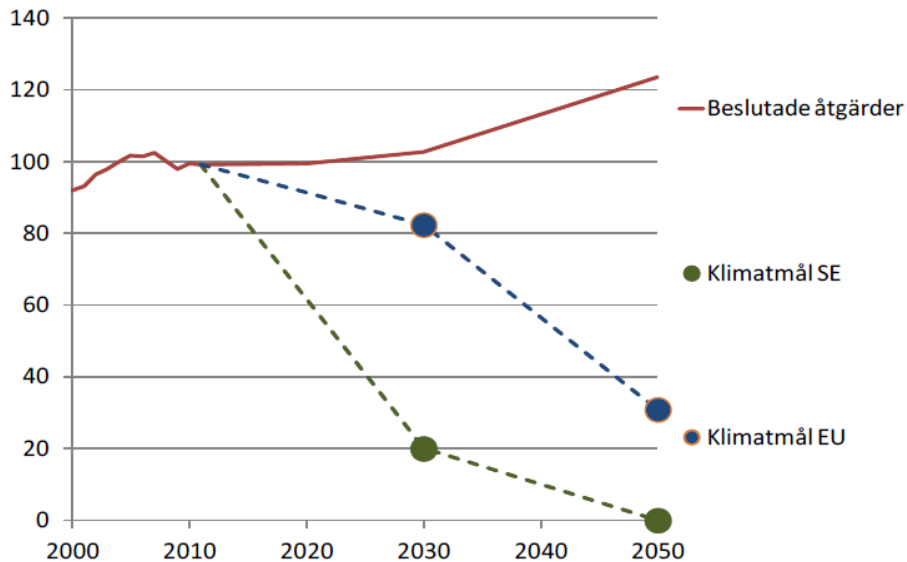
I specifikationen av hänsynsmålet står bl.a. ”Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.”⁶

Fossiloberoende fordonsflotta till 2030 tolkas av Trafikverket som åtminstone 80 procent lägre användning av fossil energi till vägtransporter jämfört med 2004. Transportsektorn ska bidra till det nationella miljökvalitetsmålet för begränsad klimatpåverkan. Visionen om att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av klimatgaser 2050 innebär att transportsektorns utsläpp bör vara nära noll. Med utgångspunkt från trafikprognoserna och de krav på fordon och drivmedel som är beslutade kommer utsläppen att ligga på ungefär dagens nivå fram till 2030. Om inga ytterligare åtgärder vidtas kommer utsläppen sedan att öka fram till 2050.

Den svenska klimat- och transportpolitiken, inklusive Trafikverkets tolkning av målet för en fossiloberoende fordonsflotta, innebär större utsläppsrestriktioner än vad som föreslås i EU:s vitbok. De svenska målen kräver även större

⁶ Regeringens proposition 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter

utsläppsminskningar på kortare tid.⁷ Det innebär enligt Trafikverkets tolkning bland annat att biltrafiken måste minska med 20 procent till 2030, vilket kraftigt avviker från tidigare genomförda prognoser för trafikutvecklingen. För lastbilstransporterna gäller att de inte får öka.⁸



Figur 3 Utsläpp av klimatgaser: Förväntad utveckling med beslutade åtgärder samt svenska respektive europeiska klimatmål. Index 2004=100⁷

Transportpolitikens funktions- och hänsynsmål är grundläggande i arbete med trafikstrategin. Tolkningen att biltrafiken måste minska med 20 procent för att uppnå målsättningen om minskade växthusgaser med 80 procent till 2030 (jämfört med 2004) används i trafikstrategin för att tydliggöra vad som krävs för att uppnå satta klimatmål.

3.3.3 Boverkets Vision Sverige 2025!

Med visionen vill Boverket visa hur den fysiska samhällsutvecklingen ser ut år 2025 för att vi ska kunna nå de nationella målen till år 2050. Visionen bygger på elva utmaningar för samhället framtagna utifrån de drygt hundra nationella mål som har koppling till samhällsplanering och utifrån erfarenheter på nationell och regional nivå. Visionen är uppdelad på global, nationell, regional och lokal nivå. Boverkets vision på lokal nivå är följande:

”Ny bebyggelse förtätar stationer/knutpunkter och innerstäderna, natur och kulturvärden sparas. Bilanvändningen minskar och allt fler går, cyklar eller åker kollektivt. I städerna omvandlas breda gatustråk och parkeringsplatser till mer attraktiva uterum. Här kompletteras också med ny bebyggelse. Förorterna har blivit integrerade delar av storstaden genom upprustning och komplettering med service och mötesplatser.”

⁷ Trafikverket, 2012-04-27, Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050

⁸ Trafikverket, 2012-04-27, Miljökonsekvensbeskrivning av kapacitetsutredningens förslag

Av de elva utmaningarna Boverket har pekat ut är följande tre mest relevanta för trafikstrategin:

Hantera växande storstadsregioner

Stor blir större - storstäderna används som ekonomiska och kulturella motorer för utveckling av den omgivande regionen. De regionala omlanden vidgas genom en hållbar utveckling av nuvarande, gamla och nya stationsorter. Tillfälliga bostadsunderskott löses genom utbyggd kollektivtrafik och en därmed förbättrad tillgång till det samlade bostadsbeståndet i regionen.

Skapa en hållbar livsmiljö i staden och på landet

De svenska städerna förtätas på ett genomtänkt sätt. Biltrafiken har minskat i innerstäderna och man har gjort plats för gång, cykel och mötesplatser. Utvecklingen av stationsorterna har underlättat människors olika val av boende och bostadsort. Alla har möjlighet att välja en bostad som passar deras behov.

Skapa regional utveckling genom väl utbyggda kollektiva transporter

Effektiva pendlingsmöjligheter är avgörande för städernas och regionernas utveckling. Det har därför skett en kraftfull satsning på utvecklade nät för tunnelbana, spårvagn och pendeltåg samt på fasta stombussnät vilka efterhand har elektrifierats. Enligt visionen har spårvägsnätet i Göteborg och ytterligare några städer utökats kraftigt och knutit in förorterna till staden. En utbyggd pendeltågstrafik i samtliga större stadsregioner har öppnat upp en ny större bostadsmarknad i och med att fler stationsorter och knutpunkter har knutits till kollektivtrafiknätet.⁹

Boverkets vision är relevant och trafikstrategin kommer att ligga i linje med många av de förändringar som Boverkets vision föreslår. Det gäller bland annat utveckling av stationsorter eller på en mer lokal nivå, knutpunkter, satsningar på kollektivtrafik för ökad bostadsmarknad, prioritering av gång, cykel och mötesplatser i innerstaden.

3.4 Regionala visioner och mål

3.4.1 Västra Götalandsregionen, VGR

Västra Götalandsregionens vision lyder "Det goda livet". Visionen har tagits fram gemensamt av Västra Götalandsregionen och kommunerna genom de fyra kommunförbunden Fyrbodal, Göteborgsregionen, Sjuhärad och Skaraborg samt representanter för högskolor, universitet, näringslivets och arbetsmarknadens organisationer, statliga organ med flera. Den antogs av regionfullmäktige 2005.

⁹ Boverkets Vision Sverige 2025, hämtat: 2012-11-08, <http://www.boverket.se/Planera/Vision-2025/Boverkets-Vision-Sverige-2025---version-07/Bildspel/Vision-2025-Remissversion1/>

Förutom visionen om det goda livet omfattar visionen tre delar:

- Hållbar utveckling i tre dimensioner: den sociala, det vill säga människors möjligheter till utveckling i samklang med omgivningen, den miljömässiga/ekologiska och den ekonomiska.
- Arbetet genomsyras av fyra perspektiv: Västra Götaland – en enhet, jämställdhet, integration och internationalisering.
- Fem fokusområden prioriteras: näringsliv, kunskaps- och kompetensutveckling, infrastruktur–kommunikationer, kultur samt hälsa.¹⁰

Västra Götalandsregionens vision om "Det goda livet" kommer trafikstrategin i möjligaste mån försöka bidra till att uppfylla. I Göteborgs översiktsplan från 2009 står det " *Göteborg ska vara en stad där det goda livet är möjligt för alla både nu och i framtiden.*" Övriga delar av visionen där infrastruktur – kommunikationer är ett utpekat fokusområde kommer även beaktas i arbetet med trafikstrategin. Konkurrentkraftig kollektivtrafik med korta restider pekas ut som ett viktigt inslag i Västra Götalandsregionens vision.

3.4.2 HUR 2050

HUR 2050 syftar till att skapa en gemensam uppfattning om hur infrastrukturen i Göteborgsregionen ska utformas långsiktigt. Ett initiativ som startade 2002. Målet är att ta fram underlag för de politiska besluten i regionen med perspektiven miljö, ekonomisk hållbarhet och social hållbarhet.

I nätverket för HUR 2050 ingår representanter från de fyra statliga trafikverken, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Västra Götalandsregionen, Göteborgs hamn, GR, BRG, Västtrafik samt några av kommunerna i Göteborgsregionen. Erfarenheterna från arbetet inom HUR 2050 ligger till grund för förbundsstyrelsens arbete med mål avseende uthållig tillväxt och hållbar regional struktur.

Följande vill HUR 2050 uppnå utöver att Västsverige ska vara en stark och tydlig region i Europa.

- Täta städer med gröna kvaliteter.
- Levande, trygga, bullerbefriade städer.
- Tillgänglig, integrerad och mångfaldig region.
- Livsstilar som främjar hållbar utveckling.
- Minskad miljöpåverkan med tillräcklig rörlighet.
- Västsverige ett internationellt effektivt transportnav för gods och människor.
- Effektiv och attraktiv kollektivtrafik och övriga persontransporter.

¹⁰ Västra Götalandsregionen, 2005, Vision Västra Götaland – Det goda livet

- Internationellt konkurrenskraftigt näringsliv med stark tillväxt.
- Hållbar teknik för fordon och drivmedel.
- Infrastruktur och bebyggelse som stödjer goda sociala och kulturella värden.

En hållbar infrastruktur var kärnfrågan när arbetet med HUR 2050 startade. Eftersom vår region ska växa och utvecklas är bebyggelseutvecklingen av central betydelse. Infrastrukturen ska tjäna bebyggelsen och arbetsplatserna och de ska lokaliseras så att vi kan ha en hållbar, resurssnål infrastruktur. Därför har arbetet successivt breddats och med tiden kommit att handla mer om samhällsplanering i vid bemärkelse än specifikt vilken infrastruktur vi ska ha.¹¹

Målsättningarna i HUR 2050 för regionen kommer att beaktas i arbete med trafikstrategin i syfte att bidra till måluppfyllelse.

3.4.3 Göteborgs Regionen, GR

Göteborgs Regionen, GR, är en samarbetsorganisation för 13 kommuner i Västsverige - tillsammans har dessa kommuner ca 940 000 invånare. De 13 kommunerna är Ale, Alingsås, Göteborg, Härryda, Kungälv, Lerum, Lilla Edet, Mölndal, Partille, Stenungsund, Tjörn och Öckerö. GR:s uppgift är att verka för samarbete över kommungränserna och vara ett forum för idé- och erfarenhetsutbyte inom regionen.

Uthållig tillväxt – mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur

Förbundsstyrelsen beslöt 2006-05-16 att anta mål- och strategidokumentet ”Uthållig tillväxt – mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur”, daterat maj 2006. Dokumentet utgår från Vision Västra Götaland – Det goda livet och ska ligga till grund för GR:s arbete med att utveckla Göteborgsregionen och bland annat innehåller det följande:

”Göteborgsregionen ska vara en stark och tydlig tillväxtregion i Europa – en region som är attraktiv att bo, leva och verka i, samt besöka. Genom ett gemensamt, målinriktat arbete vill vi stärka regionens kvaliteter och aktivt arbeta för att möta framtidens utmaningar. Vi ser ett starkt näringsliv och en uthållig tillväxt som förutsättningar för ett fortsatt välbefinnande – det goda livet – för alla. Göteborgsregionen ska vara en stark utbildnings- och kulturregion. Teknologi, kreativitet, öppenhet och mångfald är viktiga drivkrafter för regionens utveckling.”

Mål- och strategidokumentet innehåller fem mål- och strategiområden som är viktiga i arbetet med att utveckla *regionens struktur* i syfte att skapa gynnsamma förutsättningar för en *uthållig tillväxt*.

¹¹ HUR2050, Framtidens utmaning – tillsammans utveckla en hållbar region

- **Stimulera en fortsatt befolkningstillväxt och samtidigt ta vara på de möjligheter en fortsatt regionförstoring ger.** Målsättningar är en befolkningsökning inom Göteborgsregionen på minst 8000 invånare per år. Göteborgs lokala arbetsmarknad ska år 2020 omfatta närmare 1,5 miljoner invånare.
- **Stärka de kvaliteter som gör att vi vill bo, leva och verka i Göteborgsregionen.** Närheten till kust, hav, skogar och sjöar ska tas till vara för att utveckla regionens attraktionskraft. Samtidigt ska tillgängligheten till dessa miljöer säkras. Stads- och andra tätortsmiljöer ska utformas så att de inbjuder till ett rikt stads- och vardagsliv. Livsmiljön ska värnas från skadlig påverkan – alla ska tillförsäkras ren luft och friskt vatten.
- **Skapa en stark och långsiktigt hållbar regional struktur som utgår från storstadsområdets möjligheter.** Göteborgsregionen ska utvecklas med en stark och attraktiv regional kärna och längs tydliga stråk med ett flertal starka och attraktiva regiondelscentrum. Kärnan ska stärkas med ytterligare 40 000 arbetsplatser och 30 000 boende fram till 2020. Det innebär att stråk och regiondelscentrum till samma tidpunkt ska stärkas med minst 40 000 arbetsplatser och 90 000 boende. Den långsiktiga inriktningen ska vara att skapa en befolkningsmässig balans nord – syd med älven och Säveån som mittaxel.
- **Utveckla en långsiktigt hållbar infrastruktur med en attraktiv kollektivtrafik.** Marieholmsförbindelsen och Västlänken ska vara utbyggda senast 2015 och Götalandsbanan senast 2020. K2020 ska vara genomförd senast 2020. Minst 40 procent av resorna i Göteborgsregionen ska göras med kollektivtrafik 2025. Hamnbanan ska vara utbyggd i nytt läge senast 2020. Syftet är att säkra möjligheterna för Göteborgs hamn som Nordeuropas viktigaste hamn att utvecklas. Målet är att utvecklas från dagens 37 miljoner ton gods årligen till 100 miljoner år 2020. Landvetter flygplats ska 2020 ha minst 6 000 000 resande/år.
- **Fördjupa samarbetet ytterligare mellan alla inblandade aktörer.** Tillväxt- och strukturfrågor ska prioriteras i GRs och BRGs arbete. Samarbetsformerna med Västra Götalandsregionen och Region Halland ska utvecklas, liksom med de övriga kommun-/kommunalförbunden i utvalda frågor. Nätverksarbetet i transportinfrastrukturfrågor ska stärkas.

Nya nätverk ska etableras i frågor som identifieras som viktiga för Göteborgsregionens utveckling. Samarbetet på nationell respektive internationell nivå ska fortsätta.¹² Arbete med att uppdatera uthållig tillväxt pågår se kapitel 6.1.5.

¹² GR, 2006, Uthållig tillväxt, Mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur

Målsättningarna som presenteras i uthållig tillväxt beaktas i arbetet med trafikstrategin. Flera av målsättningarna har sedan uthållig tillväxt antogs 2006 uppdaterats av GR med nya siffror till 2030 och året för när åtgärder ska vara klara har fått flyttas fram. Att Göteborg ska utvecklas till en stark regional kärna är en viktig utgångspunkt för trafikstrategin. Att minst 40 procent av resorna i Göteborgsregionen ska göras med kollektivtrafik 2025 kan jämföras med dagens andel på 25 procent av de motoriserade resorna, till och från och i Göteborgsregionen. En andel som trafikstrategin har som mål att öka.

Strukturbild för Göteborgsregionen

För att nå målen i "Uthållig tillväxt" arbetade GR fram ett förslag till strukturbild för Göteborgsregionen som efter samråd antogs av förbundsstyrelsen i maj 2008.

Vidstående strukturbild ligger till grund för det gemensamma arbetet med att utveckla en långsiktigt hållbar struktur i Göteborgsregionen. Bilden är ytterst förenklad för att fånga de övergripande strukturbildande element som är av betydelse när det gäller att skapa en samsyn kring hur Göteborgsregionen ska utvecklas.

Kärnan

Kärnan utgörs av den centrala del av Göteborg som är lätt att nå från hela Göteborgsregionen. Kärnan har rollen som nav och motor för regionen som helhet med sitt utbud av bostäder, arbetsplatser, utbildning, kultur, nöjen, kommersiell service med mera. Kärnan har med sina offentliga rum en speciell roll som mötesplats för regionens invånare och besökare. För att fullt ut kunna stödja utvecklingen i regionen som helhet måste kärnan vara lätt att nå för såväl regionens invånare som besökare. Med bra kollektivtrafik kan många nå kärnan.

Det sammanhängande stadsområdet

Området utgörs av den del av Göteborgs tätort som har en god lokal kollektivtrafik (mellanstaden enligt Göteborgs översiktsplan, samt delar av Mölndal och Partille). Kollektivtrafiken är strukturerande och ny bebyggelse som skapar ett stort befolkningsunderlag och nya anläggningar som ska vara tillgängliga för många (arbetsplatser, handel, rekreation med mera) lokaliseras lämpligen till de utpekade knutpunkterna eller till andra punkter med god kollektivtrafik.

