

TRAFIKSTRATEGI FÖR GÖTEBORG UNDERLAGSRAPPORT

KUNDERBJUDANDE 2035: ETT LÄTTILLGÄNGLIGT REGIONCENTRUM



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Rapport nr: 1:9:2013
ISSN: 1103-1530

2013-03-08

Trafikkontoret dnr 0894/11

ISSN 1103-1503

Rapportnummer 1:9:2013

Trafikkontorets projektledare: Sofia Hellberg/Per Bergström Jonsson

Författare underlagsrapport: Hans Arby (Arby Kommunikation)

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, Kollektivtrafiksystem och Godssystem. Deltagare i de olika delprojekten har varit tjänstemän från Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret, Västra Götalandsregionen, Västrafik 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	5
1.1	Omfattning och avgränsning	5
1.2	Utgångspunkter	5
1.3	Delprojektet Trafikanten	6
2	TRAFIKANTENS BEHOV OCH KRAV	7
2.1	Vad styr resandet – K2020 med mera.....	7
2.2	Behoven och hur möta dem.....	14
2.3	Ta marknadsandelar vs definiera marknaden	20
3	TILLGÄNGLIGHET, TILLGÅNG OCH TYNGDPUNKTER	21
3.1	Tillgänglighet – definitioner och mått	22
3.2	Tillgång – Urban access, ett annat perspektiv	25
3.3	Tyngdpunkter – definitioner och exempel	27
3.4	Stadsplanering vs färdmedelsfördelning.....	29
4	NULÄGET – GÖTEBORG 2012.....	32
4.1	Tillgänglighet.....	32
4.2	Tätheter mm	38
4.3	Färdmedel, geografi och demografi	42
5	ETT LÄTTILLGÄNGLIGT REGIONCENTRUM.....	46
5.1	Tyngdpunkter, målpunkter och lokal strukturbild...	46
5.2	Lättillgänglighet	50
5.3	Kunderbjudandet 2035	54

1 INLEDNING

Föreliggande rapport är en underlagsrapport till trafikstrategin som bygger på arbetet inom delprojektet Trafikanten. Uppdraget har varit att sammanställa behov och krav, definiera nyckelbegrepp och föreslå effektmått och inriktningar inom målområdet **Ett lättillgängligt regioncentrum**. Rapporten kan ses som ett betänkande i det att den förutom faktaunderlag och analyser innehåller diskussioner och förslag som inte nödvändigtvis är stadens officiella ståndpunkter.

1.1 Omfattning och avgränsning

Fokus på ett målområde: Delprojektet har utgått från, och konkretiserat, målområdet "Ett lättillgängligt regioncentrum" som i sin tur är en kombination av översiktsplanens två strategiska frågor (1) Göteborgs roll i en växande region" och (8) Förändrat transportbehov".

Hela stadsområdet: Med regioncentrum avses här göteborgsområdet enligt K2020s definition, vilket inkluderar centrala Mölndal och Partille vilket i Göteborgsregionens (GR) strukturbild också kallas det sammanhängande stadsområdet. Trafikstrategin gäller enbart för Göteborgs Stad, men genom en helhetssyn och samverkan nås målen för hela det område som trafikanter ser som en stad.

Boende och besökande: Strategin omfattar invånare i, och besökare till, Göteborg, alltså det man kallar dag- och nattbefolkning, men också mindre regelbundna gäster från den omgivande regionen. Det betyder att ett en "hela resan" kan börja utanför Göteborg.

Alla färdmedel: Lättillgängligheten i målområdets formulering avser alla färdmedel (gång, cykel, kollektivtrafik och bil).

1.2 Utgångspunkter

Arbetet i delprojektet hade ett antal utgångspunkter – vid sidan av de utgångspunkter för hela trafikstrategin och som trafiknämnden ställde sig bakom våren 2012:

Hela resenären: Hela resan är ett vedertaget begrepp, som vidgas till hela *resenären*, från morgon till kväll. Man måste alltså se till hushållens hela tillgångs- eller mobilitetsbehov, inte de enskilda resorna.

Utgå från behoven, inte efterfrågan: En bra lösning tillgodoser människors och verksamheters behov snarare än att möta dagens och en prognostiserad efterfrågan med mer av samma sak. Det är att kundens fokus. Ur ett ingenjörsperspektiv är pendelresorna dimensionerande för trafiksystemet, ur ett kundperspektiv är den upplevda tillgängligheten dimensionerande för bilinnehavet (som i sin tur är dimensionerande för trafiksystemet).

Ett bättre erbjudande: Istället för att tänka ”mindre biltrafik” ska vi tänka ”erbjud något bättre”. Om bilägande lovar flexibilitet och frihet i Göteborg 2012, lovar ”Göteborg 2035” frihet och flexibilitet utan att behöva äga en bil. Staden erbjuder tillgång till det man vill eller behöver ha genom en gång- eller cykelresa och ibland med hjälp av en snabb och bekväm bussresa.

Kunderbjudanden knutna till platser/områden. Det är områden som är, eller ska bli, lättillgängliga för dem som bor eller besöker dem. Tillgängligheten (utan bil) kan och kommer inte kunna vara lika bra överallt. Även om det är intressant att lösa nuvarande behov och resmönster, siktar detta arbete på hur det ska se ut 2035.

Definiera marknaden istället för att konkurrera på den. Det finns en stor kunskap om vad som påverkar resandet, men framförallt i en kontext av att ta andelar på en given marknad. Det är bättre att definiera marknaden. Trafikstrategin och utbyggnadsplaneringen kan ta kunskaperna och omsätta dem i ett önskat Göteborg 2035. Fokus ligger på att skapa en struktur och ett system som ”gör det lätt att göra rätt”.

1.3 Delprojektet Trafikanten

Delprojektgruppen hade sammanlagt 10 arbetsmöten, varav flertalet mellan februari och juni 2012. Under juni arrangerades även en bredare workshop kring tyngdpunkter, hur – och var – begreppet skulle kunna användas i Göteborg. Delprojektet har även tagit fram en ”kartatlas” som underlag till workshopen och har haft kunskapsmöten med representanter från Västtrafik, GR och Trafikverket samt ett flertal diskussioner med gruppen kring Urban Access inom Mistra Urban Future.

I delprojektgruppen har ingått:

Hans Arby, konsult (Delprojektledare)

Ma-Lou Wihlborg, avdelningschef Trafikant & ITS/Analys, Trafikkontoret

Frida Karlge, kollektivtrafikansvarig, Trafikkontoret

Anna Boberg, enhetschef Plan- och exploateringsenheten, Trafikkontoret

Per Bergström-Jonsson, strategisk trafikplanerare, Trafikkontoret

Malin Andresen, strategisk planering, Trafikkontoret

Staffan Claesson, utvecklingsledare planeringsenheten, Fastighetskontoret

Anna Noring, näringslivsplanerare, Stadsbyggnadskontoret (från augusti)

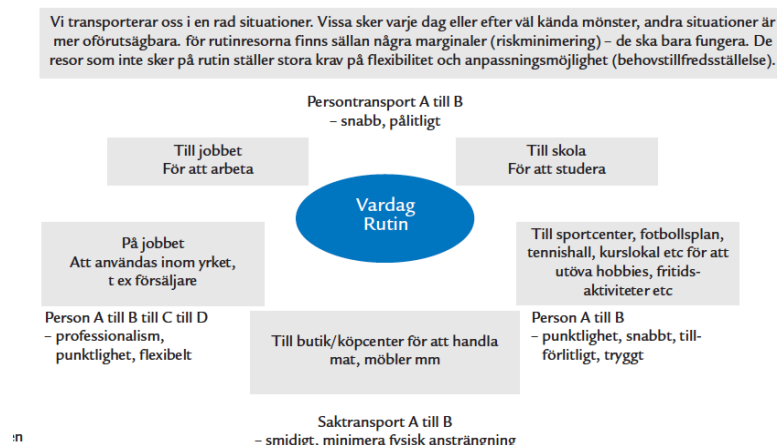
2 TRAFIKANTENS BEHOV OCH KRAV

Åtskilliga undersökningar och analyser, varav flera gjorda av trafikkontoret, gör att vi rätt väl vet vad som styr behovet av att resa och valet av färdmedel, både generellt och situationsbundet. Detta kapitel är en exposé av slutsatser från lokala och regionala rapporter och litteratur inom beteendepåverkan. Den gör inga anspråk på att vara heltäckande eller uppdaterad. Avslutningsvis görs en sammanställning över de viktigaste behoven vid resor, vad de innebär för respektive färdmedel, och vilka typer av åtgärder som är lämpliga.

2.1 Vad styr resandet – K2020 med mera

Inom K2020 tog arbetsgruppen MIIT (Marknad, incitament och tjänster) fram ett antal underlagsrapporter baserade på deltagande parter undersökningar och några initierade av arbetsgruppen. Syftet var att peka ut faktorer och åtgärder som ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft och hur fördelarna (och gång och cykel) ska kommuniceras till trafikanter och andra målgrupper på olika nivåer. Det betyder att perspektivet i vissa avseenden är ”här och nu” genom att konkurrera på en befintlig marknad, snarare än trafikstrategins fokus på att definiera marknaden och skapa förutsättningar för exempelvis kortare och pålitligare restider inom kollektivtrafiken med 2035 som målår. Det ger ändå en god förståelse för vad som ligger bakom göteborgarnas resvanor – både nu och sedan

Bakom varje resa ligger ett behov som (nu) ofta resulterar i en resa – vi måste till jobbet, vi behöver handla mat, vi vill träna eller hälsa på vänner. Många av vardagens rutiner inbegriper alltså längre eller kortare resor och på dessa har vi olika förväntningar, vilket visas av figur 1.



Figur 1

Källa: K2020 underlagsrapport, "Hur väljer resenären färdmedel".

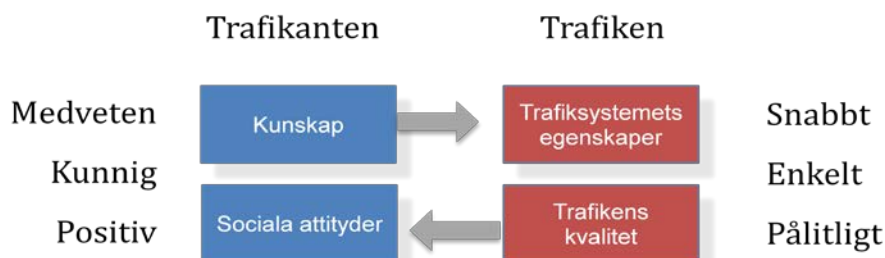
Vilket färdmedel vi väljer beror på faktiska, yttre faktorer, alltså hur "bra" de är för oss där vi är, för vad vi ska göra och utifrån våra förutsättningar. I Figuren nedan kallas de trafiksystemets egenskaper (restider/restidskvoter, turtäthet etcetera) och trafikens kvalitet (pålitlighet, komfort, pris, enkelhet etcetera). Men vårt val påverkas även av upplevda, inre faktorer, alltså vilka vi är och vår kunskap om, och inställning till, olika färdmedel. I figuren är de "mjuka" faktorerna sådant som är relaterat till kunskap och sociala attityder. Att vi och vår omgivning inte tycker det är okej att ta bussen kan vara ett lika stort hinder som att den går för sällan och tar för lång tid

En slutsats är att man dels måste skapa ett konkurrenskraftigt alternativ (erbjudandet), dels marknadsföra det. Ledorden för en konkurrenskraftig kollektivtrafik var i K2020: Snabbt, enkelt och pålitligt.



Vad påverkar individens val av färdmedel? Individens kunskap och sociala attityder till färdmedlet samt trafiksystemets egenskaper och trafikens kvalitet är de viktigaste faktorerna som ligger till grund för val av färdmedel. Viktiga bakgrundsfaktorer som också påverkar valet av färdmedel är åldersfördelning, antal barn, andel boende i flerfamiljshus och antal bilar i hushållet.

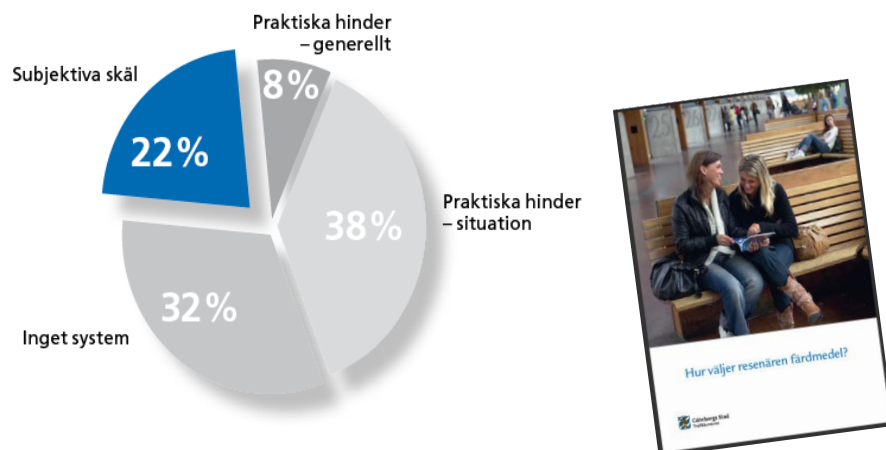
Figur 2 Källa: K2020 underlagsrapport, "Hur väljer resenären färdmedel".



Men föregående figur visar också att strukturella förutsättningar (boende, bebyggelse och socioekonomiska förhållanden) ligger tidigare i kedjan av faktorer som leder till en resa med ett visst färdssätt. Det är viktigt att påpeka att begreppet tillgänglighet inte per automatik innebär en (längre) resa.

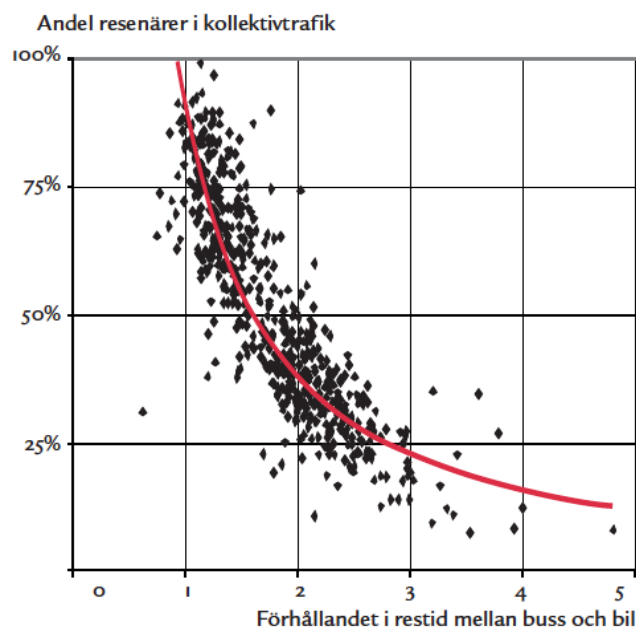
I en djupintervjustudie från trafikkontoret (figur 3) kunde man se en fördelning mellan olika typer av faktorer som ledde till att en person i en given situation valde bilen som färdssätt. I vissa fall fanns det över huvudtaget inga alternativ än bilen (1/3), i andra fall fanns det praktiska hinder (knappt hälften)– situationsspecifika som att man måste ha med sig tunga saker, eller generella som exempelvis funktionshinder. Kvar blev drygt var femte resa, där bilen valdes av rent subjektiva skäl. Den första typen av hinder kan minskas genom att bygga ut kollektivtrafiken, den andra genom att öka korta restider och öka kvaliteten och flexibiliteten. Den sista faktorn – trafikantens

kunskap och attityder – är alltså i praktiken den potentiella resandeökningen, allt annat givet. Den kan påverkas genom kommunikation eller incitamentsskapande åtgärder som trängselskatt eller striktare parkeringspolicy. Det är alltså ingen slump att trängselskattens effekt på antalet bilresor är ungefär 20 procent. Samma andel av bilpendlare brukar i resvaneundersökningar på arbetsplatser svara att de rent praktiskt och ekonomiskt skulle kunna resa med kollektivtrafiken, cykla eller gå istället för att ta bilen.



Figur 3 Olika faktorer bakom valet av att använda bil för en viss resa. Källa: K2020 underlagsrapport, "Hur väljer resenären färdmedel".

En av de viktigaste faktorerna bakom färdmedelsvalet är restidskvoten, alltså förhållande i restid mellan att resa med kollektivtrafiken (hållplats till hållplats) och att resa med bil. Genom att lägga in ett stort antal reserelationer i ett diagram (figur 4) syns tydligt att färdmedelsfördelningen (andel kollektivtrafik) samvarierar med restidskvoten. Upp till 50 procent längre tid med kollektivtrafiken är okej för 50 procent av trafikanterna. Vid restidskvot 1 väljer få bilen. Nu ska sägas att trängselskatt och parkeringsprinciper kan både förflytta och förändra kurvan – sådan som slår mot annat än restiden (i fallet med trängselskatten ökas ju dessutom framkomligheten som fortsätter att ta bilen). Det finns också många andra faktorer som påverkar kollektivtrafikens relativa konkurrenskraft – turtäthet och pålitlighet är bra exempel. Dessutom avgörs valet av färdmedel för en viss resa av mer långsiktiga val och förutsättningar. Är tillgängligheten med kollektivtrafiken så god för de flesta resorna, väljer kanske hushållet att inte ha en första- eller andrabil och då kan man acceptera längre restider för vissa ärenden.



Figur 4 Andel resenärer i kollektivtrafiken vid olika restid mellan buss och bil. Källa: Regionplane- och trafikkontoret i Stockholm. PM 12 2001

Trafikanter tillskriver olika färdmedel olika (positiva) egenskaper. Av figuren nedan framgår att bil och cykel ligger närmare varandra än cykel och kollektivtrafik. Det framgår att vi som trafikanter inte bara bygger våra beslut på rationella skäl. Eller som man säger: Det är inte rationellt att enbart ta hänsyn till rationella skäl.

