

GÖTEBORG 2035 TRAFIKSTRATEGI FÖR EN NÄRA STORSTAD

remiss



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Februari 2013

Trafikkontoret dnr 0894/11

ISSN 1103-1530

Uppdragsgivare: Kommunstyrelsen, Göteborgs Stad

Projektledare: Sofia Hellberg och Per Bergström Jonsson (trafikkontoret, strategisk planering)

FÖRORD TILL REMISSUTGÅVAN

Tre strategiska dokument för Göteborgs utveckling

Vi lägger nu samtidigt fram förslag på tre strategiska inriktnings- och planeringsdokument för det framtida Göteborg: utbyggnadsplanering, trafikstrategi och grönplan. För att Göteborg ska fortsätta utvecklas till en attraktiv och hållbar stad krävs en samordnad markplanering. Förslagen skickas nu på bred remiss.

Strategiernas gemensamma tidshorisont är ca år 2035. Då beräknas Göteborg ha 150 000 fler boende och 80 000 fler arbetstillfällen och vara kärnan i en arbetsmarknadsregion på över 1,5 miljoner invånare. Översiktsplanen som antogs 2009 och som är det övergripande styrdokumentet för stadens markanvändning är den gemensamma utgångspunkten.

Utbyggnadsplaneringen konkretiserar översiktsplanen i tid och geografi.

Strategin visar var staden vill att nya bostäder och arbetsplatser ska växa fram, och i vilken ordning.

Trafikstrategin fördjupar de delar i översiktsplanen som berör trafikfrågor.

Syftet är att visa hur staden vill utveckla trafiksystemet så att det kan hantera kraftigt ökade resande- och godsvolymer på ett hållbart sätt och samtidigt bidra till utvecklingen av en attraktiv stadsmiljö, ett lättillgängligt regioncentrum och ett starkt logistikcentrum.

Grönplanen visar hur Göteborg kan förbli och ytterligare utvecklas till en stad med stora gröna kvaliteter, ur såväl ett socialt som ekologiskt perspektiv, samtidigt som vi bygger staden tätare.

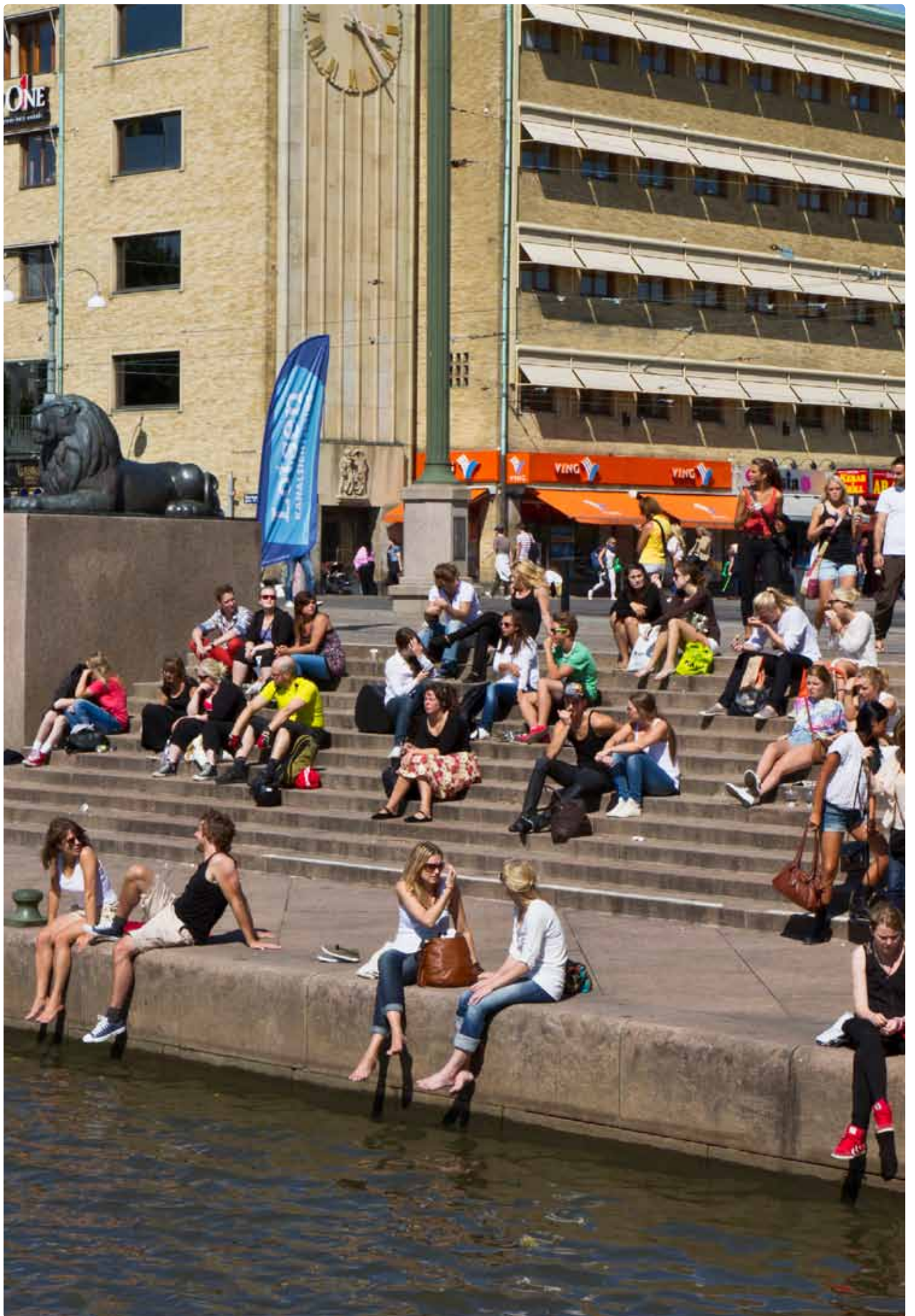
De tre dokumenten har tagits fram i nära samverkan mellan fyra samhällsbyggande fackförvaltningar – trafikkontoret med huvudansvar för trafikstrategin, stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret med huvudansvar för utbyggnadsplaneringen samt park- och naturförvaltningen med ansvar för grönplanen.

Dokumentet har två övergripande syften. Det ena är att fungera som ansiktet utåt. Alla tre strategier tar fäste på att planeringen ska vara viljestyrd snarare än prognosbaserad. Staden behöver därför vara tydlig med hur vi vill se Göteborg utvecklas. Det ger invånare, näringsliv och andra intressenter möjlighet att i sin tur fatta långsiktiga beslut som bär i samma riktning – för en attraktiv och hållbar stad.

Det andra syftet är att vara ett prioriteringsstöd för stadens politiker och tjänstemän. Var ska staden byggas, och vilka kvaliteter på parker och trafik ska prioriteras.

Med dessa tre remisser hoppas vi få in många konstruktiva idéer och förslag. Vad tycker ni? Projektledarna kommer gärna och berättar om innehållet, både under remissperioden, men även framöver. Planen är att överlämna tre slutdokument för beslut i berörda nämnder i december 2013.

Agneta Hammer Birgitta Hellgren Christina Johnsson Agneta Jögård
Stadsbyggnadsdirektör Trafikdirektör Fastighetsdirektör Park- och naturdirektör



VÄLKOMNA ATT LÄMNA SYNPUNKTER!

Välkomna att lämna synpunkter på förslaget till Trafikstrategi för en nära storstad – Göteborg 2035.

Syftet med denna remiss av trafikstrategin är att få era inspel till hur trafikstrategin kan kompletteras, förtydligas och fördjupas inför beslut om färdig strategi i trafiknämnden vintern 2013 och i Kommunfullmäktige våren 2014. Vi vill också få kommentarer till förslagen till fortsatt arbete efter att trafikstrategin är beslutad.

Vad vill vi veta?

Om ni väljer att svara på remissen får ni gärna använda nedanstående frågor som stöd.

- Trafikstrategin siktar på en stad där många fler klarar vardagsärendena utan bil. Är det möjligt att uppnå med de strategier som redovisas?
- Trafikstrategin siktar på en stad där många fler upplever det attraktivt att röra sig och vistas i urbana miljöer. Är det möjligt att uppnå med de strategier som redovisas?
- Trafikstrategin siktar på en stad med goda förutsättningar för näringslivet, både för det godstransportintensiva näringslivet och för det besöks- och mötesintensiva näringslivet. Är det möjligt att uppnå med de strategier som redovisas?
- Vad behöver vi fördjupa och utveckla i respektive del?
- Vad behöver göras, och hur, för att lyckas med strategierna?

Finns det något i trafikstrategin som ni tycker är felaktigt eller bristfälligt beskrivet vill vi självklart att ni kommenterar det.

SAMMANFATTNING – REMISSVERSIONEN

Göteborg går från att vara en stor småstad till att bli en storstad. För att kunna välkomna fler invånare, besökare och verksamheter i en tätare stad på ett hållbart sätt behöver trafiksystemet förändras. Göteborgarna ska kunna, och vilja, använda gång, cykel och kollektivtrafik som sina basfärdmedel. Vi behöver också komplettera det hittills rådande planeringskonceptet "tillgång via snabb rörlighet" med successivt allt bättre "tillgång genom korta avstånd". För att hantera de negativa bieffekterna av de ökande godstransportmängderna som kommer av Göteborgs roll som nordens logistikcentrum behöver vi ett fortsatt fördjupat strategiarbete.

Trafikstrategin ska vara vägledande för hur trafiksystemet och användandet av gaturummet i Göteborg ska utvecklas för att uppnå fastslagna mål och möta de utmaningar som staden står inför. Ett konsekvent genomförande av trafikstrategin bidrar till att ge Göteborgssamhället en högre ekonomisk aktivitet, mer attraktiva stadsmiljöer, ett enklare vardagsliv, mindre miljöpåverkan, en förbättrad folkhälsa samt en minskad utsatthet för störningar i energitillförseln.

Trafikstrategin pekar ut tre huvudmål för trafiken i Göteborg ...

Trafikstrategin fokuserar på tre områden där rätt inriktning på planering och investeringar har störst betydelse för att Göteborg ska nå uppsatta mål för livskvalitet, konkurrenskraft och hållbar utveckling

Resorna – hur vi skapar ett lättillgängligt regioncentrum där det är lätt att nå viktiga platser och funktioner oavsett färdmedel och förutsättningar.

Stadsrummen – hur vi bidrar till mer attraktiva stadsmiljöer där människor vill bo, arbeta, handla, studera och mötas.

Godstransporterna – hur vi bidrar till att befästa Göteborg som Nordens logistikcentrum där både befintliga och nya branscher kan utvecklas och skapa arbetstillfällen, utan att det inkräktar på livskvalitet, hållbarhet och tillgänglighet.

Detta är strategins tre huvudmål som även svarar mot några av översiktsplanens 13 strategiska frågor. De har också stor relevans för Göteborgs roll som centrum och motor för hela regionen.

... samt några genomförandeprinciper

Principer om var och i vilken ordning åtgärder ska genomföras, att vi ska samverka med olika aktörer, att vi måste lösa trafikstörningar under byggskeden samt hur vi behöver hantera en osäker omvärld redovisas för omdaning av staden.

STRATEGI FÖR RESOR

Vi ska göra det lätt att nå viktiga platser och funktioner i Göteborg genom att: **Stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter.**

En struktur baserad på stadens tyngdpunkter gör det möjligt att erbjuda en snabb och pålitlig kollektivtrafik med stor kapacitet och ett högklassigt cykelnät. Samtidigt stöds utvecklingen av utpekade knutpunkter till områden med tät blandstad.

Öka tillgången till nära service, handel, mötesplatser och andra vardagliga funktioner.

Ökade möjligheter att hantera vardagsärenden hemma eller i närmiljön minskar behovet av att resa, och att resa långt, samtidigt som vi får en tryggare och mer livfull närmiljö. Att fotgängare och cyklister är prioriterade i den lokala miljön är avgörande.

Effektivisera trafiksystemet.

Styrning och ledning av vägtrafiken och åtgärder som begränsar antalet fordon i trafiksystemet säkerställer en god framkomlighet för människor och gods.

STRATEGI FÖR STADSRUM

Vi bidrar till attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv i Göteborg genom att:

Ge gående och cyklister förtur.

Vi anpassar gatumiljöerna och fordonens hastighet utifrån i första hand de gåendes och i andra hand cyklisternas behov och villkor och skapar på så sätt förutsättningar för attraktiva, trygga och säkra gatumiljöer samt ett rikt stadsliv. Vi prioriterar också distribution av varor och avfall men till tider på dygnet när färre människor är i rörelse.

Skapa fler stadsrum som passar vardagslivet, arbetslivet och sällskaplivet.

Vi ger plats och goda förutsättningar för att bo och vistas i staden. Vi tar också hänsyn till barns och vuxnas behov av att röra sig fritt i stadsrummet.

Skapa mer finmaskiga och sammanhängande gatunät.

Vi bygger samman staden med finmaskiga, varierade och sammanhängande gatunät. Det skapar fler och mer integrerade allmänna platser och fler offentliga rum öppna för alla. Bättre strukturella förutsättningar att röra sig i staden medger också ett rikt och mer dynamiskt stadsliv på fler ställen.

STRATEGI FÖR GODSTRANSPORTER

Vi ska i samarbete med andra verka för en robust försörjning av gods till industri, handel och logistikverksamheter genom att:

Tillförsäkra en god framkomlighet till och från målpunkter samt minimera negativa miljökonsekvenser.

Staden ska arbeta för god och tillförlitlig framkomlighet för gods på spår, väg och vatten samtidigt som de negativa effekterna minskas genom högre effektivitet och hållbara lösningar.

Beakta godstransporter vid planering av markområden.

Genom att inkludera godstrafiken i stadsplaneringen, så kan industri, handel och logistikverksamheter utvecklas och målkonflikter minimeras. Även här måste negativa effekter på miljön minimeras.

Bygga upp kunskap om godstrafiken och våga mer.

Genom att öka kompetensen kan Göteborgs Stad bli det naturliga navet som stöttar och samverkar med andra aktörer så att godstrafiken får goda förutsättningar.

GENOMFÖRANDEPRINCIPER

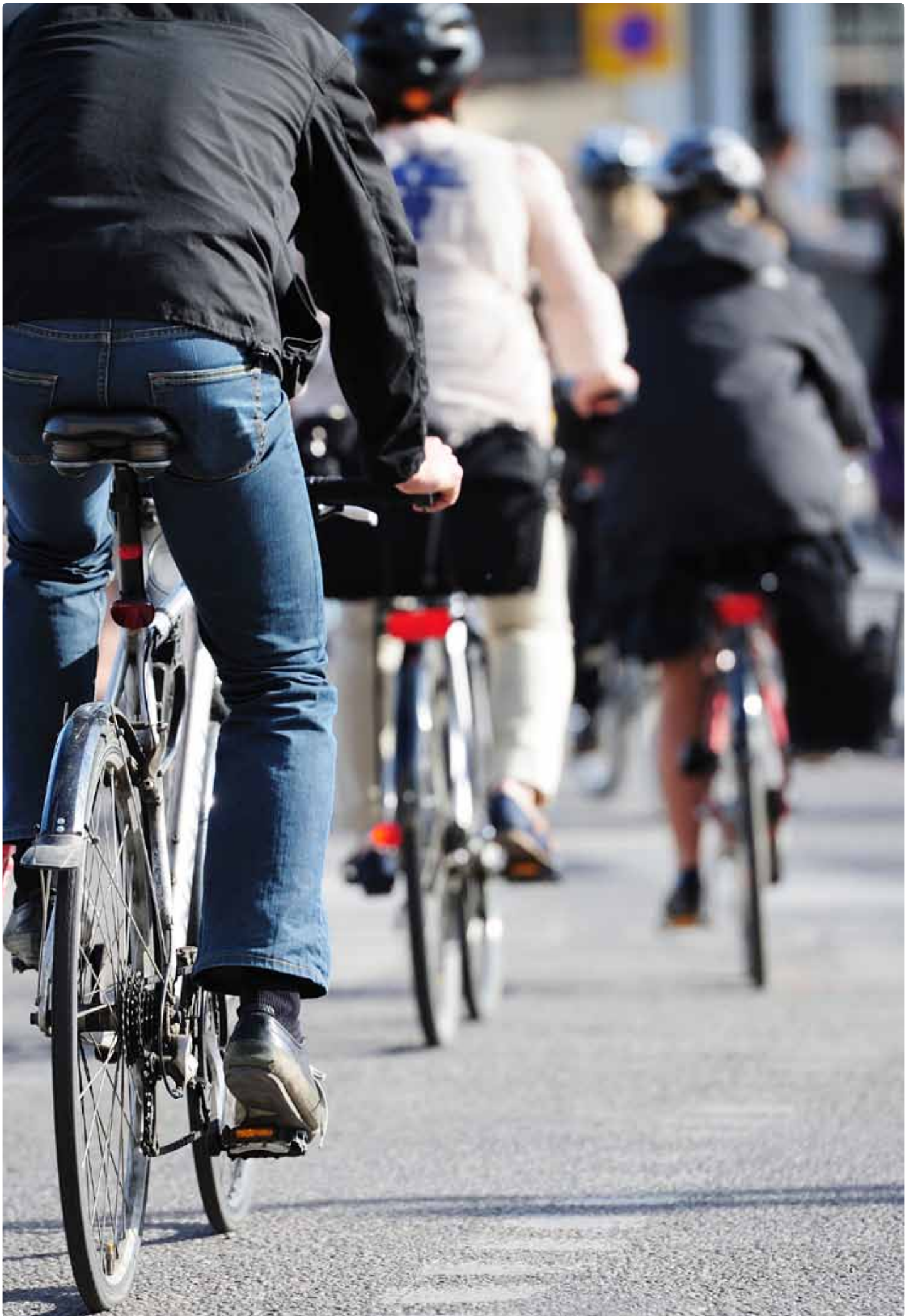
Utveckla kollektivtrafiksystemet inifrån och ut.

Börja med åtgärder som gör transportsystemet mindre sårbart.

Se till att Göteborg fungerar under byggtiden.

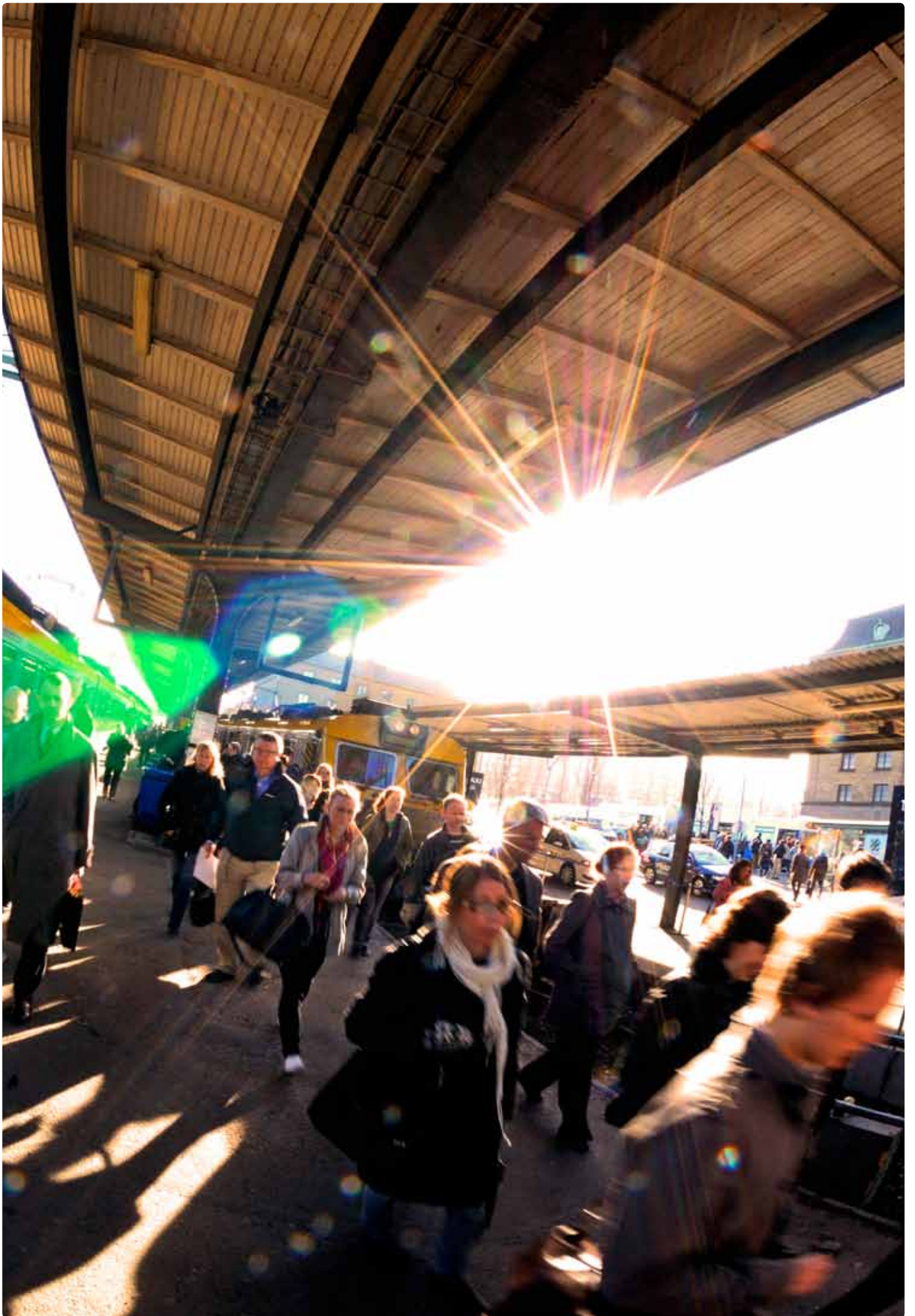
Stödja utveckling och introduktion av nya tjänster, tekniker och lösningar.