Huvudstråken

Huvudstråken formas av den struktur som bildas när Västlänken samt pendel- och regiontågstrafiken är utbyggd mot Uddevalla, Trollhättan, Alingsås/Skövde, Borås och Varberg. I stråken finns dessutom det överordnade vägtrafiksystemet (motorvägarna E6, E45, E20 och Rv40). Stråken innefattar



de orter som ligger längs med eller i nära anslutning till dessa banor. Huvudstråken utgör ryggraden i Göteborgsregionen och ska stärkas för att alla delar av regionen ska bli långsiktigt livskraftiga. Utvecklingen av huvudstråken ska ske med stöd av en attraktiv och kraftfull pendel- och regiontågstrafik. Det ska finnas förutsättningar för att gå eller cykla till och från en pendel-/regiontågsstation om bostadsbyggandet sker inom en kilometer från stationsläget. Om bostadsbyggandet sker på större avstånd från stationen eller i orter vid sidan av huvudstråken behövs redan från första inflyttning en god kollektivtrafik som knyter samman orten med stationsläget.

Kustzonen

Kustzonen omfattar det kustnära området av fastlandet, Göteborgs södra och norra skärgård samt Tjörn. Kustzonen har en sådan attraktionskraft och är så identitetsskapande för hela Göteborgsregionen att såväl utvecklingen av som tillgängligheten till den är av gemensamt intresse. Många av dessa områden saknar en god transportsinfrastruktur varför alternativa resmöjligheter saknas. Vid en omfattande omvandling eller nyexploatering behövs betydande nyinvesteringar i kraftfulla kollektivtrafikstråk som ansluter eller utgör komplement till huvudstråken.

De gröna kilarna

De regionala gröna kilarna utgörs av de större sammanhängande skogs- och jordbrukslandskap som når djupt in mot det sammanhängande stadsområdet. De större sammanhängande grönområdena bidrar till Göteborgsregionens attraktionskraft, varför de är av betydande gemensamt intresse. De gröna kilarnas värde är i många avseenden beroende av att grönområdena är stora och sammanhängande samt att det finns goda möjligheter att nå dessa områden. Det är angeläget att vissa strategiska och attraktiva punkter även kan nås med kollektivtrafik.

Göta älv

Älven är i hög grad strukturerande, genom bland annat sin barriäreffekt, och är därför ett särskilt element i strukturbilden. Älven har under århundradena varit en förutsättning för att utveckla Göteborg och därmed Göteborgsregionen. Utvecklingen av regionens näringsliv, infra- och bebyggelsestruktur och miljö är i hög grad kopplat till samspelet kring Göta älv. För att nå målen om uthållig tillväxt måste älvens barriäreffekt begränsas. Att bygga broar och/eller tunnlar innebär mycket betydande investeringar och kräver långa planerings och byggtider. Gjorda investeringar måste nyttjas effektivt genom att angränsande delar av systemet kompletteras och bebyggelsestrukturen anpassas efter byggda eller beslutade förbindelser. Godstrafiken och kollektivtrafiken är särskilt sårbara med endast en bro vardera för spårbunden trafik.¹³

¹³ Göteborgsregionens kommunalförbund, maj 2008, Strukturbild för Göteborgsregionen

Strukturbild för Göteborgsregionen är en viktig utgångspunkt i arbetet med trafikstrategin. I strukturbild för Göteborgsregionen står det ”Vi är överens om att kärnans utveckling är av central betydelse för hela Göteborgsregionens utveckling. Det är en gemensam uppgift att verka för att skapa en attraktiv och lättillgänglig regional kärna.” Detta genomsyrar arbetet med trafikstrategin. För att huvudstråken ska fungera som de ryggrader de beskrivs som i strukturbilden för att fler ska kunna nå kärnan måste inkommande resenärer till staden tas omhand för att komma vidare till sin målpunkt samtidigt som kollektivtrafiken måste öka. Detta är viktiga frågor i arbetet med trafikstrategin.

3.4.4 Västsvenska paketet

Västsvenska paketet är ett samarbete mellan Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad, Göteborgsregionens kommunalförbund, Västtrafik samt Trafikverket, som också är huvudman för paketet.

Målen för Västsvenska paketet är i grunden inga nya mål utan utgörs av en sammanställning av de av parternas mål som utgjort grunden för samverkan. De avtal som tecknats av parterna ger uttryck för avsikten att ta ett gemensamt ansvar för en samlad lösning för finansiering och genomförande av viktiga transportslagsövergripande åtgärder.



Övergripande mål

- Större arbetsmarknadsregioner
- En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken
- En konkurrenskraftig kollektivtrafik
- En god livsmiljö
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften

Effektmål

För att konkretisera målbilden och fånga de mest väsentliga faktorerna som bidrar till de övergripande målen har åtta effektmål formulerats.

- En mer attraktiv kollektivtrafik med ökad kapacitet
- Ökad andel kollektivtrafik
- Minskad andel biltrafik till och i regionkärnan
- Snabba, trygga, enkla gång- och cykelresor
- Förbättrad kvalitet för näringslivets transporter
- Minskade utsläpp
- Minskat buller
- Frigjorda stadsytor och ett rikt stadsliv ¹⁴

¹⁴ Västsvenska paketet rapport 2011:1, Sammanställning av målen

Göteborgs stad har varit med och tagit fram och står bakom målen för Västsvenska paketet. Trafikstrategin kommer att ligga i linje med dessa målsättningar och förhoppningsvis bidra till att målen för Västsvenska paketet nås.

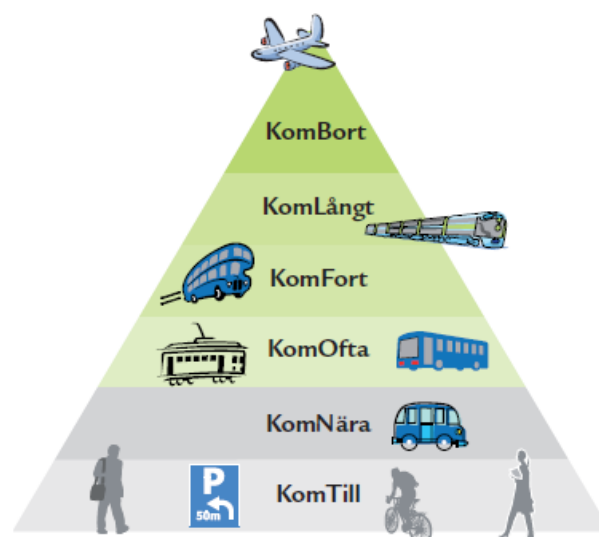
3.4.5 K2020

Det övergripande målet för utveckling av kollektivtrafiken enligt GR är att minst 40 procent av resorna i Göteborgsregionen ska göras med kollektivtrafik 2025. Det innebär att antalet kollektivtrafikresor per dygn kommer att växa från dagens 450 000 till en miljon.

K2020 – Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet är en översyn av kollektivtrafiken i samverkan mellan Göteborgsregionens kommunalförbund (GR), Göteborgs Stad, Västtrafik, Trafikverket och Västra Götalandsregionen. Syftet är att skapa en gemensam målbild som ska ligga till grund för planering och beslut i respektive organisation. Utgångspunkt för K2020 är de mål och strategier som finns för en uthållig tillväxt i Göteborgsregionen.

Målbilden för K2020 antogs av förbundsstyrelsen, Göteborgsregionens kommunalförbund den 14 september 2007. Målbilden bygger på en struktur baserad på:

- koncentration till starka kollektivtrafikstråk
- komplettering med fler tvärstråk
- centrumbildningar som utgör större bytespunkter/knutpunkter i kollektivtrafiksystemet
- snabba förbindelser med tät trafik mellan större bytespunkter/knutpunkter
- utbyggd pendel- och regiontågstrafik med Västlänken som ansluter till det lokala systemet i flera knutpunkter
- lokalt yttäckande linjenät som matar till knutpunkter



Framtidens kollektivtrafik baseras på resenärens krav som är ”Ta mig från A till B, tryggt och snabbt utan att jag behöver vänta, och jag vill känna mig nöjd med resan”. Om den framtida kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig måste den utformas enligt följande fem huvudprinciper, se figur 4.



Figur 4. Fem huvudprinciper för K2020.

Framtidens kollektivtrafik utformas utifrån olika krav beroende på vilken funktion den har. Följande Kom-begrepp ska tydliggöra de funktionella krav som ställs på olika delar av trafiksystemet:

- *KomBort* utgörs av fjärrtrafiken.
- *KomLångt* utgörs av trafiken till och från Göteborgsregionen.
- *KomFort* utgörs av snabb trafik med få stopp mellan knutpunkter som förbinder olika delar av Göteborgsregionen och ger korta restider.
- *KomOfta* utgörs av huvudsystemet med tät trafik (spårvagn och stombuss ingår) som omfattar alla de tyngre kollektivtrafikstråken i tätbebyggda delar av Göteborgsregionen.
- *KomNära* utgörs av lokala linjer inom närområdet och matarlinjer som ansluter till de mer övergripande näten.
- *KomTill* omfattar delar av trafiksystemet som underlättar att komma till kollektivtrafiken. Bland annat parkeringslösningar för bil och cykel samt gångvägar och hållplatser.¹⁵

Målsättningar och strategier i K2020 är en viktig utgångspunkt för trafikstrategin, men då trafikstrategin tar sikte på 2035 finns det ett behov av att förnya målsättningar och vidareutveckla förslag på åtgärder.

3.4.6 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland

En ny kollektivtrafiklag trädde i kraft vid årsskiftet 2011/12. Lagen innebär ett tydligare politiskt ansvar för kollektivtrafikens strategiska inriktning med en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Lagen innebär också fritt marknadstillträde för kommersiella aktörer att driva regional kollektivtrafik på kommersiell grund. Varje myndighet skall enligt lagen ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet är det viktigaste dokumentet för att utveckla kollektivtrafiken, det vill säga fokus på kollektivtrafiksatsningar ska ligga i framtiden

Det övergripande kollektivtrafikmålet är ”att öka kollektivtrafikens marknadsandel för en attraktiv och konkurrenskraftig region”. Idag sker var fjärde motoriserade resa med kollektivtrafik. År 2025 är målet var tredje resa. Det övergripande målet utgår bland annat från vision Västra Götaland Det

¹⁵ K2020, Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen, antaget 2009-04-03

goda livet, att skapa ett långsiktigt hållbart transportssystem och att Västra Götaland skall utvecklas till en väl sammanhållen region. Under det övergripande målet finns fem delmål och ett antal strategier. Ett av de centrala delmålen för kollektivtrafiken i Västra Götaland är att resandet ska fördubblas fram till år 2025. De andra delmålen handlar om miljöfrågor, kring tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, resenärernas nöjdhet och finansieringen av kollektivtrafiken i framtiden.

En central fråga när det gäller kollektivtrafikens strategiska inriktning är hur och var kollektivtrafiken skall byggas ut för att nå uppsatta mål, inte minst resandemålet. Särskilt komplicerad är frågeställningen när resurserna är begränsade och prioriteringar måste göras. En inriktning för hela Västra Götaland är att kollektivtrafiken behöver byggas ut där potentialen för ökat resande är stor samtidigt som det skall finnas en grundläggande samhällsservice i glest befolkade delar av Västra Götaland.

Trafikförsörjningsprogrammet kommer vara vägledande för de uppdrag som nämnden ger till Västtrafik, och utgör därmed ett centralt styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Trafikförsörjningsprogram upprättas vart fjärde år och däremellan görs varje år en uppföljning av programmet.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland har en övergripande påverkan på trafikstrategin. Detta då trafikförsörjningsprogrammet ska svara på var och hur kollektivtrafiken ska byggas ut. Trafikstrategin ska beskriva stadens övergripande inriktning vad gäller resor, transporter, gatumiljöer och infrastruktur. Det handlar till exempel om att hantera ett kraftigt ökat antal invånare och arbetsplatser. Här spelar kollektivtrafiken en avgörande roll inte minst för att uppnå en hållbar utveckling.

3.4.7 Ett gränslöst Västssverige

Västssveriges näringsliv har genom Västssvenska Handelskammaren tagit fram följande vision:

”Vi vill skapa ett gränslöst Västssverige, fullt av möjligheter för alla. Ett samhälle där näringsliv, politik och akademi tar ett gemensamt ansvar för framtida generationer. Kreativitet växer ur mångfald av både människor och idéer. Vi låter inte kulturella eller geografiska gränser hindra oss utan tror på utbyte och samarbete. Vår öppenhet mot världen skapar nya möjligheter. Vi är inte rädda för förändring, utan vågar bryta invanda mönster och föreställningar. Det är bara vi själva som sätter gränser för vad som är möjligt: Vi har bestämt oss för att sikta på världsklass.”

Visionen om ett gränslöst Västssverige består av tio områden:

- Västssvensk framtidstro
- Livskvalitet för alla
- Region i samverkan

- Hållbar utveckling
- Kommunikationer för tillväxt
- Innovation för expansion
- Kreativ miljö
- Mångfald tas tillvara
- Lärande skapar resultat
- Lockande närmiljö

Initiativlistan är en sammanställning av idéer och konkreta initiativ som Västsveriges näringsliv identifierat som viktiga steg för att genomföra visionen om ett gränslöst Västsverige. En del av förslagen är konkreta aktiviteter som näringslivet på egen hand kan genomföra redan idag. Andra kommer behöva längre tid av förberedelser och kräver en hög grad av samarbete mellan näringsliv, politik och akademi. Ytterligare några är kanske galna och näst intill omöjliga att genomföra idag, men är fullt möjliga att få till stånd på längre sikt. Initiativlistan syftar till att skapa inspiration till handling för såväl näringsliv som politik och akademi. Västsvenska Handelskammaren kommer att fortsätta hålla listan levande genom att kontinuerligt uppdatera och identifiera nya initiativ. Tillsammans med andra som delar visionen går vi nu från ord till handling! Det finns ingen gräns för hur mycket vi kan genomföra tillsammans.

Samarbetet mellan staden och näringslivet och även akademin är viktigt av flera anledningar. Trafikstrategin ser positivt på initiativen i ett gränslöst Västsverige och är öppna för samarbete och utbyte av idéer.

3.5 Lokala visioner och mål

3.5.1 Göteborgs stads Budget 2013

Budgeten är det övergripande och överordnade styrdokumentet för Göteborgs Stads nämnder och bolagsstyrelser. Budgetens roll är att inom de ekonomiska ramarna och gällande lagstiftning ange kommunfullmäktiges prioriterade mål och inriktningar. Kommunfullmäktige fastställde budget för 2013 för Göteborgs Stad den 18 juni 2012. Bland annat innehåller budgeten följande text:

”Göteborg ska vara den bästa staden att leva i, att alla människor i staden ska känna sig stolta över att vara göteborgare. Förutsättningen är att barnen som växer upp i Göteborg ska känna sig trygga och ha en rolig och stimulerande uppväxt och vilja leva här hela livet. De som flyttar till Göteborg eller som besöker oss ska känna sig välkomna. Göteborg ska vara öppen för världen.

Staden växer och hållbar tillväxt är nyckelordet. Halvvägs in i mandatperioden kan vi nu se att den hållbara stadsutvecklingen är på gång. Västsvenska paketet lämnar startgropen och på flera ställen runt om i staden byggs det om för att klara morgondagens transporter. Centrala Älvstaden sätter Göteborg på kartan genom att knyta samman staden och förnya stadskärnan för de kommande generationerna.

Vi styr staden utifrån de tre hållbarhetsdimensionerna. Den sociala, ekologiska och ekonomiska hållbarheten är ömsesidigt beroende av varandra. Den ekonomiska tillväxten är inte mycket värd om den samtidigt förstör vår miljö och förändrar klimatet. Inte heller om den skapar större sociala klyftor i samhället. Hållbarhet innebär också att vi tar ett långsiktigt ekonomiskt ansvar.”

Ett av områdena som beskriv närmare i budgeten är:

God stadsmiljö och trafik för tillgänglighet

Stadens konkurrenskraft stärks genom att det blir enklare att resa till och från staden. Syftet med trafiksystemet är att skapa tillgänglighet och förutsättningar för alla människor att få ihop sin vardag och fritid. Samtidigt ska klimat- och miljöpåverkan från trafiken minska. Därför behövs ett modernt och hållbart resande inom Göteborgsregionen. Framkomligheten för kollektivtrafiken behöver förbättras så att miljökvalitetsnormerna för god stadsmiljö klaras med god marginal. Västlänken är en viktig förutsättning för detta.

Prioriterat mål: Det hållbara resandet ska öka.

Inriktningar

Biltrafiken ska minska till förmån för kollektivtrafik, cykel och gående.

För att göteborgarna ska välja kollektivtrafiken före bilen, så måste kollektivtrafiken vara attraktiv. Den måste bli snabbare, gå oftare, hålla tidtabellerna och ha konkurrenskraftiga/fördelaktiga priser. Ett större kollektivtrafiknät krävs också för att alla ska kunna resa miljövänligt och enkelt. För att nå ett effektivare nyttjande av bilen behöver vi skapa bilpooler och uppmuntra teknikutvecklingen av fossilbränslefria fordon.

Trafikplaneringen ska utformas på ett sätt som ger barnen rörelsefrihet och en vistelsemiljö som blir ännu säkrare. Kan andelen bilresor minska så förbättras bullersituationen och luftkvaliteten i staden samtidigt som stora ytor frigörs för viktigare ändamål. Fokus i transportarbetet bör ligga på att få ner utsläppen av växthusgaser, kväveföreningar och kolväten samt att minska partikelhalten i luften.

Göteborg ska utvecklas till en cykelstad genom att bygga sammanhållna och gena gång- och cykelstråk med fasta förbindelser över älven, samt tydlig vägvisning och trafikinformation. Säkerheten för cyklister måste prioriteras mer. Cykelgarage och goda parkeringsmöjligheter för cyklar krävs för att Göteborg ska bli en attraktiv cykelstad. Nya cykelbanor ska byggas och gamla rustas upp.