Kollektivtrafik	Bil	Cykel
Miljövänligt Avstressande Ekonomiskt fördelaktigt Socialt Man får motion Snabbare på vissa sträckor Kan använda tid till annat Slippa parkera Enklare i stadsmiljön <i>(Få funktionella fördelar)</i>	Snabbt Bekvämt Ett måste när man handlar Frihet – slipper att passa tider, kan användas när man vill Tryggt och säkert Socialt Samåkning Alltid sittplats Privat Romantiskt	Ekonomiskt Snabbt Vardagsmotion Miljövänligt Enkelt Dörr-till-dörr Inga parkeringsproblem Frihet
↑ 'Utility' Inget eget ansvar	↑ Identitetsskapande Eget ansvar	↑ Identitetsskapande Eget ansvar

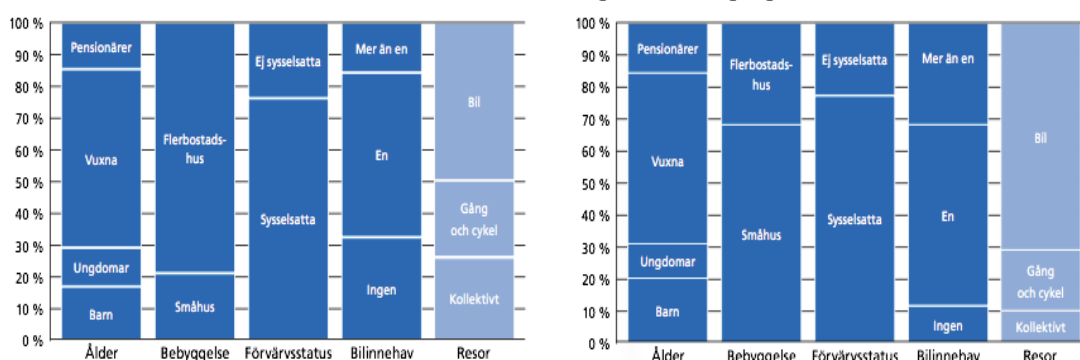
Figur 5 Tillskrivna egenskaper för olika färdmedel. Källa: K2020 underlagsrapport, "Hur väljer resenären färdmedel".

En sak är valet vid varje resa, en annan det långsiktiga valet och givna förutsättningar. Boende i områden med många småhus använder oftare bilen, liksom småbarnsfamiljer och sysselsatta. Den faktor som tydligast samvarierar med bilanvändande är bilinnehav. Det kan tyckas självklart, och naturligtvis köper de flesta en eller två bilar för att de behöver, eller upplever att de behöver den eller dem. Men det säger också att om man väl har en bil, använder man den även då inte fördelarna är lika uppenbara – alltså av vana.

Marginalkostnaden för att använda den är också relativt liten – för en ny bil utgör värdeminskning och kapitalkostnader mer än hälften av den totala kostnaden. Kan staden och andra aktörer erbjuda en nog bra tillgänglighet utan att behöva använda bil, då minskar även behovet av att äga en bil.

Men bilinnehavet styrs av fler faktorer, främst ekonomiska. En egen bil kan ses som en mobilitets- eller flexibilitetsförsäkring – så länge man har råd är det värt att veta att man kan ta sig dit man vill enkelt och snabbt. Mellan resvaneundersökningarna 2005 och 2011 har bilinnehavet ökat (framförallt andelen hushåll med fler än en bil) samtidigt som biltrafikandelen är något lägre. Med trängselskatten är det ännu fler bilar som lämnas hemma på morgonen. Hur och när det kommer att påverka bilinnehavet är intressant att följa upp.

Resandet och faktorer som samverkar med färdmedelsvalet i Göteborg och i Göteborgsregionen



Göteborgs Stad: Av alla resor i Göteborg görs 50 procent med bil och 26 procent med kollektivtrafiken. Göteborg består till största delen av flerbostadshus, en förhållandevis stor andel av hushållen har inte bil, och andelen barn och pensionärer är relativt låg. Variationen mellan stadsdelarna är dock mycket stor.

Göteborgsregionen: Av alla resor i Göteborgsregionen görs över 70 procent med bil och 10 procent med kollektivtrafiken. Småhus är långt vanligare än flerbostadshus och närmare 90 procent av hushållen har en eller flera bilar.

Figur 6 Källa: K2020 Underlagsrapport, "Förutsättningar för ett ökat resande med kollektivtrafiken i Göteborg"

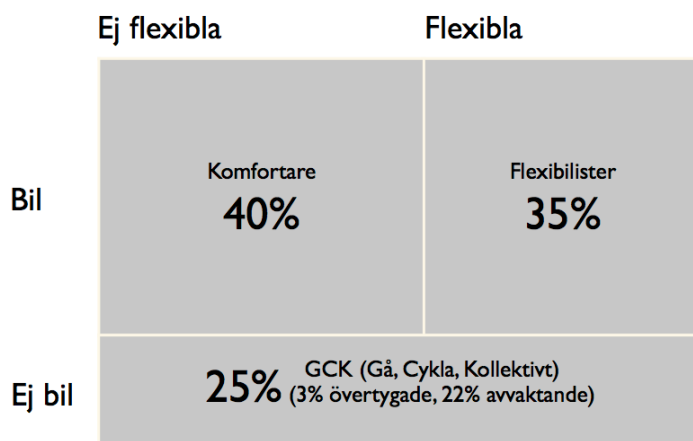
Två kvalitativa studier som oberoende av varandra kommit till liknande slutsatser om varför man väljer färdmedel som man gör är 'Livsstilar och resmönster i Mölndal' och 'Gruppdiskussioner med bilister, växlare, ungdomar'. Gemensamt för studierna är att de identifierar olika grupper utifrån beteende och behov. I Mölndalsstudien identifieras tre tydliga grupper:

1. **GCK** (Gå, Cykel, Kollektivt) är personer som huvudsakligen tar sig fram till fots, cyklar eller använder kollektivtrafiken till och från arbetet. (25 procent av de svarande).

2. **Flexibilister** är personer med egen eller tillgång till bil och som anpassar sitt val av färdmedel efter situationen (35 procent). Flexibilisterna kör i varierande utsträckning bil till och från arbetet men cyklar, går eller använder kollektivtrafiken vid de tillfällen då det är möjligt. De är medvetna om olika alternativ för resor och kan välja andra färdmedel än bil av miljö- eller hälsoskäl.

3. **Komfortare** använder bilen för alla resor till och från arbetet och uppger

att de inte är flexibla i sitt val av färdmedel (40 procent). Segmentet har störst avstånd mellan hem och arbete men väljer ofta att använda bilen även för korta resor. De anger tidsåtgången som avgörande vid val av färdmedel vid resor till och från arbetet. Vid en jämförelse mellan komfortare och övriga segment där hänsyn tas till avstånd till arbetet visar det sig att komfortare säger sig tjäna mer tidsmässigt genom att ta bilen jämfört med andra segment. När vi däremot jämför med den faktiska restidsvinsten är denna inte så stor som de tror. Kunskapen om kollektivtrafiken är också lägst i denna grupp. De prioriterar tidsåtgång mycket högt, liksom bekvämlighet.



Figur 7 Tre olika pendlartyper enligt RAM-projektet i Mölndal. Källa: Mölndals stad. "Värderingar, livsstilar och resvanor"

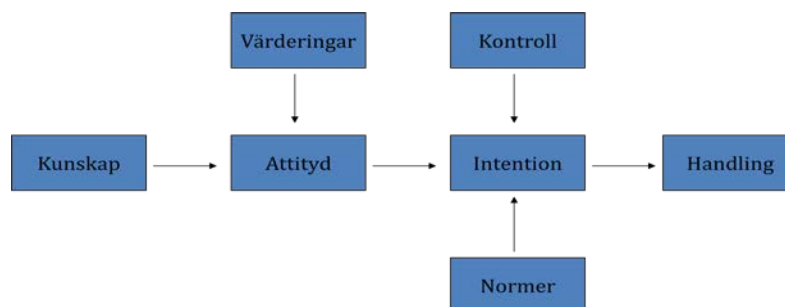
Ett sätt att minska behovet av att göra en resa överhuvudtaget – här i betydelsen en resa som inte enbart sker till fots – är att öka den lokala tillgången till service, handel, mötesplatser kultur etcetera. Men det finns en motverkande kraft, enligt bland annat Bertil Vilhelmsson¹ vid kulturgeografiska institutionen vid Göteborgs universitet.

Forskarna har gått igenom register och resvaneundersökning för att se hur tillgången till olika typer av service har förändrats mellan 1995 och 2005 och orsaken bakom förändringar av resmönster. De kommer fram till att närheten har ökat till de flesta typer av service, samtidigt som vi reser längre för att uträtta våra ärenden. Det beror på en ökad specialisering inom exempelvis handel och att vi blir mer "sparsmakade". Orsaken till att vi reser längre i vardagen beror alltså på omstrukturering av servicesektorn, snarare än på omflyttningar av människor.

Det finns ett antal generella modeller som beskriver vad som styr vårt beteende – och hur det kan påverkas. En av dem är "Theory of planned behaviour", där kedjan från ökad kunskap till handling via ändrade attityder

¹ Proximity, accessibility and choice: A matter of taste or condition? Katarina Haugen, Einar Holm, Magnus Strömberg, Bertil Vilhelmsson, Kerstin Westin, 2011

och intention beskrivs. Värderingar, normer och upplevelsen av kontroll är viktiga faktorer att ta hänsyn till.



Figur 8 Theory of planned Behaviour, Ajzen xxx

En enklare modell är de fyra E:na, på engelska Engineering, Enforcement, Economy och Education. Lätt att komma ihåg eftersom det är fyra E i beteende. Vårt beteende styrs av hur systemet/lösningen/produkten/tjänsten ser ut kombinerat med ekonomiska styrmedel, regelefterlevnad och information/utbildning. Det ska alltså vara lätt att göra rätt och dessutom lönsamt, vi ska veta att det finns/hur man gör, och det ska göra ont att göra fel. Om målet är ett lättillgängligt regioncentrum, är rätt engineering avgörande – för kollektivtrafik kan det betyda snabbt, enkelt och pålitligt, för cykel gent, säkert och prioriterat och för gång gent, tryggt, stimulerande och befolkat – kryddat med lite styrmedel och marknadsföring.

Under ett uppföljningsseminarium till K2020 i januari 2010 sammanfattande socialantropologen Katarina Graffman de grundläggande mänskliga egenskaperna i tre ord:

Bekväma – vi följer helst uppkörda spår

Fega – vi tycker inte om att risker

Dumma – vi har inte förmåga eller ork att lära allt nytt

Vi vill att det ska vara enkelt och vill vi få människor att ändra sig är slutsatsen: Enkelhet förändrar vanor.

2.2 Behoven och hur möta dem

Detta underkapitel kan sägas fördjupa sig på det första E:et, engineering, eller rättare sagt de behov som måste styra utformningen av systemet.

Resttiden är visserligen central för hur vi upplever tillgängligheten till något, men det finns fler viktiga parametrar, visar gjorda studier. Följande aspekter påverkar den upplevda lättheten att nå, eller ta del av, något – här till viss del tillämpade på respektive trafikslag:

- **Trygghet.** Vågar man inte resa är övriga parametrar ointressanta. För kollektivtrafikanter kan det betyda trygga gångvägar till hållplats och trygga bytespunkter, för cyklister gena och underhålla vägar och

parkeringar, för bilister säkra vägar och parkeringsplatser. För fotgängare kan det betyda säkra och upplysta och befolkade vägar och gatumiljöer.

- **Frihet/flexibilitet.** För kollektivtrafikanter kan det betyda turtäthet, för cyklister ett bra cykelvägnät och att det är lätt att ställa ifrån sig cykeln, för bilister att kunna bli av med bilen (P-platser) och för fotgängare många gångstråk kors och tvärs.
- **Restid.** För kollektivtrafikanter betyder det kort restid och punktlighet (om man inte kan var säker på att det går fort, måste man påbörja resan tidigare), för cyklister kan det betyda gena cykelvägar och ett finmaskigt nät, för bil liten trängsel som innebär minskad restidsosäkerhet och för fotgängare kan ”rika” gångstråk påverka hur restiden upplevs.
- **Komfort.** För kollektivtrafikanter kan det betyda sittplats på fräscha fordon och bytespunkter med service och givande väntan, för cyklister underhållna vägar med väderskydd, för bilister jämna flöden och för fotgängare attraktiva gångstråk, kanske med väderskydd
- **Roligt/nyttigt.** Mervärden som kollektivtrafikanter kan få är läsning och underhållning via tidning eller smartphones, service, upplevelser och multimodalitet vid bytespunkter, för bilister och cyklister affärer och funktionella parkeringshus, och för fotgängare en omväxlande gatumiljö med liv, affärer, mötesplatser etcetera.

I den tidigare refererade underlagsrapporten till K2020, pekas sex faktorer för färdmedelsval ut. Alla har med hur resenären upplever alternativen, men tre av dem är tydligare kopplade till själva erbjudandet.



Figur 9 Sex faktorer som styr färdmedelsvalet. Källa: K2020, underlagsrapporten "Hur väljer trafikanten färdmedel)

Viktigt för färdmedelsvalen är (vid sidan av de tre ”mjuka” parametrarna) användbarhet, kvalitet och produktfördelar. Det betyder att exempelvis bussen måste gå när jag behöver resa, att jag vet att jag kommer fram i ett stycke och i tid, samt att det inte tar (för) lång tid jämfört med alternativen – och att jag gärna får något annat på köpet (lägre kostnad, utbud på knutpunkter etcetera)

På nästa sida visas en matris med de olika aspekterna, vad de innebär för respektive färdmedel och typer av åtgärder man kan göra för att öka (den upplevda) tillgängligheten. På sidan efter finns en mer komprimerad tabell sorterad per färdmedel. Den har, som framgår senare, en bäring på planeringsinriktningarna.

Vi har här inte tagit med kostnad, snarare för att vi har liten rådighet över den, än att den inte är viktig. Precis som trygghet kan kostnaden vara avgörande för om man kan/vill använda ett färdmedel över huvudtaget. Sett ur det perspektivet, är en väl utbyggd kollektivtrafik och bra cykelnät viktiga integrationsmedel.

Behovsmatris kopplad till hur trafikstrategin kan bidra till att möta behoven:

Kundperspektiv	Innebörd: bil	Vad göra: bil	Innebörd: Koll	Vad göra: koll	Innebörd: cykel	Vad göra: cykel	Innebörd gång	Vad göra: gång
Trygghet/säkerhet	<i>Säkra vägar</i>	Separering leder; Hastighetssäkring gator	<i>Säkra / trygga gångvägar t hållplats, säkra/trygga bytespunkter. Trygghet i fordon?</i>	Korta restider, öka kapaciteten mellan tyngdpunkter, möjliggör täta turer och minska restidsosäkerhet = kollkörfält,	<i>Säkra vägar, säkra parkeringar</i>	Snabba, säkra, kapacitetsstarka cykelvägar = Bygg ut cykelstråk, separata med säkra övergångar.	<i>Säkra & trygga vägar / miljö</i>	Säkra, attraktiva gångstråk inom tyngdpunkter och till hållplatser
Frihet/Flex	<i>Parkeringsplatser,</i>	Pendel- infarts- och p-hus-parkering, korta gatupark	<i>Turtäthet</i>	effektiva bytespunkter	<i>Bra cykelvägar</i>	Fler och säkra cykelparkeringar vid knutpunkter och i målpunkter	<i>Många gångstråk</i>	
Tid	<i>Lite trängsel</i>	Minska/begränsa ökning biltrafik = öka GCK ITS för bättre nyttjande	<i>Restid, pålitlighet</i>	ITS-stöd (infra-delar)	<i>Bra / snabba/gena/plana cykelvägar</i>		-	
Kostnad	<i>Fast & rörligt, Parkeringsplatser etcetera</i>	-	<i>Biljettpris</i>	(Ovan effektiviserar nyttjande av fordon)	-		-	

Bekvämlighet /komfort	-		<i>Sittplats</i> <i>”mjuk” resa</i>	(Ovan möjliggör större och fler fordon = fler sittplatser)	<i>Bra cykelvägar (väder?)</i>	(Underhåll)	<i>Attraktiva gångstråk</i>	
Rolig/nyttig			<i>Tidningar, service knutpunkter.</i>	(Utveckling av knutpunkter)			<i>Affärer, attraktiv miljö</i>	
Attityd				(Typ Nya Vägvanor)		(Typ Nya Vägvanor)		

Tabell – vad göra för att öka tillgängligheten per trafikslag.

Färdmedel	Vad åstadkomma	Lösningar/åtgärder
Gång	Säkra & trygga (och gena) vägar/miljöer, många alternativ	• Säkra, attraktiva, befolkade gångstråk inom tyngdpunkter och till hållplatser • Hastighetsregimer
Cykel	Snabba/gena (och plana), säkra, kapacitetsstarka och tydliga cykelvägar och säker/trygg parkering	• Bygga ut cykelstråk som nät, separata med säkra övergångar • Fler och säkra cykelparkeringar vid knutpunkter och målpunkter • Underhåll och röjning cykelvägar • Tydlig skyltning • Hastighetsregimer och företräde i tyngdpunkter (ej mot gång)
Kollektivtrafik	Korta restider, hög kapacitet mellan tyngdpunkter, möjliggöra täta turer och minska restidsosäkerheter	• Separata körfält (sammanhängande) eller spår • Effektiva/attraktiva/säkra bytespunkter • ITS-stöd
Bil	Säkra vägar, lätt bli av med fordon, liten trängsel	• Separering leder, hastighetssäkring gator • Pendel-, infarts- och p-husparkering, korttids gatuparkering • Minska/begränsa ökning av biltrafiken = öka GCK • ITS för bättre nyttjande • Trängselskatt

2.3 Ta marknadsandelar vs definiera marknaden

En av utgångspunkterna för trafikstrategin är att gå från prognosstyrd till viljestyrd planering. Som kunderbjudande kan det betyda att definiera marknaden istället för att försöka ta marknadsandelar på en befintlig marknad. Det betyder att göra hemläxan om hur människor fungerar och att utgå från behov snarare än efterfråga och att göra mer av samma. Apple, Google och Spotify är aktuella exempel som har det perspektivet. De erbjuder något som gör det lättare, roligare att göra det man måste eller vill. De åstadkommer innovationer som gör att de definierar marknaden istället för att konkurrera på den.