Ha en nära samverkan och dialog.

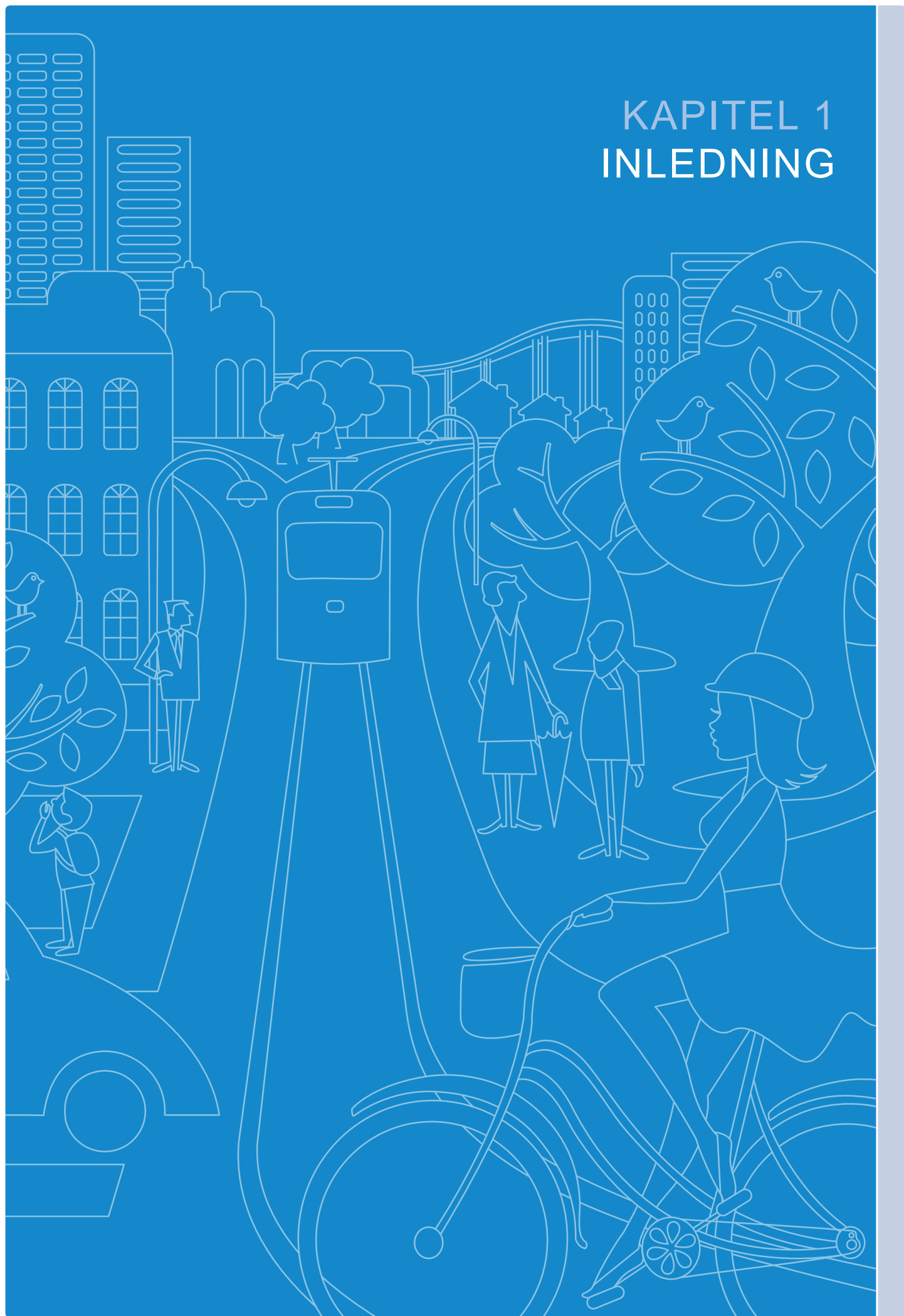


INNEHÅLL

1	Inledning	12
1.1	Varför behövs en trafikstrategi?	13
1.2	Trafikstrategin – en del av en process	13
1.3	Utbyggnadsplanering och grönplan	16
1.4	Trafikstrategins arbetsprocess och innehåll	17
1.5	Avgränsningar	18
2	Utmaningar	20
2.1	Utmaningar av global karaktär	20
2.2	Utmaningar av nationell karaktär	20
2.3	Utmaningar av regional karaktär	21
2.4	Utmaningar av lokal karaktär	22
3	En nära storstad 2035 – mål och strategier	27
3.1	Mål för resor, stadsrum och godstransporter	27
3.2	Strategi för resor	28
3.3	Strategi för stadsrum	38
3.4	Strategi för godstransporter	46
3.5	Principer för genomförandet av trafikstrategin	52
3.6	Framgångsfaktorer – andra aktörers bidrag	54
4	Bedömning av strategier	56
4.1	Bedömning mot framtidsscenarier 2050	56
4.2	Miljöbedömning	59
4.3	Social konsekvensbedömning	61
4.4	Bedömning av ekonomiska konsekvenser	63
5	Förslag till fortsatt arbete	66
5.1	Pågående arbete med planer, program och policyer	66
5.2	Kollektivtrafikplan för Göteborgsområdet	67
5.3	Förslag till fördjupade planer inom trafikområdet	67
5.4	Förslag till övergripande stadsutvecklingsplanering gemensamt i staden	68



KAPITEL 1 INLEDNING





INLEDNING 1

Trafikstrategin för Göteborg ska vara vägledande för hur trafiksystemet i staden ska utvecklas för att uppnå fastslagna mål och möta de utmaningar som staden står inför i ett globalt, nationellt, regionalt och lokalt sammanhang de närmaste drygt 20 åren. Strategin ska fördjupa de delar kring trafik som tas upp i Göteborg Stads översiktsplan. Den ska också kunna kommuniceras till olika aktörer och till medborgare.

1.1 Varför behövs en trafikstrategi?

Syftet med trafikstrategin är att analysera vad som ska vara stadens övergripande inriktning vad beträffar resor, transporter, gatumiljöer och infrastruktur. Det handlar om att hantera ett kraftigt ökat antal invånare och arbetsplatser samt större godsvolymer på ett hållbart sätt.

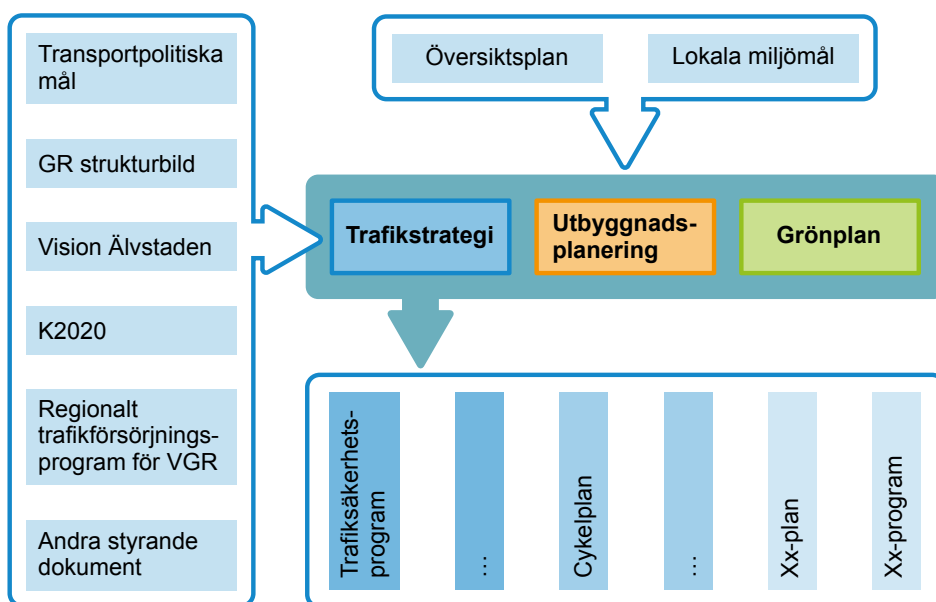
Att skapa och fullfölja en strategi handlar om prioriteringar, att förstå vilka som är de största utmaningarna, att ringa in vilka områden som är viktigast att ha samsyn kring och att fatta beslut som leder i rätt riktning.

20 år är en relativt kort tid i ett infrastrukturperspektiv. Årtalet 2035 är symboliskt och en hjälp att se vilka mål, strategier och åtgärder som är relevanta att ta höjd för.

1.2 Trafikstrategin – en del av en process

Arbetet med trafikstrategin har utgått från en rad politiskt antagna styrdokument på nationell, regional och lokal nivå. Trafikstrategin ska vara en tydligt integrerad del av kommunens övriga mål- och strategiarbeten samtidigt som det också är en del av planeringsarbetet för trafikens utveckling i Sverige som helhet.

Stadsplaneringen behöver ske utifrån ett helhetsperspektiv, där trafik är ett medel för att uppnå en fungerande och attraktiv stad. Arbetet med trafikstrategin pågår därför i en integrerad process med utbyggnadsplanering och grönplan som tillsammans utgör en viktig del av den strategiska fysiska planeringen av staden med syfte att konkretisera och fördjupa översiktsplanens mål och strategier.



De tre parallella uppgifterna utgår från övergripande styrdokument, framförallt översiktsplanen och lokala miljömål. Andra styrdokument som påverkar trafikstrategin är till exempel de transportpolitiska målen och strukturbild för Göteborgsregionen. Trafikstrategin ska sedan mynna ut i ett antal planer, där exempelvis arbetet med cykelplanen pågår och ett trafiksäkerhetsprogram finns framtaget.

ÖVERSIKTSPLAN

År 2009 antog Göteborgs kommunfullmäktige en ny översiktsplan för Göteborg. Den utgår från att Göteborg ska utvecklas till en livskraftig, långsiktigt hållbar stad med balans mellan sociala, ekonomiska och miljömässiga faktorer.

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

Inriktning för stadens utveckling – Utbyggnadsordning

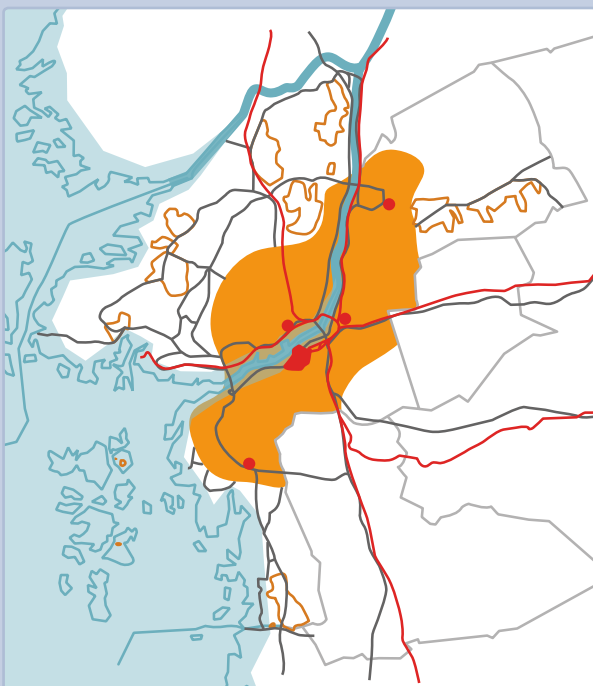
Översiktsplanen anger en tydlig inriktning för stadens utveckling genom en utbyggnadsordning för staden:

”Fortsatt planering i Göteborgs stad ska i första hand ske med inriktning mot komplettering av den byggda staden i

kombination med byggande i strategiska knutpunkter.”

Utbyggnadsordningen innebär att man ska bygga staden inifrån och ut. I de centrala förnyelseområdena ska en tätare stad utvecklas som gör regionens centrum större, tätare, tillgängligare och attraktivare. Kring strategiska knutpunkter eftersträvas en tät bebyggelse som samlar funktioner och människor för att skapa levande platser under många av dygnets timmar. Strategiska knutpunkter är: City, Backaplan, Frölunda torg, Gamlestaden och Angereds centrum.

Förutom dessa punkter finns flera mindre knutpunkter och bytespunkter med god tillgänglighet och även här eftersträvas hög täthet. De områden som har god tillgång till kollektivtrafik och är lätta att nå med cykel kompletteras med arbetsplatser och bostäder för att utvecklas mot en större blandning och en levande stadsmiljö. Ytterområden med potential för framtida utbyggnad ska sparas för att skapa handlingsfrihet för framtiden. Gemensamt för dessa ytterområden är att en utbyggnad kräver satsningar på ny infrastruktur och service.



På kartan är områden med god tillgång till kollektivtrafik markerade.

Översiktsplanen anger 13 strategiska frågor:

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

För varje fråga anges mål och strategier.

1.2.1 Övergripande styrdokument

I **Göteborgs översiktsplan** från 2009 beskrivs den politiskt fastslagna målbilden för staden. Göteborg ska utvecklas till en livskraftig, långsiktigt hållbar stad med balans mellan sociala, ekonomiska och miljömässiga faktorer, stadens infrastruktur ska kunna användas effektivt och trafikens miljöpåverkan minimeras. Översiktsplanens inriktning stämmer väl överens med tankarna i regionens mål och strategier.

Göteborgs kommunfullmäktige har antagit tolv **lokala miljömål**. Målen har sin utgångspunkt i de 16 nationella miljömålen, av vilka Göteborgs Stad valt ut de mål som är viktigast för Göteborgssamhället. Av de antagna miljö kvalitetsmålen är det framförallt Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö som berör transportområdet.

1.2.2 Andra styrdokument

Det **övergripande målet för svensk transportpolitik** (Prop. 2008/09:93) är att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet”. Det övergripande målet följs av ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

På regional nivå har Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) antagit mål- och strategidokumentet **Uthållig tillväxt** som innehåller mål för bland annat befolkningstillväxt, stärkta kvaliteter, långsiktigt hållbar regional struktur och långsiktigt hållbar infrastruktur. Vidstående **strukturbild** ligger till grund för det gemensamma arbetet med att utveckla en långsiktigt hållbar struktur i göteborgsregionen. Bilden är ytterst förenklad för att på så sätt fånga de övergripande strukturbildande element som är av betydelse när det gäller att skapa en samsyn kring hur göteborgsregionen ska utvecklas.

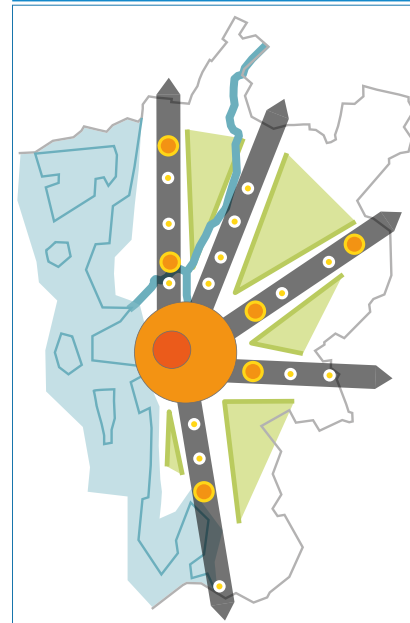
För det omfattande område i centrala Göteborg, som är en del av det förnyelseområde som pekas ut i översiktsplanen, har en vision och strategi tagits fram – **Vision Älvstaden**. Under arbetets gång har en samstämmig bild av hur staden ska utvecklas vuxit fram. Staden ska vara tillgänglig för alla oavsett bakgrund, den ska formas av mötesplatser av olika slag och den ska knytas ihop över älven. Bilden över hur staden ska utvecklas sammanfattats i tre strategier: Vi ska hela staden. Vi ska möta vattnet. Vi ska stärka kärnan.

De senaste åren har många beslut fattats som påverkar den pågående planeringen. Det mest övergripande är beslutet om det **Västsvenska paketet** där bland annat tågtunneln Västlänken ingår. I beslutet ingår också beslut om medfinansiering via **trängselskatt** som tas ut sedan 1 januari 2013 i Göteborg. Strategin i Västsvenska paketet är att öka kollektivtrafikflödena till regioncentrum.

Varje regional kollektivtrafikmyndighet ska enligt den nya kollektivtrafiklagen som trädde i kraft årsskiftet 2011/12 ta fram ett trafikförsörjningsprogram. **Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland** beskriver den långsiktiga målbilden för kollektivtrafiken i regionen. Det övergripande målet är att öka kollektivtrafikens marknadsandel för en attraktiv och konkurrenskraftig region. Idag sker var fjärde motoriserade resa i regionen med kollektivtrafik. År 2025 är målet var tredje resa. För att nå målet krävs en fördubbling av kollektivtrafikresandet.

Göteborgs Stad håller också på att ta fram en **klimatstrategi**.

GR:S STRUKTURBILD

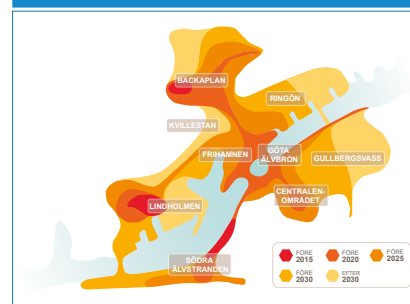


Strukturen består av kärnan, det sammanhängande stadsområdet, huvudstråken, kustzonen, de gröna kilarna samt Göta älv.

VISION ÄLVSTADEN

Vi ska hela staden.
Vi ska möta vattnet.
Vi ska stärka kärnan.

ÄLVSTADEN



Älvstaden ska enligt visionsarbetet växa utifrån knutpunkterna, stråken och ett levande älvrum. Genom att låta Älvstaden växa successivt utåt från redan pågående projekt, starta utbyggnaden i Frihamnen, Backaplan och Centralenområdet samt koppla ihop utbyggnadsområdena med stråk kan en sammanhållen stad skapas medan utbyggnaden pågår.

1.2.3 Övriga påverkande planer, policyer och program

Utöver beskrivna styrdokument finns ett antal planer, policyer och program som påverkar och påverkas av trafikstrategin. Till exempel trafiksäkerhetsprogrammet (2009), parkeringspolicyn (2009) och tillgänglighetsprogrammet remissversion (2012) är redan framtagna och de analyser och målsättningar som dessa innehåller utgör underlag för trafikstrategin. Arbetet med en cykelplan och en parkeringsplan för innerstaden pågår samt ett miljöprogram för Göteborg finns framme för antagande. När trafikstrategin är beslutad kommer den att fungera som ett paraply och ett styrande dokument för denna typ av planer och program.

1.3 Utbyggnadsplanering och grönplan

1.3.1 Utbyggnadsplanering

Utbyggnadsplanering för en nära storstad är en konkretisering av översiktsplanens inriktning för stadens utveckling – att komplettera den redan byggda staden i kombination med att bygga i strategiska knutpunkter. Utbyggnadsplanen är en strategi för hur man kan hålla fast vid denna inriktning, samtidigt som man håller en utbyggnadstakt som tryggar stadens bostadsförsörjning. Utbyggnadsplanen handlar främst om tidsperioden 2020–2035. Den visar förutsättningarna för att kunna bygga minst 60 000 bostäder och 80 000 arbetsplatser fram till 2035 inom den byggda staden.

Utbyggnadsplaneringen ska:

- trygga stadens bostadsförsörjning
- ge berörda förvaltningar underlag för prioriteringar i planarbeten och investeringar
- tydligt visa omvärlden hur staden vill utvecklas.

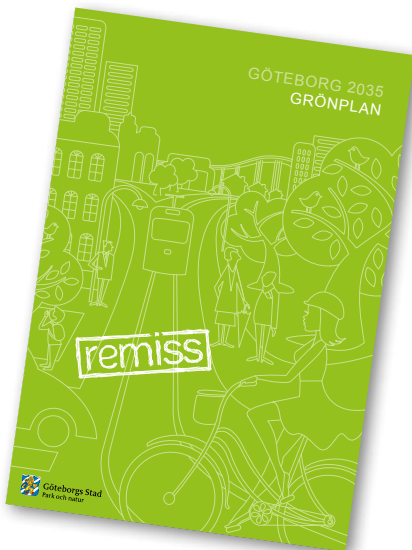
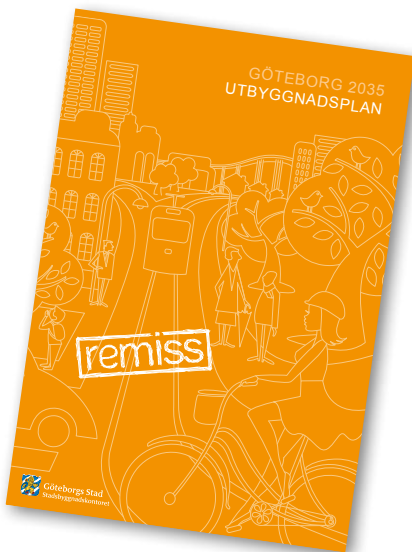
1.3.2 Grönplan

Grönplan ska visa vilka utmaningar och vilken strategi staden ska ha för det gröna i Göteborg och vara underlag för detaljplanering och investering.

Den gröna planeringen ska bidra till en sammanhållen stad genom att skapa förutsättningar för en sammanhängande och varierad grönstruktur med tydliga platser för samspel. För att stadens parker ska användas och uppskattas är parkernas innehåll, placering samt tillgänglighet viktig. Parker är viktiga för bland andra barn och äldre som gärna rör sig nära sin bostad, och parker ska finnas inom 300 meter från bostad, arbetsplats och skola.