Bättre anpassade fordon och hållplatser där människor med funktionsnedsättning ska kunna åka med tidtabellstyrd kollektivtrafik behövs. Det ska vara möjligt att komplettera med anropsstyrd trafik. Framtidens färdtjänst bör utvecklas så att brukarna upplever samma nytta med kollektivtrafiken som övriga resenärer.

Stadsplaneringen ska utformas för att utjämna skillnaderna i kvinnors och mäns olika rese-mönster som ett led i att förverkliga jämställdheten.¹⁶

Trafikstrategin syftar till att uppnå visionen och målsättningarna i Göteborgs stads budget. I budgeten beskrivs vikten av hållbar tillväxt och hållbarhetens tre dimensioner, vilket kommer utgöra trafikstrategins plattform. Det prioriterade målet att det hållbara resandet ska öka och att biltrafiken ska minska till förmån för kollektivtrafik, cykel och gång är grundläggande i trafikstrategin. En målsättning som ska nås genom optimering av varje trafikslag, det vill säga att underlätta för resenärerna att välja rätt färdmedel för varje resa. Att trafiksystemet ska vara anpassat till barns rörlighet, att personer med funktionsnedsättning ska ha god tillgång till trafiksystemet samtidigt som det bidrar till att förverkliga jämställdhetsmål är andra viktiga utgångspunkter i arbetet med trafikstrategin.

¹⁶ Socialdemokraterna, Miljöpartiet de gröna, Vänsterpartiet, Förslag till budget 2013 och flerårsplaner 2014–2015 för Göteborgs Stad

3.5.2 Översiktsplan

I februari 2009 antog kommunfullmäktige ny översiktsplan för Göteborgs stad. I dokumentet står det beskrivet att:

”Göteborg ska utvecklas till en livskraftig långsiktigt hållbar stad med balans mellan sociala, ekonomiska och miljömässiga faktorer.

Utgångspunkten är att stärka Göteborgs unika tillgångar, såväl byggda miljöer som natur- och kustområden. Göteborg ska vara en stad där det goda livet är möjligt för alla både nu och i framtiden. Stadens infrastruktur ska kunna nyttjas effektivt och trafikens miljöpåverkan minimeras. Göteborg ska vara ett starkt regioncentrum där konkurrenskraft förenas med omsorg om det lokala livet. Segregation ska vändas till integration och alla ska kunna vara med och påverka sin egen och stadens framtid.”

13 strategiska frågor

1. Göteborgs roll i en växande region
2. Attraktiv stadsmiljö
3. Robust samhälle
4. Fler bostäder
5. Växande och förändrad handel
6. Expansivt näringsliv
7. Nordens logistikcentrum
8. Förändrat transportbehov
9. Mångfald - tryggt och mänskligt
10. Rekreation och hälsa för ökad livskvalitet
11. Natur- och kulturmiljöer för attraktivitet
12. Tillgång till kusten
13. Särskilda lokaliseringar

I översiktsplanen har 13 strategiska frågor formulerats. För varje fråga anges mål och strategier. Dessa utgår från Göteborgs Stads budget, mål i översiktsplan för Göteborg, ÖP99 och uppdraget för arbetet med översiktsplanen.

Av de 13 strategiska frågorna i översiktsplanen är det framförallt fyra stycken som trafikstrategin bedöms ha störst möjlighet att påverka och bidra till. Dessa fyra strategiska frågor med tillhörande mål och strategier återfinns nedan hämtade från översiktsplanen.

1. Göteborgs roll i en växande region

Göteborg ska vara en attraktiv stad för människor och företag. Detta kan uppnås genom att regionkärnan förtäts och utvecklas, att förutsättningar för ett mångsidigt näringsliv skapas och att tillgängligheten blir bättre genom utbyggnad av infrastruktur, främst kollektivtrafik. Göteborgs kärna ska kompletteras med attraktiva bostadsmiljöer i kombination med kulturellt och kommersiellt stadsliv. Transportsystemet föreslås byggas ut med nya länkar och en koncentration av bebyggelse föreslås i knutpunkterna. Lägen för nya förbindelser över älven planeras för att knyta ihop stadens delar och göra centrala Göteborg mer tillgängligt både för regionens invånare och för göteborgarna.

Göteborg ska vara en attraktiv stad för människor och företag genom att:

- Förtäta och utveckla regionkärnan med bostäder, arbetsplatser, service med mera.
- Skapa förutsättningar för ett mångsidigt näringsliv i nära samarbete med universitet och högskolor.
- Utveckla en trygg och tillgänglig stad, en storstad där havet, sjöarna, skogen och parkerna är nära även när Göteborg växer.

- God tillgänglighet skapas genom utbyggnad av infrastrukturen, främst kollektivtrafiken.

2. Attraktiv stadsmiljö

Göteborgs planering ska ge förutsättningar för en attraktiv stadsmiljö och ett rikt stadsliv. En attraktiv stad kännetecknas av komplexitet med blandning av funktioner, en visuell mångfald och möjligheter till möten mellan människor. Blandstad eftersträvas både vid omvandling av de centrala förnyelseområdena och vid komplettering av övriga områden. Människors möjligheter att röra sig och vistas i stadsrummen ska vara utgångspunkten i planeringen. Det blir allt viktigare att använda gröna ytor och vatten som gestaltande element i en stad som byggs tätare. Tillkommande bebyggelse ska berika staden och komplettera omgivande bebyggelse på ett tilltalande sätt. Allt byggande bör anpassas så att miljöpåverkan minimeras.

Göteborgs attraktivitet ska ytterligare utvecklas och betonas i planering genom att:

- Utformningen av gator och platser ska bidra till att stärka stadens identitet och ge möjlighet till möten mellan människor.
- Möjligheter till ett rikt stadsliv som kännetecknas av komplexitet, med många funktioner som blandas i ett område och en visuell mångfald.
- Stadens rum planeras framförallt utifrån människans sätt att röra sig till fots och på cykel.
- Stadens stadsbyggande ska, i både helhet och detaljer, genomsyras av en strävan mot ett mer miljöanpassat byggande.
- Vatten och grönt ska tas tillvara och utvecklas som resurser i stadsbyggandet. Stränder, hav, sjöar, älv och åar ska vara tillgängliga för alla.
- Vid planläggning av stora omvandlingsområden skapa planmönster och markanvisningar så att områdena kan få en varierad utveckling.
- Utforma nya byggnader så att de berikar staden med hänsyn till de historiska spåren, den omgivande bebyggelsen och människors behov.
- Olika förutsättningar och värden i staden tas tillvara vid stadsutvecklingen.

7. Nordens logistikcentrum

Godsvolymer i och runt Göteborg växer kraftigt, inte minst trafiken via Göteborgs hamn. Göteborg och hamnen ska stärkas som nordens logistikcentrum. Då allt mer av godset till och från hamnen ska gå på järnväg måste hamnbanan utvecklas. Nya områden för logistikföretag behövs. För att ge service till hamnen och industrierna reserveras flera områden för verksamheter, främst på Hisingen. Gullbergsvass som idag innehåller logistikföretag och en kombiterminal, planeras för ny blandad stadsbebyggelse och kombiterminalen kräver därför omlokalisering. Ett nytt läge för kombiterminal ska utredas av Banverket. På markanvändningskartan har ett läge vid Sävenäs föreslagits, men även andra lägen kan bli aktuella. En fortsatt diskussion kring placering av färjeterminalerna och Vänernsjöfartens

utveckling behövs för att se hur dessa funktioner kan kombineras med fler förbindelser över Göta älv.

Göteborg och Göteborgs hamn ska stärkas som nordens logistikcentrum genom att:

- Nya platser för godsterminal och kombiterminal etableras.
- Ytor för expansion av hamnen och annan logistikverksamhet tillkommer.
- En stor del av de tillkommande verksamhetsområdena kan nås med spår.
- Eventuellt omlokalisera de centrala färjeterminalerna.
- Skapa framkomlighet för godstransporter på land och till sjöss.
- Minimera den tunga trafiken genom centrala Göteborg.
- Skapa reservat för järnvägsanknytning till så många verksamhetsområden som möjligt.

8. Förändrat transportbehov

Transporter med bil och lastbil ökar kraftigt. Denna ökning skapar trängsel och försämrad luftkvalitet varför kollektivtrafiken behöver ta en ökad andel av trafiken. Målet är att skapa en trafik och bebyggelsestruktur som anpassas till ett mer effektivt och uthålligt samhälle med god tillgänglighet och en säker trafikmiljö. I projektet K2020 pågår ett arbete som har som mål att öka kollektivtrafikresandet. För att nå målet krävs ny kollektivtrafikstruktur för Göteborg med fler spårvägsförbindelser över älven och att busstrafiken flyttas ut från Brunnsparken till en cityring i Allén. En satsning på järnväg är nödvändig för Västsveriges tillväxt. En utbyggnad av Västlänken är viktig för att öka kapaciteten och ge möjligheter till fler direktresor. Dagens Göta älvbro behöver ersättas och det finns också ett behov av ytterligare älvpassager i nya lägen. Även andra delar av trafiksystemet behöver utvecklas för att binda ihop olika stadsdelar och ge plats för bättre kollektivtrafik. Översiktsplanen poängterar det viktiga sambandet mellan bebyggelseplanering och trafik. God kollektivtrafik ska finnas redan innan nya områden börjar byggas ut. En tät stad gör det möjligt för fler att gå eller cykla. Bebyggelsen ska koncentreras till platser där kollektivtrafiken är god, bland annat vid de föreslagna knutpunkterna.

Trafik och bebyggelsestrukturen ska anpassas till ett mer effektivt och uthålligt samhälle med god tillgänglighet och säker trafikmiljö genom att:

- Samordna planering av bebyggelse och trafik.
- Trafiksystemet kompletteras för att knyta ihop stadsdelar och leda trafiken förbi med minsta möjliga trafikstörning.
- Staden förtätas och de strategiska knutpunkterna utvecklas för att minska behovet av att resa med bil.
- Prioritera kollektivtrafik och cykeltrafik vid konkurrens om utrymmet.
- Planera för god tillgänglighet med bil på stadens villkor.
- Skapa god framkomlighet för godstransporter. Godstrafiken leds i största möjliga utsträckning bort från de centrala delarna.

Under övriga strategiska frågor finns ett axplock av andra mål och strategier som trafikstrategin har möjlighet och avsikt att påverka:

- Planera för ett robust transportsystem.
- Samordna bostadsutbyggnad med utbyggnad av kollektivtrafik, arbetsplatser och lokaler för skola, vård och omsorg.
- Större stadsdelscentrum och knutpunkter med extra god service
- Utveckla god kollektivtrafiktillgänglighet till alla handelscentrum.
- Snabbt förbättra och utveckla tillgängligheten till Göteborg.
- Överbrygga barriärer och skapa kommunikation och rörelse.
- Trygg och säker stad för alla – mångkulturell stad med rikt kulturliv och goda möjligheter till arbete, utbildning, sysselsättning och fritid. Säker trafik, trygga hem, gator och torg. Tillgång till rent vatten och ren luft.
- Tillgången till grönområden och områden för rekreation, lek, idrott, föreningsliv och kultur ökas.
- Kopplingen mellan trafik och hälsa medvetandegörs och beaktas.
- Arbetet med folkhälsa, sociala frågor, trygghetsfrågor, trafiksäkerhet och fysisk tillgänglighet får genomslag i fysisk planering.
- Förbättra tillgängligheten genom att länka samman kusten med stigar, gång och cykelvägar och skapa friluftsstråk med bra kopplingar till staden.¹⁷

13 strategiska frågor

1. Göteborgs roll i en växande region
2. Attraktiv stadsmiljö
3. Robust samhälle
4. Fler bostäder
5. Växande och förändrad handel
6. Expansivt näringsliv
7. Nordens logistikcentrum
8. Förändrat transportbehov
9. Mångfald - tryggt och mänskligt
10. Rekreation och hälsa för ökad livskvalitet
11. Natur- och kulturmiljöer för attraktivitet
12. Tillgång till kusten
13. Särskilda lokaliseringar

Arbetet med trafikstrategin kommer i första hand att utgå ifrån Göteborgs stads översiktsplan varför ovan beskrivna mål och strategier är grundläggande för trafikstrategin. För att trafik- och bebyggelsestrukturen ska kunna anpassas till ett mer effektivt och uthålligt samhälle genomförs arbetet med trafikstrategin i nära samarbete med utbyggnadsplaneringen.

3.5.3 Älvstaden Vision & Strategier

Älvstaden Vision & Strategier antogs av kommunfullmäktige i Göteborg den 11 oktober 2012. Älvstaden är centrala Göteborg utmed älven. Det är omfattande områden som väntar på att omvandlas till en levande och attraktiv innerstad. Arbetet med visionen och strategierna har skett på kommunfullmäktiges uppdrag under ledning av kommunstyrelsen. Den

¹⁷ Göteborgs stad, Översiktsplan för Göteborg, Antagen av kommunfullmäktige 2009-02-26

ursprungliga benämningen centrala Älvstaden har under arbetets gång ändrats till Älvstaden som ett svar på den framtidsbild som utvecklats.

Under arbetets gång har det växt fram en samstämmig bild av hur staden bör utvecklas. Vi ska sträva efter en stadsutveckling där vi tar vara på de kvalitéer som älven och vattnet erbjuder. Vi ska förstå och använda vårt historiska arv. Staden ska vara tillgänglig för alla oavsett bakgrund, den ska formas med mötesplatser av olika slag och dessa ska inbjudas till aktiviteter. Staden ska vara öppen. Vi vill kunna ta vår stad i besittning, nyttja den för såväl egen del som tillsammans med andra. Vi vill ha en levande stad. Och vi vill knyta ihop den över älven.

Visionen syftar till att bidra till en hållbar utveckling i Göteborg och Västsverige. Målet är att skapa en attraktiv och hållbar stad ur ett socialt, ekologiskt och ekonomiskt perspektiv. För att svara upp mot visionen har tre övergripande strategier formulerats. Dessa visar hur staden kan bygga vidare på de styrkor som finns och omvandla de utmaningar som staden står inför till drivkrafter för utvecklingen.

Hela staden

Vi ska hela staden - vi ska motverka segregationen och bygga samman staden över älven. Vi ska skapa en blandad stad med starka stråk och många levande mötesplatser. Vi ska samtidigt ge möjlighet för stadens invånare att vara delaktiga i hur Älvstaden används och utvecklas.

Möta vattnet

Vi ska möta vattnet - vi ska skapa ett levande och attraktivt älvrum och klara klimatförändringarnas effekter. Det ska vara enkelt att leva hållbart här.

Stärka kärnan

Vi ska stärka kärnan för att stärka Göteborg och Västsverige som helhet. Vi ska utforma Älvstaden så att vi stimulerar utvecklingen mot en mer diversifierad och robust ekonomi.¹⁸

Älvstadens tre strategier som visar på hur utmaningar ska omvandlas till drivkrafter för utvecklingen av staden inkluderas i arbetet med trafikstrategin. Trafikstrategin har en viktig roll i arbetet med att hela staden genom att skapa stråk bland annat över älven och levande mötesplatser. Trafikstrategin kan även bidra till att underlätta mötet med vattnet och stärka kärnan genom ökad tillgänglighet.

3.5.4 Lokala miljökvalitetsmål

¹⁸ Centrala Älvstaden, Älvstaden Vision och strategi, Beslutsunderlag maj 2012

Trafiken har stor miljöpåverkan i staden genom buller och utsläpp av föroreningar samtidigt som trafiken tar mycket yta i anspråk vilket skapar barriärer, som begränsar rörligheten både för människor och för djur.

Kommunfullmäktige har antagit tolv lokala miljömål som även omfattar ett antal delmål. Målen har sin utgångspunkt i de 16 nationella miljömålen, av vilka Göteborgs Stad valt ut de mål som är viktigast för Göteborgssamhället. Varje miljömål ska vara lokalt anpassat, realistiskt, rimligt och tidsatt.

Av de antagna miljökvalitetsmålen är det framförallt följande mål och delmål som berör transportområdet:

Begränsad klimatpåverkan

Målet är minskade utsläpp av koldioxid. År 2020 ska utsläppen av koldioxid från den icke handlande sektorn i Göteborg minska med minst 30 procent jämfört med 1990. År 2050 har Göteborg en hållbar och rättvis utsläppsnivå för koldioxid.

Frisk luft

Luften i Göteborg ska vara så ren att den inte skadar människors hälsa eller ger upphov till återkommande besvär. Målet är indelat delmål där följande berör transportområdet:

- Lägre halter av partiklar
- Lägre halter av kvävedioxid

God bebyggd miljö

Den bebyggda miljön i Göteborgs stad skall bidra till en god livsmiljö där resurser nyttjas på ett hållbart sätt. Målet är uppdelat i delmål och de som framförallt berör transportområdet är:

- Attraktiv bebyggelsestruktur
- God ljudmiljö¹⁹

Trafikstrategin syftar till att bidra till måluppfyllelse av de lokala miljökvalitetsmålen.