Långsiktigt framgångsrika företag – och varför inte städer – utgår från sin mission eller syfte – varför de finns till, vilken den ”stora uppgiften” är.

Varför finns Göteborg (och dess trafiksystem)? För att göra det möjligt för invånarna att ha ett bra vardagsliv? Skapa livskvalitet och konkurrenskraft?

Hur åstadkommer då staden detta, vilken är strategin? Och till sist: **Vad** konkret görs för att uppfylla syftet – vilka investeringar och andra åtgärder genomförs?



En stad har större möjligheter att definiera marknaden än enskilda företag, men det krävs ett helhetstänk och en tydlighet i relationen med invånare, samhällsutvecklare och andra intressenter. Det kan formuleras som ett kunderbjudande – vad erbjuder Göteborg invånare och verksamheter år 2013 och vad erbjuder Göteborg år 2035?

Staden måste sedan berätta vart Göteborg är på väg, vad det innebär och vad det ger oss som bor, verkar och bygger. Det måste finnas en tydlighet och ett långsiktigt löfte som alla typer av intressenter kan förhålla sig till. Staden måste kunna sälja Göteborg till göteborgare, nya invånare, besökare, byggare och företagare.

3 TILLGÄNGLIGHET, TILLGÅNG OCH TYNGDPUNKTER

Detta kapitel kan ses som göteborgsanpassad teori som i nästa kapitel tillämpas på Göteborg idag. Tillgänglighet är ett centralt begrepp i både trafik- och stadsplanering. I Stadsstrukturer och transportrelaterad klimatpåverkan² konstateras exempelvis att

”...mycket av de centrala slutsatserna egentligen handlar om tillgänglighet till stadens olika funktioner och innehåll.

Transportalternativ som ger hög tillgänglighet relativt andra transportalternativ kommer sannolikt stå för en relativt sett hög andel av transportarbetet.”

Trafikstrategins användning av tillgänglighetsbegreppet kan sägas utgå från ett geografiskt och valfrihetligt perspektiv. Ett område har en hög tillgänglighet om det är lätt att där, eller därifrån, nå viktiga platser och funktioner. För verksamheter gäller att området är lätt att nå för många. Graden av tillgänglighet ska gälla i princip oavsett färdmedel och förutsättningar – man ska exempelvis inte vara tvungen att äga eller använda bil för att ha god tillgång till ett utbud.

I trafikstrategin definieras tillgänglighet som hur lätt medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av. Graden av tillgänglighet beror på hur stor uppoffringen är i restid, kostnader, hinder, trygghet samt tillgång till färdmedel för att nå önskad destination

² Stadsstrukturer och transportrelaterad klimatpåverkan – en kunskapsöversikt, P Tornberg, I-M Eriksson, KTH 2012. Rapporten belyser vad aktuella forskningsresultat och annan dokumenterad kunskap säger om hur man kan förstå betydelsen av städers täthet och funktionsblandning samt den regionala strukturen och transportinfrastrukturens omfattning och utformning för samhällets transportmönster, med särskilt fokus på persontransporter.

3.1 Tillgänglighet – definitioner och mått

Tillgänglighet definieras i generella termer som *möjligheten att ta del av något antingen eftersträvat eller som vi behöver* (Trafikverket 2010). Det är en kort och enkel definition som rymmer många tolkningar och perspektiv: Individer vill nå olika funktioner eller kvaliteter som arbete, handel, natur och andra individer. Arbetsgivare och affärer vill ha tillgång till kompetens och kunder, medan exploatörer vill utveckla områden som är lätta att nå. Tillgänglighet kan mätas för olika transportmedel, eller genom att jämföra restiden dem emellan, men det handlar inte bara om restider. Vågar man inte resa, är komforten dålig eller reskostnaden hög blir tillgängligheten låg, hur snabb resan än må vara. Tillgänglighet är dessutom långt ifrån synonymt med rörlighet. Det mest tillgängliga är sådant som inte ens kräver en egentlig resa – sådant vi kan nå per fot eller genom digitala kanaler, ha hemma eller få hem till dörren.

”... tillgänglighet är ett mycket diversifierat begrepp grepp som måste förstås ur någons perspektiv, och till något specifikt. Ett generellt påstående att tillgängligheten har ökat inrymmer ett (implicit eller explicit) antagande om vem som fått en förbättrad tillgänglighet.

På motsvarande sätt finns det samtidigt ett underliggande antagande om vad det är tillgängligheten har ökat till. Förbättrad tillgänglighet till arbetsplatser innebär inte med nödvändighet bättre tillgänglighet till dagisplatser. Och, av hög relevans ur ett transportperspektiv, förbättrad tillgänglighet medelst t ex bil innebär inte nödvändigtvis förbättrad tillgänglighet medelst exempelvis cykel. Resandet med ett visst färdmedel påverkas av förutsättningarna för olika färdmedel i förhållande till varandra.

Summa summarum finns det således anledning att betrakta tillgänglighet i plural. Varje plats och situation karaktäriseras av en mängd simultana lager av olika tillgängligheter – en konsekvens av att tillgängligheten varierar till olika typer av målpunkter, för olika personer, och med olika kommunikationsmedel (inklusive digitala). Om åtgärder i den fysiska miljön ändrar dessa multipla tillgängligheter på ett sätt som sammantaget främjar kollektivtrafikresande, gång och cykeltrafik relativt biltrafiken kan de förväntas vara positiva ur klimatsynpunkt.”

Ur diskussionskapitlet i Stadsstrukturer och transportrelaterad klimatpåverkan

Enkla tillgänglighetsmått

I Trafikverkets rapport Enkla tillgänglighetsmått för resor i tätort³ ges förslag på mått som ska vara enkla att ta fram, jämförbara och lätta att tolka. De har tillämpats på försök på Lund, Norrköping och Piteå. Rapporten konstaterar inledningsvis att det inte finns några allmängiltiga, jämförbara mått för tillgänglighet i tätort till skillnad från en mängd mått som mäter rörlighet och

³ Enkla tillgänglighetsmått för resor i tätort, Slutrapport. Publikation 2010:072

dess konsekvenser.

Rapporten rekommenderar i fallande ordning (siffrorna refererar till tabellen med mått)

- Fågelvägsavstånd (6, 7, 14)
- Täthetsmått (1, 2)
- Lokaliseringskartor (3)
- Boende/Sysselsatta inom 400 m från hållplats (4, 5)
- Avstånd i bilvägnätet (8, 9)
- Restider/restidskvoter bil/cykel (10, 11, 12, 13)
- Restider/restidskvoter kollektivtrafik (10, 11, 12, 13)

Nr	Mått
1	Befolkningstäthet
2	Sysselsättningstäthet
3	Lokaliseringskartor
4	Antal boende inom 400 m från hållplats
5	Antal sysselsatta inom 400 m från hållplats
6	Avstånd till närmsta utbud
7	Avstånd till x antal av närmsta utbud
8	Fågelvägsavstånd till närmsta utbud
9	Fågelvägsavstånd till x antal av närmsta utbud
10	Restid med bil/cykel/buss till närmsta utbud
11	Restid med bil/cykel till x antal av närmsta utbud
12	Restid med bil/cykel/buss till specifik lokalisering
13	Restidskvoter
14	Fågelvägsavstånd till ett urval av viktig basservice (index)

”Rörlighet och tillgänglighet står ofta i motsats till varandra. I takt med att vårt samhälle, genom ständig utveckling av teknik och fordon, har blivit alltmer rörligt och att långa sträckor kan tillryggeläggas på förhållandevis kort tid, har tillgängligheten i form av korta avstånd till olika utbud minskat starkt.”
Ur sammanfattningen av Enkla tillgänglighetsmått för tätorter.

LUPTAI

Tillgänglighet kan direkt relateras till transportsystemets kvaliteter (exempelvis restid) och kvaliteterna i markanvändningen (exempelvis täthet och funktionsblandning). Det tar arbetet med LUPTAI⁴ i Australien fasta på. Modellen för att mäta hur lätt det är att nå vardagliga funktioner (hälsa, utbildning, affärer, arbete etcetera) genom att gå och/eller resa med kollektivtrafiken. Modellen tar hänsyn till tillgången *genom* kollektivtrafiken och inte bara räknar med tillgången *till* kollektivtrafik som en ”lokal service”.

Modellen använder GIS-analyser för att mäta tillgänglighet baserad på verkliga gångavstånd och restider i kollektivtrafiken. Genom att på detta sätt summera tillgängligheterna får man en total tillgänglighet, i detta fall utan att

⁴ A GIS-based land use and public transport accessibility indexing model (LUPTAI), Tan Yigitcanlar*, Neil Sipe†, Rick Evans‡ and Matt Pitot, 2007

använda ett (eget) fordon. I illustrationen exemplifieras det genom att den första ”kartan” visar tillgängligheten uttryckt som gångavstånd, den andra tillgängligheten med kollektivtrafiken som i sin tur är en kombination av restid, turtäthet och gångavstånd till hållplats. När de sedan kombineras fås en sammanvägd (och troligen även upplevd) tillgänglighet. Man kan säga att kollektivtrafikresan förvandlas till ett långt steg i gångresan – om dess tillgänglighet är hög, det vill säga.

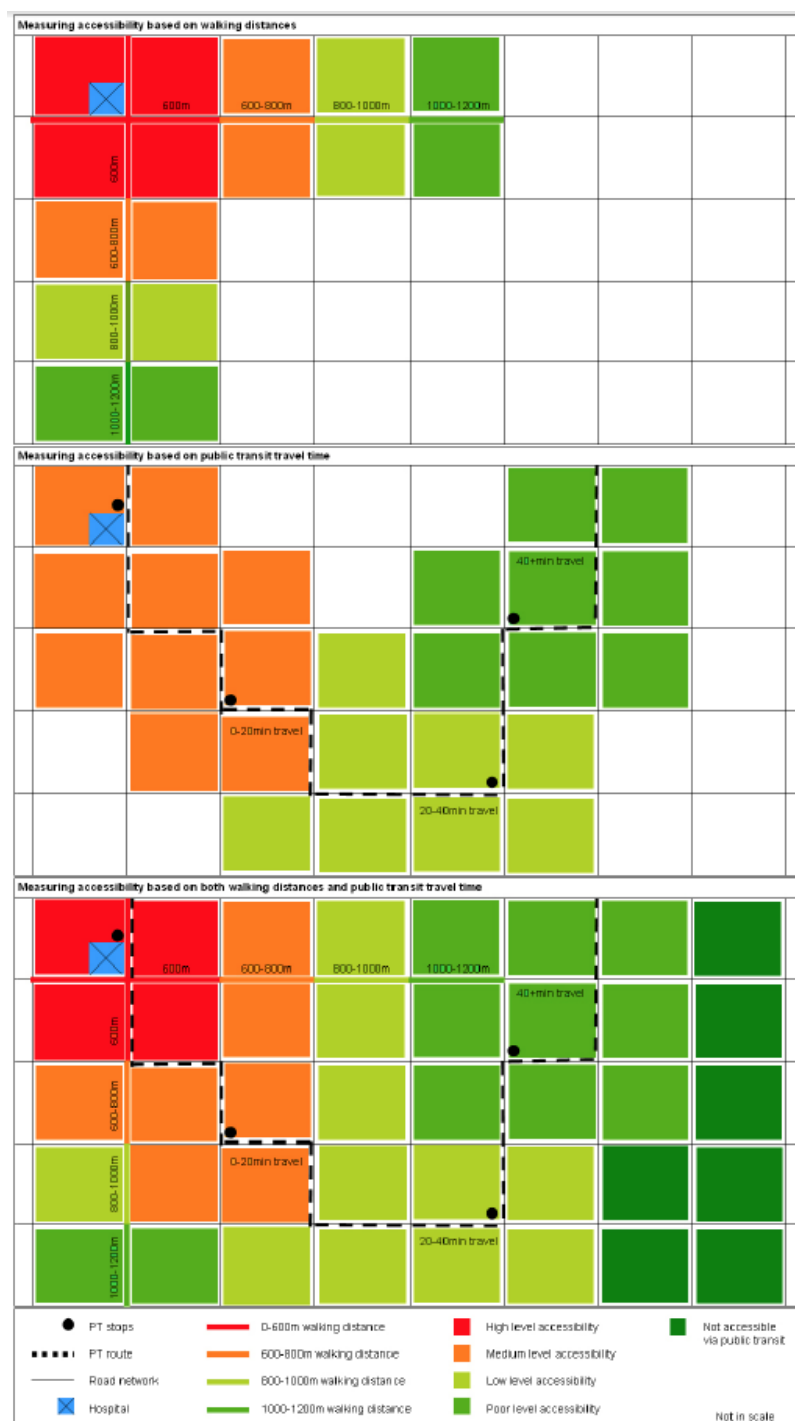


Figure 3: Schematic description of the methodology

Figur 10 Med LUPTAI kombineras tillgängligheten med gångresor och tillgängligheten med kollektivtrafik för att visa en total tillgänglighet (utan eget fordon)

3.2 Tillgång – Urban access, ett annat perspektiv

Har vi lämnat rörlighetsparadigmet – vi pratar ju nu om tillgänglighet istället. Nja, konstaterade Malin Andersson på Trafikverket, strategisk utveckling och Marie Thynell på Globala studier, Göteborgs universitet i sin studie inom Mistra Urban Futures: Urban Access, från rörlighet till tillgång. Inom trafikvärlden grundas nästan alla beslut på restider, kapacitet etcetera, vare sig det gäller samhällsekonomiska kalkyler, tekniska regelverk eller lagstadgade planeringsmodeller. Snabbare och fler resor ger helt enkelt plus. Nya vägar kan nästan alltid motiveras även om vi vet att de leder till att städer sprids ut och personkilometrarna ökar, vilket inte är samhällsekonomiskt.

Ordet tillgänglighet har, vid sidan av att lätt bli synonymt med rörlighet, många olika betydelser. Därför valdes istället begreppet “tillgång”, eller access på engelska. Då kan man vända på perspektiven och fundera på vilka kvaliteter och funktioner olika typer av intressenter behöver ha tillgång till. Vi individer i civilsamhället behöver hälsa, delaktighet, boende, luft, arbete etcetera, näringslivet kompetenser, marknader, idéer och så vidare. Det sammanfattas i figuren nedan.

Olika sektorer behöver tillgång till olika kvaliteter/funktioner



Figur 11 Olika samhällssektorer har behov av olika funktioner eller kvaliteter. Källa Mistra Urban Futures.

Som individ kan vi lösa behoven på olika sätt. Mat kan vi göra av livsmedel som vi kan åka och handla, få hemlevererat eller odla. Eller så kan vi gå ut och äta. På samma sätt kan behovet av sjukvård (eller egentligen hälsa) lösas på olika sätt, vilket illustreras av figuren nedan.



Figur 12 Behovet av sjukvård kan lösas på olika sätt som inbegriper, eller som inte inbegriper, en resa.

Vilka typer av möjliggörare – och begränsare – för tillgång finns det då? Transporter och infrastruktur, liksom digital kommunikation, är kanske de första man tänker på, liksom markanvändningen. Externa köpcentrum och funktionsseparering över huvudtaget förutsätter rörlighet. Arkitekturen påverka hur en byggnad kan användas eller vad ett torg öppnar upp för. Men vi är inte lika, vi har exempelvis olika sociala och kulturella preferenser. Det betyder att en näraliggande kyrka inte är utbytbar mot en moské längre bort.



Marie Thynell, Malin Andersson, 2011, MISTRA Urban Futures

Figur 13 Olika aspekter som möjliggör "tillgång": Källa Mistra Urban Futures.

Författarna ger ett annat exempel på hur man kan tänka om: Göteborgarna vill kunna ta sköna sommarbad. För att inte många ska ta bilen kan man se till att det finns bra kollektivtrafik till Näset – eller varför inte speciella badbussar som förr? Cykelvägar? Eller kan man låta badet komma närmare göteborgarna istället genom en bassäng i älven vid Skeppsbron. Eller tar man badet dit göteborgarna gillar att hålla till på fina sommardagar – Slottsskogen

Urban Access – och tillgångsbegreppet – har inspirerat trafikstrategiarbetet, även om det är långt ifrån att vara ett praktiskt användbart planeringsverktyg. Studien var tänkt att kunna leda till ett profilområde inom Mistra Urban Futures. Under 2012 initierades ett samarbete mellan Trafikverket, trafikkontoret, GR och Mistra Urban Futures med syfte att sprida insikt och

ta konceptet ett steg närmare nyttiggörande via seminarier, idéskrifter, tänktankar etcetera.

3.3 Tyngdpunkter – definitioner och exempel

Det blev tidigt uppenbart att delprojektet trafikanten behövde ta hänsyn till, eller rättare sagt se vad som kunder göras åt, Göteborgs struktur, eller snarare brist på struktur. Det är i det närmaste omöjligt att erbjuda god tillgänglighet till flertalet utan tätare, mer blandade och stadslika miljöer på fler platser än i innerstaden. Dels ökar den nära tillgången till service, affärer, mötesplatser etcetera med god kvalitet, dels går det att erbjuda fler en snabb kollektivtrafik som gör det lätt att ta sig mellan lite ”tyngre” och för många, viktiga platser, nära nog dygnet om. Vi kan inte erbjuda denna goda tillgång till alla, men till många, många fler än idag.