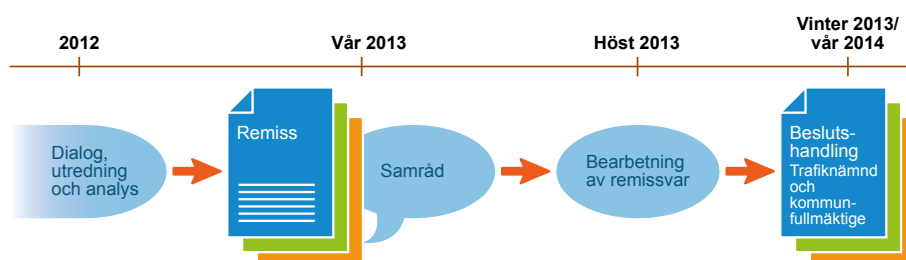
Grönplanen pekar också ut stadsparker och större natur- och rekreationsområden som viktiga målpunkter. Dessa platser ska vara enkla att nå med kollektivtrafik, till fots och med cykel.

I Göteborgsregionen finns gröna kilar utpekade. De gröna kilarna sammanlänkar flera stora grönområden och vattendrag och är viktiga ur flera aspekter exempelvis som område för rekreation och biologisk mångfald. På grund av vägar och bebyggelse i mer tätortsnära områden kan kilarna vara uppdelade. Här är det viktigt att främja kontinuiteten i det gröna när man bygger nytt men också i det befintliga genom att exempelvis anlägga ekodukter.



1.4 Trafikstrategins arbetsprocess och innehåll

1.4.1 Arbetsprocess



Arbetet med trafikstrategin har pågått sedan hösten 2011 på uppdrag av kommunstyrelsen. Det har genomförts i olika delprojekt som har resulterat i underlagsrapporter som ligger till grund för remissversionen. Förankring med berörda förvaltningar, politiker och andra aktörer och intressenter har skett under arbetets gång genom dialog, workshops och presentationer.

Underlagsrapporter till trafikstrategin:

Planeringsförutsättningar – sammanställning av styrande dokument, pågående planer och beslutade projekt.

Nuläge – en beskrivning av respektive trafikslags nuläge och övergripande analys utifrån utvalda aspekter.

Historisk tillbakablick – en beskrivning av utvecklingen av Göteborgs trafiksystem.

Hur många reser i Göteborg 2035? – en resandeanalys och jämförelse av val av färdmedel mellan nationell prognos, K2020-målet och ett klimatdrivet scenario.

Spaning och trend – en sammanfattning av genomförda fördjupningar av framtida trender.

Attraktiv stadsmiljö – hur trafik påverkar och kan bidra till en attraktiv stadsmiljö.

Kunderbjudande 2035 – så ser ett lättillgängligt regioncentrum ut.

Dialog – en sammanställning av dialogen mellan trafikstrategin, utbyggnadsplaneringen, grönplanen och stadens stadsdelsförvaltningar samt genomförda medborgardialoger i staden.

Kollektivtrafik – nulägesbeskrivning med bristanalys, utkast till trafikering med utveckling enligt K2020 och näraliggande utveckling.

Godstransporter Göteborg, målbild 2035 – bakgrund till mål och strategier för godstransporter.

Godstransporter Göteborg, nuläge – en kartläggning av godstransportsystemet i Göteborg år 2012.

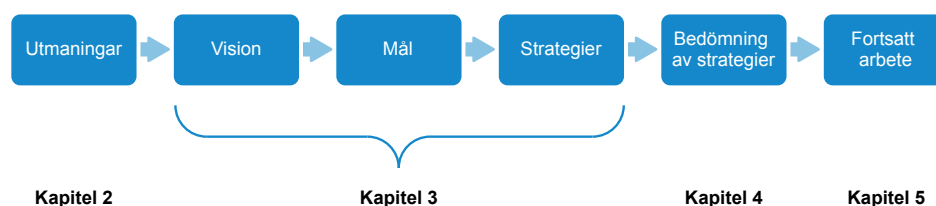


Den politiska förankringen av strategiarbetet har gjorts stegvis. Trafiknämnden har informerats sammanlagt nio gånger och tagit ställning till material två gånger. Kommunstyrelsen har informerats tre gånger.

Under våren 2013 med avslut i juni kommer trafikstrategin, utbyggnadsplaneringen och grönplanen att gå ut på en parallell remiss. Därefter kommer remissvaren att bearbetas och effektmått och indikatorer att preciseras. I slutet av 2013 eller i början av 2014 läggs trafikstrategin fram för beslut till trafiknämnden och kommunfullmäktige. Arbetet med att konkretisera trafikstrategin i handlings- och investeringsplaner löper parallellt och fortsätter efter beslut om trafikstrategin.

1.4.2 Remissversionens innehåll

I kapitel 2 har utmaningar för trafikplaneringen de kommande 20 åren sammanfattats utifrån befintliga mål, identifierade drivkrafter, nuläge samt brist- och omvärldsanalys. Utifrån övergripande styrdokument och identifierade utmaningar har vision, mål och strategier formulerats vilka presenteras i kapitel 3. Strategierna har sedan bedömts utifrån de tre hållbarhetsdimensionerna (kapitel 4). I kapitel 5 redovisas hur vidarelänkningen sker mot nästa steg i planeringen för ett genomförande av trafikstrategins inriktningar.



1.5 Avgränsningar

Trafikstrategin beskriver hur människor och gods ska röra sig i framtidens Göteborg. Trafikplaneringen i staden är beroende av många parter. Väg- och gatunät ägs av kommunen, motorväg, järnväg och kollektivtrafik sköts av andra myndigheter och aktörer. Det betyder att strategin även beskriver frågor som ligger utanför stadens direkta ansvar men där staden kan påverka och förväntas ha en åsikt.

Trafikstrategin omfattar trafiksystemet i Göteborg, men hänsyn tas till helheten för det sammanhängande stadsområdet som även innefattar delar av Mölndal och Partille. Av det följer att samverkan med övriga kommuner i Göteborgsregionen, och då speciellt grannkommunerna, är viktig.

Nyligen togs ett trafiksäkerhetsprogram och en parkeringspolicy fram för Göteborg, varför trafiksäkerheten och parkeringsfrågan inte utreds ytterligare. Frågorna finns dock med i arbetet och integreras på en övergripande strategisk nivå.

Strategin avgränsas också genom att inte behandla drift- och underhållsfrågor av stadens vägar och gator. Inre vattenvägar och kajer som också ligger under trafikkontorets ansvar berörs inte. Inte heller flygets roll i transportsystemet.

KAPITEL 2 UTMANINGAR



UTMANINGAR 2

Världen förändras hela tiden och Göteborg står inför en rad utmaningar. Några är kända sedan länge, några är nya, andra är av global karaktär och åter andra gäller specifikt för oss i Göteborg. Utmaningarna består både av att realisera möjligheter och att undvika eller minska effekter av risker. Genom att vara framsynta, kreativa och modiga kan resan och transportererna in i framtiden ske på ett hållbart sätt såväl i en social som i en ekologisk och ekonomisk dimension.

GÖTEBORGS MILJÖMÅL

Begränsad klimatpåverkan

År 2020 ska utsläppen av koldioxid från den icke-handlande sektorn i Göteborg ha minskat med minst 30 procent jämfört med år 1990.

År 2050 har Göteborg en hållbar och rättvis utsläppsnivå för koldioxid.

2.1 Utmaningar av global karaktär

Människans klimatpåverkan måste minska. Transportsektorn stod år 2011 för ungefär en tredjedel av koldioxidutsläppen. Förändringar inom denna sektor spelar därför en viktig roll för att nå klimatmålen.

Olja är en ändlig resurs och inom överskådlig tid kommer produktionen att nå sitt maximum, för att därefter minska. Dagens transportsystem är i stort sett helt beroende av fossila bränslen. Teknikutvecklingen av alternativa energikällor för fordon pågår på många fronter, men analyser visar att denna utveckling endast kommer att bidra marginellt till att uppnå de uppsatta klimat- och energimålen 2030.

Den pågående klimatförändringen med högre vattenstånd och mer regn väntas påverka Göteborg allt mer. Det är främst en ökad nederbörd som kommer ha stor påverkan på trafiksystemet.

Utmaningen är därför att:

- minska transportsektorns energiförbrukning och utsläpp av klimatgaser genom ett minskat biltrafikarbete
- hantera nya fordonstyper i trafiksystemet
- forma ett transportsystem som är robust mot ett ändrat klimat.

2.2 Utmaningar av nationell karaktär

Enligt Trafikverkets nationella persontransportprognos kommer det totala transportarbetet att öka med 29 procent mellan år 2010 och 2030. I Stor-Göteborg väntas trafiktillväxten med personbil under samma period bli cirka 35 procent. För att klara klimatutmaningen måste den trenden vändas.

”Den nya ekonomiska geografin” pekar på att storstadsregionerna i allmänhet kommer att klara sig bra i den globala konkurrensen om kompetent arbetskraft mellan olika regioner. Här pekar forskning på en rad viktiga konkurrensfaktorer för att en stad ska behålla och locka till sig befolkning. Två av faktorerna har bäring på trafik; det handlar om att skapa goda kommunikationsmöjligheter med omvärlden samt att bidra till attraktiva stadsmiljöer.

Göteborgs roll som motor i regionen, med Skandinavien största hamn och flera av landets större företag, betyder mycket för landets ekonomi. Godstransporter till och från Göteborg förväntas fortsätta att öka.

THE SCANDINAVIAN 8 MILLION CITY – COINCO

Ett arbete pågår för att undersöka möjligheten till en höghastighetsjärnväg mellan Oslo och Köpenhamn via Göteborg. Arbetet kan fortlöpande följas på www.8millioncity.com.

Traditionellt sett har infrastrukturinvesteringar till största delen finansierats av staten. De senaste åren har vi dock sett en förändring mot en allt större del av med- och samfinansiering av olika offentliga aktörer. Det har skett en utveckling där flera varianter har prövats, till exempel vägavgifter och trängselskatt.

Folkhälsan har under flera år haft en nedåtgående trend med ökade vårdkostnader och sämre livskvalitet som följd. Viktökning även bland unga är något som kommer att påverka samhället i framtiden.

De ekonomiska klyftorna ökar i landet. Ett mer segregerat samhälle håller på att utvecklas och Göteborg är inget undantag.

Utmaningen är därför att:

- aktivt planera för ett minskat resbehov
- samverka mellan alla stads- och regionbyggande aktörer för att tillsammans skapa attraktiva stadsmiljöer och arbeta för snabba kopplingar till vår omvärld
- bidra till god konkurrenskraft för hamnen och industrin med fokus på hållbara transporter
- behålla det goda regionala samarbetet kring alternativa finansieringslösningar
- möjliggöra för fler att välja ett mer hälsosamt resalternativ
- bidra till integration snarare än att förstärka segregation.

2.3 Utmaningar av regional karaktär

Göteborg är utpekad som kärnan i en växande region, där den lokala arbetsmarknadsregionen förväntas växa till att omfatta cirka 1,5 miljoner invånare med Göteborg som nav och motor.

Idag har Göteborg totalt cirka 300 000 arbetstillfällen där 100 000 personer pendlar in till Göteborg. På 20 års sikt förväntas antalet arbetstillfällen i staden öka med 80 000 vilket kommer medföra ytterligare inpendling från regionen. Idag arbetar 190 000 göteborgare i Göteborg, 45 000 personer pendlar ut från staden.

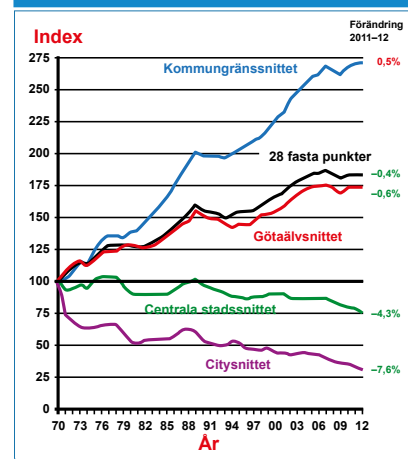
Göteborg är också en evenemangsstad. Liseberg, Svenska Mässan, Scandinavium, Ullevi, Universeum och Världskulturmuseet lockar tillsammans över sex miljoner besökare varje år.

År 2005 var kollektivtrafikandelen för inpendling till Göteborg 17 procent. Nuvarande trend visar på fortsatt ökning av biltrafik över Göteborgs kommungräns.

Utmaningen är därför att:

- ge fler pendlare och besökare möjligheter att resa till och från olika målpunkter i Göteborg utan att öka biltrafikarbetet.

BILTRAFIKUTVECKLING I DE FASTA SNITTEN 1970–2012



2.4 Utmaningar av lokal karaktär

2.4.1 Från stor småstad till liten storstad

Fram till mitten av 1900-talet var Göteborg en blandstad med korta avstånd mellan bostäder, arbetsplatser och affärer. När allt fler fick tillgång till bil var det inte längre nödvändigt att bo nära arbetsplatsen; en stad uppbyggd på stadsdelar växte fram. Idag är Göteborg en gles byggd stad med stadsdelar som öar med bilvägar och grönområden runt omkring. Det har utvecklats en stadsstruktur med spridda start- och målpunkter som driver på resandet med bil.

I översiktsplanen pekar staden ut att Göteborg ska förtätas enligt principen att bygga staden inifrån och ut. En tät, sammanhållen stad ger underlag för ett mer effektivt transportsystem och bidrar till att individens totala miljöpåverkan minskar. Men den sammanhållna staden sänker också samhällskostnaden och skapar möjlighet för en ökad integration.

Stadens planering är inställd på att Göteborg ska växa med 150 000 nya invånare och 80 000 arbetstillfällen de närmaste 20 åren, varav många arbetstillfällen i linje med översiktsplanen kommer att lokaliseras i centrala utvecklingsområden. Förtätning tillsammans med ett stort antal boende och verksamma kommer att ge staden en mer urban karaktär och medför konkurrens om gaturummet.

Utmaningen är därför att:

- hantera resbehovet hos ett kraftigt ökat antal invånare, inpendlare och besökare i en tät stadsmiljö med begränsad tillgång till markyta.

2.4.2 Stadens barriärer

Göteborg karaktäriseras idag till stor del av fasta barriärer i form av berg, vatten, trafikleder och kollektivtrafikstråk. Sådana hinder förstärker också stadens sociala barriärer och bidrar till segregation. Även trafikflöden (bil och cykel) kan upplevas som barriärer.

Utmaningen är därför att:

- överbygga barriärer för en större möjlighet till rörelse utan att försämra framkomligheten för gods- och kollektivtrafik.

2.4.3 En stad med trafiksäkerhet i fokus

Göteborg har under de senaste 20 åren bedrivit ett mycket framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete. Fortfarande dör dock människor och skadas svårt i göteborgstrafiken.

Utmaningen är därför att:

- fler ska röra sig i staden men färre ska skadas i trafiken.

2.4.4 Rörelsefrihet för alla

Att skapa en stad som är jämlik och tillgänglig för alla handlar om att organisera stadsmiljön så att vardagliga behov och sysslor är lätta att hantera. Här har olika grupper olika behov och vanor. I Göteborg reser män i högre omfattning med bil medan kvinnor mer ofta reser kollektivt. När det gäller cykling finns ingen direkt skillnad mellan könen, däremot är det fler kvinnor än män som promenerar till arbetet.

För människor med funktionsnedsättning är trygghet, säkerhet och tillgänglighet nyckelfaktorer till hur transportsystemet upplevs. Även här har olika grupper olika behov. Perspektivet kommer att bli ännu mer aktuellt i och med en åldrande befolkning.

Barn i olika åldrar behöver rörelsefrihet med tillgång och tillgänglighet till service samt platser för lek och rekreation utan vuxnas sällskap. För att kunna röra sig på egen hand behöver barn en trygg och anpassad kollektivtrafik samt sammanhängande gång- och cykelstråk. Det går inte att enbart hänvisa barnen till tillrättalagda lekplatser – kvaliteten och säkerheten i stadsmiljön måste förbättras.

Utmaningen är därför att:

- erbjuda ökad rörelsefrihet till alla, oavsett förutsättningar, utan att det minskar den totala tillgängligheten.

2.4.5 Lokal miljö

I Göteborg har luftkvaliteten blivit bättre de senaste 30–40 åren. Stora punktutsläpp har åtgärdats och trafiken har delvis fördelats på kringleder med effektivare trafikflöde. Men trots omfattande åtgärder klarar inte Göteborg miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid. På vissa platser finns även risk för att partikelnormen överskrids.

Transportsystemet står för en tredjedel av Göteborgs utsläpp men är den källa som dominerar i gatunivån, vilket gör att utsläpp från vägtrafiken har stor påverkan på människors hälsa. Vanliga hälsoeffekter är ökad sjuklighet i luftvägssjukdomar samt i hjärt- och kärlsjukdomar.

Buller är den miljöstörning som påverkar flest människor i Sverige. Trenden pekar på att allt fler utsätts för sådana störningar till följd av att allt fler människor flyttar till bullerstörda miljöer. I Göteborg besväras cirka 30 procent av invånarna minst en gång i veckan av buller i eller i närheten av sin bostad. Höga bullernivåer kan leda till stressrelaterade symptom men ökar också risken för att drabbas av hjärt- och kärlsjukdomar. Den största källan till buller i Göteborg är trafiken. Trafikbuller uppkommer dels från motorljudet, dels från friktionen mellan däck och vägbana.

Utmaningen är därför att:

- minska trafikens hälsopåverkan i Göteborg.

GÖTEBORGS MILJÖMÅL

Frisk luft

Luften i Göteborg ska vara så ren att den inte skadar människors hälsa eller ger upphov till återkommande besvär.

– Dygnsmedelvärde för partiklar (PM10) ska underskrida 35 mikrogram/m³ år 2013.

– Årsmedelvärde för partiklar (PM2,5) ska underskrida 12 mikrogram/m³ år 2013.

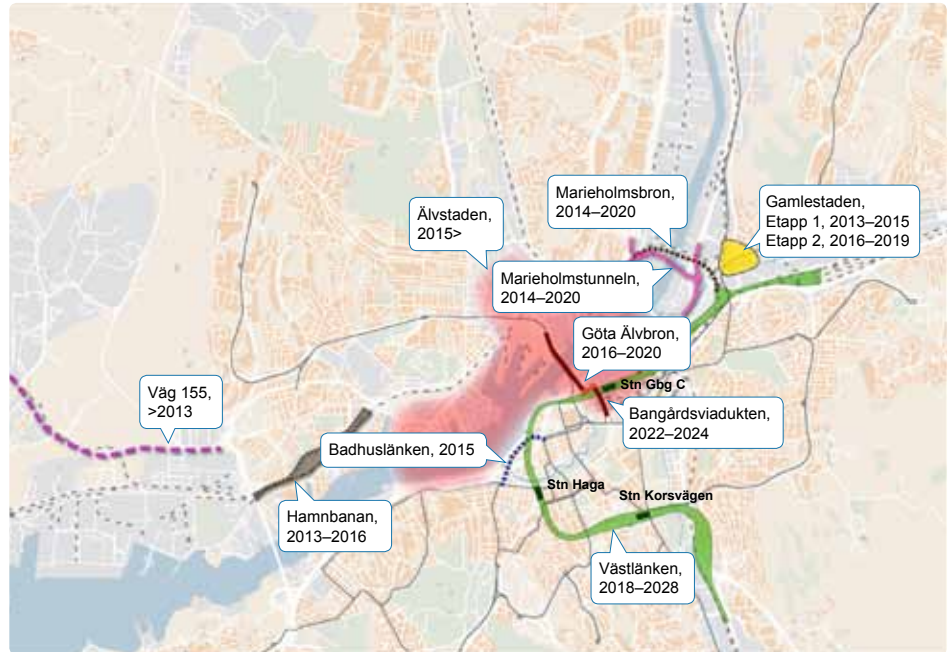
– Årsmedelvärdet för kvävedioxid (NO2) ska underskrida 20 mikrogram/m³ vid 95 procent av alla förskolor och skolor i Göteborg samt vid bostaden hos 95 procent av göteborgarna senast år 2020.

God bebyggd miljö

Bebyggelse, grönområden och andra offentliga platser samt transporter ska samverka till en god stadsstruktur.

– Minst 90 procent av Göteborgs invånare har senast år 2020 en utomhusnivå vid sitt boende som understiger 60 dBA ekvivalentnivå vid utsatt fasad.

– Minst 95 procent av stadens förskolor och grundskolor har senast år 2020 tillgång till lekyta med högst 55 dBA ekvivalentnivå och samtliga stadsparker har senast år 2020 nivåer som ligger under 50 dBA ekvivalentnivå på större delen av parkytan.



Beslutade projekt och planerade byggtider.

2.4.6 Många stora projekt i centrala Göteborg

Inom trafikstrategins tidshorisont kommer flera stora väg- och järnvägsprojekt att byggas i centrala Göteborg samtidigt som stadsutvecklingen av Älvstaden tar fart. Byggandet av beslutade infrastrukturprojekt kommer att påverka alla trafikanter som rör sig i staden. Framkomligheten i gatunätet kommer att vara begränsad, ofta på flera ställen samtidigt. Tillfälliga trafikomläggningar kan göra det svårare att orientera sig i staden. Antalet arbetsfordon och byggt transporter i trafiken kommer att vara stort.

Utmaningen är därför att:

- behålla en säker och god tillgänglighet i och till innerstaden för människor och gods när staden byggs om och till
- få fler att ändra sitt resbeteende och i högre grad välja att gå och cykla.

KAPITEL 3 MÅL OCH STRATEGIER





VISION FÖR EN NÄRA STORSTAD

I en nära storstad finns det attraktiva stadsmiljöer med mötesplatser, promenadstråk och ett stort utbud av affärer, kultur och evenemang samt en blandning av arbetsplatser och bostäder som tillsammans skapar ett rikt stadsliv. I en nära storstad är det lätt att ta sig till arbetet, stadsparker, sjukhus och andra viktiga mål oavsett vem du är och hur du färdas. I en nära storstad ligger många av de funktioner som krävs för att vardagen ska gå ihop inom gångavstånd. I en nära storstad finns en stark tjänste- och besöksnäring, men också en konkurrenskraftig industri- och logistikverksamhet som erbjuder arbeten och samhällsintäkter utan att för den skull störa stads- och friluftslivet.