3.5.5 Göteborg 2021

År 2021 är det 400 år sedan Göteborg grundades. Göteborg har en tradition av att låta jubileer tydligt sätta avtryck långt in i framtiden. Att jämföra med 300-årsjubileet då Götaplatsen, Liseberg, Naturhistoriska museet, Röhsska museet, Botaniska trädgården, Slottskogsvallen och Svenska Mässans första hall byggdes. Kommunstyrelsen har givit Göteborg & Co uppdraget att utarbeta en plan för firandet av Göteborgs 400-årsjubileum. Planen innefattar firandet för själva jubileumsåret men också vägen dit och vilket avtryck 400-årsjubileet kan

¹⁹ Göteborgs stads miljöprogram, Remissversion 2012.09.19

göra för framtiden. Huvudfrågan lyder: Hur kan Göteborgs 400-års jubileum göra ett internationellt avtryck för framtiden? Det finns en dialogportal där alla, oavsett om man är göteborgare eller bor någon annanstans kan lämna sin idé. Här kan alla vara med och bidra. Arbetsgrupper har tillsats som ska arbeta med huvudfrågan utifrån följande sju utgångspunkter:

1. Gröna Staden
2. Kulturstaden
3. Kunskapsstaden
4. Unga staden
5. Upplevelsestaden
6. Växande staden
7. Öppna staden²⁰

Vägen till 2021 handlar om att gå från ord till handling. Ett förslag till arbetsplan har tagits fram och kan ses som ett gemensamt avstamp med en gemensam riktning. I arbetsplanen presenteras visionen för Göteborg 2021 som lyder:

”År 2021 är Göteborg internationellt känd som en modig förebild för hållbar tillväxt. Vi är en innovativ, öppen och inkluderande stad där alla invånare känner mening och delaktighet.”

Tre teman har formulerats som representerar idéarbetet samtidigt som de pekar mot visionen. För att göra de tre temana konkreta lyfts några symbolprojekt fram ur idéskörden.

Tema: Nära vatten

- Stora Hamnkanalen
- Bada mitt i stan
- Världens bästa stad när det regnar
- Nya älvstaden
- Pråmen

Tema: Bygga broar

- Mer än en bro
- Blå och gröna stråk
- Musikens och kunskapens Gothia Cup
- Smart trafik
- Kunskap Göteborg

Tema: Öppna rum

- Labb för framtidens samhälle

²⁰ Göteborg 2021, Hämtat: 2012-11-05, www.goteborg2021.com/

- Rum för ungt inflytande
- Leva 2021
- Tillåtande oaser
- Jubileumspark i Frihamnen

I arbetet med trafikstrategin är det viktigt att ta hänsyn till förestående jubileum ur två olika synvinklar. Dels genom att bidra till att visionen uppnås och att byggprojekt färdigställs i möjligaste mån till jubileet och dels att skapa en god trafiksituation under jubileet, då bland annat byggnationen av Västlänken pågår.

3.5.6 S2020

Sedan slutet av 2007 finns uppdraget S2020 som står för Socialt hållbar utveckling år 2020. Uppdraget ska leda till att sociala frågor får samma betydelse i kommunal planering som ekonomi och ekologi.

Uppdraget innebär att bidra till att formulera hur Göteborg kan bli socialt hållbart. Att motverka segregation ingår som en viktig del i arbetet, och det ska ske i samspel mellan de tre dimensionerna – den sociala, den ekonomiska och den ekologiska. En uppgift för S2020 blir också att beskriva sociala faktorer som hindrar respektive gör en önskvärd utveckling möjlig.²¹

Trafikstrategins målsättning är att bidra till en socialt hållbar stad. En viktig utgångspunkt för trafikstrategin är att planera ett trafiksystem utformat för människan, där fotgängaren har prioritet i stadsmiljön. I arbetet med trafikstrategin tas hänsyn till människans olika förutsättningar och utgångspunkter såsom socioekonomi, jämställdhet, barn, äldre och människor med funktionsnedsättning.

3.5.7 Parkeringspolicy

Göteborgs parkeringspolicy antogs av kommunfullmäktige 2009-10-08. Målsättningen med parkeringspolicyn är att den ska medverka till att staden ska vara tillgänglig för alla. Vi ska ha en attraktiv och vacker stad med en hållbar stadsutveckling – socialt, ekonomiskt och ekologiskt. Parkeringspolicyn ska uppmuntra till att fler väljer kollektivtrafiken eller cykeln framför bilen.

Parkeringspolicyn ska:

- stödja en hållbar stadsutveckling
- skapa en gemensam syn på parkering för bil och cykel
- vara ett stöd för avvägningar av plats för parkering mot stadsmiljökvaliteter
- medverka till att resande med kollektivtrafik och cykel ökar

²¹ Göteborgs stad, Social resursförvaltning, Socialt hållbar utveckling 2020 - Ett uppdrag och ett nätverk i Göteborgs Stad

- ge vägledning för kommunala aktörer
- sprida kunskap om parkering inom och mellan berörda organisationer
- utgöra underlag för ett separat åtgärdsprogram

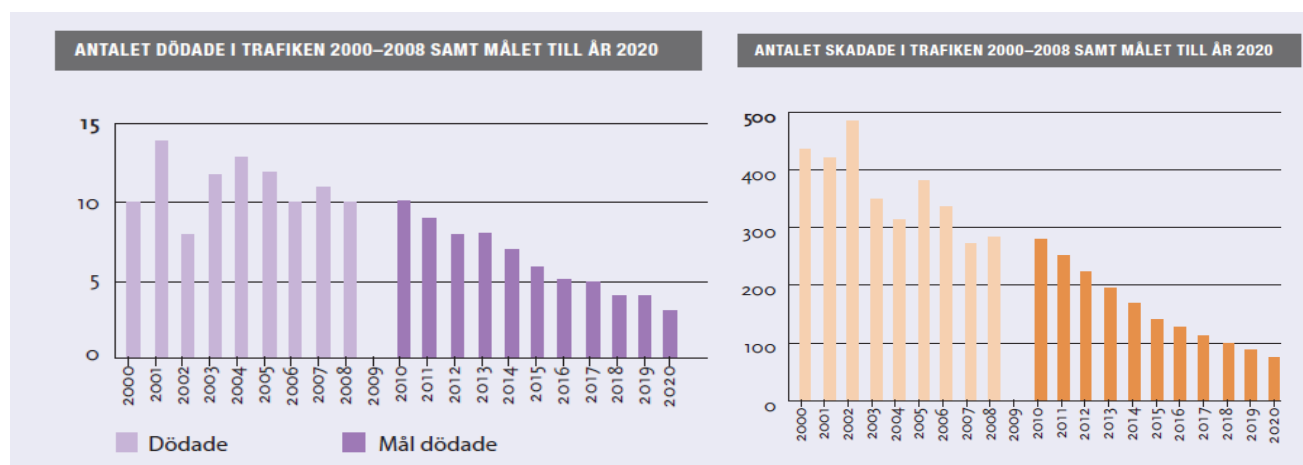
Policyns inriktning är att innerstaden bör bibehålla ungefär samma antal bilplatser som idag. Dessa platser kan dock behöva omfördelas för att till exempel ge plats för nya kollektivtrafik- och cykelstråk, förskönade stadsmiljöer eller prioritering av andra slag av parkering. I takt med att kollektivtrafiken byggs ut ges emellertid förutsättningar för att minska antalet bilplatser, speciellt i områden i anslutning till god kollektivtrafik.

Antalet ordnade cykelparkeringar bör utökas i centrala Göteborg inom bekvämt gångavstånd till målpunkter. Cykelparkering ska också ordnas vid infarts- och pendelparkeringar samt alla större kollektivtrafikhållplatser.²²

Trafikstrategin delar parkeringspolicyns målsättning om att staden ska vara tillgänglig för alla samtidigt som fler ska välja kollektivtrafik och cykel framför bilen. Parkering är ett viktigt medel för att styra utvecklingen av den riktningen och därmed en viktig fråga även för trafikstrategin.

3.5.8 Trafiksäkerhetsprogram

Göteborg har utvecklats från att vara en av Sveriges mest olycksdrabbade kommuner till en av de mest trafiksäkra. Men år 2008 inträffade fortfarande 300 trafikolyckor med allvarligt och måttligt skadade i göteborgstrafiken. Genomförandet av trafiksäkerhetsprogrammet för åren 2010–2020 skall leda till att färre än 75 skadas i trafiken år 2020, trots att många fler människor kommer att röra sig i staden. Detta är ett utmanande mål som innebär att vi inte bara behåller utan även stärker vår ställning som föregångare på trafiksäkerhetsområdet. Målet skall nås genom ett breddat trafiksäkerhetsarbete, som framgår av programmets strategier, samt genom trafikkontorets målstyrda trafiksäkerhetsarbete.



Figur 5 Statistik (ljusa staplar) och mål (mörkare staplar) över dödade och skadade i trafiken.

²² Göteborgs stad, Parkerings Policy för Göteborgs stad, antagen 2009-10-08

Trafiksäkerhetsprogrammet identifierar två stora utmaningar i sitt arbete fram till 2020 där den ena är att fler skall röra sig i staden, men färre skadas i trafiken och den andra är att tillvarata den moderna teknikens snabba utveckling. När grunden för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete fram till år 2020 läggs skall inte gatumiljön, trafikanten och fordonet ses som enskilda områden. Ökad trafiksäkerhet handlar om att skapa samspel mellan dessa trafiksäkerhetens grundstenar. Trafiksäkerhetsprogrammets strategier är följande:

- Vi skall arbeta för att trafiksäkerheten prioriteras i stadsutvecklingen
- Vi skall prioritera de oskyddade trafikanterna
- Vi skall motivera till ett ökat ansvarstagande i trafiken
- Vi skall arbeta för fler säkra fordon och transporter
- Vi skall fortsätta hastighetssäkra våra gatumiljöer
- Vi skall grundlägga ett säkerhetsmedvetande hos barn och unga

Syfte med Trafiksäkerhetsprogrammet 2010–2020:

- ge beslutsfattande politiker, tjänstemän och samverkande aktörer god ledning i trafiksäkerhetsarbetets mål och inriktning både på kort och lång sikt
- vara grunden för trafikkontorets målstyrda och systematiska trafiksäkerhetsarbete
- behålla och stärka Göteborgs position som föregångare på trafiksäkerhetsområdet²³

Trafikstrategin delar trafiksäkerhetsprogrammets mål och tar med sig de två stora utmaningarna som trafiksäkerhetsprogrammet har identifierat (fler skall röra sig i staden, men färre skadas i trafiken och tillvarata den moderna teknikens snabba utveckling) som grundläggande frågor i arbetet med trafikstrategin.

3.5.9 Stadslivet i centrala Göteborg, en stadslivsanalys

Syftet med stadslivsanalysen var att kartlägga hur staden används, upplevs och hur stadens byggda miljö ger platser olika förutsättningar för detta.²⁴ Genom ökad kunskap om stadsrummets betydelse för stadsliv ökar möjligheten till att uppfylla målen om ett mer varierat och rikt stadsliv i centrala Göteborg.

Till grund för förståelsen av stadslivet har såväl en webbenkät, för att fånga upplevelsen av staden, observationer, för att beskriva användningen, och en stadsumsatsanalys, för att undersöka förutsättningarna, genomförts. Dessa tre dimensioner är grundläggande för att öka kunskapen om hur stadsbyggandet kan bidra till socialt hållbar stadsutveckling och ett välfungerande stadsliv i

²³ Trafikkontoret, Rapport 2:2009, Trafiksäkerhetsprogram 2010-2020

²⁴ Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret, Centrala älvstaden, 2012, Stadslivet i centrala Göteborg, Spacescape och Trivector

framtida stadsdelar. Stadsliv kan sägas bestå av två nivåer där stadsrummet har direkt betydelse: individuell nivå och systemnivå.

Med bakgrund av stadslivsanalysen och stadens mål har tio rekommendationer formulerats inför det fortsatta arbetet med att utveckla stadslivskvaliteter i centrala Göteborg.

- Utveckla långa gatustråk med ett pärlband av målpunkter
- Utveckla älvrummet till ett rekreativt gång- och cykelstråk
- Bejaka en variation av tillgängliga och mindre tillgängliga stadsrum
- Utveckla parallella snabba, tillgängliga och rofyllda cykelstråk
- Omvandla vägbarriärer till stadsgator och främja gående längs centrala stråk
- Bygg blandat, tätt och grönt
- Fördela kollektivtrafiken på fler knutpunkter
- Utveckla torg för både boende och besökare
- Utveckla värdefulla platser för alla och gemensamma platser för grannskapet
- Möjliggör lokaler i gatuplan där förutsättningarna finns

Stadslivet i centrala Göteborgs analys och slutsatser är en viktig källa i arbetet med trafikstrategin. Att stadslivet är attraktivt är grundläggande för att fler ska gå och cykla, är en målsättning för trafikstrategin.

3.5.10 Trafik för alla, tillgänglighetsprogram

Trafikkontoret har sedan många år framgångsrikt arbetat med att förbättra gatumiljön för personer med nedsatta funktioner där ”Trafik för alla” från 2005 är styrande för att lyfta tillgänglighetsfrågan i löpande arbete. Då programmet börjar bli inaktuellt pågår en uppdatering med nya utmaningar och målbeskrivningar för åren 2013-2018. Programmet är för närvarande på remiss och beskrivs närmare under pågående planering.

För att skapa en socialt hållbar stad det vill säga en stad för alla är tillgänglighetsprogrammet av stor vikt. Genom att styra planeringen i tidigt skede är möjligheten att påverka större. Trafik för alla är därför ett viktigt underlag i arbete med trafikstrategin.

3.5.11 Utbyggnadsplaneringen

Byggnadsnämnden gav under våren 2011 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att utreda stadens framtida utbyggnad. Syftet var att uppdatera och komplettera ”Utbyggnadsplanering 2005” och studera möjlig utbyggnadstakt i förhållande till översiktsplanens inriktning. Med målsättningen att trygga stadens bostadsförsörjning, ge underlag för prioriteringar i planarbetet och i kommunens investeringar samt vara tydlig över hur staden vill utvecklas på ett hållbart sätt. Staden kan ligga steget före marknaden och ta egna initiativ.

En hållbar stadsutveckling förutsätter samarbete mellan berörda förvaltningar. Därför görs arbetet med utbyggnadsplanering och trafikstrategi integrerat med varandra. Projekten har därför en gemensam styrgrupp, samordningsgrupp och kommunikationsplan.

3.5.12 Grönplan

Park- och naturförvaltningen fick 2011 i uppdrag att ta fram en grönplan för Göteborgs Stad i samverkan med övriga berörda förvaltningar. Inom stadsplaneringsområdet talas det allt mer om en hållbar stad och att de gröna platserna i staden har stor betydelse ur alla tre hållbarhetsdimensionerna. Grönplanen ska vara ett planeringsunderlag som med utgångspunkt i omfattande inventeringar och analyser presenterar bevarande- och utvecklingsförslag för Göteborgs Stads gröna struktur och gröna kvalitet utifrån en rekreativ och biologisk utgångspunkt.

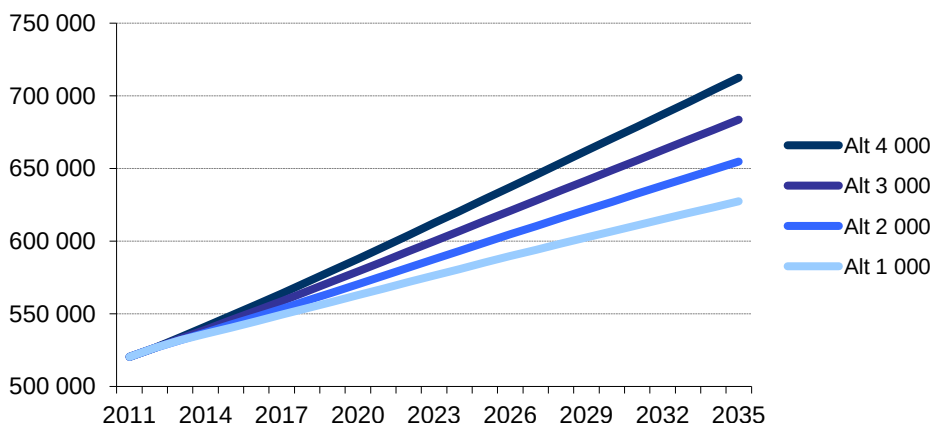
Arbetet med grönplan drivs parallellt med trafikstrategin i bred samverkan. För att åstadkomma en attraktiv och grön stad är god tillgängligheten till grönområden nödvändig.

4 GÖTEBORGS UTVECKLING FRAM TILL 2035

Göteborg ska växa med mellan 100 000 och 150 000 invånare och med 80 000 arbetsplatser fram till år 2035. Samtidigt ska den lokala arbetsmarknadsregionen växa till att omfatta 1.5 miljoner invånare. Men var kommer dessa "målsättningar" ifrån och vilka antaganden bygger de på?