Det kan tyckas vara ett inifrån- och ut perspektiv, att planeraren bestämmer var och hur människor ska leva för att det ska vara lätt för honom eller henne. Men ser man på var människor vill bo, var verksamheter vill etablera sig och hur fastighetspriser påverkas av exempelvis god kollektivtrafik, är det minst lika mycket drivet av invånarnas behov och önskemål som av politiker och samhällsplanerare

GR:s strukturbild tydliggör var man ska koncentrera byggandet, vilka gröna kilar som ska bevaras etcetera. Den bygger på stråk med tätorter som leder in mot stadsområdet och hela regionens kärna. Tydligt och enkelt, men väl inne i Göteborg är strukturen vagare. Det kan vara ett skäl till att det tar längre tid för en inpendlare att ta sig vidare inom Göteborg med kollektivtrafiken än vad det tog att ta sig från hemmaorten till Göteborgs centralstation.

Översiktplanen pekar ut fyra så kallade strategiska knutpunkter i Mellanstaden dit ny bebyggelse i första hand ska koncentreras – vid sidan av förtätningen och exploatering av centrala förnyelseområden. Tanken är att de ska utvecklas till täta och blandade stadsmiljöer, delkärnor i Göteborg. Begreppet knutpunkter för tanken till en stor kollektivtrafiknod eller utvecklad bytespunkt, men det handlar alltså om betydligt mer än så och där mycket god kollektivtrafik bara är en kvalitet. Vid sidan av City är Backaplan, Frölunda torg, Gamlestadstorget och Angered utpekade. I översiktplanen finns av naturliga skäl inte Mölndals centrum eller Partille centrum med.

Stockholmsperspektiv

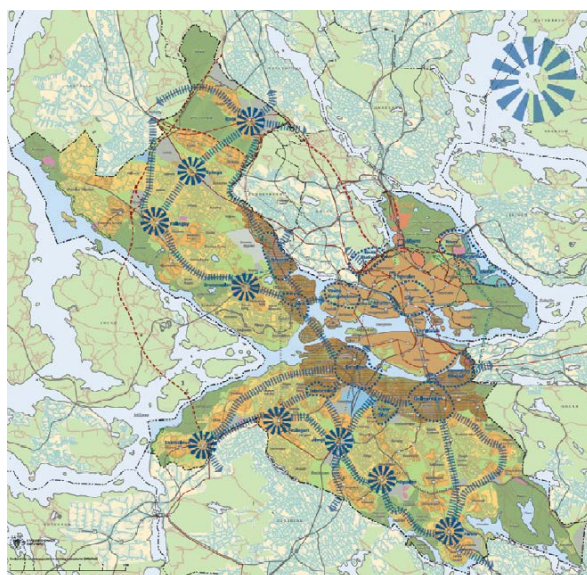
Därför föddes, eller snarare lånades, begreppet tyngdpunkt som bland annat används i Stockholm. Det är vanskligt att jämföra olika städer och kopiera andra, men man ska alltid inspireras och se vilka delar som är användbara. Göteborg har inte en tunnelbanestruktur i botten, Göteborg har med sina stora centrala förnyelseområden inte lika stort behov av att avlasta innerstaden etcetera. Genom att använda begreppet tyngdpunkt istället för strategisk knutpunkt, vinner man mycket: Dels slipper man sammanblandningen med noder och bytespunkter, dels blir det tydligare vad man menar, strukturellt

och kommunikativt. Man kan se dem som kondenseringskärnor eller gravitationscentrum dit boende, verksamheter, besökare dras, vilket i sin tur ytterligare ökar deras tyngd.

Stadsbyggnadskontoret i Stockholm sätter som mål att tyngdpunkter ska:

1. Vara knutpunkter för kollektivtrafiken
2. Vara centrum för offentlig och kommersiell service
3. Vara platser för kultur och nöjen
4. Ha en förhållandevis hög täthet
5. Innehålla en hög andel arbetsplatser
6. Ha en förhållandevis stor blandning av verksamheter och även innehålla bostäder
7. Vara väl integrerade med staden i övrigt
8. Ha ett nära omland med stort befolkningsunderlag

Ytterligare en parameter skulle kunna vara att det finns ett kvällsliv att tala om.



Figur 14 Stockholms tyngdpunkter, källa Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030, Stockholms stad 2012

Göteborgsperspektiv

Det är svårt att se något i definitionen ovan som inte vore tillämpligt på Göteborg, men antalet tyngdpunkter blir naturligtvis färre. Idag är det i princip bara Göteborgs innerstad, eller delar av den, som uppfyller definitionen ovan, men med ytterligare 150 000 invånare och 80 000 nya arbetsplatser finns det chans att skapa ytterligare några tyngdpunkter utöver de fyra strategiska knutpunkterna i översiktsplanen. Även i Göteborg kan det komma att behövas en mer flerkärnig struktur.

Det är värt att notera att Stockholms definition på en tyngdpunkt är ett ”område i **ytterstaden** där de centrala delarna har goda möjligheter att

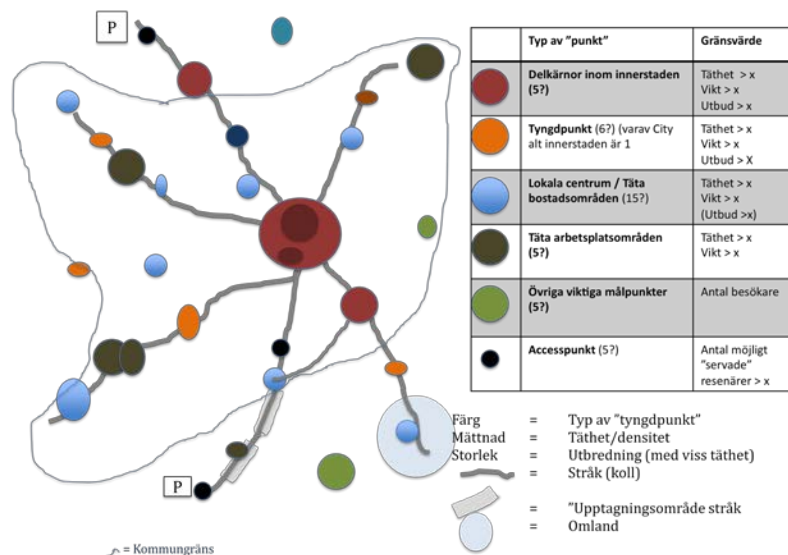
utvecklas till mångsidiga stadsmiljöer med stor variation av bostäder, parker, verksamheter och service”. Å andra sidan är Stockholms ytterstad ungefär lika tät som Göteborgs mellanstad och restiderna (med kollektivtrafik) ungefär lika långa, även om avstånden är kortare.

Det finns däremot inte skäl att göra en mindre, Göteborgsvariant, av tyngdpunkt för att på så sätt få fler. Det finns en absolut nivå, om än något flytande och till stor del kvalitativ, när en plats kan sägas bli en tyngdpunkt. Den ska också ha viss regional relevans, och vara värd en omväg för fler än de som bor eller arbetar där.

Det viktigaste med att införa begreppet tyngdpunkt är inte att kunna peka på vilka som är tyngdpunkter idag, utan för att se vilka platser som har störst potential att utvecklas till tyngdpunkter och vad som behövs för att de ska kunna bli det. Det öppnar upp för en dialog med stadsdelar och andra interna och externa samhällsutvecklande parter.

Det betyder också att man inte bara ska titta på bostadsbyggande. Det kan finnas ”färdigbyggda” områden som med en annan komplettering och ”akupunktur-åtgärder” kan få ett större lokalt utbud som minskar resbehovet och balanserar till- och frånresor, vare sig en plats når ”tyngdpunktsnivån” eller ej.

Ur ett trafikperspektiv behöver tyngdpunkterna kompletteras med viktiga målpunkter, alltså icke- funktionsblandade områden men som ändå har en tillräcklig täthet och antal arbetande eller besökande. Nivån under tyngdpunkt skulle vara lokala centrum, alltså platser med lokal relevans men som inte har potential att under de närmaste 20 åren bli en tyngdpunkt. Många, men inte alla, lokala torg faller inom denna kategori. Det betyder inte att de ska glömmas bort, men hanteras på ett annat sätt.



Figur 15 En tidig generell skiss från delprojektet på en struktur baserad på tyngdpunkter och viktiga målpunkter. Som en del av en kollektivtrafiklösning, kan glesare områden med en totalt sett stor mängd dag- eller nattbefolkning servas med en accesspunkt vars mycket goda kollektivtrafik dock kräver någon form av tillresa. Bortsett från att både målpunkter och accesspunkter på lång sikt skulle kunna utvecklas till tyngdpunkter, har de egentligen inte med tyngdpunktsbegreppet att göra Stadsplanering vs färdmedelsfördelning

3.4 Stadsplanering vs färdmedelsfördelning

Avgörande för att minska behoven av motoriserade transporter inom städer är att tillgängligheten till stadens olika funktioner (målpunkter) är bättre (kortare/snabbare/ upplevs som lättare) med gång-, cykel- och kollektivtrafik än med bil.

Detta förutsätter tillräckligt befolkningsunderlag och en struktur (form) hos bebyggelsen som är lämplig från kollektivtrafiksynpunkt. Dessa egenskaper hos stadsstrukturen är oftast förknippade med en relativt tät och tätbefolkad stad med funktionsblandning och god kollektivtrafik. Men den eftersträlvade höga tillgängligheten till stadens funktioner uppstår inte automatiskt genom att bygga högt och tätt då de faktiska resmönstren är beroende av en mängd faktorer vilket gör den lokala och regionala kontexten avgörande för vilka konsekvenser olika förändringar i fysiska strukturer får.

Förutom strukturerna och funktionerna i sig är valet av strategi i stadens styrning av stadsbyggandet i sin helhet och tillståndsgivning för verksamheter, framförhållning samt användning av styrmedel för efterfrågan av transporter centrala för vilken utveckling som kan förväntas.

Ur sammanfattningen Stadsstruktur och transportrelaterad klimatpåverkan, KTH 2012

Rapportern Stadsstrukturer och transportrelaterad klimatpåverkan⁵ erbjuder en bra sammanställning av den mest aktuella forskningen och har citerats i föregående underkapitel. En av de viktigaste etablerade uppfattningar som utmanas av många studier är den att en ökad **lokal** täthet påverkar transportmönstren. Tar man hänsyn till avståndet till regioncentrumet visar det sig att den lokala tätheten inte har så stor betydelse, men att ”på lång sikt kan en konsekvent förtätningsstrategi leda till att staden som helhet blir tätare och därmed mer transportsnål”. Det skulle kunna tolkas som att det är bättre att växa inifrån och ut – något som passar en stad som Göteborg med relativt stora centrala förnyelseområden. Det skulle också peka på risken med att öppna nya, mer perifera, områden för exploatering, hur täta de än görs. På något sätt måste de hänga ihop för att dra nytta av varandras tätheter.

Men visst påverkar utformningen av den fysiska miljön möjligheterna att leva utan bil, men öppettider för skola och förskola, hur styrda arbetstider är och annat tidsrelaterat påverkar vardagspusslet och kan vara ännu viktigare. Samlokalisering av olika funktioner, så att mer kan göras ”på vägen”, minskar behovet av bil. Täthetens betydelse sammanfattas med:

En slutsats som framstår som rimlig efter diskussionen ovan är att täthetens betydelse primärt bör förstås i indirekt mening. Ökad täthet i sig ger ingen minskning av transportarbetet. Däremot bidrar täthet till

⁵ Stadsstrukturer och transportrelaterad klimatpåverkan – en kunskapsöversikt, P Tornberg, I-M Eriksson, KTH 2012.

låga genomsnittsavstånd i staden vilket kan förväntas minska det totala transportarbetet. Täta stadsmiljöer ger också andra förutsättningar för ett lokalt serviceutbud än glesa miljöer därför att tätheten påverkar det potentiella kundunderlaget. Och täta strukturer ger förutsättningar för ett effektivt kollektivtrafiksystem på ett annat sätt än glesa strukturer gör. Men det finns inget automatiskt samband mellan täthet och god kollektivtrafik, som i hög grad är beroende av transportpolitiska beslut.

Vad gäller funktionsblandning konstateras att det är svårt att se något tydligt samband mellan blandningen av bostäder och arbetsplatser och bilanvändning. Matchningen mellan dag- och nattbefolkning är helt enkelt sällan så god. Däremot kan närheten till andra vardagsfunktioner än arbetet – förskolor, livsmedelsbutiker etcetera – ha en dämpande effekt. Och som tidigare nämndes, koncentrationer av funktioner kan bidra till att det totala transportarbetet minskar, även om de inte ligger i närheten av bostaden.

Den regionala strukturen spelar också en stor roll. Stora koncentrationer av arbetsplatser i regioncentrum gör dem till viktiga målpunkter, och hur transportsystemet ser ut i förhållande till dem formar transportmönstren.

Transportinfrastrukturen har en uppenbar och avgörande betydelse för transportmönstren i kraft av dess möjliggörande funktion för transporter. Nyetablerad väginfrastruktur kan förväntas leda till ökad vägtrafik och nyetablering av bebyggelse, medan nya spår och ny spårtrafik stärker möjligheterna att färdas till koncentrationer av funktioner i andra delar av regionen eller staden och samtidigt ge förutsättningar för nya bebyggelsekoncentrationer.

Gatunätets struktur kan ha betydelse för färdmedelsfördelningen, men att hur stor den betydelsen är, beror på det geografiska läget i staden eller regionen.

Rapporten menar att studierna pekar mot att samhällsplaneringen bör sträva efter att förtäta i centrala lägen, om målet är att minska bilresandet.

En sådan bebyggelseutveckling tar vara på stads- eller regionkärnans förutsättningar för koncentration av olika funktioner och drar nytta av den täta stadens förutsättningar för service och kollektivtrafik. Det skulle därmed kunna vara ett sätt att öka tillgängligheten utan att samtidigt öka resandet, alternativt att minska resandet utan att minska tillgängligheten.

Samtidigt konstateras att det kanske inte är möjligt att gå så långt av praktiska och politiska skäl. Då finns det anledning – enligt genomgångna studier – att istället överväga...

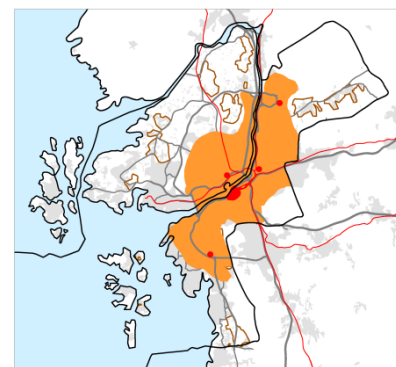
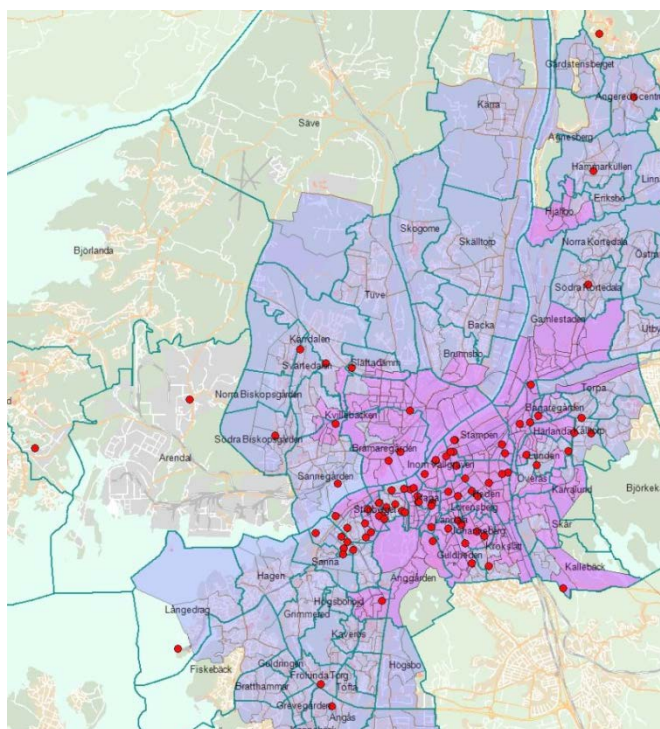
...möjligheterna att lokalisera ny bebyggelse till stadsdelar som angränsar till stadskärnan, alternativt i anslutning till subcentra och regionala kollektivtrafikstationer, dvs lägen som erbjuder hög tillgänglighet till andra målpunkter i staden eller regionen och som samtidigt kan ges förutsättningar att tillhandahålla ett tillräckligt stort underlag för lokala funktioner.

4 NULÄGET – GÖTEBORG 2012

Denna enkla nulägesanalys fokuserar på tillgängligheten, tätheten och resmönstren kopplat till geografi. För en mer komplett beskrivning och analys av nuläget, hänvisas till den särskilda underlagsrapporten.

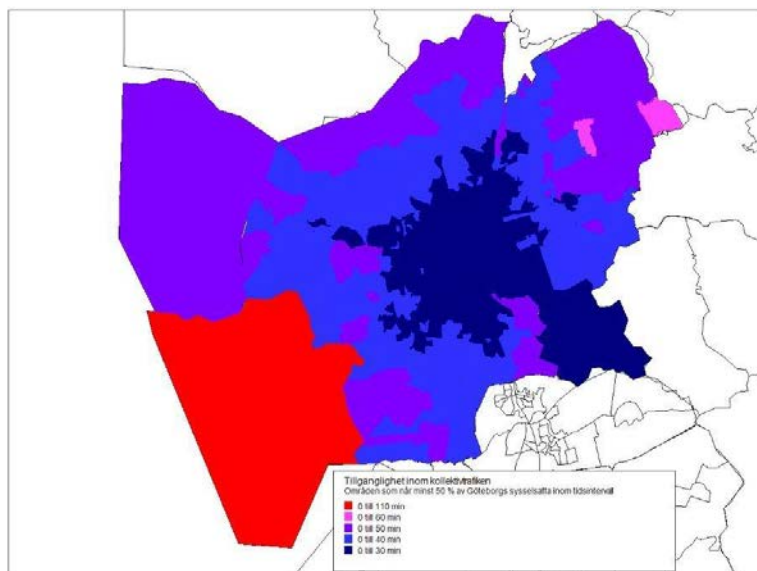
4.1 Tillgänglighet

Det har inte gjorts några egentliga tillgänglighetsanalyser i Göteborg utifrån detta breda perspektiv. Det finns tillgänglighetskartor baserade på exempelvis hur snabbt man når en viss andel av arbetsplatserna med olika färdmedel, eller tvärtom, hur stor del av kommunens invånare som kan nå ett visst område inom en viss tid. I Göteborg definieras mycket god kollektivtrafik som möjligheten att nå 50 procent av alla arbetsplatser inom 30 minuter (hållplats-hållplats) och god kollektivtrafik som möjligheten att nå 50 procent av alla arbetsplatser inom 45 minuter. Den sistnämnda definitionen är också definitionen för det som inom översiktsplanen kallas Mellanstaden.