I en nära storstad är förbrukningen av energi och fossila bränslen låg samtidigt som tillgången till det som stadens och regionens invånare behöver och önskar är stor. En nära storstad skapar konkurrenskraft och erbjuder livskvalitet. En nära storstad är en del av sin region och en motor för uthållig tillväxt.



MÅL OCH STRATEGIER 3

Trafikstrategin utgår från den politiskt fastslagna målbilden för Göteborg, som sammanfattats i översiktsplanen från 2009. Hållbar utveckling är ett centralt förhållningssätt som genomsyrar både översiktsplanen och trafikstrategin.

3.1 Mål för resor, stadsrum och godstransporter

Trafikstrategin sätter mål inom tre områden, där rätt inriktning på planering och investering inom transport- och trafiksektorn har störst betydelse för att Göteborg ska nå uppsatta mål för livskvalitet, konkurrenskraft och hållbar utveckling. De tre områdena är resor, stadsrum och godstransporter.

Trafikstrategins tre huvudmål har härletts ur översiktsplanens tretton strategiska frågor för Göteborgs utveckling, där varje fråga har ett mål och en strategi. Fyra av dessa strategiska frågor har identifierats som mest relevanta och styrande för inriktningen av den framtida trafikplaneringen. Av dessa skapas tre mål för trafikstrategin:

- **Ett lättillgängligt regioncentrum** som skapas ur översiktsplanens mål: Göteborgs roll i en växande region (1) och Förändrat transportbehov (8). Målet inkluderar även Göteborgsregionens kommunalförbunds måldokument ”Uthållig tillväxt” och ”Strukturbild för Göteborgsregionen”.
- **Attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv** (2)
- **Nordens logistikcentrum** (7)

Strategierna är utarbetade med hänsyn tagen till de utmaningar för en ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar utveckling som pekas ut i kapitel 2.

Huvudmål för resor: Ett lättillgängligt regioncentrum. Målområdet innebär att det ska vara lätt att nå viktiga platser och funktioner i staden. Trafikstrategin ska skapa förutsättningar för att alla som reser i Göteborg upplever att staden är lättillgänglig och har en säker trafikmiljö samtidigt som transportsystemet är effektivt och hållbart.

Huvudmål för stadsrum: Attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv. Målområdet pekar ut den avgörande betydelsen för Göteborgssamhällets konkurrenskraft att stadsmiljöerna blir fler, mer urbana och attraktiva att röra sig och vistas i. Det är bra för handeln, besöksnäringen, möjligheten att nyrekrytera företag och anställda men inte minst för att göteborgarna själva önskar denna utveckling. Trafikstrategin lyfter fram behoven av att ändra prioriteringsordningen mellan färdmedlen i innerstaden och i stadens övriga tyngdpunkter men att också prioritera gaturummen som platser att vistas på – inte bara röra sig igenom.

Huvudmål för godstransporter: Nordens logistikcentrum. Målområdet innebär att transportererna av gods till och från hamnen, till logistikverksamheter, industri och handel ska vara robusta och att de ska befästa Göteborg som Nordens logistikcentrum. Trafikstrategin ska bidra till en konkurrenskraftig logistik- och industrinäring med hamnen i fokus.

3.2 Strategi för resor

Vi ska göra det lätt att nå viktiga platser och funktioner i Göteborg genom att:

Stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter (struktur)

En struktur baserad på stadens tyngdpunkter gör det möjligt att erbjuda en snabb och pålitlig kollektivtrafik med stor kapacitet och ett högklassigt cykelnät. Samtidigt stöds utvecklingen av utpekade knutpunkter till områden med tät blandstad.

Öka tillgången till nära service, handel, mötesplatser och andra vardagliga funktioner (samhällsplanering)

Ökade möjligheter att hantera vardagsärenden hemma eller i närmiljön minskar behovet av att resa, och att resa långt, samtidigt som vi får en tryggare och mer livfull närmiljö. Att fotgängare och cyklister är prioriterade i den lokala miljön är avgörande.

Effektivisera trafiksystemet (nyttjande)

Styrning och ledning av vägtrafiken och åtgärder som begränsar antalet fordon i trafiksystemet säkerställer en god framkomlighet för människor och gods.

TILLGÄNGLIGHET

Tillgänglighet kan definieras 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.

TVA- OCH FLERHJULINGAR



Cyklistens fordon kan se ut på många sätt, ha olika mått, gå olika snabbt och vara mer eller mindre värdefullt. Utveckling av nya cykeltyper sker hela tiden. Detta får konsekvenser för utformning av både cyklistens vägar och parkeringsmöjligheter.

3.2.1 Stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter

Översiktsplanen och utbyggnadsplaneringen är tydliga med att bostadsbyggandet i huvudsak ska ske i centrala förnyelseområden och i anslutning till de strategiska knutpunkterna. I arbetet med utbyggnadsplaneringen har ytterligare sådana tyngdpunkter i mellanstaden diskuterats, platser som har potential att erbjuda en tät blandstad med stadslivskvaliteter. Trafikstrategin stödjer den utvecklingen genom att prioritera ett högklassigt stomkollektivtrafiknät mellan stadens tyngdpunkter och till större arbetsplatsområden, sjukhus, stadsparker och andra viktiga målpunkter. Tyngdpunkter och viktiga målpunkter ska vara sammankopplade med gena och säkra cykelvägar som är attraktiva att använda året om och som ingår i ett sammanhängande cykeltrafiknät av god kvalitet.

Cykel är ett eget trafikslag som behöver en egen struktur. Göteborg har idag ett relativt väl utbyggt cykelnät, vilket inte är samma sak som att det alltid är lätt att vara cyklist. Människor måste uppleva att det är tryggt och snabbt att arbetspendla på cykel. Därför ska ett pendlingscykelnät skapas mellan och genom tyngdpunkter – inklusive innerstaden – och till viktiga målpunkter. Det ska vara sammanhängande, gent, säkert och av god standard.

Cyklistens möjlighet att nå tyngdpunkter och större målpunkter även från övriga delar av Göteborg ska säkras genom ett övergripande cykelnät av god standard. Cykel ska betraktas som ett eget trafikslag och som huvudregel vara tydligt separerat från övriga trafikslag. Det betyder att även cykel- och gångtrafik ska separeras istället för att blandas. I områden där cykel- och motorfordonstrafik måste blandas eller mötas, ska cykeltrafiken prioriteras och hastigheten anpassas till cykelfart.

Cykelresan ingår ofta som en del i en längre resa och därför ska det finnas tillräckligt med säkra cykelparkeringar vid pendel- och infartsparkeringar och vid knutpunkter.

Cyklistens behov och förutsättningar ska alltid beaktas vid ombyggnad, stadsomvandling, förtätning och nybyggnation.

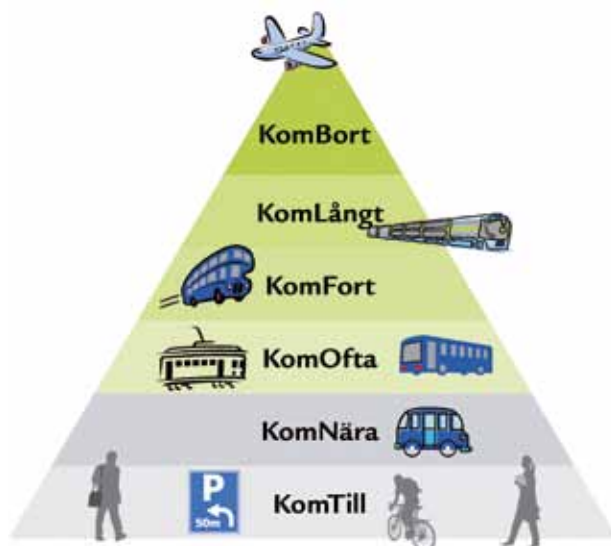
Genhet, separering och prioritering i trafiknätet är avgörande för cykelns attraktivitet, men cykel som trafikslag är mer än andra trafikslag beroende av en helhetssyn. Därför ska det övergripande cykelvägnätet exempelvis vara väl underhållet och upplyst för att möjliggöra cykling under alla årstider och under alla tider på dygnet.

Näst efter att resa till fots är cykling det mest effektiva, resurssnåla och hälsosamma trafikslaget. Om fler väljer att cykla till arbete eller skola avlastas inte bara vägnätet utan även kollektivtrafiken under tider då det är som mest trängsel.

Storsatsning på kollektivtrafiken. Storsatsningen på kollektivtrafik syftar till att korta restiderna, öka kapaciteten och höja pålitligheten, framförallt i stomkollektivtrafiknätet mellan stadens tyngdpunkter och till viktiga målpunkter. I dessa stråk säkerställs en absolut framkomlighet dygnet runt och en kapacitet som möter behovet, oavsett om det gäller buss, båt eller spårbunden trafik. Genom att skapa goda möjligheter att ta sig till en knutpunkt och där byta linje eller färdmedel sprids nyttan av stomkollektivtrafiknätet till hela staden.

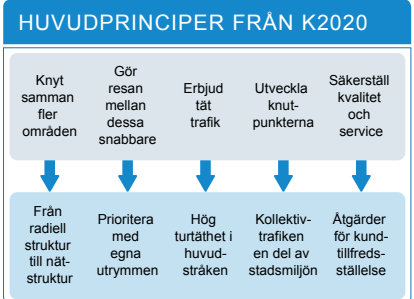
Även utanför stråken där det är ont om yta ska kollektivtrafikens körvägar och hållplatser prioriteras med syfte att öka både framkomlighet och komfort.

Trafikstrategin följer i huvudsak K2020 vad gäller utvecklingen av kollektivtrafiken, men har större fokus på strukturen och resorna i Göteborg. Den har dessutom en tio år längre tidshorisont. Det betyder att K2020 kan ses som ett mycket viktigt steg på vägen för Göteborg, men att det finns fler steg som måste tas. Stomkollektivtrafiknätet kommer att minska restiderna i stora delar av KomFort-trafiken. Det blir möjligt att ta sig snabbt mellan alla tyngdpunkter och viktiga målpunkter i Göteborgsområdet och på så sätt knyts stadens delar ihop lika bra som pendeltåg och expressbussar knyter ihop regionen.



De stora projekten i Västsvenska paketet förbättrar i huvudsak KomFort-trafiken, medan trafikstrategins fokus kan sägas ligga mellan KomOfta- och KomFort-trafiken i K2020s pyramid.

Knutpunkter kommer att fungera som entréer till stomkollektivtrafiknätet för matartrafik (KomNära) och för anslutande med bil och cykel (KomTill) som erbjuds säkra pendelparkeringar.



K2020 slår fast fem huvudprinciper för hur kollektivtrafiken ska kunna locka och ta hand om dubbelt så många resenärer.

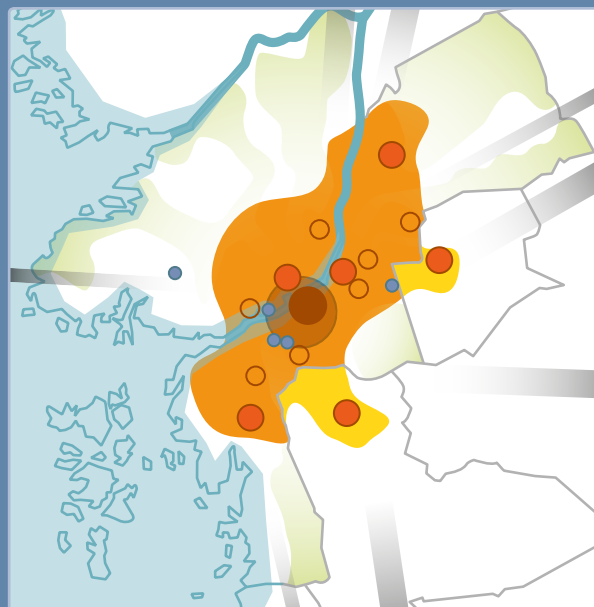
NU SÄTTER VI PUNKT – OM TYNGDPUNKTER, KNUTPUNKTER OCH MÅLPUNKTER

Översiktsplanen och K2020 pekar, utöver city, ut fyra strategiska knutpunkter där man vill se tät blandstad och levande platser: Backaplan, Frölunda Torg, Gamlestaden och Angeredens centrum. Mölndals centrum och Partille centrum ingår i det sammanhängande stadsområdet och kan också räknas som strategiska knutpunkter. I bilden markeras de alla som orange fyllda cirklar.

Med en strategisk knutpunkt menas alltså någonting mer än en stor bytespunkt i kollektivtrafiksystemet – det är en tyngdpunkt i staden där människor bor, arbetar, handlar, möts och roar sig. Vid sidan av dessa fem strategiska knutpunkter finns det 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/Redbergsplatsen. Det krävs dock olika typer av kompletteringar och förtätningar och därmed investeringar av olika parter för att de uppräknade platserna ska utvecklas så långt. I bilden är de markerade med orange 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, extra täta stadsdelar dit många behöver ta sig.

Det finns ett antal stora och täta arbetsplatsområden, sjukhus, evenemangsområden och stadsparker som inte är en del

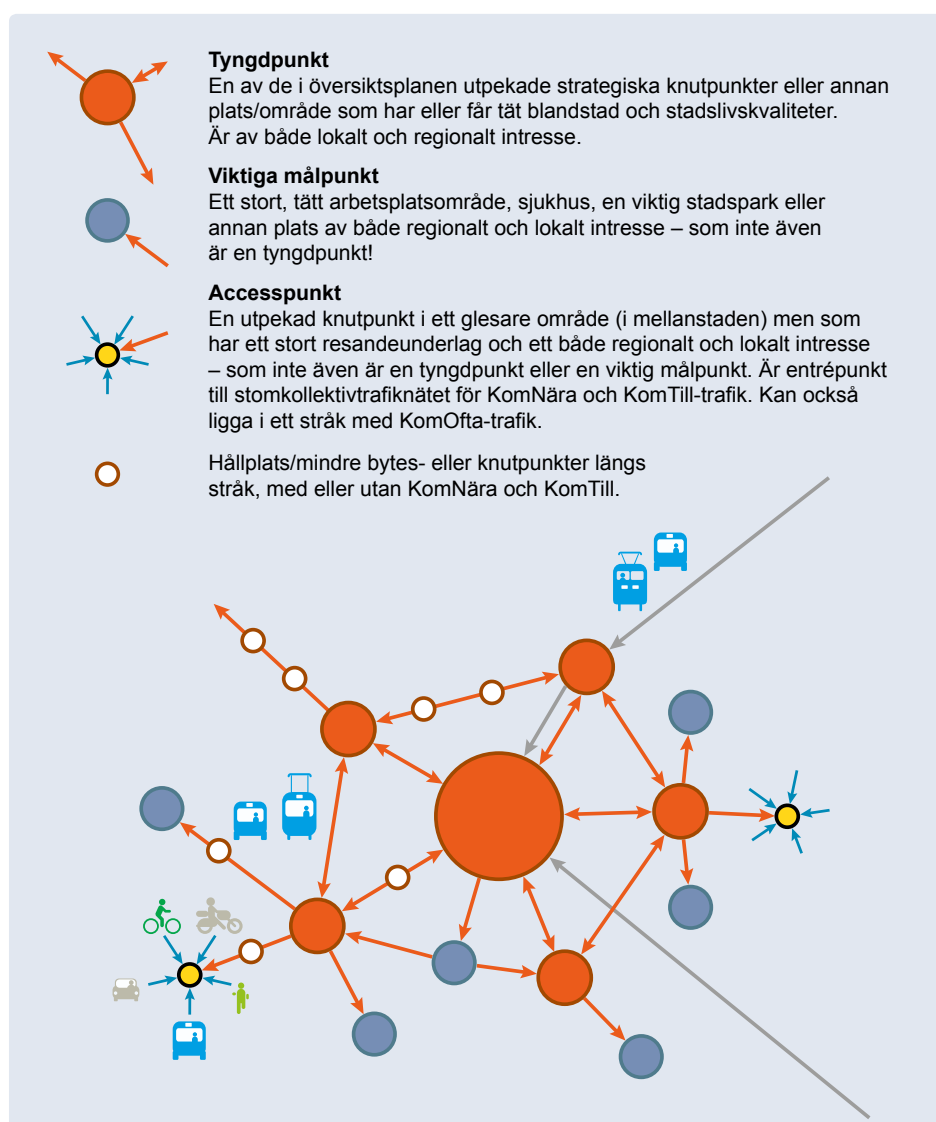


Det som i Göteborgsregionens strukturbild kallas det sammanhängande stadsområdet motsvarar i princip mellanstaden i översiktsplanen och de centrala delarna av Mölndal och Partille. Det som i strukturbilden kallas kärnan motsvarar i princip det som i översiktsplanen definieras som innerstaden och de centrala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

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.



Kraftsamling i innerstaden. För att kunna erbjuda snabba resor mellan viktiga målpunkter måste kollektivtrafiken genom eller runt Göteborgs relativt stora innerstad bli snabbare. Det är idag lätt att ta sig till det som kallas regionkärnan – i princip innerstaden – men desto svårare att snabbt ta sig vidare till andra platser i Göteborg. Det finns en målkonflikt mellan en snabb kollektivtrafik och en attraktiv stadsmiljö – även buss- och spårvagnstrafik skapar barriärer och trafiksäkerhetsrisker. Ett ökat resande innebär tätare turer, längre fordon och större hållplatser, vilket ökar den effekten. Lösningen kommer med allra största sannolikhet innebära att kollektivtrafiken i vissa delar lyfts upp eller sänks ned. En viktig åtgärd för att avlasta innerstaden, minska sårbarheten i systemet och samtidigt förbättra kopplingen mellan knut- och målpunkter är att komplettera dagens radiella struktur med tvärförbindelser mellan tyngdpunkter, målpunkter och de så kallade accesspunkterna.



Stomkollektivtrafiknätet binder ihop tre olika typer av "punkter" – Tyngdpunkter [=röda] som är tätare områden med stadskaraktär av både lokalt och regionalt intresse; viktiga målpunkter [=blå] som är stora, täta arbetsplatsområden, sjukhus etcetera av både lokalt och regionalt intresse samt accesspunkter [=gula], som, vid sidan av övriga punkter, tjänar som entréer till stomkollektivtrafiknätet. Samtliga är fullvärdiga noder i det som också kallas 30-minutersnätet – det ska inte ta mer än 30 minuter att resa mellan två av dessa punkter. Större bostadsområden som ligger längre ut betjänas, i likhet med orter i regionen, av KomFort-trafik längs stråk (exempelvis expressbussar) som i huvudsak angör centrala Göteborg direkt.

Kraftsamling mellan tyngdpunkter. För att en riktigt bra kollektivtrafik ska vara ekonomiskt genomförbar krävs många resenärer, vilket i sin tur kräver relativt tätbebyggda områden eller stråk. Språngvisa kollektivtrafikförbättringar ska därför i första hand ske mellan de delar av staden som redan är tätbebyggda eller där det finns ambition att förtäta i en nära framtid, alltså befintliga och blivande tyngdpunkter i staden.

En heltäckande kollektivtrafik i Göteborg. Stomkollektivtrafiknätet omfattar även ett antal så kallade accesspunkter som är knutpunkter i glesare områden som ändå har ett stort resandeunderlag. Accesspunkterna finns framförallt i mellanstaden, ett exempel är Högsbo-Sisjöns verksamhetsområde. Där ska finnas tillgång till parkering, service och en bra lokal KomNära-trafik i allmän eller privat regi. Lämplig placering av accesspunkter kommer att utredas vidare.

Områden eller stråk i delar av mellanstaden och i ytterstaden ska, som idag och i likhet med regionala startpunkter, ha direktförbindelser (KomFort) till centrala Göteborg och/eller andra tyngdpunkter. Pendelparkeringar behöver kompletteras med infartsparkeringar. De ska i första hand lokaliseras i anslutning till stomkollektivtrafiknätet och, liksom pendelparkeringar, vid knutpunkter som kan erbjuda affärer och annan service. För att inte stå i konflikt med stadsutvecklingsmål, kan de på vissa platser behöva placeras i parkeringshus eller garage.

Regionala resor. Det ömsesidiga beroendet mellan Göteborg och den omgivande regionen kommer att öka, vilket bland annat leder till fler in- och utpendlare och fler besökare. Att stärka resmöjligheterna inom Göteborg gör det lättare att nå slutmålen även för den som kommer utifrån och ska vidare till en arbetsplats utanför innerstaden. Västlänken kommer att öka kapaciteten i tågtrafiken och även avlasta centralstationen, men det krävs fler satsningar på den regionala tågtrafiken om inte inpendlingen med bil ska öka. Göteborgs Stad ska därför aktivt medverka till att såväl kompletterande investeringar i det befintliga nätet som nyinvesteringar genomförs inom strategins tidsperiod. Götalandsbanan mot Borås är ett viktigt exempel.

Tillsammans med övriga kommuner i arbetsmarknadsregionen ska staden, genom att fler nya arbetsplatser skapas utanför Göteborg, verka för att pendlingstrafiken blir mer dubbelriktad än idag. Göteborg ska ha ett tätt samarbete med framförallt Mölndals stad och Partille kommun som delar det sammanhängande stadsområdet med Göteborg.

EN UTGÅNGSPUNKT FÖR TRAFIKSTRATEGIN

”Trafik är människor och gods som rör sig, inte fordon. Fokus i planeringen går från att betona goda förutsättningar för förflyttningar av fordon, till att skapa god tillgänglighet till det människor och verksamheter behöver. Rörlighet och framkomlighet är inget självändamål”.