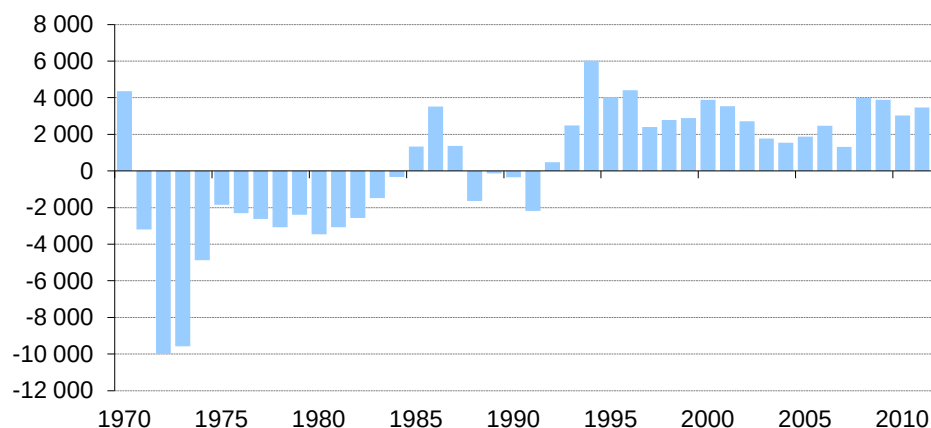
4.1 Befolkningsutveckling

Stadsledningskontoret har tagit fram fyra scenarion med olika nettoinflyttning per år – 1000, 2000, 3000, 4000, se figur 5. Scenarierna är ingen prognos eller uttalad målsättning utan endast scenarier som visar möjliga utfall. Födelsetal och dödstal följer SCB:s huvudalternativ. Den totala inflyttningen är utflyttningen plus nettoinflyttningen fördelad per åldersgrupp (utifrån andel utflyttning per åldersgrupp) för respektive scenario. Det betyder att en framskrivning görs av den genomsnittliga åldersfördelningen de senaste åren. Alternativens nivåer på nettoinflyttning utgår ifrån de senaste årens (10-15 år) utveckling, se figur 6. Alternativ 4 representerar befolkningsökningen som den sett ut från 2008 och fram till idag. I alternativet antas invandringen och stadens attraktionskraft vara stor. Alternativ 1 representerar ett scenario med liten befolkningsökning. Alternativ 2 och 3 är enligt stadsledningskontoret de mest troliga framtidsscenarierna. Att anta att Göteborg har drygt 650 000 invånare år 2035 bedöms som rimligt, att jämföra med dagens 527 000 invånare.²⁵



Figur 6 Fyra alternativa scenarier på folkmängd (nettoinflyttning per år, 1000, 2000, 3000, 4000)

²⁵ Stadsledningskontoret, Lutz Ewert, 2012-09-24



Figur 7 Årlig nettoflyttning 1970-2011 – siffror utifrån vilka alternativen i figur 6 har tagits fram ifrån.

4.2 Arbetsplatser

GR:s strategi *Uthållig tillväxt - mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur*, antagen 2006-05-16, säger att kärnan (vilket i sammanhanget representeras av kärnan och mellanstaden i Göteborg) ska stärkas med 40 000 arbetsplatser fram till år 2020. Det är en politisk vilja och en målsättning som innebär en något ökad tillväxttakt av arbetsplatser jämfört med idag, där majoriteten lokaliseras till kärnan.

Målsättningen kan jämföras med scenarierna i *Planera för verksamheter* som är vägledande vid etablering av verksamheter. Vid rapportens utfärdande var framförallt fordonsindustrins framtid oviss och trendanalysen delades in i olika scenarioanalyser; trendscenario, huvudscenario, nedläggningsscenario och omställningsscenario, se figur 8. Med facit i hand kan vi konstatera att Göteborg klarade sig väl genom krisen och baserar förväntad jobbtillväxt på ett genomsnitt mellan de positiva scenarierna. Vi landar då på cirka 3500 nya arbetstillfällen per år för hela Göteborg. Det innebär ett utbyggnadsbehov i staden för cirka 76 000 nya arbetstillfällen fram till år 2035. Enligt denna prognos uppfylls Göteborgsregionens tillväxtmål (Uthållig tillväxt).²⁶

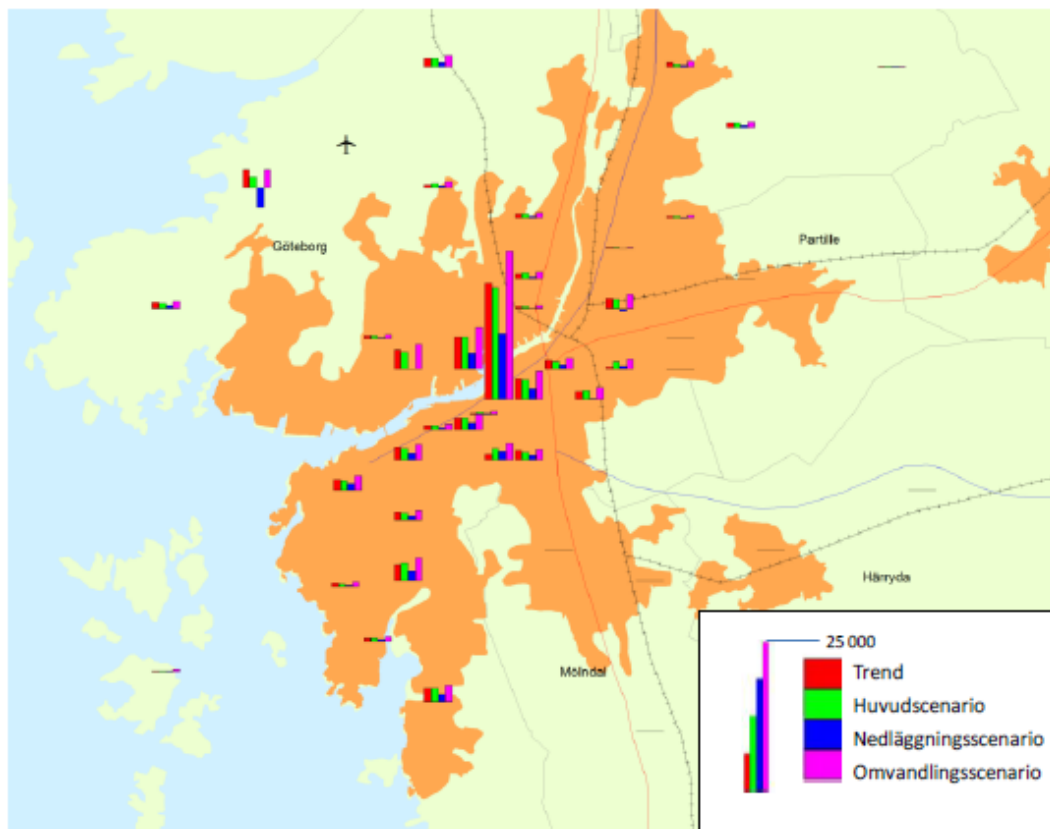
Antagande om ytbehov per anställd		Trend		Huvudscenario		Nedläggningsscenario		Omställningsscenario	
yt/anställd	Bransch	Tillkomst arbetstillf.	Tillkomst yta (m2)	Tillkomst arbetstillf.	Tillkomst yta (m2)	Tillkomst arbetstillf.	Tillkomst yta (m2)	Tillkomst arbetstillf.	Tillkomst yta (m2)
100	Handel	4 500	450 000	4 500	450 000	2 500	250 000	5 900	590 000
30	Kontor	39 000	1 170 000	35 000	1 050 000	23 500	705 000	46 500	1 395 000
100	Industri	2 200	220 000	2 700	270 000	-8 800	-880 000	3 800	380 000
50	Institutioner (högskolor)	-1 600	-80 000	1 300	65 000	900	45 000	1 800	90 000
300	Servicehus, äldreboende, vård	8 000	2 400 000	6 000	1 800 000	4 000	1 200 000	8 000	2 400 000
400	Hotell, konferens	2 500	1 000 000	2 500	1 000 000	1 000	400 000	3 800	1 520 000
100	Grundskolor, Daghem, förskolor	1 000	100 000	2 000	200 000	1 500	150 000	3 500	350 000
250	Logistik	1 000	250 000	1 000	250 000	-500	-125 000	2 200	550 000
200	Övrigt	4 000	800 000	3 000	600 000	1 500	300 000	4 500	900 000
Tillkomst till år 2030		60 600	6 310 000	58 000	5 685 000	25 600	2 045 000	80 000	8 175 000
Tillkomst per år		3 030	315 500	2 900	284 250	1 280	102 250	4 000	408 750
Tillkomst till år 2020		30 300	3 155 000	29 000	2 842 500	12 800	1 022 500	40 000	4 087 500

Figur 8 Scenarier för stadens sysselsättningsutveckling.²⁷

²⁶ Stadsbyggnadskontoret, Anna Noring, Göteborgs stad

²⁷ Göteborgs stad, 2010, Planera för verksamheter

Om man kopplar dessa skattningar till var den befintliga sysselsättningen finns och sysselsättningstillväxten ägt rum det senaste decenniet, får följande approximerade fördelning av sysselsättningsändringarna på församlingsnivå inom staden.



Figur 9 Fördelning av scenariernas sysselsättningseffekt.²⁸

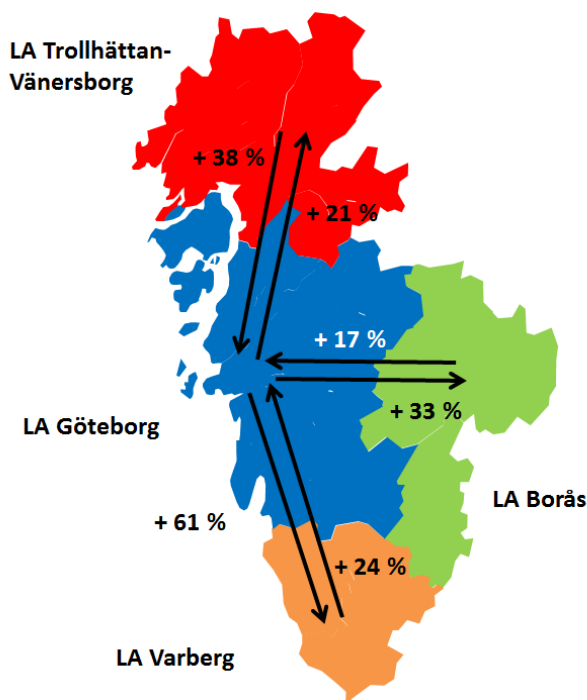
²⁸ Göteborgs stad, 2010, Planera för verksamheter

4.3 Lokal arbetsmarknadsregion

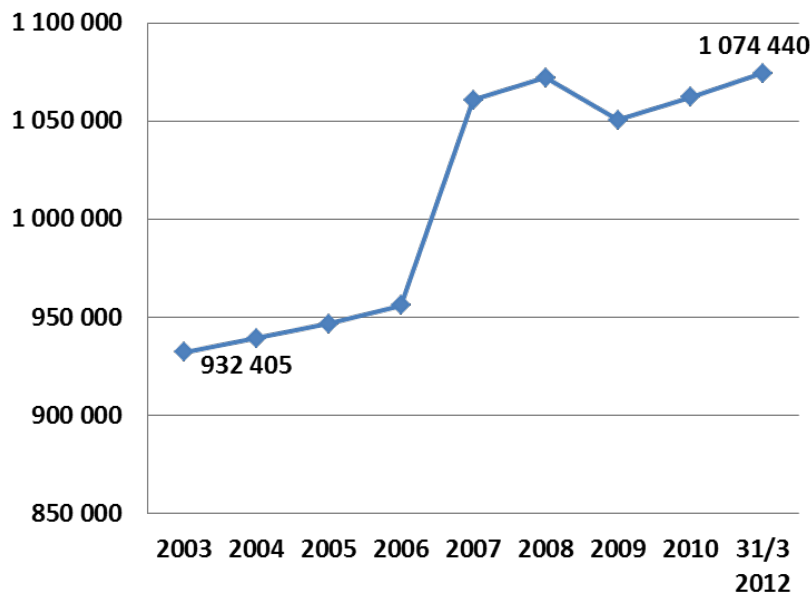
När pendlingen mellan två eller flera kommuner når en viss nivå bildar de statistiskt sett en lokal arbetsmarknad (SCB). För att knytas till en lokal arbetsmarknad utanför den egna kommunen krävs en utpendling av mer än 20 procent av den förvärvsarbetande nattbefolkningen och att största delen av dessa pendlar till det som definieras som det lokala centrumet (Göteborg) eller någon av de kommuner som är knuten till det lokala centrumet.

I Göteborgs lokala arbetsmarknadsregion ingår Göteborgsregionens (GR) kommuner, vilka är Ale, Alingsås, Göteborg, Härryda, Kungsbacka, Kungälv, Lerum, Lilla Edet, Mölndal, Partille, Stenungsund, Tjörn och Öckerö samt kommunerna Orust, Vårgårda, Bollebygd, Varberg och Falkenberg. Alingsås är direkt knutet till Göteborg medan Vårgårda genom sin stora utpendling till Alingsås indirekt knyts till Göteborgs lokala arbetsmarknadsregion. I Göteborgs lokala arbetsmarknadsregion ingår knappt 1,1 miljon invånare (2012) och är därmed den tredje största lokala arbetsmarknadsregionen efter Stockholm och Malmö.

Målet om en lokal arbetsmarknadsregion på 1,5 miljoner invånare är en politisk vilja som bygger på en uppskattning som GR har gjort av hur många som har mindre än en timmes resväg till kärnan. En uppföljning av pendlingen kring Göteborgsregionens lokala arbetsmarknad för åren 2003 till 2010 visar på en ökad pendling, se figur 9, vilket är en indikator på att arbetsmarknadsregionen växer. I hela Västra Götalandsregionen finns det 60 000 fler pendlare över kommungräns idag jämfört med 2003. Med hur mycket Göteborgs lokala arbetsmarknadsregion har vuxit de senaste åren visar figur 10. Ökningen 2006-2007 representerar Falkenbergs inträde i den lokala arbetsmarknadsregionen medan nedgången 2008-2009 representerar Marks utträde.



Figur 10 Ökad pendling kring Göteborgsregionen mellan 2003 och 2010.



Figur 11 Invånare i Göteborgs lokala arbetsmarknadsregion 2003 till 2010.

GR bedömer utifrån ovan beskrivna trend med ökad pendling att Mark kommer att inkluderas i Göteborgs arbetsmarknadsregion 2013-2014, Uddevalla med omnejd 2014-2016, Trollhättan med omnejd 2022 och Borås med omnejd 2022 och framåt. Det skulle ge cirka 400 000 nya invånare i arbetsmarknadsregionen. Utöver det räknar GR med en befolkningsökning på cirka 100 000 fram till 2020. GR bedömer således att målet om en lokal arbetsmarknadsregion med 1.5 miljoner invånare år 2020 kommer att uppnås. En förutsättning för en utökad arbetsmarknadsregion är dock att ett antal infrastrukturåtgärder genomförs och följande ser GR som nödvändiga:

- Dubbelspår och fyrfältsväg Trollhättan, beräknas färdig år 2012
- Marieholmsförbindelsen, beräknas färdig år 2018
- K2020 – KomOfta/KomFort/Spårväg
- Viktiga knutpunkter till exempel. Gamlestaden, Mölndals bro, Hjalmar Branting och Frölunda torg
- Bangårdsförbindelsen inklusive centrumområdet, beräknas färdig år 2024
- Järnväg Mölnlycke – Landvetter – Bollebygd (del av Götalandsbanan), beräknas färdig år 2024
- Västlänken, beräknas färdig år 2028
- Hamnbanan
- Lindholmsförbindelsen
- Götalandsbanan hela
- Fyra spår järnväg ut i ekrarna - Västkustbanan, Västra Stambanan

Utöver det är kollektivtrafiktrafikeringen avgörande och åtgärder som ökar dess kapacitet såsom förlängda plattformar. En förutsättning är även förändrade resvanor.²⁹

²⁹ GR, Per Kristersson, 2012-09

Syftet med trafikstrategin är att planera för framtiden. Hur Göteborg kommer att se ut 2035 är därför en grundläggande fråga för trafikstrategin. Utvecklingstrender och prognoser är därför viktiga att utgå ifrån, ta hänsyn till eller planera för att styra.

5 BESLUTADE PROJEKT

Göteborgs trafiksystem står inför stora förändringar fram till 2035.

Västsvenska paketet, som kom till i augusti 2009, innehåller flera stora väg- och järnvägsprojekt. Därtill har staden beslutat om ytterligare några större projekt. Genomförandet av redan beslutade projekt kommer att prägla centrala Göteborg under de kommande 25 åren. Här följer en kort beskrivning av de större projekten, i vilket syfte de byggs och vilka effekter och konsekvenser de förväntas föra med sig.

5.1 Västlänken

Västlänken blir en cirka 8 kilometer lång dubbelspårig järnväg, varav 6 kilometer i tunnel, genom centrala Göteborg. Den nya underjordiska stationen vid Göteborgs central ligger i norra delen av bangården. Stationer kommer också att finnas vid Haga och vid Korsvägen.

Västlänken anläggs för att underlätta resandet i Göteborg och Västsverige. Den ger ökad kapacitet för pendeltågstrafiken och ökad tillgänglighet till staden samtidigt som den minskar sårbarheten i järnvägssystemet.

Hagastationen har en viktig funktion för hela västra Göteborgs utveckling. Som omstigningsstation väster om innerstaden minskar den påtagligt restider samt ökar tillgängligheten till övriga staden och regionen från västra Göteborg.

Västlänken finns med i den nationella planen för transportsystemet 2010–2021 samt i Västsvenska paketet. Projekteringen av Västlänken startades 2011 och förväntas ta sju till åtta år. Byggnationen planeras påbörjas 2018 och förväntas ta cirka nio till tio år. Öppnandet av Västlänken beräknas ske 2028.³⁰

Bygget kommer att delas upp i etapper så att ingen enskild plats kommer att vara berörd i mer än tre år. Tunneln dras i möjligaste mån i berg eller under obebyggda områden som gator och torg. I framförallt området runt Centralstationen samt i områdena Haga, Alléstråket, Korsvägen och Örgrytevägen kommer byggandet att innebära störningar för boende, näringsidkare och trafikanter. Det kommer att krävas provisoriska åtgärder och alternativa förbindelser för bland annat spårvagnstrafiken. Bygget av Västlänken kommer att medföra omfattande transporter av schaktmassor. När Västlänken är färdig kommer endast stationsentréerna att synas i staden.

³⁰ Trafikverkets hemsida, hämtat: 2012-10-11,
<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland/>



Figur 12 Västlänkens korridor samt planerade stationslägen.