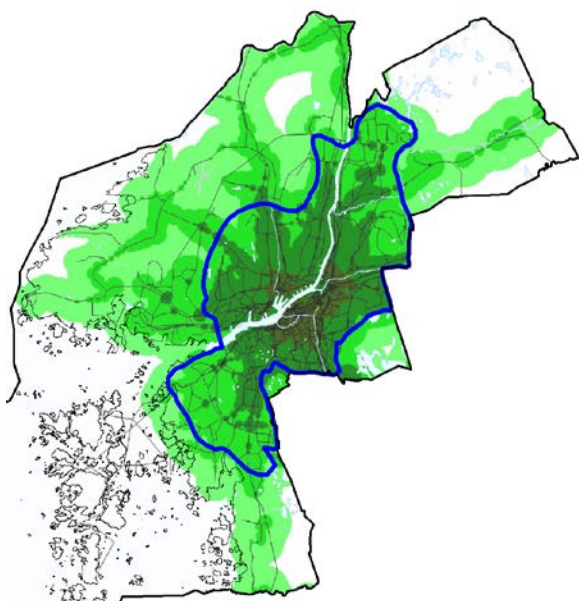
Figur 16 Områden med god, respektive, mycket god, kollektivtrafik. De röda punkterna är inte relevanta och beror på att kartan är hämtad från en rapport om potential för utbyggnad och marknadsföring av bilpool från (Sweco 2012). Den illustrerar att om kravet för att ett område ska anses ha hög tillgänglighet, skärps till att det då ska ha en Mycket god kollektivtrafik (se ovan), blir området betydligt snävare än mellanstaden (lila jämför med blått).

Sett ur det omvända perspektivet, alltså hur lätt det är att nå ett visst område, eller rättare sagt, hur stor andel av de sysselsatta som nås inom en viss tid med kollektivtrafik, blir bilden nästan densamma. Kartan nedan kan alltså sägas visa var man bör lokalisera sitt företag om man vill att så många som möjligt ska kunna ta sig till jobbet med kollektivtrafiken.



Figur 17 Tillgänglighet inom kollektivtrafiken – områden som når minst 50 procent av Göteborgs sysselsatta inom tidsintervall. Ju blåare/mörkare, desto kortare. Källa: Trafikkontoret.

Mäter man hur lång tid det tar att ta sig in till city med kollektivtrafiken, blir det tydligt dels hur tillgängligheten till centrum minskar bara en liten bit ut, dels att det finns ett antal tydliga stråk, men att de trots allt inte förmår hålla nere restiderna.



Figur 18 Isokronkarta utgående från centralstationen, Färgerna motsvarar 10-, 20-, 30 och 45-minuters restid. Blå strecket markerar Mellanstan enligt ÖP:s definition. Källa: Trafikkontoret

Trafikstrategins perspektiv

För trafikstrategin är det mest relevant att knyta tillgängligheten till boende respektive verksamheter i geografiska områden (platsspecifika snarare än individspecifika) och samtidigt anlägga ett valfrihetsperspektiv. Ett område har alltså en hög tillgänglighet om det är lätt att där, eller därifrån, nå viktiga platser och funktioner. För verksamheter gäller att området är lätt att nå för många. Graden av tillgänglighet ska gälla i princip oavsett färdmedel – man ska exempelvis inte vara tvungen att äga eller använda bil för att ha god tillgång till ett utbud.

Begreppet 'viktiga platser **och funktioner**' används i formuleringen av trafikstrategins huvudmål *Ett lättillgängligt regioncentrum* för att understryka att man inte alltid ska behöva ta sig (långt) till en annan plats för att ta del av något. En av delstrategierna handlar också om att öka tillgången till nära service, handel, mötesplatser och andra vardagliga funktioner

Trafikstrategin hanterar långsiktiga frågeställningar, ofta med bäring på infrastrukturen, vilket gör att fokus ligger på restider och restidspålitlighet. För att Göteborg ska upplevas som lättillgängligt av sina invånare, besökare och verksamheter måste staden, Västra Götalandsregionen/Västrafik, Trafikverket med flera naturligtvis även se till att uppfylla förväntningarna på trygghet, komfort, flexibilitet, kostnad etcetera.

Bortsett från centrala Göteborg och längs vissa stråk, kan Göteborg, med Trafikstrategins definition på tillgänglighet, inte anses vara lättillgängligt.

Som tidigare påpekats, är framkomligheten med bil hög. Det går att nå nästan vilken plats som helst från vilken annan plats som helst inom 30 minuter med bil. Göteborg har planerats för tillgång genom snabba bilresor, vilket betyder en hög tillgänglighet för bilen, snarare än göteborgaren. Det beror på, och har lett till, både en glesare stad med sämre lokalt utbud och en mindre konkurrenskraftig kollektivtrafik. Det har också minskat attraktiviteten hos gång och cykel. Ekonomiska incitament, som skapas genom exempelvis trängselskatten, kan leda till en ökad tillgänglighet för bil eftersom restiderna och framförallt restidsosäkerheten minskar. Ur ett ekonomiskt perspektiv minskar istället tillgängligheten.

Restider och restidskvoter

Valet av färdmedel påverkas i hög grad av restidskvoten, i det här fallet jämförelsen mellan att resa med kollektivtrafiken eller med bil. Där skillnaden är liten – restidskvoter mellan 1 och 1,5 står sig kollektivtrafiken bra. Det går alltså att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft och därmed antalet resenärer genom att göra restiden med bil längre. Det kan vara aktuellt att göra för att uppnå andra mål, eller något som blir en konsekvens av att öka framkomligheten för bussar genom egna körfält. För den totala tillgängligheten är det däremot ingen framkomlig väg. Tillgängligheten ökar genom att förbättra villkoren för kollektivtrafikresenärer, cyklister och fotgängare, snarare än att försämra för dem som behöver använda bil, både nyttotrafik och privatpersoner. Eftersom bilen hittills varit synonymt med god tillgänglighet, skulle ett bra mått för den framtida tillgängligheten vara

behovet av att äga en bil.

I nedanstående bild redovisas restiden med kollektivtrafik under februari månad år 2013. Restiden avser tiden från starthållplats till målhållplats inklusive eventuell bytestid och gångtid vid byte. Däremot ingår ingen väntetid vid första hållplatsen eller gångtid till och från resans start och målhållplats. Det är restiden för den snabbaste resekombinationen som är angiven oavsett hur ofta den går. Matrisen är framtagen för att få en bild av hur långt ifrån dagens restider mellan tyngdpunkter och viktiga målpunkter är från målet på maximalt 30 minuter mellan två godtyckliga sådana. Sedan denna analys gjordes, har Torslanda, och därmed Torslandakrysset, sorterats under KomFort-trafiken (pendeltåg och expressbussar) där en ansats på mål är maximalt 30 minuter till city eller annan central tyngdpunkt.

Hållplatser	Brunnsparken	Linnéplatsen	Hjalmar Brantingsplatsen	Gamlestadtorget	Frölunda Torg	Mölndal C	Partille C	Angered C	Marklandsgatan	Eriksbergstorget	Korsvägen	Lindholmen	Chalmers	Östra Sjukhuset	Sahlgrenska	Astra Zeneca	Sörredsvägen	Radiomotet	Torslandakrysset
Brunnsparken	X																		
Linnéplatsen	12	X																	
Hjalmar Brantingsplatsen	5	17	X																
Gamlestadtorget	7	24	18	X															
Frölunda Torg	21	12	29	32	X														
Mölndal C	20	19	31	28	19	X													
Partille C	22	32	24	20	43	35	X												
Angered C	19	36	29	11	45	36	29	X											
Marklandsgatan	16	4	23	25	7	25	35	40	X										
Eriksbergstorget	16	22	12	29	14	35	35	42	10	X									
Korsvägen	7	10	12	15	20	11	24	28	12	28	X								
Lindholmen	10	25	5	21	20	29	26	34	16	5	22	X							
Chalmers	7	6	13	16	16	23	26	31	8	24	3	18	X						
Östra Sjukhuset	18	27	18	15	38	32	15	31	31	33	15	26	23	X					
Sahlgrenska huvudentré	10	2	19	20	13	15	30	35	4	21	7	22	3	25	X				
Astra Zeneca	30	22	35	37	15	3	41	50	19	34	19	39	28	41	20	X			
Sörredsvägen	20	23	12	30	15	36	36	42	24	21	26	10	29	37	32	33	X		
Radiomotet	24	9	28	34	4	16	42	47	3	19	21	25	18	38	14	13	22	X	
Torslandakrysset	25	28	22	34	21	41	41	47	31	27	31	16	34	41	37	39	5	28	X

Figur 19 Restid med kollektivtrafik år 2013. Skalan är grön, vit, gul och röd

Av de 171 relationerna uppfylls målsättningen med maximalt 20 minuter restid i 71 procent av relationerna, men det är hela 49 stycken (29 procent) relationer där restiden med kollektivtrafiken överstiger 30 minuter.

För Angered Centrum är det 13 relationer med restid över 30 minuter och för Torslandakrysset är det 10 relationer. Därefter följer Partille C och Östra Sjukhuset med 9 relationer vardera och AstraZeneca med 8 relationer.

De tyngdpunkter som har minst antal relationer med en restid över 30 minuter är Brunnsparken (0), Korsvägen (1), Linnéplatsen (2), Hjalmar Brantingsplatsen (2), Lindholmen (2) och Chalmers (2).

Ett annat mått på standarden i kollektivtrafiken är restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil, vilket redovisas i nedanstående matris.

	Brunnsparken	Linnéplatsen	Hjalmar Brantingsplatsen	Gamlestadtorget	Frölunda Torg	Mölnäls C	Partille C	Angered C	Marklandsgatan	Eriksbergstorget	Korsvägen	Lindholmen	Chalmers	Östra Sjukhuset	Sahlgrenska	Astra Zeneca	Sörredsvägen	Radiomotet	Torslandakrysset
Brunnsparken	X																		
Linnéplatsen	1,3	X																	
Hjalmar Brantingsplatsen	0,8	1,5	X																
Gamlestadtorget	1,0	2,2	2,6	X															
Frölunda Torg	1,8	1,3	2,1	2,0	X														
Mölnäls C	2,0	1,3	1,9	2,2	1,6	X													
Partille C	1,8	2,0	2,0	2,2	2,3	1,9	X												
Angered C	1,4	2,0	1,9	1,0	2,1	1,7	1,8	X											
Marklandsgatan	1,5	0,8	1,6	1,7	0,9	2,3	1,9	1,9	X										
Eriksbergstorget	1,2	1,6	1,5	2,1	1,3	1,9	2,1	2,1	1,1	X									
Korsvägen	1,2	1,1	1,5	2,1	1,4	1,1	2,2	1,9	1,1	2,2	X								
Lindholmen	1,0	1,6	1,0	1,9	1,3	1,6	1,9	2,0	1,0	0,7	2,0	X							
Chalmers	1,2	1,2	1,3	1,5	1,2	1,6	1,9	1,7	1,0	1,6	0,6	1,4	X						
Östra Sjukhuset	1,8	1,9	1,8	2,1	2,2	2,0	1,9	2,1	1,9	2,2	1,7	2,2	1,8	X					
Sahlgrenska	1,3	0,7	1,7	1,5	1,2	1,2	1,9	1,8	0,7	1,4	1,0	1,6	0,8	1,8	X				
Astra Zeneca	2,5	2,0	2,9	3,1	1,9	0,8	2,7	2,6	1,6	2,1	2,4	2,8	2,5	2,9	1,5	X			
Sörredsvägen	1,2	1,3	1,0	1,7	1,1	1,6	1,6	1,8	1,6	1,8	1,4	0,8	1,6	1,9	1,7	1,6	X		
Radiomotet	2,2	1,5	1,9	2,1	0,8	2,0	2,2	2,1	0,8	1,5	1,9	1,5	1,6	2,2	1,8	1,6	1,4	X	
Torslandakrysset	1,1	1,1	1,1	1,3	1,0	1,4	1,4	1,5	1,3	1,4	1,2	0,8	1,3	1,5	1,4	1,3	0,6	1,2	X

Figur 20 Restidskvot kollektivtrafik/bil. Skalan är grön, vit, gul och röd

I 22 av de 171 relationerna (13 procent) är kvoten 1,0 eller lägre (markerade med grönt). Det är främst i korta relationer där restiden med kollektivtrafik kan vara underskattad av tidtabellstekniska skäl, men även exempelvis Torslandakrysset – Frölunda Torg där kollektivtrafiken enligt tidtabellen är mycket konkurrenskraftig.

I nedanstående figur visas en sammanställning över resultatet där den gröna färgen markerar de bästa förhållandena, därefter följer vit färg, gul färg och röd färg anges där de sämsta förhållandena råder.

Restid koll	Restidskvot koll/bil
Brunnsparken	Brunnsparken
Linnéplatsen	Linnéplatsen
Hjalmar Brantingsplatsen	Hjalmar Brantingsplatsen
Gamlestadtorget	Gamlestadtorget
Frölunda Torg	Frölunda Torg
Möndal C	Möndal C
Partille C	Partille C
Angered C	Angered C
Marklandsgatan	Marklandsgatan
Eriksbergstorget	Eriksbergstorget
Korsvägen	Korsvägen
Lindholmen	Lindholmen
Chalmers	Chalmers
Östra Sjukhuset	Östra Sjukhuset
Sahlgrenska huvudentré	Sahlgrenska
Astra Zeneca	Astra Zeneca
Sörredsvägen	Sörredsvägen
Radiomotet	Radiomotet
Torslandakrysset	Torslandakrysset

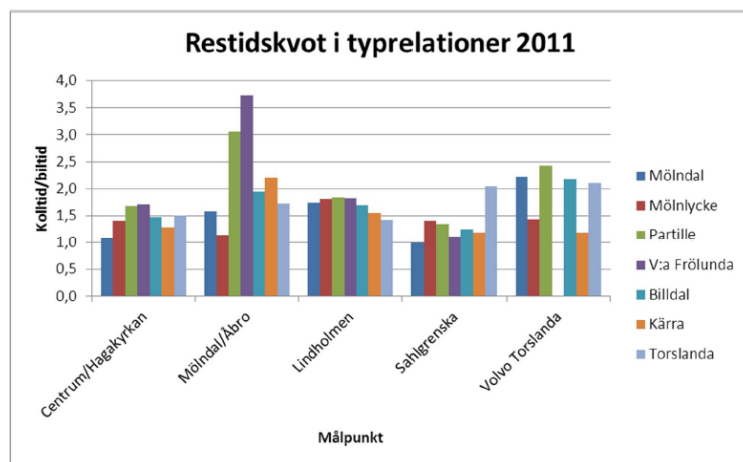
Figur 21 Sammanställning av bedömning av nuläget. Skalan är grön, vit, gul och röd

Av sammanställningen framgår att de bästa förhållandena återfinns för Brunnsparken vad gäller såväl restid som restidskvot följt av Linnéplatsen, Hjalmar Brantingsplatsen, Marklandsgatan, Korsvägen, Lindholmen, Chalmers och Sahlgrenska huvudentré. Sämst är förhållandena vid Partille C, Angered C, Östra Sjukhuset och AstraZeneca, följt av Gamlestadstorget (och Torslandakrysset).

Restidskvoter har också tagits fram för ett antal vanliga pendlingsrelationer (7 startområden och 5 målområden) inom ramen för Västsvenska paketet, se diagram nedan.

Restidskvot

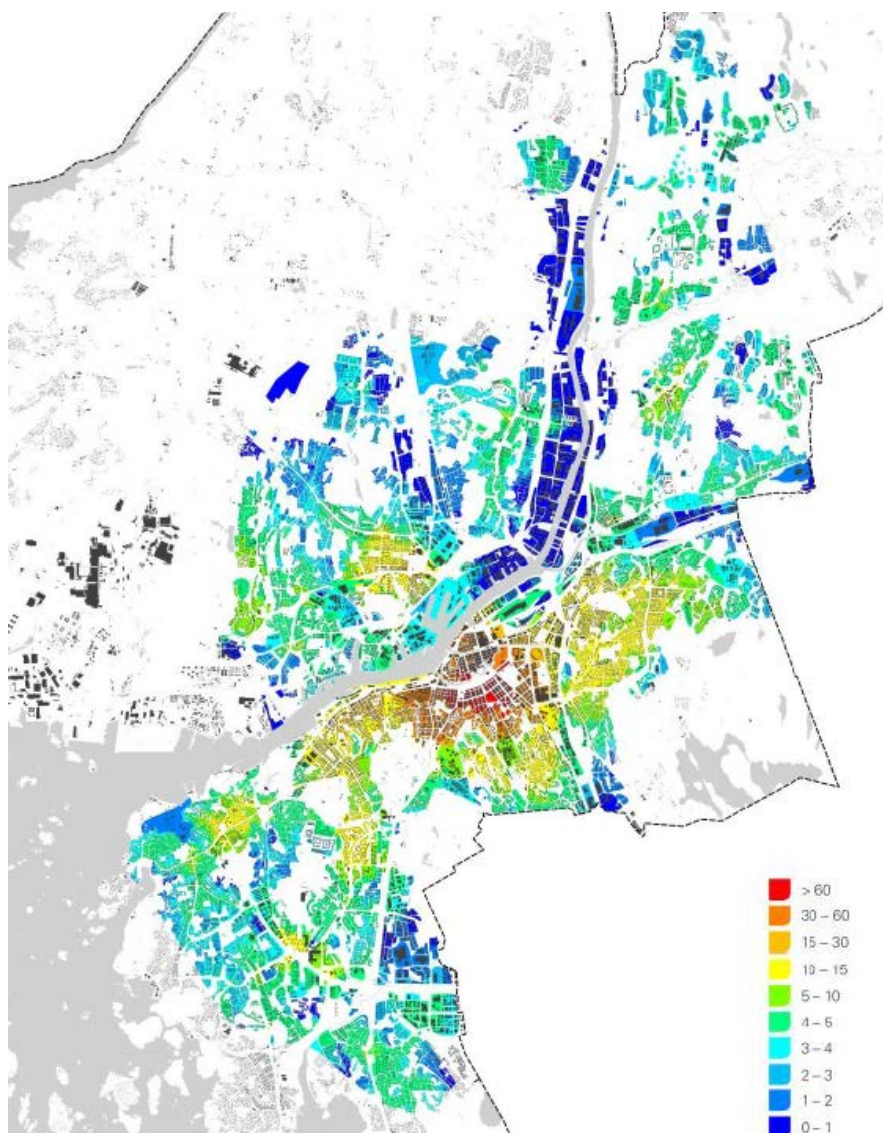
Diagrammet nedan visar kollektivtrafikrestiden i relation till bilrestiden under tidig höst 2011.