En av de 11 utgångspunkter för trafikstrategin som Trafiknämnden ställde sig bakom våren 2012

3.2.2 Öka tillgången till nära service, handel, mötesplatser och andra vardagliga funktioner

Att ha tillgång till mötesplatser, fritidsaktiviteter, natur, vänner, mat, upplevelser, kultur, friskvård, aktiviteter, delaktighet eller utbildningsmöjligheter hemma eller i närmiljön kan innebära ett minskat resbehov och en mer attraktiv närmiljö.

Trafikstrategins mål för ett lättillgängligt regioncentrum uttrycks som ”att det ska vara lätt att nå viktiga platser och funktioner”. Om avståndet till några av de viktiga funktionerna kan minska blir de lättare nåbara till fots eller med cykel.

Öka tillgången utan någon resa. Människor är uppkopplade och att använda internet är en naturlig del av vardagen i både hushåll och verksamheter. Staden ska verka för en ökning av e-handel med dagligvaror så att inköpsresorna kan minska i omfattning och bytas ut mot hemleverans alternativt leverans till närområdet. Mängden distributionstrafik kommer då att öka och måste tas omhand i närområdet. Staden ska också verka för att antalet resfria möten ökar för att minska omfattningen av tjänsteresandet.

Öka tillgången i närmiljön. Efter en flera decennier lång utvecklingstrend mot ökad tillgänglighet genom snabb rörlighet behöver utvecklingen i stället vändas mot ökad tillgänglighet genom ökad tillgång i närmiljön. På så sätt kan de ”strukturellt tvungna” resorna minska och det blir lättare att klara vardagen utan att äga bil. Om fler ärenden kan skötas på gång- eller cykelavstånd medför det många positiva effekter som hälsa för den enskilde, trygghet och livfullhet i området och minskad belastning på trafiksystemet i stort.

Ärenden som i högre grad än idag kan skötas genom en gång- eller cykelresa i närmiljön är att handla, få service, ta sig till skola och förskola och att nå fritidsaktiviteter och rekreationsområden. Detta kräver en medveten satsning från staden på att stärka lokala torg i befintlig bebyggelse, till exempel med kompletterande bebyggelse för att öka kundunderlaget, samt en medveten lokalisering av offentlig service, förskolor och skolor. Men det handlar också om att öka möjligheten till etablering för många små verksamheter genom förvaltningsformer, hyresavtal och arkitektur. I staden ska därför de stadsbyggande förvaltningarna och stadsdelsförvaltningarna samverka för att tillsammans planera för en ökad tillgång i närmiljön. Att prioritera fotgängare och cyklister genom att öka gång- och cykelstråkens samt cykelparkeringarnas kvalitet och attraktivitet i närmiljöerna stärker denna utveckling. Särskilt viktig är möjligheten för barn att kunna cykla i närmiljön med eller utan sällskap av vuxen, eftersom resvanor grundläggs redan i tidig ålder.

Det kan finnas en målkonflikt mellan viljan att minska behovet av att resa och viljan att stimulera rörlighet för att till exempel minska segregationen i samhället. Det är därför viktigt att åtgärder som genomförs för att stärka den lokala tillgången i närmiljön främst inriktas på att minska de strukturellt tvungna resorna. Staden ska också aktivt delta i det forskningsarbete som pågår kring begreppet tillgång för att öka kunskapen om potential, hinder och sociala aspekter vid planering för en ökad tillgång i närmiljön.

Öka tillgången till kollektivtrafiken. Resor med kollektivtrafik innefattar minst två gång- eller cykelresor. Alla hållplatser i kollektivtrafiken är därför målpunkter för fotgängare och ibland även för cyklister. Det ska vara lätt och tryggt för alla att ta sig till kollektivtrafikens hållplatser till fots eller med cykel och fotgängare och cyklister ska vara prioriterade i förhållande till övrig trafik i gaturummet.



ALLA RESOR ÄR INTE ÖNSKADE

”Tvungna resor” är resor som till skillnad från ”önskade resor” är förknippade med olust, oönskad ansträngning eller försakelse. Resan kan då gärna förkortas om den ändå ger det utbyte den var ämnad att gynna: arbete, service etcetera. Med strukturellt avses att det tvungna resandet, dess omfattning, betingas av samhälleligt strukturella förhållanden som till exempel geografisk uppdelning mellan arbete och bostad.

NÄRMILJÖ

Närmiljö är området inom gångavstånd från en bostad. Den mest koncentrerade formen av lokala torg är tyngdpunkter där stor tillgång finns i närmiljön för ett stort antal boende.

UTBYGGNADSPLANERING OCH GRÖNPLAN

Läs mer om möjligheter till utveckling av stadens närmiljöer i Utbyggnadsplaneringen och Grönplanen.

3.2.3 Effektivisera trafiksystemet

Att effektivisera trafiksystemet sker genom två typer av åtgärder, dels sådana som påverkar efterfrågan och därigenom minskar biltrafikarbetet, dels sådana som påverkar hur och var fordonen rör sig och därigenom ökar framkomligheten. Den första typen faller inom det som ofta kallas mobility management och den andra inom det som rymms i begreppet transportinformatik. Ofta hänger åtgärderna ihop som i fallen trängselskatt och trafikinformation.

Underlätta och stimulera ett flexibelt resande. Behovet av att äga och använda bil beror på samhällsplaneringen i stort och på övriga färdmedels konkurrenskraft. Efterfrågan, som är de uttryckta behoven, beror även på hur incitamenten ser ut och på trafikanternas kunskap och attityder.

Trängselskatten har skapat ett starkt ekonomiskt incitament som lett till kraftigt minskad biltrafik till och genom centrala Göteborg. Stadens parkeringspolicy har motsvarande effekt, om än inte lika stor. Göteborg ska fortsätta att använda och utveckla ekonomiska styrmedel som ett sätt att behålla en god framkomlighet för godstrafik, kollektivtrafik, annan nyttotrafik och för de trafikanter som saknar realistiska alternativ till bilen. Styrmedlens impopularitet och deras effektivitet är två sidor av samma mynt. De ska därför grundas på kommunicerbara principer om ett effektivt utnyttjande av gemensamma, begränsade resurser (plats, pengar etcetera) och uppfyllande av en gemensam, attraktiv målbild.

Staden ska fortsätta dialogen med invånare, verksamheter och andra intressenter för att skapa insikt om olika resmöjligheter. Staden ska också skapa bättre förutsättningar för ett flexibelt resande. Det sker genom att stimulera framväxten av nya hållbara restjänster, men även genom att ha trafikantens perspektiv vid utformning och genomförande av åtgärder. Stadens olika samhällsbyggande förvaltningar ska använda gröna transportplaner som ett strategiskt verktyg.

Bilen kommer även i fortsättning att vara viktig i ett lättillgängligt regioncentrum, även om den inte längre är basfärdmedlet. Det fysiska, ekonomiska eller klimatmässiga utrymmet för större väginvesteringar kommer att vara litet. Det betyder att biltrafikens fortsatta framkomlighet bygger på att hela resandeökningen tas om hand av mer yteffektiva och kapacitetsstarka färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik. Det understryks av att gods- och övrig nyttotrafik kommer att öka samtidigt som utryckningsfordon måste garanteras framkomlighet.

Informationssystem i trafiken. Flera delar av trafikstrategin stödjer en överflyttning till mer effektiva transportslag för både människor och gods, men trafiken behöver också effektiviseras i sig, vilket kan ske genom en samlad användning av transportinformatik. Det handlar om att stödja beslut om färdmedel, starttid eller rutt före och under resan eller transporten, men också om mer direkt styrning och ledning av trafiken. Att effektivisera trafiksystemet minskar också känsligheten för störningar och ökar restidspålitligheten.

Staden ska använda transportinformatik som ett strategiskt verktyg för att öka framkomligheten i trafiken och kvaliteten för alla trafikanter, samt delta i den regionala, nationella och internationella utvecklingen av nyttiga system. Tillsammans med andra väghållare och myndigheter och i samarbete med kommersiella aktörer ska staden erbjuda kvalitetssäkrad information till trafikanter.

TRANSPORTINFORMATIK

Med Transportinformatik, eller ITS (Intelligenta Transportsystem), menas användning av informations- och kommunikationsteknik inom transportområdet. ITS används framförallt för att informera, leda och styra trafikanter. ITS omfattar alla trafikslag och samtliga delar av transportsystemen – fordon, infrastruktur, användare och den omgivande miljön.

RESTJÄNSTER

En samlad restjänst kan minska hushållens behov av att äga en bil och fungera som ett paketerat abonnemang på kollektivtrafikresor, bilpools- och hyrbilstjänster, taxiresor, elcykelhyra och moderna varianter av samåknings-system.

3.2.4 Effektmått för resor

1. Minst 55 procent av göteborgarnas motoriserade resor sker med kollektivtrafik år 2035

K2020-målet om 40 procent kollektivtrafikandel av motoriserade resor avser resor inom samt till och från Göteborgsområdet, som innefattar Göteborg, norra Mölndal, Partille och västra Härryda. För att K2020-målet ska kunna uppfyllas krävs att göteborgarna använder kollektivtrafik istället för bil i ännu högre utsträckning.

Idag är göteborgarnas kollektivtrafikandel 38 procent av de motoriserade resorna. K2020-målet innebär att i princip hela ökningen av motoriserade resor ska hanteras med kollektivtrafik. Samtidigt har Trafikverket visat att biltrafiken behöver minska – framförallt i storstadsområdena – för att klimatmålen ska kunna nås. Detta är grunden till beräkningar av målet.

2. Minst 35 procent av göteborgarnas resor sker till fots eller med cykel år 2035

I en nära storstad har det blivit möjligt för många fler att utföra sina ärenden till fots eller med cykel. Därför är det ett viktigt effektmått på resor att göteborgarna gör en större andel resor till fots eller med cykel år 2035. Idag är andelen 30 procent.

Till grund för detta mått ligger bedömningar om hur stor andel av de korta kollektivtrafik- och bilresorna som kan ersättas av en resa till fots eller med cykel och om att allt fler ärenden kan uträttas på gång- och cykelavstånd.

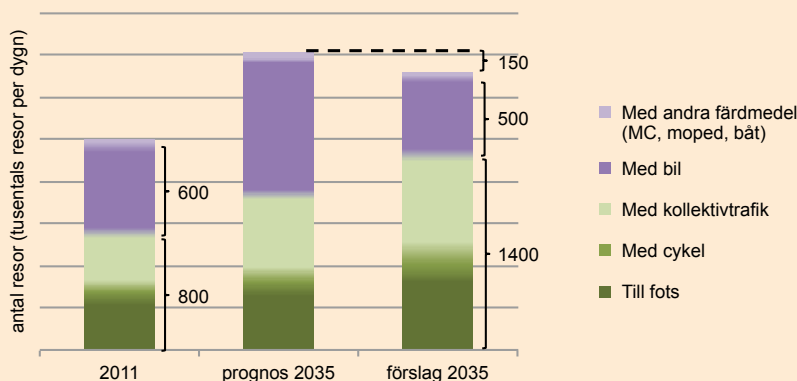
EFFEKTMAÅTT

Ett effektmått är ett verktyg för att konkretisera och följa upp en strategi. Vad blir resultatet av att vi följer strategin? Effektmåttet ska vara relevant för strategin och kan som mål betraktat hjälpa till att identifiera åtgärder som är nödvändiga för att nå målet.

FÄRDMEDELSFÖRDELNING

Färdmedelsfördelning är det vanligaste sättet att mäta resbeteende och används för att sätta långsiktiga mål och följa förändringar i resvanor. Effektmått om färdmedelsfördelning i trafikstrategin mäter alla personresor i alla ärenden. Måttet tas fram genom resvaneundersökningar och valideras genom resmätningar för de olika färdmedlen.

Resandetillväxt och färdmedelsfördelning av göteborgares resor



Cirka 80 procent av antalet resor i Göteborg utförs av göteborgare och vi följer upp göteborgarnas resor regelbundet. Därför väljer vi att sätta effektmått på resor utförda av göteborgare. Strategin för resor kommer också att medverka till att besökare och inpendlare ges goda förutsättningar att välja ett hållbart transportsätt.

Utgångspunkten är att vi ska bli 150 000 fler göteborgare fram till 2035 och att antalet arbetsplatser ska öka med 80 000. Det innebär att det totala antalet resor kommer att öka. Enligt den nationella prognosen kommer antalet resor med personbil att öka med cirka 35 procent, medan klimatmålen pekar mot behovet av en minskning. I förslaget till effektmått ingår därför en dämpning av det totala resandet med cirka 150 000 resor som kan uppnås genom att fler ärenden uträttas utan en resa. I förslaget till mått är också det totala antalet bilresor 100 000 färre än det totala antalet bilresor år 2011, medan betydligt fler resor sker till fots, med cykel och med kollektivtrafik. Förutsatt en teknikutveckling mot betydligt klimatsmartare fordon samt att icke-göteborgare minskar sitt bilresande i Göteborg med cirka en tredjedel jämfört med år 2011, leder dessa mått till uppfyllande av mål om transportsektorns utsläpp av klimatgaser i Göteborg.

3. Restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter, målpunkter eller accesspunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik

Tillgängligheten med bil i Göteborg är redan mycket god. Idag når man i princip alla platser, oavsett startpunkt i kommunen, inom 30 minuter med bil. Så ser det inte ut för den som väljer kollektivtrafiken. Restiden i mer än 25 procent av relationerna mellan de utpekade tyngd-, mål- och accesspunkterna är idag längre, eller betydligt längre, än 30 minuter. Därför prioriteras åtgärder som kortar restiderna och ökar kapaciteten i kollektivtrafiken. Restidskvoten (kollektivtrafikresa/bilresa) påverkar färdmedelsvalet och är därför en viktig indikator, men eftersom det är ett relativt mått är det inte relevant för att mäta tillgängligheten. Områden där man kan nå 50 procent av stadens arbetsplatser inom 30 minuter med kollektivtrafiken anses i Göteborg ha mycket god tillgänglighet, och just 30 minuter används ofta som en gräns.

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt för planering inom vägtransport-systemet som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis. Principen lanserades ursprungligen inom Vägverket 1997 för att bättre hushålla med investeringsmedlen men idag lyfts principen upp som en metod för att bland annat minska trafikens negativa effekter på exempelvis trängsel, luftkvalitet och klimat.

Riksdag och regering har de senaste decennierna i olika sammanhang betonat vikten av att transportåtgärder analyseras och prioriteras utifrån fyrstegsprincipen. I propositionen om ett nytt nationellt planeringssystem för transportinfrastruktur (Prop 2011/12:118) framhålls att ”Den formella fysiska planeringen ska föregås av en förberedande studie som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen.”

Steg ett: Tänk om

Det första steget omfattar åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

Steg två: Optimera

Det andra steget omfattar åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

Steg tre: Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

Steg fyra: Bygg nytt

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

EXEMPEL PÅ ÅTGÄRDER

Åtgärderna kan kopplas till fyrstegsprincipen. I princip behövs åtgärder i alla fyra stegen. Steg ett- och två-åtgärder ingår i hög grad i strategierna. Här redovisas i huvudsak steg tre- och fyra-åtgärder.

Steg ett: Tänk om

Reservera parkering för bilpoolsetableringar vid lokala torg, tyngdpunkter, viktiga målpunkter och knutpunkter.

Steg två: Optimera

Utfasning av alla tunga fordon med förbränningsmotorer i tätbefolkade områden. En successiv övergång till kollektivtrafik- och distributionsfordon med annan motorlösning, exempelvis elmotorer, ger stora fördelar för stadens ljudbild och luftkvalitet.

Cykelparkering för många sorters cyklar och annan cykelservice för att underlätta den flexibla resan.

Pendelparkering och infartsparkering för att underlätta den flexibla resan.



Spårvagnsnätet – principstruktur i centrala Göteborg.

Steg tre: Bygg om

Prioriterade gång- och cykelstråk samt tydlig skyltning mellan kollektivtrafikens hållplatser och entrépunkter till stadsparker och andra grönområden.

Omdisponering av hårdgjord yta till förmån för övergripande cykelnät.

Ökad yta för fotgängare och cyklister i närmiljöer runt lokala torg.

Konvertering av befintliga väg- och gatustråk till kollektivtrafikkörfält.

Steg fyra: Bygg nytt

Spårvägsutbyggnad i linje med intentionerna i K2020:

- Spårväg till Backa
- Spårväg till Eriksberg
- Spårvägsförbindelse mellan Linnéplatsen, Stigbergstorget och Lindholmen ("Lindholmsförbindelsen")

För att nå en kombination av hög kapacitet och hastighet i stomnätskollektivtrafiken mellan tyngdpunkter utan att allvarligt störa möjligheterna att utveckla attraktiva stadsmiljöer kan ytterligare tekniska system behövas. Till exempel lightrail, duospårvagn eller tunnelbana och i i något fall linbana.

Ny lösning för stomkollektivtrafik genom centrala Göteborg, till exempel spårväg genom Allén, nedgrävning av spårväg, upphöjning av spårväg, eller ett nytt system genom centrala Göteborg. (Till exempel lightrail, duospårväg eller tunnelbana, i något fall linbana.)

Depåer och uppställningsplatser för kollektivtrafikfordon.



3.3 Strategi för stadsrum

Vi bidrar till attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv i innerstaden och tyngdpunkterna genom att:

Ge gående och cyklister förtur (rörelse)

Vi anpassar gatumiljöerna och fordonens hastighet utifrån i första hand de gåendes och i andra hand cyklisternas behov och villkor och skapar på så sätt förutsättningar för attraktiva, trygga och säkra gatumiljöer samt ett rikt stadsliv. Vi prioriterar också distribution av varor och avfall men till tider på dygnet när färre människor är i rörelse.

Skapa fler stadsrum som passar vardagslivet, arbetslivet och sällskapslivet (vistelse)

Vi ger plats och goda förutsättningar för att bo och vistas i staden. Vi tar också hänsyn till barns och vuxnas behov av att röra sig fritt i stadsrummet.

Skapa mer finmaskiga och sammanhängande gatunät (struktur)

Vi bygger samman staden med finmaskiga, varierade och sammanhängande gatunät. Det skapar fler och mer integrerade allmänna platser och fler offentliga rum öppna för alla. Bättre strukturella förutsättningar att röra sig i staden medger också ett rikt och mer dynamiskt stadsliv på fler ställen.

3.3.1 Ge gående och cyklister förtur i innerstaden och i tyngdpunkterna

Att röra sig till fots ger bra förutsättningar för möten och social interaktion. Att förbättra förutsättningarna för fotgängare har därför ett egenvärde för en stad som önskar ett rikt stadsliv.

För att förstå vad som måste göras måste Göteborg, i likhet men andra städer, öka kompetensen och resurserna kring specifik planering för fotgängare.

Närmast tyngdpunkternas och innerstadens knutpunkter för kollektivtrafik ska gående ha högst prioritet i gaturummen. Här ska man kunna gå tryggt och säkert och det lite större barnen kan röra sig själva i dessa stadsmiljöer, inte för att motorfordonen inte finns där, utan för att fordonen körs utifrån krav från fotgängare, barn och stadsliv. Här måste hållplatslägen för stomtrafiken och tillgången på parkeringsplatser successivt ses över. För dem som kan gå måste ibland gångresan som avslutar en bil- eller kollektivtrafikresa bli något längre än idag. På så sätt ökar kapaciteten i de centrala delarna av gatunätet och kollektivtrafiksystemet till förmån för dem som behöver det mest.



Bild: Ramböll.

Genom ändrad prioritering av färdmedlen kan vi skapa bättre förutsättningar för gående och cyklister i de tätbefolkade delarna av staden.

Om gående har högst prioritet närmast knutpunkterna är cykeltrafiken en god tvåa i dessa områden. Cykeln är en viktig del av stadens transportsystem som också bidrar mycket till att stadsmiljöerna känns mer levande. Med cykel ska man kunna komma mycket nära sitt mål och därför behövs ett gent och finmaskigt cykelvägnät men också allmänna cykelparkeringar i varje kvarter. Större cykelparkeringar behövs vid stadens knutpunkter. Stadens pågående arbeten med cykelplan och parkeringsstrategi för centrala Göteborg konkretiserar lösningsförslag på dessa frågor.

Att det är trångt på många cykelbanor idag är inte bara problematiskt för cyklister utan även för gående i angränsande delar av gatuutrymmet. Eftersom stadens ambition är att öka såväl antalet cyklister som gående behöver ytan för dessa trafikslag utökas och separeras. För att spara gatuutrymme i innerstaden och i tyngdpunkter ska cykeltrafiken genom dessa områden normalt sett blandas med övrig motoriserad trafik på så kallade cykelfartsgator.



Fotomontage av Landskapsgruppen baserat på grundbild från Google-street-view, © 2013 Google.

I områden där både gående och cyklister är riktigt många kommer vi behöva göra cykelfartsgator. Cyklister får där samsas om gatuutrymme med bilisterna, men i hastigheter och trafikföring som passar cyklister.

Ambitionen i trafiksäkerhetsarbetet, särskilt för de oskyddade trafikanterna, ska vara fortsatt hög. Där fotgängare och cyklister vistas och samspelar med annan trafik är mänsklig hastighet en förutsättning. Även barn, äldre och funktionshindrade ska kunna röra sig utan risk för liv och hälsa.

Varudistribution sker idag ofta med tunga fordon. I innerstaden och i tyngdpunkterna ska stadens framgångsrika arbete med olika former av anpassad citydistribution successivt fördjupas och omfatta fler områden.



K-vagnen, foto: Asbjörn Hanssen, Göteborgs Stad Trafikkontoret.

I tätbebyggda områden kan en lokalt samordnad varudistribution förbättra servicen till handlarna samtidigt som konfliktriskerna mellan tunga distributionsfordon och oskyddade trafikanter minskar.