5.2 Göta Älvbron

Götaälvbron byggdes mellan 1936-1939 och förbinder Hisingen med Göteborgs fastland. Götaälvbrons livslängd håller på att löpa ut och den behöver ersättas innan 2020. För kollektivtrafik har Götaälvbron en helt dominerande roll och är den enda förbindelsen för spårvagnarna över älven.

Den nya älvförbindelsens sträckning planeras i Stadstjänaregatans förlängning (intill befintlig bro) och utförs som en öppningsbar mellanbro (10-13 meter hög) med lägsta möjliga höjd. Efter diskussioner med regionala och nationella intressen och myndigheter har trafiknämnden fattat beslut (120620) om att arbeta vidare med en brohöjd som innebär cirka 13 meter segelfri höjd räknat från medelvattennivå. En anpassning till europeiska riktlinjer för vattenleder. Då den är lägre än befintlig bro är den mer anpassad för gång- och cykeltrafik.

Bron planeras rymma en dubbelriktad gång- och cykelbana på båda sidor samt två bilkörfält och ett kollektivtrafikfält i vardera riktningen med möjlighet att växla funktion från bil till kollektivtrafik på ett av körfälten. Gång- och cykelbanor samt bilar föreslås landa norr om Götaleden för att minska det

upplevda avståndet mellan Hisingen och fastlandet. Kollektivtrafiken fortsätter planskilt för att öka kapaciteten.

Den nya bron kommer delvis att betalas med medel från Västsvenska paketet. Planering och projektering pågår 2012-2014 och byggtiden beräknas till 2015-2020. Byggandet kommer tidvis att påverka framkomligheten på anslutande gator på båda sidor om älven. Tillgängligheten till Nils Ericssonterminalen kan komma att påverkas.³¹

5.3 Sänkning av Götaleden

En sänkning av väg E45, Götaleden, genom Gullbergsvass och Gullbergsstrand har aktualiserats i och med arbetet med den nya Göta älvbron och Bangårdsförbindelsen. I samband med ny Götaälvbro krävs en ny bro över Götaleden, varvid Götaleden måste sänkas. Den planerade sänkning syftar även till att förbättra kopplingen mellan Gullbergsstrand och Gullbergsvass.

Sänkningen av Götaleden planeras ske i etapper, den första etappen 2014-2015 för kopplingen till ny Göta Älvbro och etapp 2, 2015-2017 med en fortsättning österut. Under byggtiden måste trafiken på Götaleden flyttas parallellt söder om Götaleden där en provisorisk väg anläggs på befintlig asfaltsyta. De stora trafikmängderna på Götaleden medför en komplicerad trafiksituation under byggtiden.

5.4 Bangårdsförbindelsen

En bangårdsförbindelse i form av en viadukt planeras över Göteborgs centrals bangård. Viadukten föreslås ha dubbelriktad gång- och cykelbana på båda sidor samt två körfält i vardera riktningen. Ambitionen är att den ska kunna upplevas som stadsgata.

Syftet med förbindelsen är främst att frigöra Drottningtorget och Nils Ericsonsplatsen från genomgående biltrafik. Resecentrum kan därmed kopplas till nuvarande City på ett bättre sätt än idag, till förmån för fotgängarna. Förbindelsen utgör också en viktig länk mellan Stampen och den framtida stadsdelen Gullbergsvass. Dessutom bereds plats för ökad kollektivtrafik, i enlighet med K2020.

Vid Åkareplatsen/Polhemsplatsen planeras viadukten stiga från marknivå inbyggd i nya kvarter. Norr om bangården landar viadukten så tidigt som möjligt med god standard för gång- och cykeltrafik. Bangårdsförbindelsen planeras byggas år 2022-2024. Framkomligheten på anslutande gator norr och söder om bangården kommer att påverkas under byggtiden. Även tågtrafiken vid centralstationen kan komma att beröras till följd av byggnationen.³⁰

³¹ Göteborg stads hemsida, hämtat 2012-10-11, Plan- & byggprojekt i Göteborg, Centrala Göteborg – ny älv- och bangårdsförbindelse

5.5 Marieholmsförbindelsen

Marieholmsförbindelsen innebär dels en ny vägförbindelse under Göta älv och dels en ny järnvägsförbindelse över Göta älv.

Syftet med vägtunneln, som blir cirka 500 meter lång, är att minska sårbarheten i Göteborgs vägtrafiksystem och minska trafiken genom Tingstadstunneln. Vägen som ingår i projektet sträcker sig från E6 Tingstadsmotet/Ringömotet i väst till E20, Ånäsmotet, i öst via en ny trafikplats på E45 Marieholm. Marieholmsförbindelsen är av mycket stor betydelse för näringslivets transporter. Vägtunneln kommer att underlätta bland annat för alla de logistikverksamheter som lokaliserats i Backa/Bäckebo.

Järnvägsdelen är en del av Hamnbanan och sträcker sig från Kvillebangården till Olskroken, cirka 1500 meter. Att bygga ut den aktuella sträckan till dubbelspår minskar sårbarheten i tågförbindelserna över Göta älv och ökar kapaciteten på järnvägen mot Göteborgs Hamn och industrierna på Hisingen. Trafikverket driver byggandet av en ny Marieholmsbro för järnväg i samma projekt som Marieholmstunneln för väg. Detta för att kunna bygga både bro och tunnel på bästa möjliga sätt med hänsyn till tid, kostnad och innehåll. Utbyggnaden beräknas påbörjas år 2014 och beräknas kunna tas i drift år 2020. Marieholmstunneln ingår i Västsvenska paketet medan ny Marieholmsbro inte ingår utan finansieras genom samverkande intressenter regionalt och nationellt. Byggandet av trafikplatserna på båda sidor av älven kommer tidvis att påverka framkomligheten på anslutande vägar, bland annat E6 och E45.

5.6 Hamnbanan

Nuvarande järnväg till Göteborgs hamn, Hamnbanan, är enkelspårig och klarar därför inte förväntade framtida trafikökningar. Utöver Marieholmsförbindelsen kommer Hamnbanan att byggas ut till dubbelspår i en ny tunnel mellan Eriksbergsmotet och Pölsebobangården. Dubbelspåret innebär att betydligt mer gods kan transporteras på järnväg till och från Göteborgs hamn än idag. Då den nya järnvägen dras i tunnel på samma sträcka som nuvarande vägtunnel, Lundbytunneln, kommer den barriär som nuvarande järnväg utgör mellan Eriksberg och Lundby att försvinna. Byggandet av järnvägstunneln, som kan påbörjas tidigast år 2013, kommer att medföra omfattande transporter av schaktmassor på omgivande vägnät. Trafikstart planeras till tidigast 2016.³²

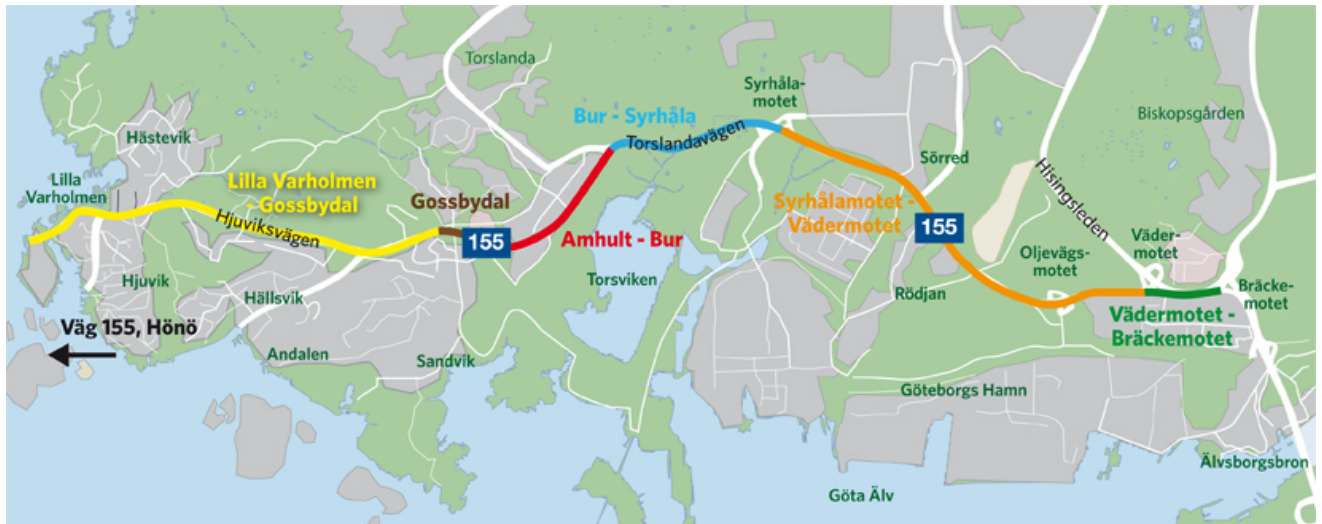
5.7 Väg 155, Torslandavägen

Med start 2010 påbörjades ombyggnationen av väg 155, Torslandavägen. Fokus ligger på ökad framkomlighet för individer och gods, för ett hållbart och miljövänligt resande. Vägen är starkt trafikerad, i genomsnitt passerar 30 000 fordon per dygn. Målet är att öka andelen kollektivtrafikresor, och längs hela väg 155 ska det i framtiden finnas busskörfält som ökar tillförlitlighet och framkomlighet för bussarna. Projektet innebär en rad åtgärder längs sträckan:

³² Trafikverket, 2011-11-01, Beslutshandling med motiv och bakgrundsdel, Hamnbanan Göteborg Dubbelspår Eriksbergsmotet – Pölsebobangården

- Mellan Syrhålamotet - Vädermotet anläggs körfält för buss, tung trafik och samåkning, samt gång- och cykelväg, Sörredskorsningen ersätts med Sörredsmotet
- En gång- och cykeltunnel byggs vid cirkulationsplatsen vid Gossbydal
- Busskörfält anläggs mellan Lilla Varholmen och Gossbydal
- Busskörfälten på sträckan Amhult - Bur samt cirkulationsplats och ny busshållplats. En bullervall samt en ny dagvattendamm anläggs söder om vägen.
- Busskörfälten på sträckan Bur-Syrhåla
- En cirkulationsplats vid Hjuviks Bryggväg
- En tvärlänk mellan väg 955 och Hisingsleden, Halvors länk. Syftet med länken är att skapa ett stråk med hög transportkvalitet från Hisingsleden mot Göteborgs hamn. I förlängningen kan detta ge en omfördelning av godstransporterna från E6 norr till Göteborgs hamn, från Lundbyleden till Hisingsleden
- Ombyggnad av bussterminalen vid Lilla Varholmens färjeläge

Samtliga åtgärder beräknas vara klara innan 2013 är slut.³³



Figur 13 Pågående och planerade projekt längs väg 155.

5.8 Gamlestads torg

Syftet med planen är att skapa en sammanhängande, tät urban kvartersstruktur som ansluter till en levande och effektiv ny knutpunkt där region- och pendeltåg, spårvagnar, bussar och cyklar sammanstrålar på ett funktionellt sätt. Pendeltågsstationen för Norge-Vänerbanan öppnar för trafik i december 2012 och målet är att integrera den nya knutpunkten i en levande blandstad av innerstadskaraktär, som erbjuder arbetsplatser, bostäder, kultur, service och nöjesliv.

³³ Trafikverkets hemsida, hämtat 2012-10-12,
<http://www.trafikverket.se/vag155>, Väg 155, Torslandavägen

För att skapa en mer effektiv knutpunkt och möjliggöra enkla byten kommer spårvägen att byggas om och hållplatserna förläggas parallellt i nivå med pendeltågsperrongerna. Ett triangelspår för spårvagnstrafiken byggs, så att det vid driftstörningar går att trafikera från Angered till Kortedala-Bergsjön och omvänt. Triangelspåret beräknas vara klart år 2015.

Gamlestadsvägens befintliga viadukt kommer att rivas och ersättas av ett mer stadsmässigt lokalgatunät samt en tunnel som knyter ihop Artillerigatan med Slakthusgatan. En grundförutsättning för att kunna hantera biltrafiken, när viadukten är borta, är att genomfartstrafiken från Artillerigatan leds via tunneln ut till Slakthusgatan och väg E45.

Planen kommer att genomföras i huvudsakligen två etapper, där första etappen omfattar knutpunkten och dess närområde medan etapp 2 omfattar tunnelbygget, rivning av viadukten och nya kvarter i de östra delarna. Etapp 1 kan påbörjas 2013 och beräknas kunna stå klart i slutet av 2015, och etapp 2 kan påbörjas 2016 och stå klart till 2019-2021.³⁴

5.9 Munkebäckslänken

Under hösten år 2012 har den så kallade Munkebäckslänken byggts. De nya spåren går mellan Solrosgatan och Munkebäckstorget och samtidigt omvandlas korsningen till en cirkulationsplats. Länken innebär att linje 5 får en direktförbindelse med Östra sjukhuset. I samband med utbyggnaden byggs även ytterligare en vändslinga vid Östra Sjukhuset för att medge två vändande linjer.

5.10 Badhuslänken

Mellan Järntorget och Lilla Torget planeras en ny länk i spårvägsnätet, Badhuslänken, att anläggas i samband med att området runt Skeppsbron utvecklas. Länken kommer att bidra till ökad kapacitet och minskade restider. Bygandet av Badhuslänken, som är planerat till cirka år 2015, kommer främst att påverka trafiken vid Järntorget. I samband med utbyggnaden på Skeppsbron kommer Älvsnabbens tilläggningsplats att flyttas från Rosenlund till Skeppsbron.

5.11 Övriga beslutade projekt

Utöver ovanstående beskrivna projekt pågår och planeras det även för andra infrastrukturåtgärder. Bland annat pågår byggnation av busskörfält längs många av stadens infartsvägar och centrala gator och beslut om ytterligare busskörfält finns.

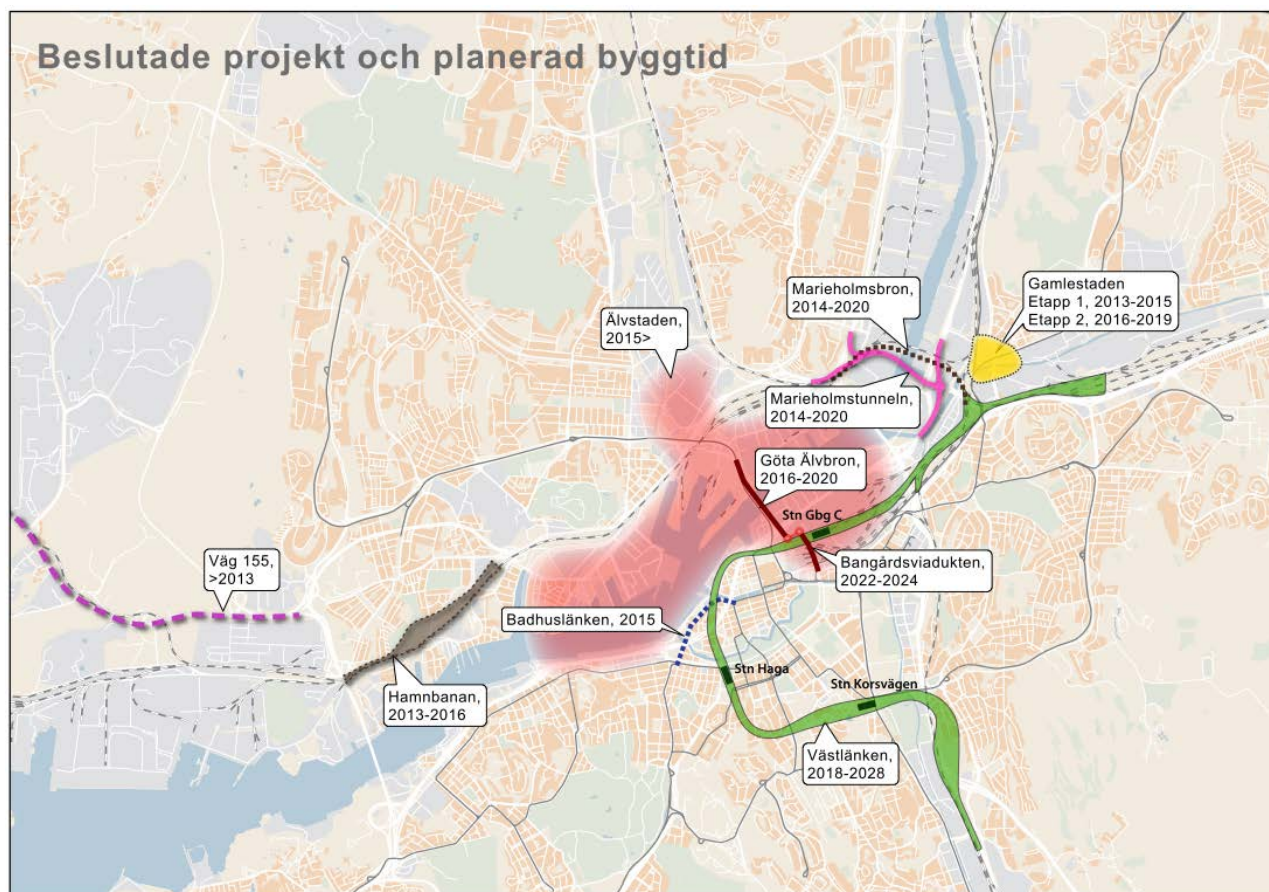
³⁴ Stadsbyggnadskontoret, Plan beskrivning – samrådshandling 2011-11-04, Detaljplan för Gamlestad torg mm, Dnr 0797/05

5.12 Beslutade projekts påverkan på trafikstrategin

Byggandet av de beslutade projekten kommer att påverka alla trafikanter som rör sig i staden. Framkomligheten i gatunätet kommer vara begränsad, ofta på flera ställen samtidigt. Områden kommer att spärras av och förbli avspärrade i flera års tid. Detta kommer att påverka tillgängligheten till målpunkter och man kommer behöva ta omvägar. Det gäller framförallt mindre flexibla färdmedel som kollektivtrafik och biltrafik. Det kommer vara svårare att orientera sig i staden. Dessutom kommer trafiken av arbetsfordon och masstransporter att öka, vilket försvårar situationen ytterligare. Utmaningen är att man lätt ska kunna röra sig i staden trots alla pågående byggprojekt, vilket trafikstrategin ska bidra till.