Figur 22 Restider i stråk, PM Västsvenska paketet /WSP, 2011

Lokal tillgång

Tillgänglighet handlar som tidigare påpekats lika mycket, av tillgång till viktiga funktioner på nära håll. Med serviceverksamheter menas i sammanhanget dagligvaruhandel, förskolor och grundskolor, öppen hälso- och sjukvård samt tandvård. Kartan nedan är hämtad från rapporten Mellanstadens utbyggnadspotential, Spacescape 2012, framtagen inom ramen för projektet utbyggnadsplanering.



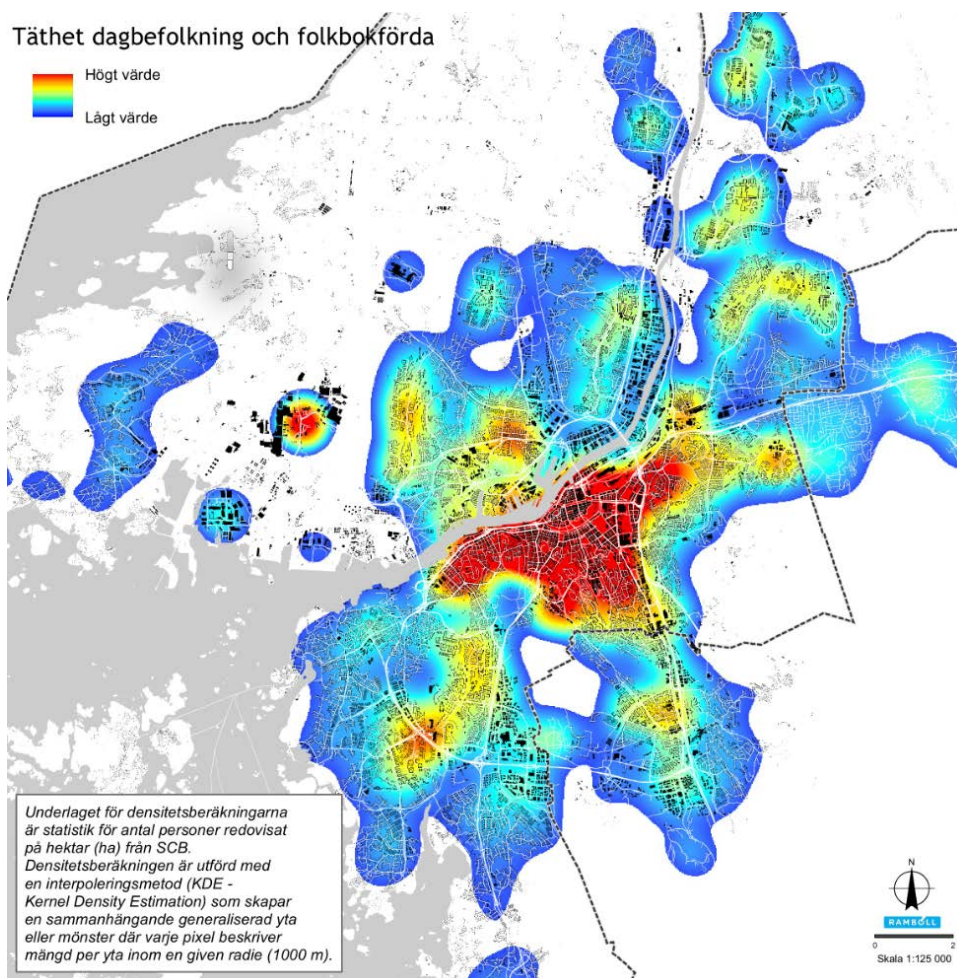
Figur 23 Serviceverksamheter inom 1 km faktiskt avstånd.
Källa: Mellanstadens utbyggnadspotential, Spacescape 2012.

4.2 Tätheter med mera

Göteborg är en relativt gles stad – bebyggelsen är utspridd och kommunens yta stor. Det gör att befolkningstätheten totalt sett är en fjärdedel av Stockholm och hälften av Malmös, vilket framgår av tabellen som är hämtad från underlagsrapport Nuläge.

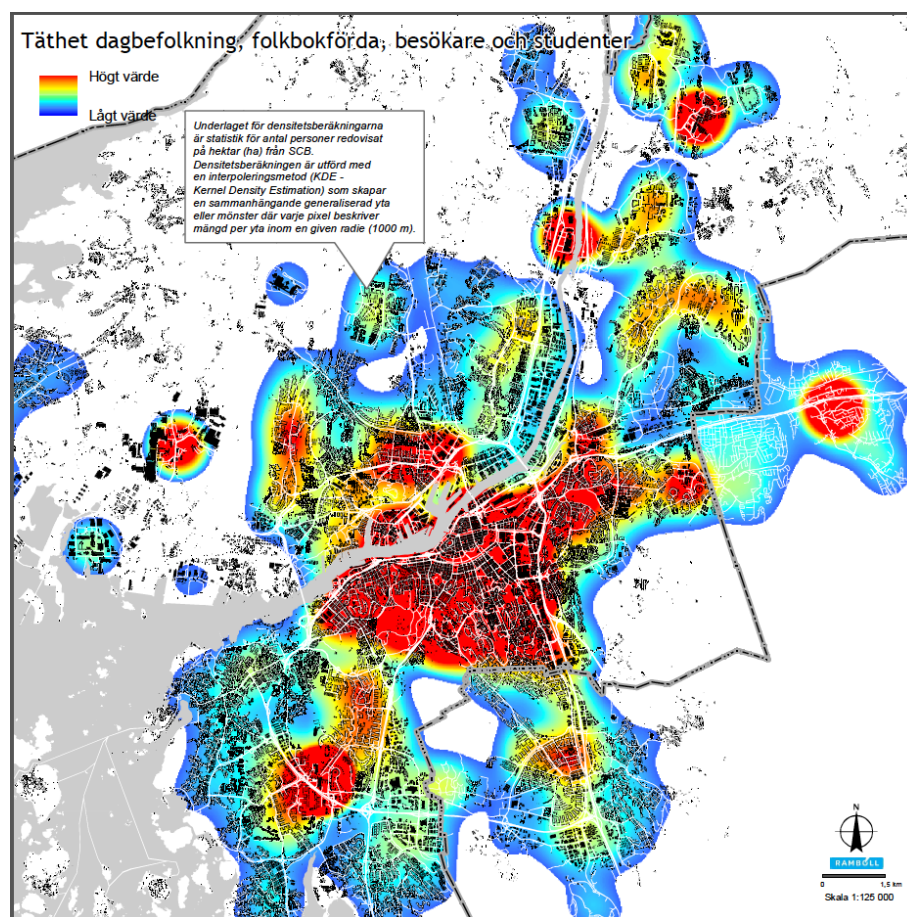
Jämförelseavstörrenordiskastäder (jämförelsepåkommunnivå)		Land- areal km ²	Invånare ca 2011	Befolknings- täthet invånare/km ²
Göteborg	kommun	450	520000	1150
Stockholm	kommun	188	865000	4600
Malmö	kommun	155	300000	1950
Oslo	kommun	425	610000	1450
Helsingfors	kommun	215	590000	2750
Köpenhamn	kommun	75	540000	7200

Det är i princip bara innerstaden som uppvisar en hög täthet, vilket framgår av kartan nedan, som inkluderar både arbetande och boende.



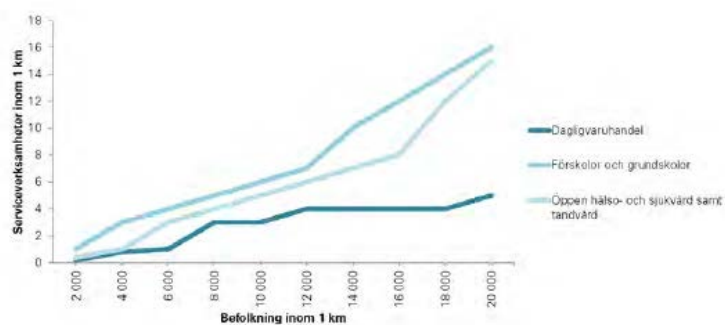
Figur 24 Täthet dagbefolkning och folkbokförda.

För att knyta an till resonemanget kring tyngdpunkter, har i kartan nedan boende och arbetande kompletterats med ett uppskattat antal dagliga besökare, alltså studenter, handlande etcetera. Observera att Allums kunder finns med i Partille centrum, men att motsvarande besökssiffror inte lagts till i Mölndal centrum.



Figur 25 Täthet dagbefolkning, folkbokförda, studenter, handlande och andra besökare (skattningar, genomsnittligt per vardag)

Antalet personer som vistas i området kring Frölunda torg en vardag blir då nästan 50 000, i och runt Backaplan cirka 25 000, Angered C och Partille C cirka 20 000 och Bäckebo cirka 15 000. Ett kvantitativt mått på en tyngdpunkt skulle kunna vara 10-15 000 personer, relativt jämt fördelat mellan boende, arbetande eller besökande. Det styrks av sambandet mellan befolkningstäthet och lokalt serviceutbud, enligt diagrammet nedan.

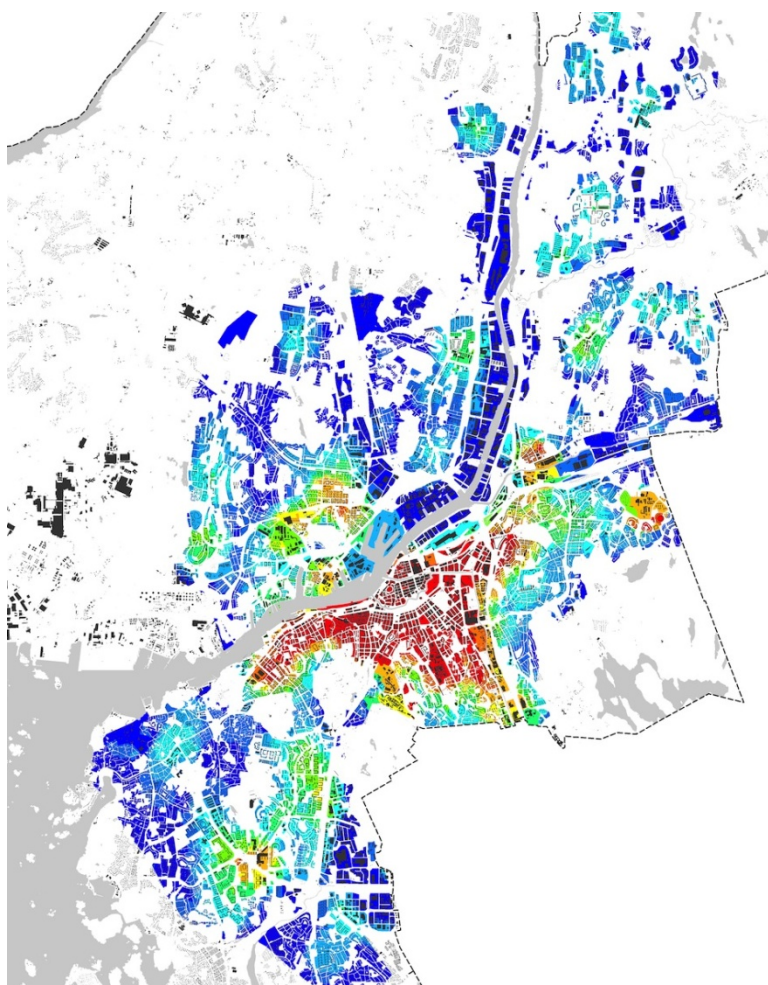


Figur 26 Samband mellan serviceunderlag och tillgång till serviceverksamheter i Göteborg. Källa: Mellanstadens utbyggnadspotential, Spacescape.

Samma gräns skulle kunna tillämpas på viktiga målpunkter, men utan krav på jämn fördelning. Volvo Torslanda har närmare 15 000, framförallt arbetande och området runt Östra sjukhuset nästan 10 000. Övriga tyngdpunkter och viktiga målpunkter flyter i kartan ihop med det som kallas regionkärnan som i sin tur nästan sammanfaller med det som definieras som centrala Göteborg – Som skulle kunna ses som en sammanhängande tyngd- och målpunkten.

Observera att detta är en nulägesbild och att det finns fler platser med potential att bli tyngdpunkter. Detta utvecklas vidare i kapitel 5 där en tänkt strukturbild för Göteborg presenteras.

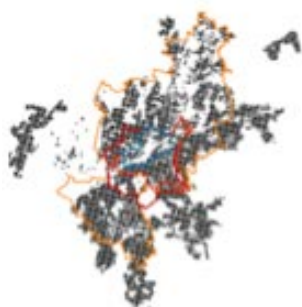
I rapporten Mellanstadens utbyggnadspotential, illustreras bland annat den så kallade funktionstätheten, där antal boende multipliceras med antal arbetstillfällen. Det betyder att täta men ensidiga områden blir ”blåare” än något glesare men mer funktionsblandade områden.



Figur 27 Boende multiplicerat med arbetande inom 500 m radie (verkligt gångavstånd). Källa: Mellanstadens utbyggnadspotential, Spacescape.

Centrala Göteborg är, som redan visats i flera kartor, mycket dominerande, speciellt vad gäller arbetstillfällen och besökande. Ungefär hälften av alla arbetstillfällen finns där, men bara en fjärdedel av kommunens boende. Två tredjedelar bor i istället den relativt stora och glesa mellanstaden (utanför

centrala Göteborg) där bara en tredjedel av arbetstillfällena finns. Se nedan en preliminär sammanställning, tabell och karta.



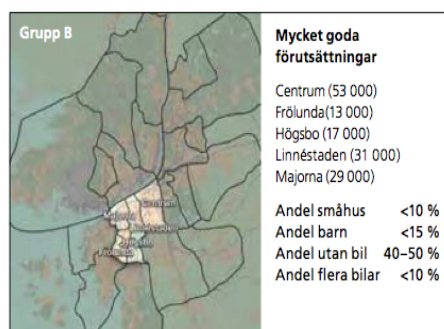
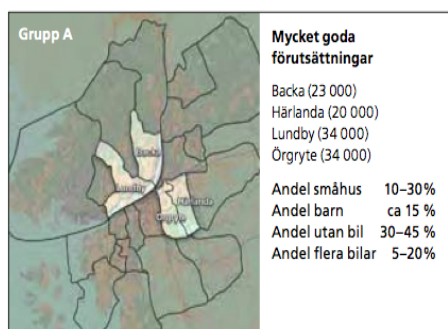
	Befolkning	Andel	Arbetsstillfällen (dagbefolkning)	Andel
Centrala Älvstaden	21000	4%	57 000	19%
Centrala Göteborg (innerstaden+centrala förnyelseområden)	120000	23%	146 000	49%
GR Kärran	155000	30%	153000	51%
God koll zonen	455000	88%	255000	85%
Mellanstaden (Centrala Göteborg ingår ej)	335000	64%	109000	36%
Göteborg totalt	520 000	100%	300000	100%

4.3 Färdmedel, geografi och demografi

I en underlagsrapport till K2020, Förutsättningar för ett ökat resande med kollektivtrafiken i Göteborgsregionen, delades de dåvarande 21 stadsdelarna

in efter vilka förutsättningar det fanns för ett ökat kollektivtrafikresande. Motsvarande gjordes även för kommunerna i arbetsmarknadsregionen. Kända faktorer som påverkar potentialen är bland annat andel småhus, bilnehav och andel barnfamiljer. Utifrån det karaktäriserades stadsdelarna i dem med mycket goda respektive goda och mindre goda förutsättningar.

Resultatet visar att de stadsdelar med goda förutsättningar, matchades rätt väl av redan relativt höga kollektivtrafikandelar .