STRATEGIERNA I GÖTEBORGS STADS TRAFIKSÄKERHETS-PROGRAM 2010–2020

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

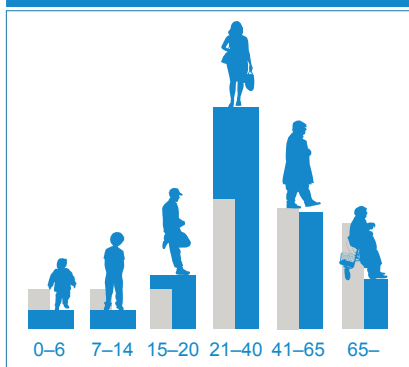
3.3.2 Skapa fler och varierade stadsrum som passar vardagslivet, arbetslivet och sällskapslivet

Man behöver inte ha ett ärende eller bo i staden för att uppleva stadsmiljöer. Många tar en promenad, joggar, tar en fika, besöker Göteborg som turister eller bara hänger på stan.

I de medborgardialoger som genomförts inom ramen för Älvstaden och stadens 400-årsjubileum framförs ett allmänt önskemål från göteborgarna att staden behöver förskönas samt anpassas för fotgängare och cyklister. Dessutom finns ett mycket starkt önskemål om att öppna staden mot älven.

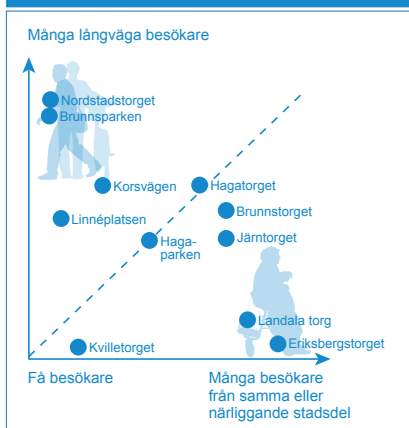
Möjligheten att vistas och röra sig i ett mänskligt tempo avgör i vilken utsträckning stadsmiljön upplevs som attraktiv. När vistelse och långsamma rörelser ska ta plats, krävs att snabbare rörelser och fordon hittar andra gator eller annan yta i gaturummet. Tillräckligt breda trottoarer gör det möjligt att strosa, flanera eller skynda utan att någon upplever det som ett problem att det görs på samma yta.

SOCIAL BLANDNING I GATURUMMET – ÅLDERS- GRUPPER



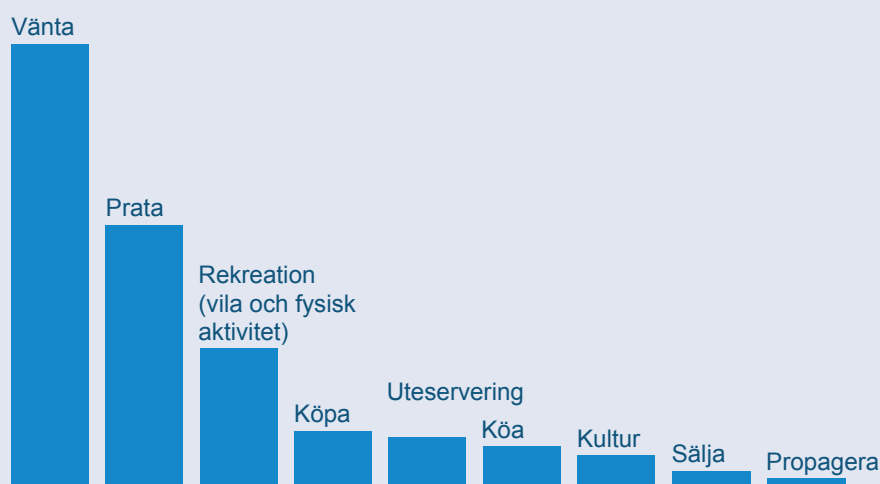
20–40 åringar är idag överrepresenterade bland dem som vistas på gator och platser i centrala Göteborg.

SOCIAL BLANDNING I GATURUMMET – LOKALA OCH LÅNGVÄGA BESÖKARE



Vissa välbesökta platser befolkas huvudsakligen av närboende medan andra platser fungerar som regionala arenor.

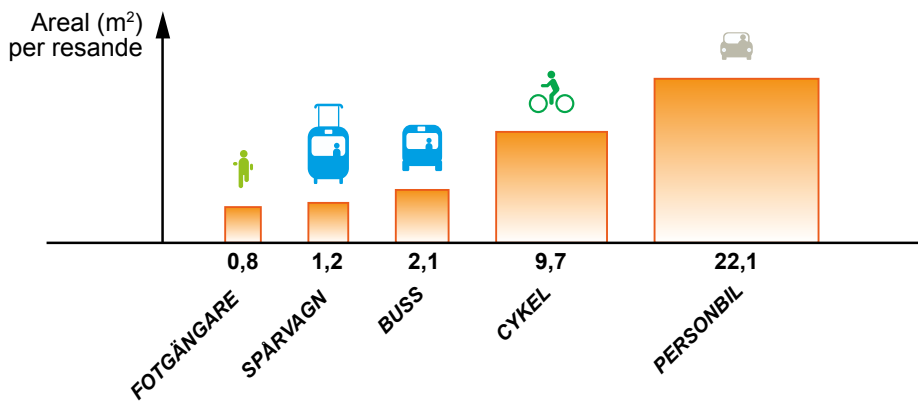
De vanligaste aktiviteterna



Gator och platser används inte bara till rörelser utan här pågår olika former av annat stadsliv också. 2011 gjordes en inventering av vad människor gör på några av de viktigare platserna i centrala Göteborg.

Positiva boendeupplevelser kan skapas av grannskap och umgänge med människor som bor i närområdet. Gaturummet är en naturlig plats att träffas på och förutsättningarna för boende att kunna vistas där är viktiga, inte minst för barn.

Trafikytor tillåts ofta ta stor plats vilket det inte finns utrymme för i en stad som ska förtätas. Det totala utrymmet för trafik i innerstaden kommer inte att öka; det är snarare troligt att trafiksystemet allt oftare måste lämna plats för annat som ger större nytta. Trafikens ytanspråk hänger ihop med vilka hastighetsnivåer, krav på radier och körfältsbredder man planerar för – fordon i högre hastighet kräver normalt mer plats. Ytanspråken varierar också för de olika färdmedlen som finns i staden. En fotgängare kräver cirka en kvadratmeter, en bussresenär två, en cyklist tio och en bilist cirka 22 kvadratmeter.



Att färdas kräver ytor – olika färdmedel har olika ytkrav. Beräkningarna bakom denna illustration är tagna från en norsk studie [Norheim, Bård and Stangeby, Ingunn: Fakta om kollektivtrafikk. Transportøkonomisk institutt, Oslo 1995] och är inte avstämde med hur väl de beskriver Göteborgstrafikens villkor.

Samspelet mellan byggnader och gaturum är avgörande för ett mångfacetterat stadsliv. Lokaler i gatuplan behöver oftast ligga längs gator med en naturlig genomströmning av gående för att fungera i längden. Lokaler i gatuplan har också stor betydelse för stadslivet då de aktiverar gatorna och skapar händelser längs vägen. Offentliga platser ska utformas så att alla grupper i samhället har kostnadsfri tillgång till dem och utformningen ska stimulera invånare och besökare att delta i stadsrummet.

Stadens hantering av parkeringsplatser för bilar i urbana miljöer är en nyckelfråga för stadsutvecklingen. Göteborgs Stad har en parkeringspolicy som stödjer den stadsutveckling som anges i översiktsplanen. Att nämnder och bolag följer parkeringspolicyns intentioner är avgörande för att nå trafikstrategins mål.

Känslan av trygghet, det vill säga att kunna, vilja och våga röra sig fritt i staden under dygnets alla timmar, har stor betydelse för stadens attraktionskraft. Genom att utforma välskötta och överblickbara stadsrum i god kontakt med omgivningen, och där det är lätt att orientera sig, skapas platser där människor gärna vill röra vara. Rätt ljusättning betonar rummets speciella karaktär och förhöjer det vackra.



Foto: Mats Udde Jonsson.

Med hjälp av genomtänkt belysning kan fler platser upplevas som trygga under större delar av dygnet än annars. Dessutom kan man tillföra eller förstärka platsegenskaper med hjälp av belysning. Exempelbilden är på Tyska Bron.

Göteborg innehåller en stor variation av stadsmiljöer. Variationen i sig är attraktiv och väl värd att bevara och utveckla. Det finns inte en princip för hur man ska prioritera mellan olika färdmedel eller funktioner i väg- och gatunätet. Olika prioriteringar kommer att gälla i olika stadsmiljöer, vid olika tider och utifrån olika funktioner. Gator och vägar i tyngdpunkterna kommer att i viss mån behöva likna innerstadens vad gäller funktion, men också vad gäller den konkurrens om yta som borde uppstå. Dialogen med stadsdelarna om lämpliga långsiktiga trafikeringlösningar kring respektive tyngdpunkt behöver fortsätta.

GÖTEBORGS STADS PARKERINGSPOLICY – STRATEGISKA ÅTGÄRDS-OMRÅDEN

- Effektivisera, lokalisera och prioritera utbudet.
- Förädla Göteborgs stadsmiljö.
- Främja ett ökat resande med kollektivtrafik och cykel.
- Utveckla kedjan från översiktlig planering till avtal.
- Bättre samplanering.

3.3.3 Skapa mer finmaskiga och sammanhängande gatunät

Skalan i olika städernas gatustruktur varierar. Antalet gatukorsningar per kvadratkilometer skiljer sig hundrafalt mellan Venedigs 1500 korsningar per kvadratkilometer och den amerikanska staden Irvines 15. Ett mer finmaskigt vägnät kan åstadkommas genom kortare kvarterslängder eller kvartersgenomgångar likt Viktoriapassagen. Att skapa bättre möjligheter att passera över trafiktunga stadsleder eller att binda samman okopplade gator är andra sätt.



Foto och montage gjorda av Ramböll (båda bilderna).

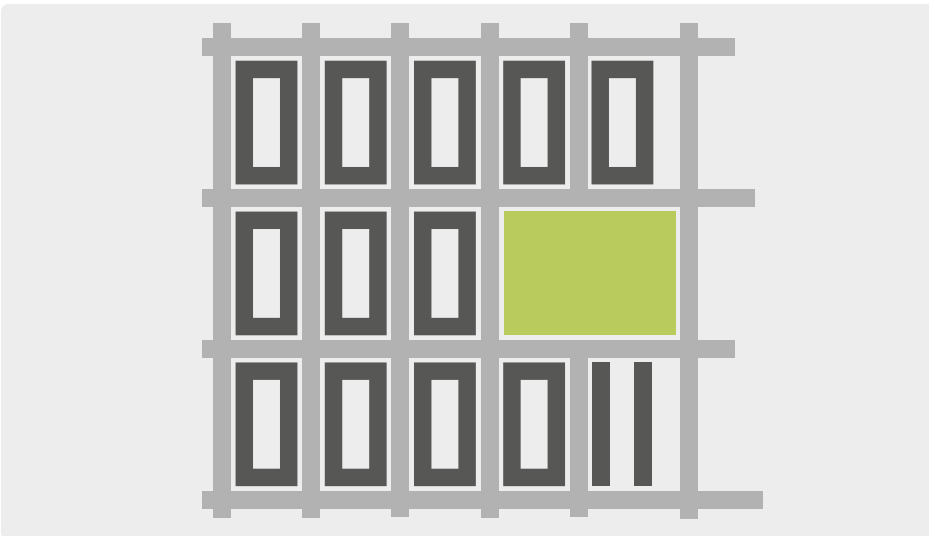
Vissa trafikstråk i Göteborg kan behöva omdanas för att passa nya behov när staden förtäts. Bilderna visar en av många tänkbara omdaningsidéer för Vågmästareplatsen.

På vissa platser kommer kollektivtrafikens krav på framkomlighet och hastighet i konflikt med oskyddade trafikanters behov av mänsklig hastighet samt med stadslivet i övrigt. För att undvika dessa barriärer behöver Göteborgs Stad satsa betydande resurser på att ge den kollektivtrafik genom innerstaden som har höga anspråk på hastighet och kapacitet nya lägen.

Ett finmaskigare gatunät ger fler vägval och större variation för gående. Det skapar också fler och mer integrerade allmänna platser i staden. Fler offentliga rum öppnar sig för alla stadens invånare. Bättre strukturella förutsättningar för att förflytta sig i staden ger också underlag för ett rikare och mer dynamiskt stadsliv på fler ställen. Potentialen för fler bra affärlägen ökar.



Bild: Ramböll.



En finmaskig och småskalig gatu- och kvartersstruktur ger stora fördelar för stadslivet.

Genom att knyta samman idag osammanhängande gator till längre gatustråk, kantade av större målpunkter knyts staden samman rent fysiskt. Det har en positiv social inverkan. När innerstaden ska utvidgas kan de befintliga långa gatustråken förlängas in i de nya stadsdelarna, likväl som de mest tillgängliga gångstråken idag ska anpassas till ett ökat gång- och cykelflöde i en framtida större innerstad.

För en attraktiv stadsmiljö krävs variationer i struktur och användning längs gatorna. Det krävs torg och platser som bryter av kvartersstrukturen och gör att det händer saker längs stråken för att rummet inte ska bli ointressant.

Förändringspotentialen är som störst i omvandlingsområdena men insatser ska göras även i den redan byggda staden. En tumregel kan vara ”maximera antalet gathörn!”

3.3.4 Effektmått för stadsrum.

Flera av måtten kommer att påverkas av att innerstadens geografiska utbredning successivt kommer att ändras liksom vilka platser som definieras som tyngdpunkter. Därför kan parallella mätserier med olika geografiska definitioner bli nödvändiga. Dessutom saknar flera av måtten nulägesmätningar. Tills dessa är gjorda ska angivna procentsatser ses som en indikator på ambitionsnivån.

1. Senast år 2035 anser minst 80 procent av de boende i innerstaden och runt tyngdpunkterna att cykel eller gång är det mest attraktiva sättet att röra sig i närområdet

De boendes uppfattning att valda lösningar för gång och cykel är smidiga och attraktiva är bevis på att omställningsarbetet följer målen.

2. Antalet dödade, allvarligt och måttligt skadade i Göteborgstrafiken ska minska

Till år 2020 är målet att maximalt 75 personer dödas eller skadas i Göteborgstrafiken. Måttet är fastställt i Göteborgs trafiksäkerhets-program 2010–2020. Ett nytt mått för 2030/2035 kommer att formuleras i kommande versioner av trafiksäkerhetsprogrammet.

3. Senast år 2035 anser minst 80 procent av göteborgarna att gaturummen i innerstaden och runt tyngdpunkterna är attraktiva att röra sig i och vistas i

Göteborgarnas uppfattning att framtida stadsmiljöinsatser leder till mer och fler attraktiva stadsrum är också en bekräftelse på att omställningsarbetet följer strategin.

4. Vägar för gående och cyklister i innerstaden och runt tyngdpunkterna ska vara gena och ha en hög tillgänglighet såväl i närområdet som till närliggande stadsdelar

Finmaskiga och sammanlänkade gatunät för fotgängare ökar tillgängligheten och genheten. Genhet kan uttryckas och mätas som en kvot mellan fågelavstånd och anvisad väg. Tillgänglighet i gatunätet kan mätas med exempelvis rumsintegrationsanalyser, där stadsrummens närhet till varandra beräknas. Idag finns mätningar på tillgängligheten för gående i centrala Göteborg (se rapporten Stadslivet i centrala Göteborg).

5. Den totala ytan som används för trafikinfrastruktur i kommunen ska inte öka

Göteborgs trafiksystem är relativt ytkrävande, ungefär en procent av landarealen inklusive impediment används för vägar, järnvägar och dess kringområden, vilket är i samma storleksordning som stadens täta stadsstrukturer. När staden blir storstad behöver ytanvändningen omprövas för att ge plats åt det som behövs bättre. Trafikkontoret följer upp antalet kvadratmeter vägyta. De senaste fem åren har den ökat med cirka fem procent.

Det finns även underlag till måttet i Lantmäteriets marktäckedata som redovisas årligen.

EXEMPEL PÅ ÅTGÄRDER

Steg ett: Tänk om

Satsa på småskaliga strukturer och prioritering av gående och cyklister vid omvandlingsinsatser. Vid stadsplaneringen av centrala omvandlingsområden ska fotgängare och cyklister vara de dimensionerande trafikantgrupperna. Gatustrukturen ska vara finmaskig och merparten av fordonstrafiken genom områdena ska ske med relativt låga hastigheter.

Steg två: Optimera

Fler gator med blandad trafik i lugnt tempo. Om det ska vara meningsfullt att satsa på att göra en stadsmiljö mer attraktiv måste förutsättningarna medge det. Genomfartstrafik – särskilt den tunga – måste även i fortsättningen styras till ett övergripande vägsystem. I övriga delar av gatunätet kan det vara en fördel att blanda olika trafikslag för att åstadkomma liv och rörelse i staden, dock i ett tempo anpassat för oskyddade trafikanter.

Steg tre: Bygg om

Skapa fler värdetäta gator. Många gator har idag en utformning som inte utnyttjar den potential som finns i omgivningen för att gaturummet ska befolkas. Gatorna ska utformas så att gångtrafik prioriteras – övriga trafikslags behov av framkomlighet behöver emellertid vägas in. Några exempel på sådana gator är Aschebergsgatan, Viktor Rydbergsgatan och Hjalmar Brantingsgatan. Att stärka gångstråk som avlastar kollektivtrafiken i hårt belastade centrala snitt är högprioriterade.

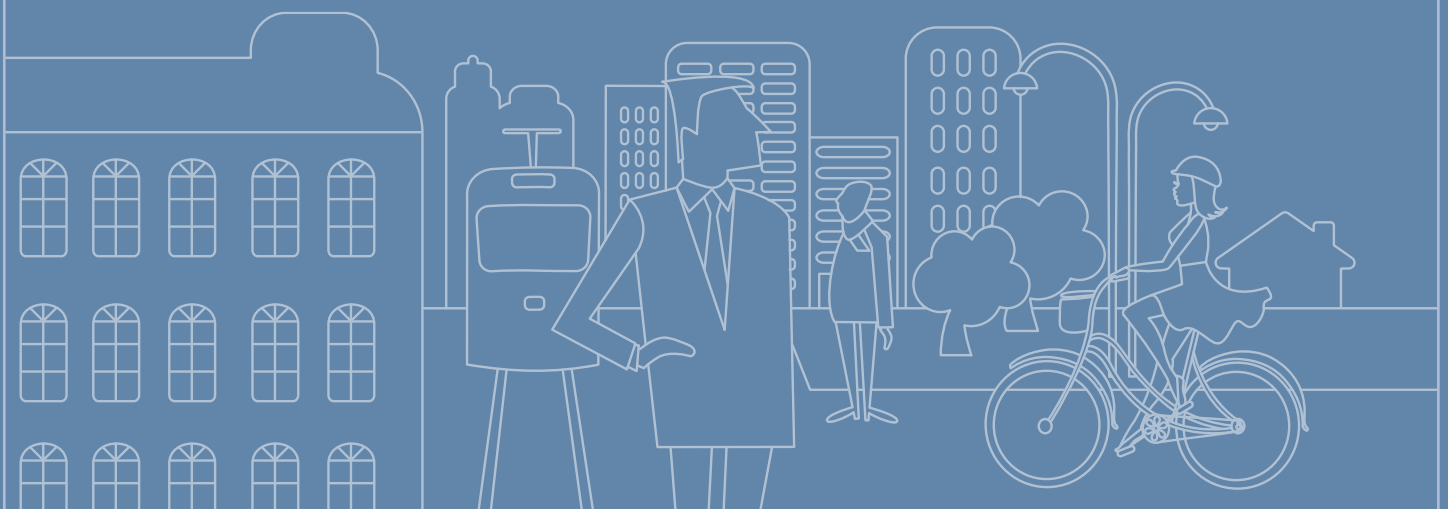
Sprid kollektivtrafikangöringen i centrum till fler platser. För att skapa fler och mer attraktiva knutpunkter för gående ska kollektivtrafiken fördelas på fler urbana knutpunkter.

Realisera kanalernas potential för stadslivet. Kajer runt våra kanaler har mycket stor potential för ökat stadsliv. Genom att trafikera vägarna i kajernas närhet kan denna potential successivt realiseras.

Steg fyra: Bygg nytt

Fler älvförbindelser för gående och cyklister. Det finns behov av fler älvförbindelser för att knyta samman ”gamla” centrum med nya innerstadsdelar på Hisingen och för att åstadkomma en gen och framkomlig förbindelse för gående och cyklister.

Minska de stora trafikledningens barriäreffekter. De stora trafikledningarna upplevs också som barriärer. För Lundbyleden, Hamnbanan och E6 genom centrala Göteborg bedöms överdäckning vara den rimligaste lösningen. I takt med att hamnverksamheten längs den södra älvstranden får nya mer externa lägen kan E45 omdanas för att öppna älvstranden för stadslivet. Ett annat exempel på en led som kan komma i fråga för omdaning är Dag Hammarskjöldsleden. I takt med att nya resalternativ erbjuds för boende i sydvästra Göteborg och när innerstadsliknande stadsmiljöer växer fram i detta område kan leden troligen omdanas till stadsboulevard.



3.4 Strategi för godstransporter

Vi ska i samarbete med andra verka för en robust försörjning av gods till industri, handel och logistikverksamheter genom att:

Tillförsäkra en god framkomlighet till och från målpunkter samt minimera negativa miljökonsekvenser

Staden ska arbeta för god och tillförlitlig framkomlighet för gods på spår, väg och vatten samtidigt som de negativa effekterna minskas genom högre effektivitet och hållbara lösningar.

Beakta godstransporter vid planering av markområden

Genom att inkludera godstransporterna i stadsplaneringen kan industri, handel och logistikverksamheter utvecklas och målkonflikter undvikas. Även här måste negativa effekter på miljön minimeras.

Bygga upp kunskap om godstransporterna och våga mer

Genom att öka kompetensen kan Göteborgs Stad bli det naturliga navet som stöttar och samverkar med andra aktörer så att godstransporterna får goda förutsättningar.