Utöver störningar i trafiken kommer byggprojekten medföra buller, vibrationer, damm och andra olägenheter. Att Göteborg ska vara en attraktiv stad att bo och vistas i trots dessa olägenheter kommer att vara en utmaning under de närmaste 25 åren. Trafiksystemet ska dessutom vara säkert och tryggt, trots alla tillfälliga trafiklösningar. De mest kritiska platserna i staden kommer att vara centralenområdet inklusive Drottningtorget och Götaleden, Korsvägen och Allén.

Strategiska överväganden kommer att krävas när det gäller utbyggnadsordning, etappindelningar, provisoriska lösningar samt prioritering mellan olika trafikslag. Tydlig och lättillgänglig information om pågående projekt, påverkan under byggtiden och förväntade effekter kommer att vara nödvändigt i väntan på de färdiga byggnadsverken.



Figur 14 *Beslutade projekt och planerade byggtider.*

6 PÅGÅENDE PLANERING

6.1 Pågående planering på nationell och regional nivå

6.1.1 Nationell och Regional plan för transportsystemet 2010–2021

I mars 2010 fastställde regeringen den nationella trafikslagsövergripande planen för utvecklingen av transportsystemet för perioden 2010-2021.

Samtidigt fastställdes definitiva ekonomiska ramar för de trafikslagsövergripande länsplanerna. Utgångspunkten för planen är det övergripande transportpolitiska målet som ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Den nationella planen för transportsystemet innehåller:

- de ekonomiska ramarna
- Trafikverkets strategi för drift och underhåll av det statliga väg- och järnvägsnätet
- inriktningen för bärighetssatsningar på väg
- strategi för övriga effektiviseringar av transportsystemet (tidigare sektorsverksamheten)
- innehåll i åtgärdsområdena (mindre åtgärder)
- namngivna investeringar

I arbetsprocessen med planen involverades Luftfartsstyrelsen (nuvarande Transportstyrelsen), Vägverket och Banverket (nuvarande Trafikverket), Sjöfartsverket och de svenska regionerna.³⁵

Fastställelsebeslutet innebar att det totalt kommer att satsas 482 miljarder kronor inom infrastrukturområdet under perioden 2010-2021, varav staten finansierar 417 miljarder. Drygt hälften av det statliga stödet går till olika investeringar, framförallt på nationell nivå. Den resterande hälften ska tilldelas drift- och underhållsåtgärder, varav cirka två tredjedelar inom vägsektorn och en tredjedel inom järnvägssektorn. Orsaken till den större fördelningen av stöd för drift- och underhållsåtgärder inom vägsektorn, är enligt regeringen att det svenska vägnätet är tio gånger större än järnvägsnätet. I fråga om nyinvesteringar satsar man dock mer på järnväg än på väg, 56 procent jämfört med 43 procent av de finansiella medlen.³⁶

Den största investeringen i planen sett till totalkostnad, är det Västsvenska paketet, följt av Förbifart Stockholm, Citybanan och Botniabanan (Nyland-Umeå). Andra stora investeringar är E20 Norra länken, Västkustbanan, Mälärbanan, Citytunneln och Norge/Vänerbanan. Den geografiska spridningen av de största projekten har en tyngdpunkt i Södra Sverige, framför allt i/i anslutning till storstadsregionerna.

³⁵ Trafikverket, Mars 2011, *Nationell plan för transportsystemet 2010–2021*

³⁶ Regeringskansliets hemsida, <http://regeringen.se/sb/d/11181> Hämtat:2013-02-07

Trafikverket har på uppdrag av regeringen genomfört en kvalitetsgranskning av den gällande nationella transportplanen för 2010-2021. Granskningen omfattar namngivna investeringar över 50 miljoner kronor och har syftat till att ge en uppdaterad bild av behov och förändringar som identifierats under fortsatt planering och projektering sedan den nationella planen togs fram. Arbetet har koncentrerats till de investeringar som kan påverkas av regeringens ställningstagande till ny plan för perioden 2014-2025. Det som granskats är aktuell kostnadsbild och samhällsekonomi.³⁷

Västra Götalandsregionen har för andra gången haft ansvaret att ta fram en regional plan för transportinfrastrukturen. Resultatet är ”Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2010–2021”. Planeringen och prioriteringen av olika åtgärder i den regionala planen har gjorts utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv baserat på utvecklingsbehoven i Västra Götaland. Den regionala planen samverkar med nationell planering till exempel genom att med regionala medel delfinansiera flera nationella infrastrukturobjekt i Västra Götaland. Västra Götalandsregionen är även med och delfinansierar Västsvenska paketet. Den övervägande delen av objekten i den regionala planen är regionala vägar som till hundra procent finansieras i planen. Det finns dock även några objekt som har en tydlig koppling till lokal nytta och därför medfinansieras av berörda kommuner. Exempel på objekt som finns med i den regionala planen utanför Västsvenska Paketet är: E20/45 Partihallsförbindelsen (öppnades för trafik 1 december 2011), 565 Björlandavägen och väg 190 samt preliminärt E20-40 Tvärförbindelsen inklusive Jerikolänken.³⁸

6.1.2 Götalandsbanan

Trafikverket planerar för en ny dubbelspårig järnväg för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg, via Norrköping, Linköping, Jönköping och Borås. Målsättningen är att Götalandsbanan ska kunna vara i drift någon gång år 2025-2030.

Ett av målen med Götalandsbanan är att med snabb och frekvent tågtrafik föra miljoner människor närmare varandra i de befolkningstäta regionerna i och mellan Göteborg och Stockholm. Höghastighetsbanan skapar nya möjligheter och utveckling såväl lokalt, regionalt som nationellt. Den nya järnvägen innebär också att kapacitet kan frigöras för ytterligare godstrafik på övriga järnvägsnätet, till exempel på Västra och Södra stambanan. Sammantaget läggs

³⁷ Trafikverket, 2012-10-30, Uppdrag att kvalitetssäkra den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021

³⁸ Västra Götalandsregionen, juni 2010, Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2010–2021

grunden till en långsiktig och hållbar utveckling genom effektiva transporter och minskat behov av fossila bränslen.³⁹

I den nationella planen för transportsystemet 2010–2021, som regeringen fattat beslut om, finns inte medel avsatt för fortsatt planering av Götalandsbanan. Frågor kopplade till Götalandsbanan och höghastighetsjärnvägar i Sverige kommer istället att i fortsättningen hanteras inom Trafikverkets regioner i Väst, Syd, Öst och Stockholm.

Riksdagen har den 13 december 2012 beslutat om att bygga ut Ostlänken mellan Järna och Linköping samt dubbelspår på delar av sträckan Göteborg-Borås. Vilket kommer bli de första stegen i utbyggnaden av Götalandsbanan och innebär förbättrade kommunikationer mellan Stockholm och Skavsta flygplats samt Göteborg och Landvetter flygplats.⁴⁰



Figur 15 Götalandsbanans sträckning mellan Stockholm och Göteborg via Linköping, Jönköping och Borås.⁴¹

6.1.3 Coinco och The Scandinavian 8 miljoner City

Tre länder och fyra storstadsregioner, varav två huvudstäder, är skådeplatsen för The Scandinavian 8 Million City. Åtta av Skandinaviens 19,3 miljoner invånare bor nämligen inom det geografiska stråket Oslo-Göteborg-Malmö/Köpenhamn. Fjorton parter inom detta stråk arbetar tillsammans för att bygga en ny och modern järnvägslösning för passagerare och gods. Projektet heter The Scandinavian 8 Million City är ett treårigt projekt som startade 2011 och kommer att pågå till hösten 2014. Grundtanken i projektet är samarbete. I en värld där regionförstoring är en stark samhällstrend är målet för projektet att år 2025 kunna erbjuda resor med höghastighetståg mellan de fyra skandinaviska städerna och på sätt binda samman dem till en skandinavisk

³⁹ Trafikverket, 2010, *Götalandsbanan, Miljoner människor kommer varandra närmare*

⁴⁰ Regeringskansliet, 2012-08-29, *Jobb- och tillväxtsatsningar: 55 miljarder järnväg*

⁴¹ Trafikverkets hemsida, <http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sveriges-jarnvagsnat/Gotalandsbanan/> Hämtat: 2013-02-07

storstadsregion. Detta skulle öka de ingående städernas globala konkurrenskraft. Projektet är icke-vinstdrivande och har en total budget på 2,9 miljoner euro. Hälften finansieras av EU-programmet Interreg IV A Öresund Kattegatt Skagerrak-programmet och den resterande delen finansieras av projektets 14 partners.

Projektet bygger på kunskaper från tidigare två Interreg-projekt COINCO (Corridor of Innovation and Cooperation) stängt 2007 och COINCO North, klart hösten 2011. COINCO konsortiet hade sitt ursprung i Den Skandinaviska Arenan (DSA) och leddes av Berlin och Köpenhamn. Samarbetet avslutades med en ceremoni i Oslo stadshus där parterna undertecknade "The COINCO Charter" och lovade att samarbeta om ett antal åtgärder för att skapa en av de mest konkurrenskraftiga regionerna.

När det blev aktuellt att söka medel för ett uppföljningsprojekt kom man, i de skandinaviska beslutande organen (Göteborg - Oslosamarbetet och DSA), överens om att det skulle vara mer lämpligt att organisera upp ett skandinaviskt projekt. Detta var bakgrunden till den skandinaviska North COINCO-projektet som avslutades under hösten 2011. Vid rådets möte i Göteborg - Oslo samarbete hösten 2010 gavs det klartecken för fortsatta COINCO. Målet är att fortsätta utvecklingen av det regionala samarbetet med Göteborg och Öresund och garantera utvecklingen av höghastighetståg och den järnvägsbaserade godskorridoren mellan Oslo och Köpenhamn. Detta nya projekt har fått namnet "The Scandinavian 8 miljoner City".⁴²

6.1.4 Målbild Tåg 2035 – tågtrafikens utveckling i Västra Götaland

Västra Götalandsregionen har tagit fram ett dokument som redovisar en målbild för utvecklingen av tågtrafiken i Västra Götaland för tiden fram till år 2035. Till grund för målbild tåg 2035 finns sju underlagsrapporter med olika fokus.

Målbilden ska säkerställa utvecklingen av regionen där regionförstoring, förtätning och goda kommunikationer är grundläggande förutsättningar. Målbilden visar en ambition och viljeinriktning för tågtrafiken och utgör ett underlag för den långsiktiga planeringen på såväl lokal, regional som nationell nivå.

Målbild tåg 2035 föreslår att tågtrafikeringen ska bygga på ett väl utvecklat trafiknät med god turtäthet. Tågtrafiken ska utvecklas till att bli en ryggrad i det framtida regionala kollektivtrafiksystemet och även byggas ut över

⁴² The Scandinavian 8 million city's hemsida:
<http://www.8millioncity.com/welcome-onboard> Hämtat: 2013-02-04

länsgränsen till omkringliggande regioner, till exempel Värmland, Jönköping, Halland och Østfold.⁴³

6.1.5 Uppdatering av Göteborgsregionens uthållig tillväxt

Göteborgsregionens (GRs) förbundsstyrelse beslöt i februari 2012 att uppdatera mål- och strategidokumentet *Uthållig tillväxt* från 2006. Under hösten 2012 inleddes en bred politisk reflektion och uppföljning i kommunerna kring genomfört arbete. En regional lägesrapport har tagits fram med ett antal bilder av regionens utveckling sedan 2006 inom de fem övergripande målområdena i *Uthållig tillväxt*. En rad faktorer har påverkat läget fram tills idag, både lokalt, regionalt och globalt. Inom Göteborgsregionen har samarbetet konkretiserats och fördjupats. 2008 beslutades en strukturbild för Göteborgsregionen – en överenskommelse om att vi gemensamt tar ansvar för att den regionala strukturen är långsiktigt hållbar. GR har också stärkt samarbetet kring skol- och utbildningsfrågorna samt tagit fram ett kunskapsunderlag kring socialt hållbar utveckling. Andra viktiga beslut är framtagandet av K2020 – Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen, plattform för nyanlända, avtal om Västsvenska paketet och deltagande i Mistra Urban Futures.

Sedan 2006 har göteborgsregionen påverkats av bland annat en finanskris och en lågkonjunktur som inledningsvis drabbade den västsvenska fordonsindustrin hårt och många ser växande osäkerheter. I Sverige har vi haft två nationella val, 2006 och 2010. Klimatfrågan har fått tydligare fokus sedan 2007 då FNs klimatpanel med stor säkerhet visade på sambandet mellan utsläpp av växthusgaser och ett förändrat klimat.

Syftet med den kommunala reflektionen, rådslag, är att levandegöra mål och strategier i *Uthållig tillväxt* samt att ytterligare förstärka delaktigheten i regionens utveckling. Bland annat har frågor kring hur sociala aspekter kan inkluderas och hur miljöfrågan kan fördjupas i de regionala strategierna lyfts fram.

Arbetet sker i samarbete med Business Region Göteborg AB (BRG) och rapporteras löpande till förbundsstyrelsen. Målsättningen är att resultatet ska kunna behandlas av förbundsfullmäktige under 2013.⁴⁴

6.1.6 Trafikstrategi Storgöteborg, Trafikverket

Trafikverket har påbörjat ett arbete med trafikstrategi för Storgöteborg.

⁴³ Västra Götalandsregionen, Kollektivtrafiksekretariatet, Målbild Tåg 2035, Utveckling av tågtrafiken i Västra Götaland

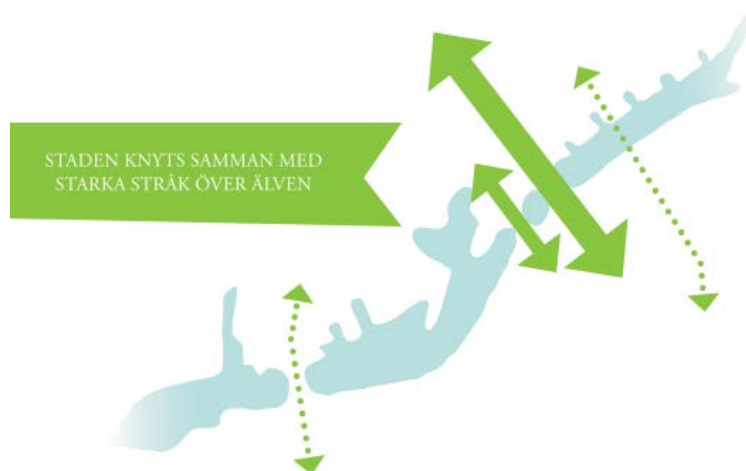
⁴⁴ Göteborgsregionens kommunalförbund, 2012-05-11, *Lägesrapport: Uthålligtillväxt -uppdatering*

6.2 Pågående planering på lokal nivå

6.2.1 Älvstaden

Älvstaden Vision & Strategier beskrevs under 3.2.4 Lokala visioner och mål. De tre strategierna; hela staden, möta vattnet och stärka kärnan innehöll fler konkreta förslag på åtgärder för att uppnå visionen.

Älvstaden ska knyta samman staden med starka stråk över älven. Stråken ska utgöra delar av en sammanhängande stadsstruktur och knyta an till stråk och mötesplatser på ömse sidor om älven. Skapa ett stadsmässigt stråk mellan Wieselgrensplatsen och centralenområdet samt komplettera med en gång-cykelbro till Frihamnen i östra hamngatans och avenyns förlängning och en kollektivtrafikförbindelse mellan Stigberget och Lindholmen



Figur 16 Vision Älvstaden uttrycker ett behov av att knyta samman staden över älven.

Vi ska utforma Älvstaden som en sammanhängande innerstad där det är lätt att röra sig till fots. Biltrafiken har fortsatt en roll i staden men tillgängligheten och användbarheten för gående och cyklister behöver öka.

Livet vid och på vattnet ska växa sig allt starkare i takt med att älvstaden utvecklas. Stråk, gator och grönstruktur behöver utformas så att de ökar tillgängligheten längsmed och till vattnet, och kopplar an till färjor och broar som går mellan älvstränderna. Vi ska etablera obrutna gång- och cykelstråk längs båda älvstränderna. Älven ska lätt kunna nås från omgivande stadsdelar. Barriärer i form av vägar, järnvägar och stora oanvända och avstängda ytor längs med vattnet ska byggas bort och omgestaltas.

Innerstaden ska växa över älven centralenområdet ligger mitt i älvstaden men också mitt i Göteborgs framtida innerstad. Flera knutpunkter ska etableras och utvecklas. Älvstaden ska gynna en sådan utveckling med Frihamnen, Backaplan, Lindholmen, Centralenområdet och Järntorget/Järnvågen som strategiska knutpunkter.