I grupp E, stadsdelar med hög andel småhus och låg andel utan bil är det en utmaning att öka andelen kollektivresenärer. Här föreslås följande åtgärder i trafiksystemet:

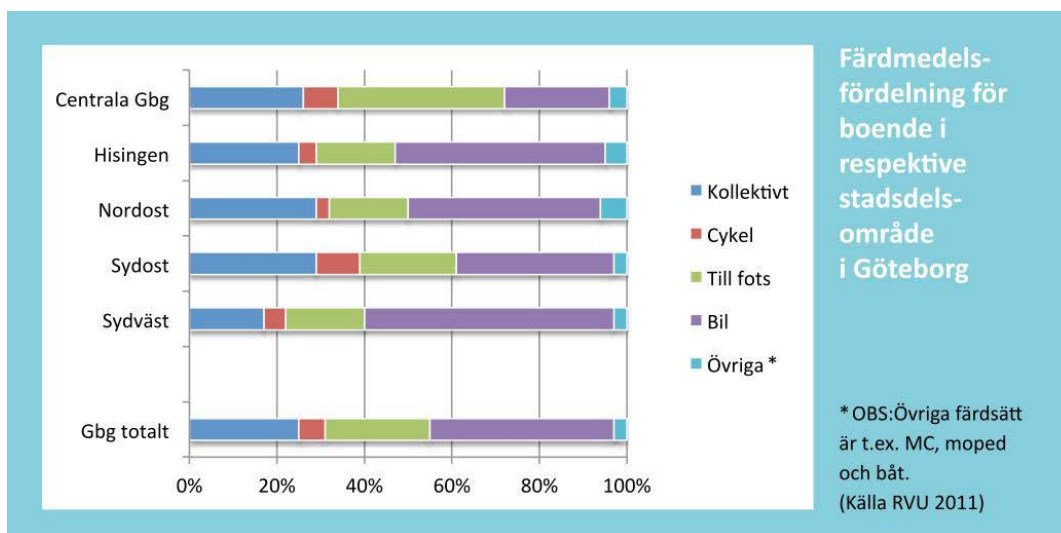
- **Satsa på några fåtal stråk** där kollektivtrafiken är konkurrenskraftig med bilen (separata busskörfält), med hög turtäthet och få hållplatsuppehåll.
- **Pendelparkering för bil och cykel** i anslutning till stråken – gärna vid lokalt centrum (knotpunkt).
- **Rusta upphållplatserna**, förbättra förutsättningarna för cykel genom säkra cykelparkering.
- **Sittplats åt alla och hög komfort.**
- **Realtids- och störningsinformation.**



Figur 28 Potentialerna för en hög kollektivtrafikandel skiljer sig åt mellan olika stadsdelar. Källa K2020/ Förutsättningar för ett ökat resande med kollektivtrafiken

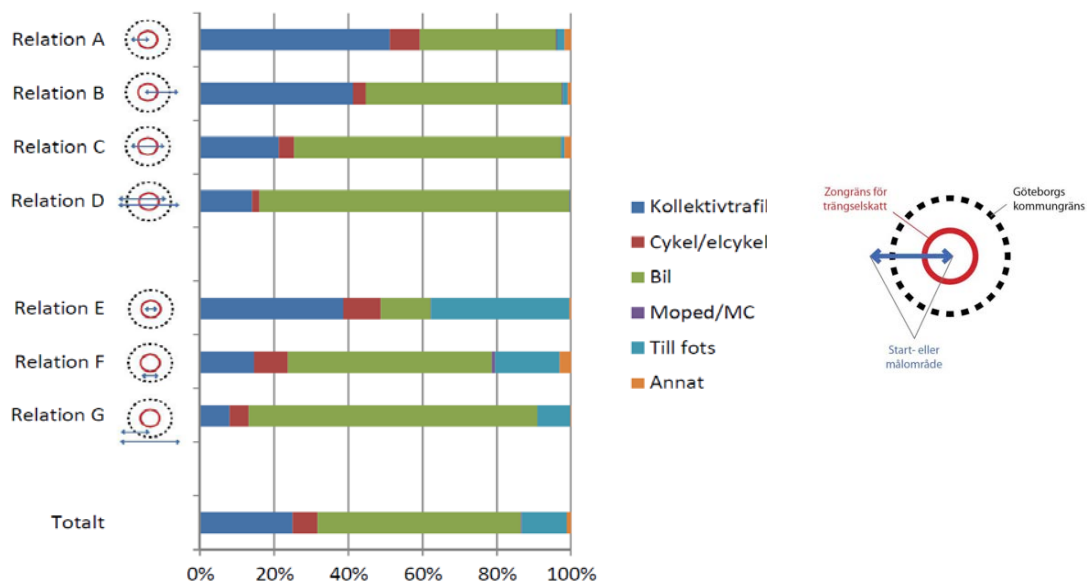
Under 2011 genomfördes en resvaneundersökning inom ramen för Västsvenska paketet där även övriga kommuner i arbetsmarknadsregionen ingick. Färdmedelsfördelningen skiljer sig för olika delar av Göteborg. I figur

29 har Göteborg delats in i fem delar. I nordost går och cyklar man i mindre utsträckning samtidigt som man åker mer kollektivt än genomsnittet. Hisingen har en högre andel biltrafik och lägre andel gående och cyklister. Boende i centrala Göteborg gör framförallt fler resor till fots och åker mindre bil än genomsnittet. Boende i sydvästra Göteborg har den största andelen bil och den lägsta andelen kollektivtrafik. I sydöstra Göteborg är det istället en något mindre andel biltrafik samtidigt som boende här cyklar mest i Göteborg.



Figur 29 Färdmedelsfördelning för boende i olika delar av Göteborg, alla resor. Källa RVU 2011

En annan resvaneundersökning genomfördes våren 2012 med en panel av stratifierat urval med främst berörda pendlare med syfte att kunna följa upp förändringar på grund av åtgärderna inom Västsvenska paketet, framförallt införandet av trängselskatten. Sorteringen av resorna har gjorts utifrån hur de berörs av trängselskatten. Resande i relationerna A, B, C och D passerar trängselskattazonen, medan E, F, G sker inom eller utanför zonen. Det ger en i många avseenden bättre bild av resmönstren än de sorteringar som utgår från boende. Nedan visas färdmedelsfördelningen för olika typer av reserelationer. Föga förvånande är bilanvändningen lägst till och inom centrala Göteborg.



Figur 30. Färdmedelsfördelning i olika reserelationer. Källa: Resvanor i Göteborg våren 2012 – en del i utvärderingen av Västsvenska paketet, WSP, 2012

Det är alltså inom kategorin A-D som antalet bilresor minskat med cirka 20 procent i och med införandet av trängselskatten – eller flyttat till vägar. I och med att denna RVU använder sig av en fast panel, kommer det gå att ta reda på vad som hänt med de bilresor som ”försvunnit”, vilket man inte hade någon möjlighet att göra under Stockholmsförsöket.

Alla förflyttningar		Förflyttningar per relation	
		Antal	Andel
Relation A		287 000	18%
Relation B		126 000	8%
Relation C		77 000	5%
Relation D		97 000	6%

Relation E		247 000	15%
Relation F		311 000	19%
Relation G		488 000	30%
Totalt		1 633 000	100%

Figur 31 Antalet resor och andelen av det totala resandet i de olika relationerna. Källa enligt ovan.

Drygt var tredje arbetsresa (i regionen) sker över trängselskattesnittet, vilket inkluderar resor över Älvsborgsbron och Tingstadstunneln, alltså resor som inte nödvändigtvis passerar eller tangerar centrala Göteborg. Hälften av alla arbetsresor i Göteborg sker helt utanför trängselskattazonen, och kanske mer när bro- och tunnelpassagerna räknas bort. Det indikerar att det är en relativt stor spridning av bostäder och arbetstillfällen.

5 ETT LÄTTILLGÄNGLIGT REGIONCENTRUM

Målet om ett lättillgängligt regioncentrum är samtidigt ett kunderbudande. Det är ett löfte om att staden ska skapa förutsättningar för att det är lätt att nå viktiga platser och funktioner i Göteborg, men inte genom att ge allt till alla överallt. Det är ett löfte om att det ska bli lättare att klara vardagen utan att behöva äga bil, men den som bor i glesare områden utanför kollektivtrafikstråken får räkna med ett sämre lokalt utbud, längre restider och ett större bilberoende. En tydlighet i stadens vilja gör det lättare för invånare och verksamheter att fatta långsiktiga beslut.

Här är det framförallt en aspekt av lättillgängligheten som tas upp och målsätts: restiden. Tillgångsbegreppet – genom bland annat närhet till service, handel, mötesplatser och andra funktioner – berördes inom delprojektet, men behöver utvecklas vidare. Pålitlighet och kapacitet inom framförallt kollektivtrafiken ryms i restidsmålet – om kapaciteten är för låg och bussarna aldrig i tid, blir också de verkliga restiderna sämre. Andra, nog så viktiga, kvaliteter i kollektivtrafiken har staden mindre rådighet över. Cykelnätets utformning och skötsel behandlas i det pågående arbetet med en cykelplan.

5.1 Tyngdpunkter, målpunkter och lokal strukturbild

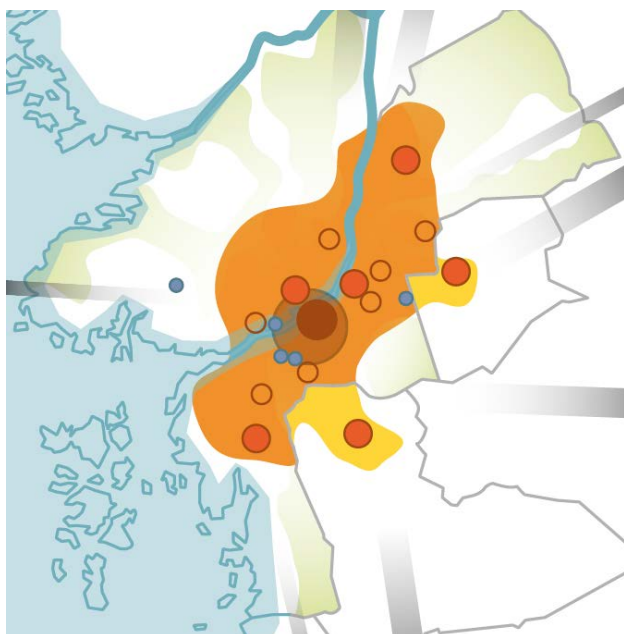
Göteborg har en i stora delar otydlig struktur vad gäller bebyggelse och infrastruktur, bortsett från de regionala stråken. I delprojektet har gjorts ett försök att tillämpa tyngdpunktsbegreppet OCH GR:s strukturbild på Göteborg. Det resulterade illustrationen nedan.

Översiktsplanen och K2020 har pekat ut fyra strategiska knutpunkter, utöver city, där man vill se tät blandstad och levande platser: Backaplan, Frölunda Torg, Gamlestaden och Angereds centrum. Mölndals centrum och Partille centrum ingår i det sammanhängande stadsområdet och kan också räknas som strategiska knutpunkter. En strategisk knutpunkt är alltså någonting mer än en stor bytespunkt i kollektivtrafiksystemet – det är en tyngdpunkt i staden där människor bor, arbetar, handlar, möts och roar sig. De markeras med fyllda röda cirklar, medan platser med potential till att bli tyngdpunkter markeras med brunröda cirklar.

En tyngdpunkt karaktäriseras av en tät blandstad med ett stadsliv större delen av dygnet som gör den värd en omväg för invånare i hela Göteborg och i

andra delar av regionen. Idag gäller den beskrivningen bara city och andra delar av innerstaden. I trafikstrategin hanteras hela innerstaden – och förnyelseområdena – som en tyngdpunkt som i sig har en handfull inre tyngdpunkter, eller delkärnor, som är extra täta stadsdelar dit många behöver ta sig. Exempel på sådana är Linnéstaden och Masthugget, men de är inte inritade i bilden.

Vid sidan av de fem strategiska knutpunkterna (beslutade tyngdpunkter) finns det alltså ytterligare drygt en handfull platser i mellanstaden som har förutsättningar att utvecklas till tyngdpunkter fram till 2035: Axel Dahlströms Torg/Marklandsgatan, Guldheden, Eriksberg, Kviberg/Bellevue, Bergsjön, Selma Lagerlöfs torg och Munkeback. Det krävs dock olika typer av kompletteringar och förtätningar och därmed investeringar av olika parter för att de uppräknade platserna ska utvecklas så långt.



Figur 32 Det som i Göteborgsregionens strukturbild kallas det sammanhängande stadsområdet motsvarar i princip mellanstaden i översiktsplanen och de centrala delarna av Mölndal och Partille. Det som i strukturbilden kallas kärnan motsvarar i princip det som i översiktsplanen definieras som innerstaden och de centrala förnyelseområdena. På denna strukturbild för Göteborgsområdet har förutom de fem huvudstråken även stråken från Öckerö/Torslanda, Billdal och Gråbo lagts in.

Det finns ett antal stora och täta arbetsplatsområden, sjukhus, evenemangsområden och stadsparkar som inte är en del av en tyngdpunkt men som är viktiga att nå för många i och utanför Göteborg. De definieras som viktiga målpunkter och kan ses som ett önskat eller oönskat uttryck för funktionsseparering. Exempel på målpunkter i mellan- och ytterstaden är Lindholmen, Östra sjukhuset, Sahlgrenska sjukhuset och möjligen delar av Volvo Torslanda. I bilden markeras de med blå punkter.

Tillgången till mycket god kollektivtrafik liksom gena och säkra cykelvägar till övriga delar till Göteborg samt en inre god tillgänglighet med gång och

cykel, är avgörande kvaliteter i en tyngdpunkt, men är även viktiga för de så kallade viktiga målpunkterna.

På strukturen av (befintliga och tillkommande) tyngdpunkter och viktiga målpunkter läggs en struktur som medger en snabb, pålitlig och kapacitetsstark kollektivtrafik. Tyngdpunkterna enligt ovan sammanfaller i princip också med de av K2020 (och översiktsplanens) utpekade knutpunkterna.

En tyngdpunktsworkshop

I mitten av juni 2012, genomförde delprojektet en workshop kring tyngdpunkter i en Göteborgskontext med deltagande från andra delprojekt och projektet kring utbyggnadsplaneringen. Till workshopen togs bland annat en kartatlas fram som beskriver Göteborg ur olika aspekter. Övrig dokumentation (framförallt presentationer) finns också att tillgå.

Nedan följer några reflektioner från workshopen:

- Vi bygger staden inifrån och ut, längs dagens stråk och stärker delkärnorna i Centrala Göteborg – en organiskt växande flerfingrig amöba. Till skillnad från Stockholm har Göteborg plats inne i den befintliga centrala staden, men saknar underlag för att skapa så många riktiga tyngdpunkter de närmaste 20 åren. En skattning säger att vi bara har 15 000 personer fram till 2035 ”att placera i” tyngdpunkter utanför centrala Göteborg. Till skillnad från Malmö får vi heller inga nya stationer utanför den centrala kärnan, och har heller inte samma flerkärniga struktur som i Malmös omland.
- Vi bejakar alltså hur det ser ut geografiskt och strukturellt och sätter begreppet tyngdpunkt i en Göteborgskontext. Vi är en radiell stad (och region), med en stor och dominerande kärna i mitten
- Tyngdpunktsbegreppet är alltså fortfarande relevant vad gäller utvecklingsstrategierna – samordna förtätning, komplettering etcetera med kollektivtrafik, att skapa sammanhållna miljöer istället för att smeta ut längs stråk eller lite här och där, men strukturen måste vara Göteborgsk.
- Efter diskussioner om att införa flera nivåer på tyngdpunkter, kom vi fram till att ändå bibehålla skärpan i definitionen av tyngdpunkter – det ska vara urbana, självbärande, utbudskompleta samhällen/delar av sammanhängande staden, med stadskaraktär, egna profiler och ”värda en omväg” för hela regionen. De är de platser vi målmedvetet och strategiskt utvecklar, vilket till stora delar kan ske på marknadens villkor.
- Nästa nivå kan vara Lokala centrum som tack vare sitt läge (kolltrafikstråk) och omland, liksom inre kvaliteter, kan göra dem värda en omväg för några fler än de lokalt boende/arbetande. Inom sig har även dessa en gång- och cykelregim. De erbjuder tillgång till det viktigaste vardagliga behoven, har en god inre tillgänglighet och tillgång till goda förbindelser. De kan sägas ligga på väntelista för att kunna bli riktiga tyngdpunkter och har som en viktig kvalitet just god tillgänglighet till övriga stadens viktiga målpunkter. Staden kan välja att investera där för att på sikt skapa förutsättningar för en större utveckling. Här ryms inte alla lokala torg.
- Med relativt små medel, en strukturerad metod och stor uthållighet går det att öka livskvalitet, upplevd tillgänglighet och integration på de flesta platser i staden. Det måste på något sätt ingå i en stadsbyggnadsstrategi eller utbyggnadsplanering och understödjas av trafikkontoret (snarare än trafikstrategin). Vi ska alltså alltid i första hand tänka komplettera, förtäta.
- Stationsbegreppet kan vara tillämpligt. Stationerna skulle sammanfalla med tyngdpunkterna – delkärnorna och mellanstadens tyngdpunkter. I det ligger ett ”löfte” och en strukturerande effekt.

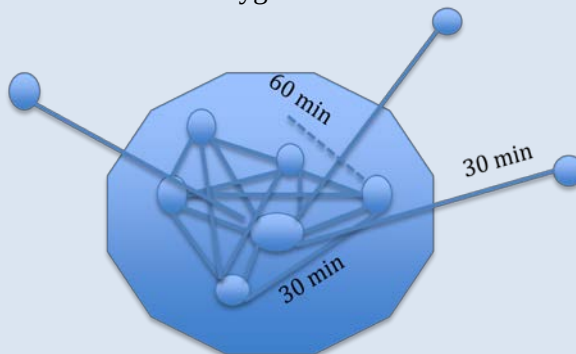
5.2 Lättillgänglighet

Följande resonemang bygger på den PM som i princip var delprojektet trafikantens slutbetänkande och vars slutsatser till stor del arbetats in i remissversionen av trafikstrategin

Definitionen av ett lättillgängligt regioncentrum är samtidigt ett effektmål och ett kunderbjudande.

I ett lättillgängligt regioncentrum når man alla tyngdpunkter och viktiga målpunkter i Göteborgsområdet från alla andra tyngdpunkter och viktiga målpunkter i Göteborgsområdet med bil eller kollektivtrafik (eller multimodalt) inom 30 minuter. Från alla kärnor tyngdpunkter/regionala kärnor i arbetsmarknadsregionen når man regionkärnan inom 30 minuter. För cykel gäller målet mellan punkter som ligger inom en radie av 8 km (?).

Med (enbart) tillgängligt menar vi att man når alla tyngdpunkter och viktiga målpunkter i Göteborgsområdet på 1 timme med bil eller kollektivtrafik, eller multimodalt. Alltså oavsett startpunkt, men för kollektivtrafik inte dygnets alla timmar.