Inom ett par timmars transportavstånd från Göteborg ligger en mycket stor del av Sveriges, Norges och Danmarks industrikapacitet. Markerat är 30- respektive 50 miles radier från Göteborg.

Göteborg har många industri-, handels- och logistikverksamheter, även om staden också är kunskapsstark. Här finns många företag med stora godsvolymer och här finns också Nordens största hamn, genom vilken en stor del av Sveriges export och import passerar. Göteborg rankas allmänt som logistikläge nummer ett i Sverige. Inom 30 mil ligger 50 procent av Nordens industrikapacitet och inom 50 mil 70 procent av denna kapacitet. Men stora godsvolymer påverkar också framkomlighet och miljö och därför behövs kompetens och åtgärder så att staden kan hantera situationen i framtiden i samarbete med andra som till exempel Trafikverket och grannkommunerna.

Det stora transportbehovet är problematiskt ur ett miljöperspektiv. Belastningen på vägar och spår måste minimeras genom ökad effektivitet, till exempel ökade fyllnadsgrader, samt genom att transporterna omfördelas till mer hållbara transportslag som järnväg och sjöfart.

3.4.1 Tillförsäkra en god framkomlighet samt minimera negativa miljökonsekvenser

Godsflöden är beroende av bra och säkra transportvägar. Staden måste verka för att transporterna kan gå smidigt samt att det inte uppstår störningar. I dagens och morgondagens logistiksystem finns mycket små buffertar och man är beroende av att gods kan levereras inom små tidsintervall. Staden ska i samarbete med andra intressenter verka för att så kan ske genom att arbeta med infrastruktur, ITS-lösningar, prioriteringar i trafiken etcetera.

Förebyggande åtgärder och extra säkerhetsåtgärder kan minska risken för störningar. Alternativa färdvägar och tidig information kan ge önskad flexibilitet.

Godstransporterna är i hög grad nyttoskapande samtidigt som det ofta saknas rimliga alternativ, vilket gör att de ska få en positiv särbehandling. Detta kan till exempel ske genom möjligheten att utnyttja kollektivkörfälten.

Framkomligheten gynnas också av nya innovativa lösningar. Historiskt sett har älven använts för godstransporter i högre grad än nu. Förutsättningarna för transporter på älven ska förbättras bland annat genom justerade regelverk. Även incitament till att köra på alternativa tider ska utnyttjas.

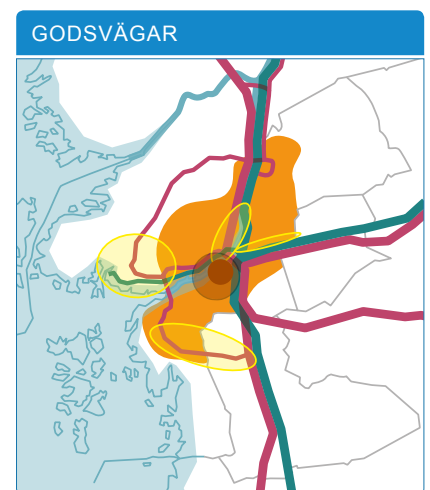
Staden ska arbeta för ökad kapacitet på järnvägen till Borås och Jönköping samt österut mot Alingsås genom att öka antalet spår. För att minimera transporterna mellan kombiterminal och godsets avsändare och mottagare i Göteborg ska en eller flera nya kombiterminaler lokaliseras så att det finns närhet till godset.

Staden ska verka för goda förutsättningar för att godstransporter till södra Hisingen i första hand sker via Norrleden, Lundbyleden och Söderleden. När färjelägena på södra älvstranden på sikt hittar nya externa lägen ska E45 genom innerstaden inte längre användas för långväga godstransporter.

Vid planering för god framkomlighet måste man ta hänsyn till de negativa konsekvenserna på miljön. Utsläpp, buller, säkerhet etcetera är aspekter som måste få stor inverkan på beslut. I grunden ska principerna enligt fyrstegsmodellen gälla.

Göteborgs hamn bidrar till goda villkor för näringslivet. Hamnen är enormt betydelsefull för företag och verksamheter i staden och regionen. Genom att hamnen har tillräckligt stora volymer för att få transoceaniska direktanlöp kan Göteborgs näringsliv ta del av de fördelar detta innebär. Staden ska stötta Göteborgs hamn så att den förblir Skandinavien främsta hamn och får de fördelar som är kopplade till detta.

Göteborgs hamn är inte bara stadens hamn, den är av stort regionalt och nationellt intresse. Även i ett nationellt perspektiv är det därför viktigt att tillgodose de behov och önskemål som hamnen och dess kunder har.



Bilden visar huvudstråken för gods samt de viktigaste verksamhetsområdena.

- Godsgenererande eller godskonsumerande verksamheter
- Vägar
- Järnvägar

Transporterna till och från hamnen ska till stor del ske på järnväg. Vid långa och tunga transporter är järnväg ett effektivt och hållbart transportsätt. Ett ökat utnyttjande av järnväg främjar också framkomligheten på vägarna. Hög kapacitet på hamnbanan är en förutsättning för en effektiv hamn.

En stark hamn möjliggör utvecklingen av kustsjöfart och användningen av inre vattenvägar, vilka är miljövänliga alternativ till landsvägstransporter. Staden ska verka för att en ökad satsning på dessa ska ske.

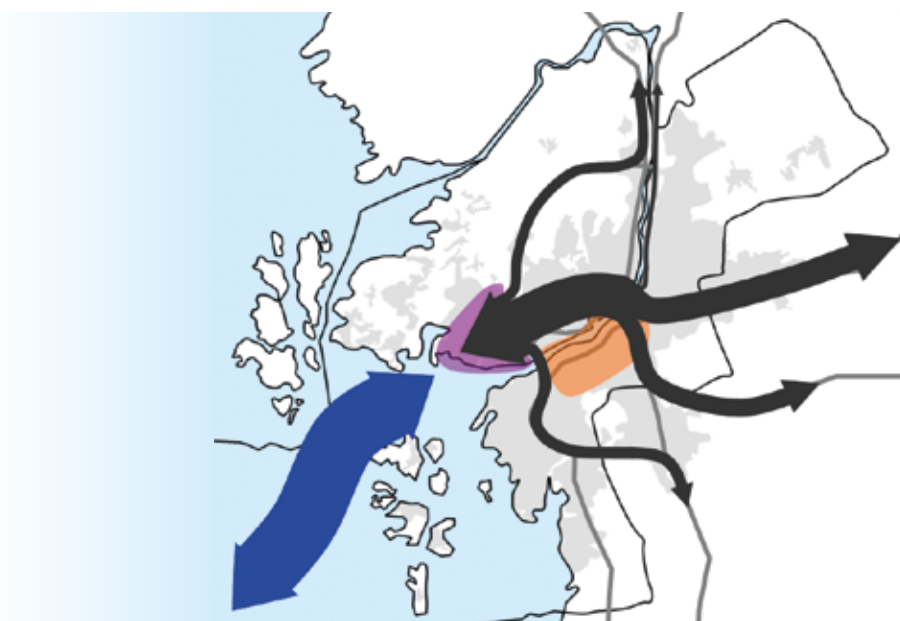
Göteborg ska erbjuda goda villkor för dem som transporterar gods. De som transporterar gods ska erbjudas bra förutsättningar för att kunna bedriva en effektiv och miljövänlig verksamhet. God framkomlighet ska kompletteras med bra information om färdvägar, alternativ vid störningar, säkra uppställningsplatser på utvalda leder med mera. Göteborg ska upplevas positivt såväl av dem som direkt använder infrastrukturen, till exempel speditörer och förare, som av varuägare och kunder.

3.4.2 Beakta godstransporterna vid fysisk planering

Fysisk planering och trafikstyrning måste ses i ett sammanhang. Detta gäller genomfartsvägar, till- och frånfarter, terminallokaliseringar, uppställningsplatser med mera. Vid planeringen av nya bostads-, industri- och grönområden ska godstransporternas behov beaktas så att onödiga målkonflikter undviks. Transporter av gods vinner av säkerhetsskäl på att separeras från andra transportslag, exempelvis genom att flytta gods från väg till vatten och järnväg.

Vidare måste verksamheters behov av expansionsutrymme tillgodoses. Tillgången till mark för nya fabriker, lagring, uppställning etcetera är avgörande för stadens och regionens attraktivitet. Det är viktigt att tidigt definiera industrins behov av expansionsytor samt tillfartsvägar.

Mycket arbete finns gjort och är dokumenterat i ”Planera för verksamheter 2010”, utgiven av Göteborgs Stad. I denna beskrivs viktiga principer som exempelvis att vissa utpekade områden ska reserveras för industri, de områden som har fördelar för industriverksamhet ska stärkas samt att avståndet till bostäder ska vara tillräckligt stort. Just avstånd till bostäder ska gälla tunga trafikleder såväl som industriområden.



Godstransporter till hamnen på väg, och ungefär hur proportionerna ser ut avseende flöden av lastbilar i stråk.



För att minska målkonflikterna mellan en expanderande logistiknäring och en allt tätare och större innerstad bör tunga godstransporter passera i utkanten av staden och inte genom centralare delar. I de fall godstransporter inte kan flyttas från tungt belastade leder ska lederna täckas över eller grävas ner. Transporter till industriområden ska i hög grad styras till att gå på utpekade leder. Godsstrand och godsconsumerande verksamheter ska söka sig till stadens ytterkanter eller till definierade industriområden genom riktade styrinsatser från staden. Färjeterminaler i centrala staden med mycket lastbilstransporter ska flytta ut till externa lägen.

Terminaler ska lokaliseras så att det finns möjlighet till järnvägsanslutning. Terminaler kan också lokaliseras till platser där bostadsbebyggelse är svår, exempelvis i inflygningsleder.

De miljömässiga effekterna av tung trafik ska väga tungt när områden och infrastruktur planeras. Konflikter mellan bostäder å ena sidan och tung verksamhet med godstransporter å andra sidan måste hanteras på bästa sätt.

3.4.3 Bygg upp kunskap om godstrafiken och våga mer

Det finns ett behov av att veta mer. Idag saknas en övergripande bild av och förståelse för hur det ser ut och fungerar inom godstransportområdet i staden. Mycket av godsflödena till och från avsändare och mottagare går på statligt ägt väg- och spårnät och en stor del av transporter sker på vatten. För att kunna stödja aktiviteter och samarbeta med andra intressenter behövs en väsentligt ökad kunskap och förståelse. Detta är ett långsiktigt arbete som dessutom är kopplat till resurser och aktiviteter.

En del i kompetensutvecklingen ska vara att initiera olika forum där godstransporter och trafik kan diskuteras. Det finns ett behov såväl av interna forum, där olika förvaltningar deltar, som av forum med extern representation av transportnäring, industri, handel, fastighetsägare, kontrollorgan med flera.

Göteborg ska ligga i framkant när det gäller logistik av gods. Staden behöver bli mer innovativ. Genom att arbeta proaktivt med tunga transporter gynnas industriell verksamhet. Det behövs en utveckling såväl inom planering, styrning och system som när det kommer till lösningar. Göteborg har i detta avseende en oerhört stark akademi med omfattande forskning. Staden rymmer även flera stora industriföretag, verksamma inom transport- och logistikrelaterad verksamhet. Staden ska därför främja och understödja utveckling genom att initiera försöksverksamheter, samverka med andra intressenter samt utgöra testmiljö. Göteborg ska bli internationellt erkänt som en innovativ testarena vad gäller tunga transporter och godsdistribution.

3.4.4 Effektmått för Nordens logistikcentrum

1. Transporttiderna på väg och järnväg till och från viktiga industriområden ökar inte och ligger år 2035 kvar på 2011 års nivåer

Med framkomlighet avses tiden det tar att ta sig mellan olika strategiska punkter, exempelvis E6 och mottagningsadress. Långa transporttider påverkar direkt attraktiviteten för att verka i Göteborg. Hamnen och stora industriområden ligger exempelvis västerut i staden, medan lederna går österut, varför godstransporterna måste passera genom delar av centrala staden. Redan idag mäts tiden för att ta sig mellan olika strategiska punkter, vilket betyder att grunddata redan finns och kan följas upp relativt enkelt.

2. Variationen i transporttid till och från viktiga industriområden är låg

Det är inte bara tiden det tar att ta sig från de stora lederna till industriområden som är intressant, utan även variationen i tid. Kravet från dem som transporterar gods är att det ska fungera utan större störningar under hela dygnet, även under högtrafiktider. Eftersom restider för fordon mäts idag, är det möjligt att ur dessa mätningar även få variation över dygnets timmar.

3. Alla godstransporter med lastbil på väg till och från Göteborgs yttre hamn och annan godstransportintensiv verksamhet sker på utpekade leder (E6.20 och E6.21)

En stor del av den godsgenererande och godskonsumerande verksamheten i staden ligger på södra Hisingen. För att minska målkonflikterna mellan en expanderande logistiknäring och en allt tätare och större innerstad bör godstransporterna som ska till eller från verksamheterna på södra Hisingen i hög grad undvika att passera genom innerstaden. När färjelägena på södra älvstranden på sikt hittar nya externa lägen bör E45 genom innerstaden inte användas för långväga godstransporter. Staden och Trafikverket är överens om att E6.20 (Söder-, Väster-, Hisings- och Norrleden) kommer att ges en allt större roll för långväga godstransporter på väg till södra Hisingen. E6.21 (Lundbyleden) har också en utpekad roll, framförallt för godstransporter till och från E20 österut. Staden behöver utveckla mätsystem för att kunna bedöma hur stor andel av godstransporterna till södra Hisingen som väljer dessa vägar.

4. Andelen gods som transporteras på järnväg till och från Göteborgs hamn är minst 50 procent

En hållbar utveckling kräver en hög andel gods som transporteras på spår. Hamnen står inför en stor kapacitetsökning och denna måste till största delen ske på järnväg. Idag ligger andelen runt 50 procent. Med bibehållen fördelning och en fördubblad volym i hamnen, skulle även lastbilstrafiken komma att öka med 50 procent, vilket inte är acceptabelt. Därför måste målet sättas högre än 50 procent på järnväg, men detta måste ske i ett gemensamt mål- och utvecklingsarbete med berörda intressenter.

5. Göteborg ska i ledande rankingar vara Nordens bästa logistikläge och ledande inom hållbara transporter

I ledande facktidningar görs rankingar av logistiklägen i Sverige. I dessa värderas ett antal parametrar, där även faktorer som forskning och utbildning och tillgång till mark för expansion vägs in. I dessa rankingar ligger Göteborg etta sedan länge. Rankingarna läses av näringsidkare och har en påverkan på beslut om exempelvis lokalisering. Därför är de viktiga att ta hänsyn till.

EXEMPEL PÅ ÅTGÄRDER

Steg ett och två: Tänk om respektive Optimera!

Styrning

- Prioritering av vägval genom avgiftsstyrning

Ökad kompetens

- Fler resurser på trafikkontoret som arbetar med godsfrågor
- Start av internt forum för godstransportfrågor
- Start av forum för godstransportfrågor med externa aktörer

Ökad kunskap och utredningar

- Mätning av godstrafik (på statliga nät tillsammans med Trafikverket)
- Utredningar om var gods genereras och vilka målpunkterna är

Steg tre: Bygg om!

Infrastrukturella satsningar

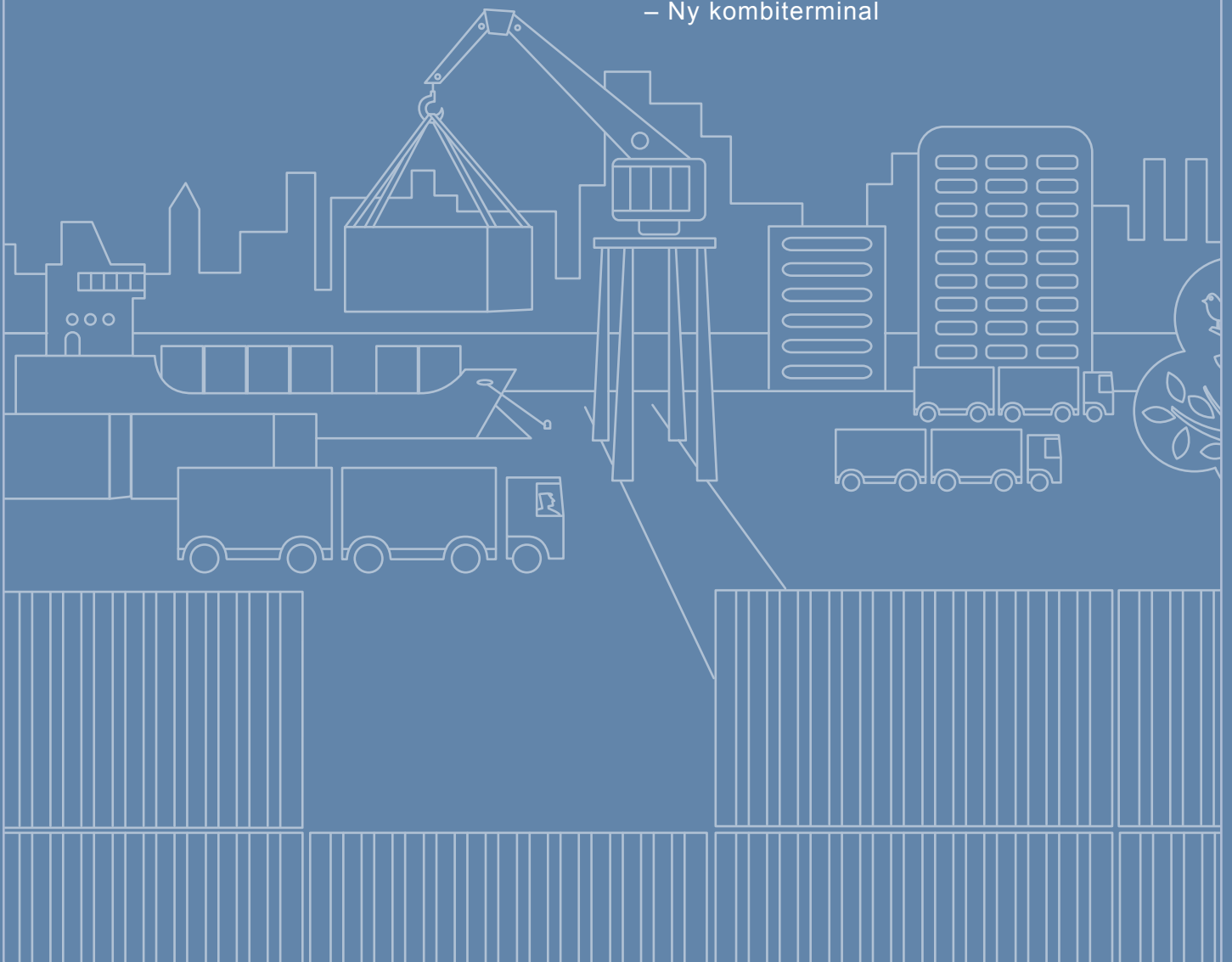
- kommunalt väg- och spårnät
- Till- och frånfarter från leder
- Sisjö industriområde
- Industrispår (mellan Trafikverkets spår och industriområden)
- Arendal
- Volvo
- Färjeterminaler i externt läge
- Säkra uppställningsplatser för lastbilar

Steg fyra:

Bygg nytt!

Infrastrukturella satsningar

- statligt väg- och spårnät (steg 4)
- Kravställande på infrastruktursatsningar
- Hamnbanan
- Kopplingen Rv40/E6
- Norrleden (korsningsfri)
- Ny kombiterminal



3.5 Principer för genomförandet av trafikstrategin

Fem principer för hur trafikstrategin ska genomföras:

- Utveckla kollektivtrafiksystemet inifrån och ut.
- Börja med åtgärder som gör transportsystemet mindre sårbart.
- Se till att Göteborg fungerar under byggtiden och följ trafikstrategins prioriteringar.
- Stöd utvecklingen och introduktionen av ny teknik och nya lösningar och låt Göteborg vara en testarena.
- Ha en nära samverkan och dialog med dem som påverkar och påverkas av infrastrukturprojekt och trafiksystemets omdaning.

Under större delen av tiden fram till 2035 kommer det att pågå stora infrastrukturprojekt i Göteborg samtidigt som befintliga och nya stadsområden förtätas och utvecklas. Det mesta kommer att hända i de centrala delarna av staden. Hur projekten genomförs påverkar därför måluppfyllelsen nästan lika mycket som trafikstrategin i sig: var och i vilken ordning projekten genomförs, samverkan mellan olika aktörer, hur man löser trafikstörningarna samt hur man hanterar en osäker omvärld. Som komplement till mål och strategier har vi därför formulerat fem principer som ska vara vägledande under omdaning av staden.

Utveckla kollektivtrafiksystemet inifrån och ut. Kollektivtrafiksystemet är som mest ansträngt i Göteborgs centrala delar och trycket på kollektivtrafiken ökar i takt med att antalet arbetsplatser och bostäder växer. Projekten som ingår i Västsvenska paketet underlättar i första hand resandet till, men inte inom staden. Västlänken kommer antagligen leda till att trycket på det lokala kollektivtrafiksystemet ökar. Därför måste staden under hela perioden fram till 2035 prioritera investeringar som ökar kapaciteten för resor i, genom eller runt innerstaden.