I en kraftsamling inför Göteborgs 400-årsjubileum år 2021, ska första etappen för älvstaden - Rivercity 2021 - stå klar. Etappen riktar in sig på området Frihamnen/Ringön. Det finns även ett starkt intresse bland stadens aktörer att medverka vid en utbyggnad inom Frihamnen och områdena vid det kommande

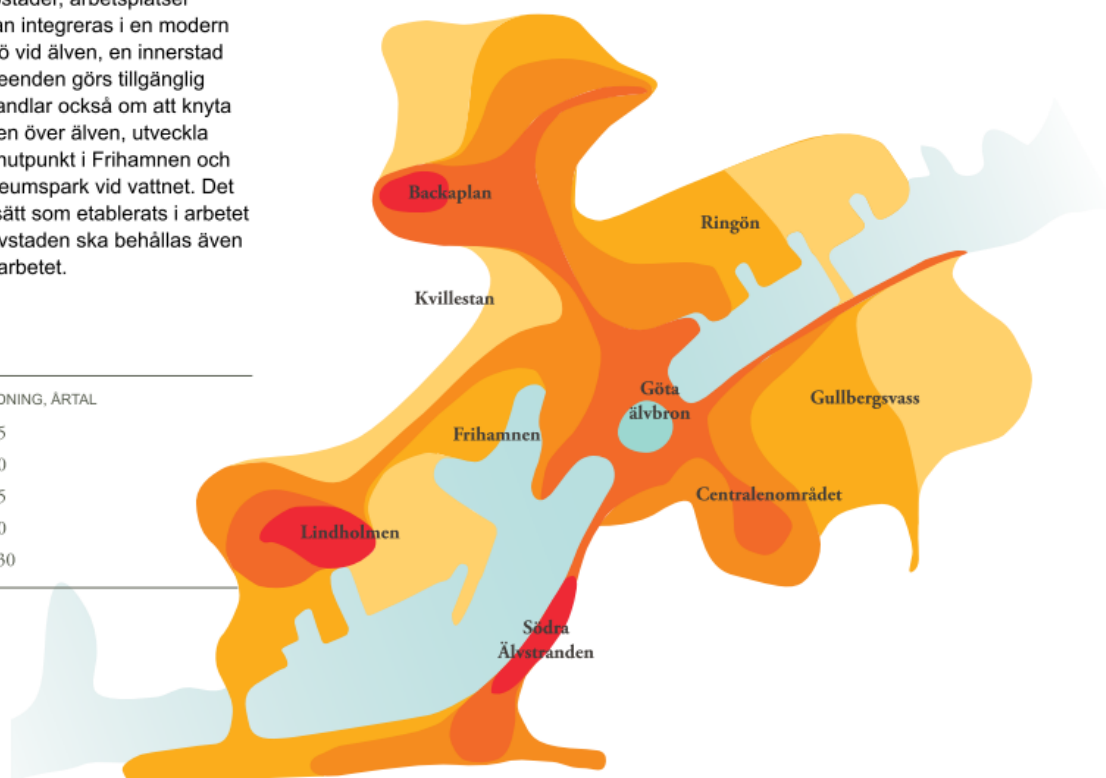
norra brofästet för den nya Göta älvbron. Det handlar också om att knyta samman staden över älven, utveckla en nod eller knutpunkt i Frihamnen och skapa en jubileumspark vid vattnet. Vi bygger och planerar redan inom Älvstaden. Kvillebäcken och Skeppsbron kommer att följas av norra Masthugget.

Centrala frågor för RiverCity 2021 är att visa hur bostäder, arbetsplatser och service kan integreras i en modern innerstadsmiljö vid älven, en innerstad som i alla avseenden görs tillgänglig för alla. Det handlar också om att knyta samman staden över älven, utveckla en nod eller knutpunkt i Frihamnen och skapa en jubileumspark vid vattnet. Det öppna arbetssätt som etablerats i arbetet med Vision Älvstaden ska behållas även i det fortsatta arbetet.

5

UTBYGGNADSORDNING, ÅRTAL

- FÖRE 2015
- FÖRE 2020
- FÖRE 2025
- FÖRE 2030
- EFTER 2030



Figur 17 Utbyggnadsordning inom Älvstaden.⁴⁵

⁴⁵ Centrala Älvstaden, Älvstaden Vision och strategi, Beslutsunderlag maj 2012

6.2.2 Trängselskatten

Sedan den 1 januari 2013 tas trängselskatt ut för svenskregistrerade fordon som körs in i och ut ur de centrala delarna av Göteborg. Antalet betalstationer är totalt 38 stycken och är placerade som figur 18 visar.⁴⁶

Den sammanlagda trafikminskningen på de stora trafiklederna till, från och runt centrala Göteborg förväntas uppgå till 10 till 15 procent, cirka åtta procent i kommunen och cirka fyra procent i Göteborgsregionen. En viss andel av bilisterna tros övergå till att ta sig fram till fots eller med cykel, medan andra förväntas börja använda sig av kollektivtrafiken. Uttaget av trängselskatt medför även att utsläppen av luftföroreningar i form av partiklar, kolväten och kväveoxider kommer att minska. Utsläppen av dessa ämnen, väntas minska i ungefär samma omfattning som biltrafiken, medan utsläppen av växthusgaser väntas minska med 3-4 procent. Utsläppsminskningarna kan bidra till att miljö kvalitetsnormer, framför allt för kvävedioxid, kan komma att uppnås på särskilt utsatta platser.⁴⁷

I Stockholm har man kunnat se en trafikminskning på 15-18 procent jämfört med 2005 då trängselskatt ännu inte hade införts. Sedan dess har det skett en generell trafikökning i Stockholmsområdet, men effekten av trängselskatten är bestående eller till och med något ökande.⁴⁸

Under trängselskattens andra dygn i Göteborg kunde man notera en minskning av trafiken med i genomsnitt 22 procent vid betalstationerna och en minskning med 25 procent under högtrafik. Minskningen av biltrafiken från de inledande dygnen fortsatte sedan även under de efterföljande veckorna. Under vecka 3 kunde man fortfarande notera en 20 procentig minskning av biltrafiken genom betalstationerna, jämfört med motsvarande tidsperiod förra året. I gengäld ökade antalet påstigande resenärer på expressbussarna under vecka 3, jämfört med föregående månad. Vad gäller trafiken på infartslederna var minskningen något lägre än minskningen generellt, då man uppmätte en 8 procentig minskning av biltrafiken under förmiddagens högtrafik, jämfört med vecka 3 år 2012. Samtliga trafikleder har omfattats av den minskade trängseln, men störst minskning har skett på E6 Norr, från Kungälv till Tingstadstunneln. I samband med den minskade trängseln har man också kunnat notera kortare och mindre varierade restider under förmiddagens högtrafik.⁴⁹

⁴⁶ Regeringens proposition 2009/10:189, 8 april 2010, Införande av trängselskatt i Göteborg. Regeringens proposition 2010/11:133, 28 april 2011, Vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg

⁴⁷ Regeringens proposition 2009/10:189, 8 april 2010, Införande av trängselskatt i Göteborg. Regeringens proposition 2010/11:133, 28 april 2011, Vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg

⁴⁸ Trivector, Lena Smidfelt Rosqvist, januari 2007, Stockholms trängselskatt – entydiga resultat från ett gigantiskt försök

⁴⁹ Västsvenska paketet, Redovisning 23 januari, Effekter av trängselskattens införande

De trafikanalyser som har genomförts hittills indikerar att trafikdämpningen över trängselskatteområdets gräns kommer att bli ungefär lika stor i Göteborg som i Stockholm. Den minskade trängseln som detta medför på de stora trafiklederna gör att den återstående trafiken kommer att komma fram snabbare och smidigare med mindre risk för störningar.

Trängselavgifter är en unik trafikåtgärd, eftersom den ger både mindre trängsel och bättre miljö. Andra åtgärder löser bara det ena av storstädernas svårlösta trafikproblem. Utbyggnaden av exempelvis infrastrukturen har inga långsiktiga positiva effekter på vare sig miljö eller trafiksäkerhet. Och miljöfordon minskar inte trängseln och har ingen självklar positiv effekt på trafiksäkerheten. I en storstad med mycket trafik löses dock inte all trängselproblematik med hjälp av trängselskatt. Trafiken kan ses som ett flöde; om man täpper till på vissa ställen omfördelas flödena till andra delar. Det finns därför fortfarande viss trängsel i Stockholm, men inte i lika stor utsträckning och inte på samma ställen och kötiderna har minskat med cirka 30-50 procent.

Transportstyrelsen och Trafikverket kommer kontinuerligt att följa upp hur trängselskattesystemet och betalstationerna fungerar. Om man finner uppenbara brister kommer man att utreda huruvida förbättringar kan genomföras i utformningen av systemet. Då trängselskatten är en lag kan det komma att krävas ett riksdagsbeslut för genomförandet av vissa förändringar. Om Transportstyrelsen och Trafikverket föreslår en sådan förändring kommer den ta minst två år att genomföra.



Figur 18 Betelstationernas placering i Göteborg.

6.2.3 Klimatstrategi

Kommunstyrelsen har beslutat att energiplanen från 2005 ska uppdateras. Inom Göteborgs stad finns det ett behov av en klimatstrategi för mål som inte omfattas av stadens miljöprogram. Strategin ska innehålla långsiktiga lösningar inom energi, transport och konsumtion för att minska klimatpåverkan till en hållbar och rättvis utsläppsnivå. Det ska fungera som ett strategiskt verktyg i Göteborgs långsiktiga arbete för ett koldioxidsnålt samhälle med effektivare energianvändning och övergång till förnyelsebar energi. Verket ska bidra till att nå nationella, regionala och lokala miljömål och ge trygghet i långsiktiga investeringar. Arbetet leds av miljöförvaltningen som planerar att ha en remissversion färdig i slutet av 2013.

6.2.4 Göteborgs Stads Miljöprogram

Göteborgs stad har antagit tolv lokala miljö kvalitetsmål som har sin utgångspunkt i de nationella miljömålen. För att nå de lokala miljö kvalitetsmålen behövs en handlingsplan som konkretiserar färdriktningen och beskriver de nödvändiga åtgärderna. För detta har Göteborgs Stads miljöprogram tagits fram. Miljöprogrammet består av två delar – dels en mer långsiktig programdel som beskriver miljömålen och dels en mer kortsiktig del (handlingsplan) med konkreta och uppföljningsbara åtgärder samt utpekade åtgärdsansvariga nämnder och styrelser. Handlingsplanen revideras varje mandatperiod.

Miljöprogrammet fokuserar på sådant som Göteborgs Stad och andra samhällsaktörer (såväl offentliga som privata) kan besluta, påverka och genomföra. För att nå målen behöver alla aktörer bidra både med enskilda insatser och i samverkan med Göteborgs Stad.

Förutom att ha positiva effekter på miljön så bidrar många åtgärder i miljöprogrammet även till den sociala hållbarheten. Arbetet med miljöprogrammet har genomsyrats av barnperspektivet och programmet innehåller även åtgärder som bidrar till ökad integration och tillgänglighet liksom åtgärder som ökar medborgarinflytandet. Åtgärderna syftar till att ge förutsättningar för ett gott liv i staden idag och i framtiden.⁵⁰

6.2.5 Tillgänglighetsprogram

Trafikkontoret har sedan många år framgångsrikt arbetat med att förbättra gatumiljön för personer med nedsatta funktioner där "Trafik för alla" från 2005 är styrande för att lyfta tillgänglighetsfrågan i löpande arbete. Det nu gällande programmet börjar bli inaktuellt och det är dags för en revidering som ger nya utmaningar och målbeskrivningar.

Tillgänglighetsprogrammet pekar ut mål och inriktningar för Trafikkontorets tillgänglighetsarbete under planeringsperioden 2013-2018. Programmet ger en plattform för aktiviteter och utvecklingsområden som sedan utvecklas vidare till konkreta årliga åtgärdsplaner.

⁵⁰ Göteborgs stads Miljöprogram, Remissversion 2012-09-19

Målsättningen med Trafik för alla är att öka användbarheten och tillgängligheten i trafikmiljön för personer med nedsatta funktioner. Eftersom ansvaret för de allmänna ytorna ofta delas mellan olika förvaltningar redovisar programmet kopplingar mellan Trafikkontorets arbete och stadens övriga program och samrådspartners. En del samarbeten är pågående medan andra är önskemål att utveckla under programperioden. Prioriterade målområden för det fortsatta arbetet är:

- Utvecklad planhandläggning – skapa rutiner för att beakta tillgänglighetsaspekten i handläggningen av olika skeden.
- Vidareutveckla utformningsprinciper-Trafikkontorets projekterings och utförandeanvisningar, TPU, sammanfogas med kontorets övriga anvisningar till ”Teknisk handbok”
- Utvecklad dialog – I samarbete med handikapporganisationer utvecklas former och rutiner för dialog i olika skeden av processen.
- Rutiner för erfarenhetsåterföring – Rutiner skapas för att dokumentera avsteg från gällande riktlinjer så att uppföljning kan ske mot uppsatta funktionskrav.
- Fortsatt ombyggnad av hållplatser – ytterligare 120 hållplatser behöver byggas om för att uppfylla de regionala kollektivtrafikmålen.
- Fortsatta åtgärder för ”enkelt avhjälpna hinder”

En prioritering sker av gångstråken som knyter samman viktiga målpunkter med hållplatser. De prioriterade gångstråken kan även redovisas på karta och användas för att rekommendera vägval till medborgare.⁵¹

Programmet är på remiss mellan januari och mars 2013.

6.2.6 Parkeringsplan för innerstaden

Parkeringsplanen är en del av Göteborgs Stads parkeringspolicy som ska medverka till att staden ska vara tillgänglig för alla. I Göteborg pågår många stora stadsutvecklingsprojekt som bland annat ska förstärka kopplingarna till vattnet (älven), stärka stadskärnan och förtäta bebyggelsen. I takt med att staden förskönas och förtätas behöver även ett helhetsgrepp tas avseende parkeringssituationen. Där ingår både att skapa förutsättningar för handels- och servicestruktur och tillgängligheten men också att analysera hur förändringarna påverkar cityhandeln.

Inriktningen i parkeringspolicyn är att behålla ungefär samma antal parkeringsplatser i innerstaden men att omdisponera ytor i samband med försköning av stadsmiljöer, förtätning samt utbyggnad av gång- och cykelstråk och kollektivtrafik och istället anordna parkering i till exempel parkeringshus.

⁵¹ Göteborgs stad, Trafikkontorets tillgänglighetsprogram för 2013-2018, Remissutgåva 2012-11-01

Ett sätt att styra tillgängligheten är att tidsbegränsa och samnyttja parkeringsplatser. Utgångspunkten i policyn är att tillgängligheten ska sammanvägas utifrån alla trafikslag.⁵²

Parkeringsplanen planeras gå ut på remiss under våren/sommaren 2013.

6.2.7 Hamnen

Göteborgs Hamn är Skandinavien största hamn med cirka 11 000 fartygsanlöp om året. Nära 30 procent av svensk utrikeshandel passerar här. Göteborgs Hamn är också den enda hamnen i Sverige som har tillräcklig kapacitet för att ta emot de allra största oceangående containerfartygen. I Göteborgs Hamn finns terminaler för container, roro, bilar, passagerare samt olja och andra energiprodukter. Sedan 2010 är hamnen uppdelad i ett kommunalt hamnbolag och separata terminalbolag som sköter drifter.

Hamnens planer för framtiden inkluderar en kraftig tillväxt på containervolymer, från cirka 900 000 TEUs till cirka 2 000 000 TEUs fram till 2035. Av dessa skall minst 50 procent transporteras med järnväg enligt målen.

Framtidsscenarierna pekar på en hög tillväxt och ökande konsumtion runt om i världen. Detta trots ett och annat hack i tillväxtkurvan. Följer volymökningarna de senaste tio årens utveckling av världshandeln handlar det om en tillväxt på ca 2 procent per år. Dessutom befinner sig Baltikum med några av världens mest snabbväxande marknader i vårt nära grannskap. Att Sveriges roll som transit- och exportland med tiden kommer att öka är därför ingen kvalificerad gissning.⁵³

⁵² Göteborgs stad, Stadsbyggnadskontoret informerar, januari 2013

⁵³ Göteborgs hamn, 2010, Skandinavien största hamn – i stora drag



Befintliga terminaler

Torshamnen • Älvsborg Ro/ro AB • Skandia Container Terminal AB • Gothenburg Car Terminal AB • Skarvikshamnen
Ryahamnen

Pågående expansion

Tankgateområdet

Kundernas växande önskemål om hamnnära logistikområden som skapar volymer över kaj är möjliga att tillgodose genom att exploatera det s k Tankgateområdet. Klart under 2013.

Energihamn

Göteborgs Energis utbyggnad av GoBiGas gasanläggning är under projektering. I framtiden kan även andra energislag finnas på detta område.

Steg 1

Arendal 2

Området intill nuvarande Arendal skulle kunna fungera som en utbyggnad av ro/ro-verksamheten eller en ny lokalisering av bilhanteringen – eller en kombination av båda.

Steg 2

Halvors Äng • Risholmen

Risholmsområdet skulle kunna användas till en utvecklad terminalyta/uppställningsyta eller LNG (flytande naturgas)/övrig energianläggning. Halvors Äng har ett optimalt läge för utveckling av kundernas logistikområden.

Steg 3

Torshamnen 2 • Arendal 3 • Ardalsberget • Arkenberget

I en avlägsen framtid kan dessa områden utvecklas vid behov av ytterligare terminalområden.

Figur 19 Hamnens expansionsplaner. ⁵⁴

6.3 Pågående planerings påverkan på trafikstrategin

Trafikstrategin måste förhålla sig till pågående planering på nationell, regional och lokal nivå. I vissa fall för att samordna trafikstrategin med pågående planering i andra fall för att arbete förbyggande för att hantera pågående planerings konsekvenser eller i ytterligare fall försöka påverka planeringen i någon riktning. Oavsett är det av största vikt att arbetet med trafikstrategin bedrivs med vetskap om vad som idag arbetas med i staden.

⁵⁴ Göteborgs hamn, 2010, Skandinavien största hamn – i stora drag