Figur 33 Schematisk bild av ett 30-minutersnät – egentligen för alla färdmedel (men med kortare räckvidd för cykel) – med regional koppling.

Tillgängligheten kopplas alltså till utpekade platser och områden. I det ligger en viljestyrning och en tydlighet. Man får bo var man vill, men kan inte förvänta sig samma nivå på samhällsservicen. Den som bor i ett glest område, får räkna med att bära kostnaden för en eller två bilar i hushållet. Vi behöver vända på perspektiven – det är inte staden som vill att invånarna ska resa med kollektivtrafiken, det är invånarna som vill ha tillgång till bra kollektivtrafik.

Som del av ett kunderbjudande behöver restidsmålet kompletteras med andra mål som hanterar andra viktiga aspekter av lättillgänglighet (trygghet, pålitlighet, flexibilitet etcetera), som beskrivs i kapitel 2.2. Det är värt att påpeka att trafikstrategins syfte är att ”skapa förutsättningar för...”. Det handlar alltså framförallt om infrastrukturåtgärder som att säkra god framkomlighet och hög kapacitet för kollektivtrafik genom separata körfält eller att bygga gena cykelvägar, inte om hur bussarna ska köras – eller vilka cyklar folk köper.

Under det avslutande arbetet i delprojektet, lyftes det regionala restidsmålet bort. Det gjordes inte för att det inte är viktigt om hur lätt, och med vilket färdmedel, inpendlare och andra besökare kommer till Göteborg, utanför att

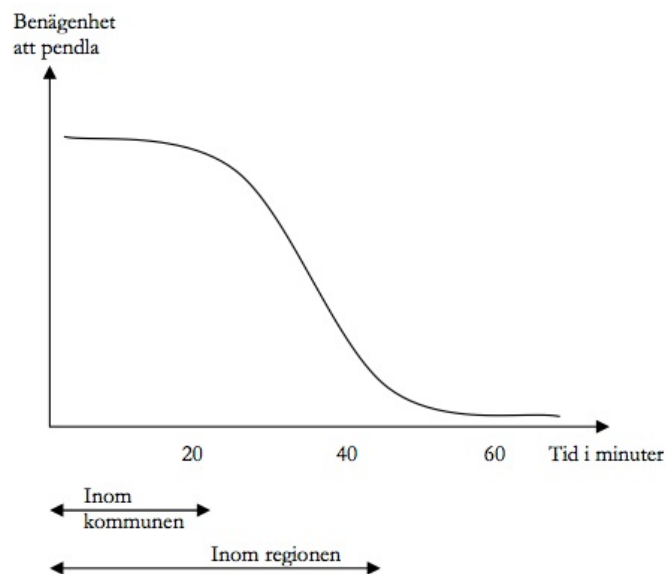
det till stora delar ligger utanför stadens rådighet. Restid med cykel lyftes över till arbeten med cykelplanen.

Övriga kommentarer och förklaringar:

- Definitionen/målet gäller alla färdmedel – (cykel) kollektivtrafik och bil (samt gång inom innerstaden och andra tyngdpunkter).
- 30 minuter är valt för att det är lättkommunicerat, men framförallt för att det är relevant för trafikanterna. 30 minuter är okej, och även om bilen skulle vara 10 minuter snabbare, är det knappast värt ett bilköp.
- 30 minuter kan innebära 30 + 5 (till hållplats) + 5 (väntetid) + 5 (från hållplats) för kollektivtrafiken, men vi väljer ändå att säga 30 minuter. Vad gäller resor mellan tyngdpunkter är det normalt själva restiden man tänker på och gångtiden är högst subjektiv och beror på gatumiljön, sällskap, möjliga stopp etcetera.
- Inga andra (kortare) tidsmål sätts inom centrala Göteborg (exempelvis mellan delkärnor), det följer av 30-minutersmålet för hela Göteborg. Konkurrenten med bil är heller inte så stor inom centrala staden.
- Fokus ligger på absoluta restider istället för restidskvoter. Om ökningen av den relativa konkurrenskraften för kollektivtrafik sker genom att försämra alltför mycket för nödvändig biltrafik (där den fortfarande får plats) slår detta mot den ekonomiska hållbarhetsdimensionen – nyttotrafiken försämras och färre vill bo, verka eller lägga sina besök i Göteborg.
- Det finns en risk att tappa bort restidskvoten/relativ attraktivitet för kollektivtrafiken och att därför fastna i mobilitet till alla oavsett färdmedel och efterfrågestyrning (jämför med trafikkontorets vision om effektiv, säker och hållbar rörlighet). Det är alltså viktigt att i planeringsinriktningarna göra rätt prioriteringar. För att nå tillgänglighetsmålet för alla, inklusive bil, på en begränsad yta och fler som ska röra sig, ja då behöver privatbilstrafiken minska.
- För biltrafiken är i 30-minutersmålet redan uppfyllt, vilket gör att fokus (prioriteringar och investeringar) kommer att ligga på att förbättra kollektivtrafiken och cykel.
- Det finns ett antal fördelar med 30-minuters-definitionen:
 - Den innebär ett löfte eller kunderbjudande som är lätt att kommunicera. Vi slipper också en besvärlig värdering av olika ärenden, reserelationer och att ta fram komplicerade och inte sällan oanvändbara tillgänglighetsmått.
 - Den ger både en flexibilitet och en robusthet – flexibilitet i så motto att vi inte bestämmer vart, varför och hur folk ska resa, vi erbjuder bara bra möjligheter.
 - Robusthet i så motto att alla vet vad som gäller, långsiktigt och kan agera därefter. Det gäller även stadsdelarna – de vet vad de kan förvänta sig och vad som förväntas av dem i utvecklingen av olika platser.

30 minuter – varför då?

Valet av 30 minuter som definition på lättillgänglighet (utifrån aspekten restid) är delvis baserat på statistik över hur lång tid människor är beredda att lägga på att arbeta pendla. Benägenhet är nästan oförändrad för restider upp till 20 minuter och minskar sedan ner till nästan noll för restider på 40 minuter eller mer. Restidskvoter påverkar valet av färdmedel, men inte den upplevda tillgängligheten. Man kan därför anta att kollektivtrafiken är relevant (för arbetspendling) så länge restiderna ligger runt 30 minuter. Om samma resa tar 15 minuter med bil, är kollektivtrafikens konkurrenskraft visserligen sämre, men värdet av att äga en bil (för arbetspendling) är betydligt lägre än om kollektivtrafiken i praktiken varit oanvändbar.



Figur 34 Benägenheten att pendla avtar snabbt vid restider runt 30 minuter. Inom 20 minuter dominerar de inomkommunala flödena. Speciellt i storstadsregioner tenderar kurvan att förskjutas, bl a beroende på målpunkternas attraktivitet inom regionen. Källa: Transportsystem och ekonomisk miljö., Handelshögskolan i Jönköping, 2003.

För andra typer av ärenden kan restidskänsligheten vara större – det är inte okej att det tar 30 minuter till närmaste affär för att köpa mjölk eller från dagis och hem med en 3-åring, men helt okej för hemresan från krogen. Det handlar om totalbilden för hushållen – när gör kombinationen av resbehov och resmöjligheter att fördelarna med att äga bil överväger nackdelarna (värdeminskning, service, parkering etcetera)? Det är alltså viktigare att se till den totala tillgängligheten än att konkurrera om enskilda resor.

Vid någon punkt blir även restidskvoten irrelevant. Vi köper inte en bil om våra vanligaste resor tar 15 minuter med buss istället för 10 minuter med bil. Exakt var denna absoluta gräns för restidskvoten går tycks inte varit föremål för några studier.

En halvtimme är dessutom lättkommunicerat både internt och externt, vilket är nästan lika viktigt.

Hur bra blir det med K2020?

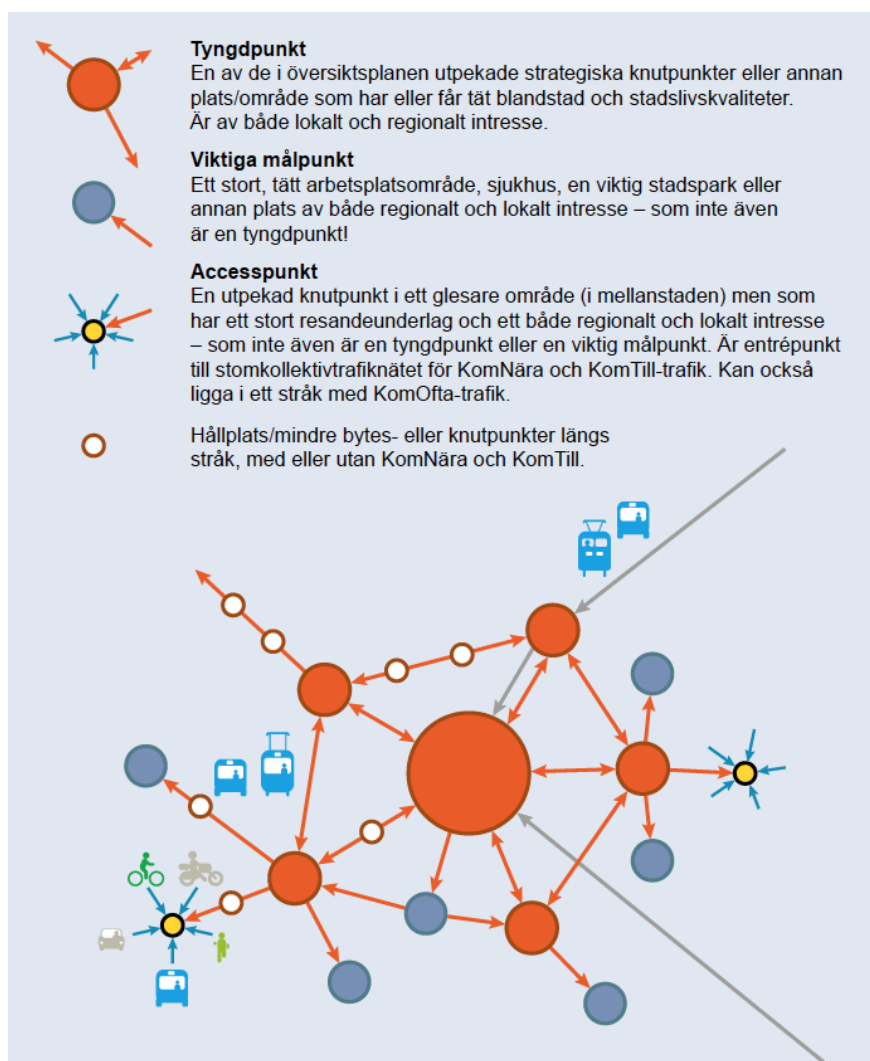
Motsvarande analyser av restider som redovisades i föregående kapitel om nuläget har även genomförts för det kollektivtrafiknät som benämns K2020. Restider med kollektivtrafiken har hämtats från de modellkörningar som genomförts med hjälp av VISUM och de redovisas i nedanstående figur.

	Brunnsparken	Linnéplatsen	Hj. Brantingsplatsen	Gamlestadstorget	Frölunda torg	Mölnidal C	Partille C	Angered C	Marklandsgatan	Eriksbergstorget	Korsvägen	Lindholmen	Chalmers	Östra sjh	Sahlgrenska	Astra Zeneca	Sörredsvägen	Radiomotet	Torslandakrysset
Brunnsparken	-																		
Linnéplatsen	7	-																	
Hj. Brantingsplatsen	6	14	-																
Gamlestadstorget	6	12	11	-															
Frölunda torg	17	13	25	24	-														
Mölnidal C	12	17	13	18	21														
Partille C	21	25	20	19	35	26	-												
Angered C	19	26	28	13	36	31	25	-											
Marklandsgatan	9	3	18	16	6	17	23	28	-										
Eriksbergstorget	14	15	13	16	17	30	31	31	23	-									
Korsvägen	6	10	11	11	20	5	17	23	14	18	-								
Lindholmen	10	11	6	11	21	20	22	23	15	5	16	-							
Chalmers	9	7	16	15	16	10	23	27	10	22	4	17	-						
Östra sjh	14	20	16	11	31	20	16	24	27	23	11	17	16	-					
Sahlgrenska	12	4	20	17	12	14	24	29	6	17	8	15	3	29	-				
Astra Zeneca	15	18	15	20	17	4	29	34	12	32	9	22	19	30	18	-			
Sörredsvägen	17	22	14	22	18	29	35	36	19	21	25	11	23	29	19	34	-		
Radiomotet	12	10	21	19	7	11	30	31	3	21	16	18	10	31	11	11	21	-	
Torslandakrysset	20	25	26	25	23	32	37	41	26	23	28	18	26	41	22	38	3	28	-

Figur 35 Restider med kollektivtrafiken i K2020. Skalan är grön, vit, gul och röd

Restiderna är överlag bättre än i nuläget och målsättningen med maximalt 30 minuter restid uppfylls i 89 procent av relationerna, men det är fortfarande 18 relationer där restiden överstiger 30 minuter (markerade med rött i figuren ovan). Den andelen sjunker till 10 procent om Torslandakrysset ”flyttas över” till KomFort-nätet.

För att klara restidsmålen och kommande kapacitetsbehov för kollektivtrafiken kommer det att krävas en vidareutveckling av K2020 med fokus på resorna inom Göteborgsområdet. Alla tyngdpunkter och viktiga målpunkter knyts ihop med ett 30-minuters stomkollektivtrafiknät där även någon form av accesspunkter ingår, alltså knut- eller bytespunkter som är noder i 30-minutersnätet som fungerar som uppsamlingspunkter eller distributionspunkter i områden som visserligen har stort resandeunderlag, men som saknar den täthet som krävs för att vara en tyngd- eller viktig målpunkt. Det betyder att det för det stora flertalet alltid krävs en delresa med bil, cykel eller kollektivtrafik för att nå 30-minutersnätet.



Figur 36 Illustration av ett 30-minuters stomkollektivtrafiknät, hämtad från remissversionen av trafikstrategin, februari 2013.

5.3 Kunderbjudandet 2035

Med bil når man i dag i princip alla platser från alla andra platser inom 30 minuter. Staden kan alltså i dag sägas erbjuda göteborgare, besökare och verksamheter god tillgänglighet för den som färdas med bil. Det betyder inte att Göteborg är lättillgängligt – om man med det menar en stad där invånare och verksamheter har god tillgång till det de behöver och vill, oavsett förutsättningar och situation. Det betyder heller inte att det är möjligt att erbjuda samma rörlighet med bil i en stad med många fler boende och arbetande, ens om staden skulle vilja det.

Om bilägande lovar frihet och flexibilitet i dag, lovar Göteborg 2035 frihet och flexibilitet genom god tillgång till det man behöver eller önskar, utan att behöva äga bil. Tillgänglighet betyder att kunna ta del av något, snarare än att kunna nå något. Göteborg 2013 erbjuder tillgänglighet genom snabba biltransporter, Göteborg 2035 är erbjudande är just Göteborg 2035, hur hela staden ser ut och fungerar, snarare än minuter hit eller dit. Det är helheten i

hur stadens, och även regionens, invånare kan bo, leva och verka. Det är levande stadsmiljöer, närhet till service, affärer och grönt, liksom smidiga resor när man vill eller måste ta sig till andra platser. Det är bra förutsättningar för näringslivet genom tillgång till kompetenser och ett effektivt trafiksystem, vilket i sin tur betyder ett bra utbud av arbetstillfällen för invånarna. Staden ska erbjuda livskvalitet och konkurrenskraft, uthålligt.

En viss färdmedelsfördelning är alltså inget mål i sig, men kan däremot vara resultatet av givna ramar och invånares och verksamheters behov och önsknings. Det handlar inte om att ställa olika färdmedel mot varandra, utan om en fungerande och hållbar kombination. Invånare är inte bilister, cyklist, fotgängare eller kollektivtrafikanter, de är just invånare som tar sig fram på olika sätt när de behöver det.

Men det kommer inte gå att erbjuda samma lättillgänglighet till alla, eller rättare sagt, till alla delar av Göteborg. Det har staden inte råd med och om man ändå hade råd med det, skulle inte de tätare stadsmiljöerna skapas som är en förutsättning för stadsliv och närhet. I och i närheten av innerstaden och andra tyngdpunkter kommer det av vara närmare till det mesta, inklusive snabba resor till andra tyngdpunkter och målpunkter. I dessa kommer det att vara lättare att klara och trivas med vardagen utan att äga bil – det kommer heller inte finnas samma plats för bil. I och från dessa kommer det vara möjligt att ”surfa på stan”, utan eget fordon, mer eller mindre dygnet runt.



Figur 37 Tillgång till bra kollektivtrafik, liksom att inte behöva vara beroende av bil, är viktigare än att kunna parkera eller använda bil till arbetet vid val bostad. Källa: Stockholms Lokaltrafik: Vad styr färdmedelsvalet.

Den som bor i ett ”sämre” läge och arbetar mer perifert kommer inte kunna erbjudas samma kvaliteter, men kanske andra. Där kommer många hushåll att behöva äga en eller två bilar eller andra relativt snabba fordon, alternativt acceptera att resorna kan ta lite längre tid. Där kommer den nära tillgången till olika former av service vara sämre, vilket i sin tur kan betyda fler och längre resor.

Erbjudande innehåller med andra ord geografiska prioriteringar. Det måste staden vara tydlig med för att invånare, arbetsgivare, exploatörer och andra intressenters förutsättningar ska ha en möjlighet att fatta långsiktiga beslut –

som i sin tur kommer att stärka och förverkliga stadens vilja. Var är det lämpligt att bygga eller bo? Var är det lämpligt att lokalisera en viss typ av företag? Var är det lämpligt att investera och utveckla fastigheter? I ett 20-årsperspektiv är det mesta av Göteborg redan byggt och det finns många befintliga strukturer och inte minst boendes fungerande vanor att förhålla sig till. Därför är det desto viktigare att så tidigt som möjligt kommunicera vart Göteborg är på väg.