Börja med åtgärder som gör transportsystemet mindre sårbart. Tillgången till olja och raffinerade produkter kan vara mycket begränsad i slutet av 2020-talet och på grund av sin bilberoende struktur är staden sårbar vid höjda energipriser och hårdare utsläppskrav. Vi behöver så snabbt som möjligt skapa det robusta transportsystem som är slutmålet. Fokus på centrala delar av staden har redan nämnts. Att garantera framkomligheten för kollektivtrafiken mellan tyngdpunkter och viktiga målpunkter kan göras även utan stora nybyggnationer. Så snart som möjligt måste staden genomföra de förbättringar för cykeltrafiken som trafikstrategin och cykelplanen pekar på. Dessa åtgärder är relativt enkla och billiga att genomföra, faller nästan helt under stadens rådighet och leder också till positiva effekter som förbättrad hälsa och attraktivare stadsmiljöer

Staden behöver även planera och vidta åtgärder för att bättre klara mer extrema vädersituation, vilka förutspås bli vanligare i framtiden.

Se till att Göteborg fungerar under byggtiden. Även under en lång och intensiv period av omdaning och utbyggnad ska det vara lätt, säkert och hållbart för människor och gods att ta sig fram i Göteborg. Med bra information, ledning och styrning längs vägar, i kollektivtrafiken, på hållplatser och i handen får trafikanterna hjälp att klara sitt vardagsresande. Medan byggprojekten pågår ska konceptet 'Mobility management' i byggsleden tillämpas. Trafikstrategins övergripande prioriteringar ska gälla även

under byggtiden för att stödja den långsiktiga omdaning av transportsystemet och grundlägga nya resmönster. Det betyder exempelvis att fotgängare och cyklister ska erbjudas gena och tydligt markerade alternativa vägar.

Eftersom det kan dröja tio år innan göteborgarna kan dra nytta av olika förbättringar i trafiksystemet behövs också tillfälliga lösningar som är snabbare att hantera. Det kan betyda flera älvskyttlar eller en linbana över älven under tiden den nya Götaälvsbron byggs. Att vara öppen för tillfälliga lösningar kan stimulera etableringen av ny teknik och skapa positiva attityder till nödvändiga förändringar i trafiksystemet.

Stöd utvecklingen och introduktionen av ny teknik och nya lösningar och låt Göteborg vara en testarena. Trafikstrategin pekar på behovet av en transportsnål samhällsplanering samt ett yt- och energieffektivt transportsystem för att nå ett långsiktigt hållbart samhälle. Bränslepriser, skatter och miljökrav i kombination med en kreativ fordonsindustri bidrar till att energiförbrukningen och utsläppen av klimatgaser successivt minskar. Kommunen måste fortsätta att driva på marknaden med hjälp av innovativa upphandlingar och andra stimulanser.

För att bryta kopplingen mellan ekonomisk tillväxt och trafikutveckling behöver offentlig sektor, näringsliv och akademi samarbeta. Göteborg har goda förutsättningar för en sådan samverkan vilket bland annat avspeglar sig i de forsknings- och innovations-samarbeten som staden deltar i.

Ha en nära samverkan och dialog med dem som påverkar och påverkas av infrastrukturprojekt och av trafiksystemets omdaning. Samspelet mellan stadsbyggnads-kontoret, fastighetskontoret, trafikkontoret och park- och naturförvaltningen om hur staden väljer att disponera marken i kommunen påverkar i hög grad trafikstrategin. Samverkan med stadsdelsförvaltningarna liksom med flera av de kommunala bolagen är också avgörande för att nå strategins mål. Den nya samhällsplaneringen sker tillsammans och den är viljestyrd, inte prognosstyrd.

Invånare, trafikanter och verksamheter måste också ha möjlighet att med hjälp av en bred och aktiv dialog påverka hur staden genomför planerade åtgärder. De måste också förstå varför åtgärderna görs och hur de kommer att påverkas. Nya forum och bättre verktyg för en meningsfull dialog behöver utvecklas.

Beslut som fattas kring trafiksystemet i staden får effekter för resande och gods-transporter till och från flera andra kommuner i Göteborgs arbetsmarknadsregion. Det är därför nödvändigt att fortsätta att utveckla den på tjänstemanna- och politikernivå redan goda regionala samverkan.

MOBILITY MANAGEMENT I BYGGSKEDEN

Mobility management i byggskedet syftar till att med hjälp av information, ledning och styrning behålla en god tillgänglighet för människor och gods genom att påverka resbehovet, valet av färdmedel, tidpunkt och färdväg. För ett minst 15 år långt byggskede i Göteborg ska gälla:

- att resorna mellan innerstaden, stadsområden runt knutpunkter och andra viktiga målplatser prioriteras
- att gående, cyklister, och kollektivtrafikanter, utryckningsfordon samt gods- och distributionstrafik prioriteras
- att staden och andra aktörer aktivt arbetar med tillfälliga lösningar vid långa led- eller byggtider, vid osäkerhet rörande finansiering eller tillstånd eller vid risker för förseningar i andra, relaterade projekt
- att staden har en tät samverkan med andra aktörer som ansvarar för eller påverkas av större bygg- och infrastrukturprojekt och ser till helheten ur trafikantens perspektiv.
- att staden kommunicerar med invånare och verksamheter om vad som ska göras, varför, hur det påverkar trafikanterna och hur man ska bete sig. Det är avgörande för hur trafiken fungerar under tiden och vilka de bestående effekterna blir.



3.6 Framgångsfaktorer – andra aktörers bidrag

Trafikstrategin behöver ta hänsyn till beslutade eller pågående åtgärder, svårpåverkade yttre faktorer och andra mer eller mindre givna ramar. Men den förutsätter också att andra förvaltningar och myndigheter inom och utom Göteborgs Stad stödjer inriktningen för att målen ska nås.

De viktigaste av dessa yttre framgångsfaktorer är att:

1. utbyggnadsplaneringen följer översiktsplanen och att nya bostäder nästan uteslutande byggs i innerstaden, centrala förnyelseområden och i anslutning till utpekade knutpunkter där flertalet resor kan ske med yteffektiva och kapacitetsstarka färdmedel. Det samma gäller flertalet typer av arbetsplatser och handels-etableringar.
2. Trafikverket genomför beslutade och planerade åtgärder som tidigare pekats ut inom K2020 samt inom regionala och nationella planer för person- och gods-transporter samt fortsätter att planera och genomföra förstärkningar av spårinfrastrukturen.
3. Västra Götalandsregionens, Västtrafiks och eventuella andra aktörers satsningar på kapacitet och kvalitet i kollektivtrafiken matchar de satsningar Göteborgs Stad, regionens övriga kommuner samt Trafikverket gör i infrastruktur, planering och prioritering.
4. övriga kommuner i arbetsmarknadsregionen bidrar till att pendlings-, tjänste- eller fritidsresan till Göteborg, i enlighet med K2020 (lokalt), kan börja med buss eller tåg så tidigt som möjligt.
5. Göteborgs Stad tillförs egna, regionala eller nationella medel för flera viktiga länkar som behövs för att öka kapaciteten, korta restiderna och minska sårbarheten i det lokala kollektivtrafiksystemet.
6. nationella lagar och regler förändras så att städer får en större verktygslåda för sin stads- och trafikplanering, exempelvis möjligheten att inrätta cykelfarts-gator, ökade differentieringsmöjligheter (plats-, fordonstyp och så vidare) för trängselskatteinstrumentet och ändrade skatteavdragsmöjligheter för resor.

KAPITEL 4 BEDÖMNING AV STRATEGIER



BEDÖMNING AV STRATEGIER 4

De strategier för resor, stadsrum och godstransporter som presenteras utgör det samlade förslaget till trafikstrategi för Göteborg. Dessa strategier har bedömts mot tänkbara framtidsscenarioer för Göteborg och mot de tre hållbarhetsdimensionerna för att se hur robusta de är i olika perspektiv.

4.1 Bedömning mot framtidsscenarioer 2050

Omdaning och utvecklingen av Göteborgs transportsystem innebär att Göteborgs Stad står inför viktiga och avgörande beslut som måste fattas i ett långsiktigt perspektiv. Trafikstrategin tar sikte på år 2035, men många investeringar och beslut påverkar staden i ett ännu längre tidsperspektiv.

Inom ramen för trafikstrategiarbetet genomfördes en framtidsscenarioanalys. Utifrån de säkra framtidstrenderna och de två kritiska osäkerheter som pekas ut i scenarioanalysen beskriver vi fyra möjliga framtider som i någon mån är lika sannolika.

Ekonomisk tillväxt i regionen är mycket starkt kopplad till efterfrågan på resor och transporter, och påverkar därför i hög grad vilken kapacitet transportsystemet behöver ha. Med en hög ekonomisk tillväxt kommer antalet resor och godstransporter att öka.

Bilens roll och status kan (såsom uttryckt i scenarioanalysen) utvecklas åt två håll; mot en viktig roll och hög status, eller mot att spela en mindre roll och inte vara statusbärare av samma dignitet. Bilens framtida roll är starkt kopplat till stadens framtida markanvändning för bostäder och verksamheter, och därmed vilket res- och transportbehov och vilka res- och transportmönster som uppstår.

Genom att testa hypoteser, målformuleringar och åtgärder mot scenarierna är det möjligt att identifiera vad som bidrar till att uppfylla stadens långsiktiga mål oavsett framtidsscenario. Trafikstrategin är mer robust om strategierna är användbara i alla de fyra scenarierna än om trafikstrategin matchar sämre med ett eller flera av de fyra. Bedömningarna i detta avsnitt är gjorda inom trafikstrategiprojektet, utan yttre avstämning.

4.1.1 Bedömning enligt scenariot Nu kör vi!

I detta scenario har Göteborg en god ekonomisk tillväxt. En tekniskt förbättrad bil har en fortsatt dominerande ställning som transportmedel.

Strategin med syfte att stärka stomkollektivtrafiken är relevant i detta scenario för att minska trängseffekterna i innerstaden. Strategin med syfte att stärka tillgången till nära service är inte relevant då de flesta kommer att använda bilen för att utföra ärenden. Strategin med syfte att effektivisera transportsystemet är mycket relevant eftersom det kommer vara stora trängselproblem. Strategin med syfte att skapa en mer attraktiv stadsmiljö är mindre relevanta, åtgärder som kräver att fysiskt utrymme tas från biltrafiksystemen för att främja kollektivtrafik, gående och cyklister kommer att framstå som kontraproduktiva. De strategier som avser godstrafiken är relevanta eftersom det kommer vara trångt om utrymme på vägarna.

SCENARIOANALYS GÖTEBORGS TRAFIKSITUATION 2050

Inom ramen för arbetet med Trafikstrategin har en scenarioanalys genomförts som identifierar de drivkrafter som bedöms påverka trafiksituationen i Göteborg 2050. Drivkrafter som direkt och med relativt stor säkerhet formar och skapar Göteborgs framtida trafikutmaning är:

- Resor och transporter fortsätter att öka
- Urbaniseringen fortsätter
- Miljö- och klimatutmaningarna sätter ramarna för framtiden
- Framtida begränsningar i tillgång på olja, mineraler och andra råvaror

Till dessa har vi identifierat ytterligare tio trender och drivkrafter vars påverkan är mer indirekt.

Två kritiska osäkerheter har identifierats som också formar framtidens trafiksituation i Göteborg till 2050:

Den ekonomiska utvecklingen i regionen: Regionen är idag fortfarande relativt sårbar på grund av beroendet av ett fåtal aktörer inom några nyckelbranscher. Att omvandla Göteborgs näringsliv förutsätter att staden kan attrahera människor, kunskap, kreativitet och investeringar. Även omvärldsfaktorer som den osäkra ekonomiska framtiden för Sverige, EU och Västvärlden påverkar den ekonomiska utvecklingen i regionen.

Bilens framtida roll och status i samhället: Hur samhället förhåller sig till transporter i framtiden och vilken roll bilen kommer att ha är osäkert. Här pågår en dragkamp mellan två utvecklingslinjer: En (Mo)bil evolution där bilen vidareutvecklas för att minska påverkan på miljö och klimat och en Alternativ mobilitet där bilens dominans tonas ner till förmån för andra sätt att transportera sig.

Utifrån de säkra framtidstrenderna och de två kritiska osäkerheterna framträder fyra

möjliga omvärldsscenarioer för trafiksituationen i Göteborg till 2050. Scenarierna ställer olika krav på politisk styrning och planering.

1. **Nu kör vi!** I detta scenario har Göteborg en god ekonomisk tillväxt. En tekniskt förbättrad bil har en dominerande ställning som transportmedel.

2. **Nu svänger vi!** Även här har Göteborg en god ekonomisk tillväxt, men inom transportområdet har det skett en förändring. Allt fler förändrar sina värderingar och beteenden från att äga och köra bil till alternativa transportlösningar eller att ersätta resan med digital kommunikation.

3. **Vem kör?** Göteborg har inte haft den ekonomiska utveckling man hoppats på och tillväxten har försvagats. Bilen dominerar som färdmedel och har hög status men allt färre har råd att ha bil.

4. **Varför åka?** Även här har Göteborg inte haft en ekonomiska utveckling man hoppats på. Medborgarna har allt mer ställt om till ett liv där bilen blivit ett mindre viktigt transportmedel. Det finns ett starkt uttalat behov av att utveckla alternativa transportsystem men de ekonomiska förutsättningarna saknas.



4.1.2 Bedömning enligt scenariot Nu svänger vi!

Även här har Göteborg en god ekonomisk tillväxt, men inom transportområdet har det skett en förändring. Allt fler har börjat förändra sina värderingar och beteenden från att äga och köra bil till alternativa transportlösningar eller att ersätta resan med digital kommunikation.

Alla strategier och genomförandeprinciper har en mycket stark relevans i detta scenario. Den goda makroekonomiska utvecklingen möjliggör att resurser kan finnas tillgängliga för genomförandet av trafikstrategin.

4.1.3 Bedömning enligt scenariot Vem kör?

Göteborg har inte haft den ekonomiska utveckling man hoppats på och tillväxten har försvagats samtidigt som bilen fortsätter att vara det dominerande och mest åtråvärda transportmedlet.

Strategierna som rör godstransporter är relevanta eftersom det fortfarande kan vara trångt i vägnätet trots att det generella trycket på trafiksystemen är betydligt lägre. Strategin som syftar till en starkare stomkollektivtrafik är inte relevant då resandunderlagen inte blir tillräckliga, däremot är strategin mot ett starkt cykelnät relevant då fler inte har råd att använda bil. Strategier som gynnar ökad tillgång till nära service, förbättrade villkor för gång och cykel och för att effektivisera resandet är relevanta i denna framtidsutveckling då allt fler har sämre ekonomisk möjlighet att köra bil. Strategin som syftar till en mer attraktiv stadsmiljö är mindre relevanta då viljan att bilen ska ha hög framkomlighet är fortsatt stark.

4.1.4 Bedömning enligt scenariot Varför åka?

Göteborgs ekonomiska tillväxt har inte heller i detta scenario motsvarat förväntningarna, samtidigt som medborgarna allt mer ställt om till ett liv där bilen blivit ett mindre viktigt transportmedel.

Strategin att tidigt stärka förutsättningarna för gående och cyklister samt ökad närservice är mycket relevanta i denna framtid, då de motsvarar såväl medborgarnas vilja som deras plånbok. Strategin att förstärka stomkollektivtrafiken är mindre relevant då resefterfrågan är betydligt lägre och tillgången på ekonomiska resurser är mindre, däremot blir cykelns roll större. Strategin att effektivisera trafiksystemet är mindre relevant eftersom ingen trängsel riskerar att uppstå. Strategin som skapar attraktiva stadsmiljöer är mycket relevanta eftersom många kommer att vistas där. Strategierna som rör godstrafik är mindre relevanta då inga trängselproblem finns och godsflödena kommer vara mindre.



4.2 Miljöbedömning

En övergripande miljöbedömning av trafikstrategin har gjorts i syfte att säkerställa att den bidrar till måluppfyllelse av gällande nationella miljömål.

4.2.1 Metod

En miljöbedömning av ett utkast av trafikstrategin har gjorts av en extern part som i övrigt inte har varit inblandad i arbetet med trafikstrategin. Resultatet av miljöbedömningen har sedan använts i det fortsatta arbetet för att öka trafikstrategins måluppfyllelse av miljömålen.

Miljöbedömningen har gjorts utifrån de nationella miljö kvalitetsmålen om begränsad klimatpåverkan, frisk luft, god bebyggd miljö, samt de nationella transportpolitiska målen (i första hand hänsynsmålet för miljö och hälsa). I bedömningen diskuteras om trafikstrategin leder i riktning mot uppfyllande av miljömålen, men säger inget om huruvida strategin är tillräckligt verkningsfull för att målen ska uppnås.

En analys har gjorts för de tre huvudmålen med strategier med utgångspunkt i att ett jakande svar på någon av följande fyra frågor bidrar till att strategin styr mot miljömålen:

- Minskar transportefterfrågan, transportberoendet och/eller mängden trafik?
- Främjas en ökad andel med mer hållbara transportsätt (gång-, cykel- och/eller kollektivtrafik)?
- Blir de fordon som används/den kvarvarande motorfordonstrafiken mer miljöeffektiv?
- Blir stadsmiljön/den byggda miljön mer attraktiv/kvalitativ för boende, besökare och oskyddade trafikanter?

De tre översta frågorna är hämtade bland annat från en rapport inom forskningsprojektet Transport Mistra och bygger på att det i princip finns tre sätt att minska utsläppen och skapa ett hållbart transportsystem – minskat totalt trafikarbete, omfördelning av transportarbetet till mindre utsläppande färd sätt (från bil till kollektivtrafik, gång och cykel) samt minskade utsläpp per fordonskilometer. Den sista frågan har lagts till för att fånga vikten av den fysiska miljöns utformning för människors förutsättningar att röra sig i staden.

4.2.2 Måluppfyllelse miljömål

Strategierna till huvudmålet **Ett lättillgängligt regioncentrum** bedöms i synnerhet gynna bedömningskriteriet omfördelning av trafiken. Det bidrar samtliga tre strategier till. Att satsa på tyngdpunkter och ökad tillgång till nära service, handel, mötesplatser och andra vardagliga funktioner bedöms utöver omfördelning av trafik bidra till ett minskat transportbehov, även om det inte alltid är det närmsta utbudet som passar individens önskemål. Att effektivisera trafiksystemet gynnar bedömningskriteriet mer miljöeffektiv (fordons)trafik. Bedömningskriteriet att aktivt bidra till en hög kvalitet i bebyggelsen bedöms förbli i stort sett opåverkat då summan av den positiva påverkan i form av stadsmiljöförbättringar i samband med förtätning tas ut av de barriäreffekter och platsanspråk som ett snabbt kollektivtrafikstomnät för med sig. Dock påverkas stadsmiljön indirekt positivt genom satsningar på gång- och cykeltrafik.

För strategierna som syftar till att uppnå huvudmålet **Attraktiva stadsmiljöer** och ett rikt stadsliv uppfylls samtliga bedömningskriterier som antas styra i riktning mot miljömålen. Detta framförallt genom att satsa på att förfina stadsmiljön, skapa fler offentliga rum, ett rikare stadsliv och en mer promenadvänlig stad. I första hand bidrar

det till god kvalitet i bebyggelsen. Strategierna tydliggör att trafiken inte har något egenvärde, utan att den kommer att lämna plats åt sådant som är viktigare och som bidrar till att skapa en god stad. De tre delstrategierna förhöjer den relativa attraktiviteten hos gång och cykel och bidrar på så vis till omfördelning av trafik. Genom att avstånden till målpunkterna minskar och utbudet av attraktiva offentliga platser ökar, minskar mängden trafik. Att fördjupa stadens arbete med anpassad citydistribution gör att strategierna delvis även svarar mot en mer miljöeffektiv trafik. Den totala miljönyttan av strategierna under detta huvudmål påverkas dock i hög grad av om de riktar sig till hela staden eller om strategierna främst gäller innerstaden.

De tre strategier som ska bidra till målet **Nordens logistikcentrum** konstateras vara de strategier som minst bidrar till att styra i riktning mot miljö kvalitetsmålen. Det finns dessutom en risk för potentiellt negativ miljöpåverkan. Strategin bedöms gynna två av de fyra bedömningskriterier som antas styra i riktning mot miljömålen. Att Göteborg ska erbjuda bra förutsättningar för en effektiv och miljövänlig verksamhet samt att utveckla kompetensen om godstrafik gynnar bedömningskriteriet om en mer miljöeffektiv (fordons)trafik. Strategin att godstransporterna ska beaktas vid planering av markområden och att de bör separeras från övriga trafikslag och styras så att exempelvis tungt gods fraktas i stadens ytterkanter bidrar till en mer miljöeffektiv (fordons)trafik och en omfördelning av trafiken genom att godstrafik på väg ges förutsättning att flytta över till järnväg och eventuellt sjöfart. Strategierna bedöms däremot medföra en negativ påverkan på principerna minskad trafik och god kvalitet i bebyggelsen. Att lindra störningar i trafiken har vid den aktuella tidpunkten positiva miljöeffekter i minskad kötid, tomgångskörning etcetera men driver man detta för långt medför det i ett längre perspektiv ökade transportvolymerna, med negativa miljöeffekter som konsekvens.

4.2.3 Målkonflikter

Trafikstrategin syftar till att uppnå mål inom flera olika områden och ibland uppstår målkonflikter. Det gäller till exempel de satsningar som görs för att säkerställa en snabb kollektivtrafik vilket påverkar den attraktiva stadsmiljön negativt på grund av anspråk på utrymme och barriäreffekter. Korta restider för godstrafik kan på flera sätt komma i konflikt med persontrafikens målsättningar. Överflyttning av godstrafik från väg till järnväg och godstransporters användande av kollektivtrafikkörfält kan skapa en högre framkomlighet för personbilar – vilket motverkar målet om överflyttning av personer från personbil till andra färdmedel. Trafiksäkerhet kan stå i konflikt med anspråk på framkomlighet för både kollektivtrafik och godstransporter.

4.2.4 Behov av fördjupningar

Trafikstrategin behandlar många frågor och bidrar på många sätt till att miljö kvalitetsmål uppnås, men några frågor hade behövt ytterligare uppmärksamhet för att säkerställa måluppfyllelse. Bullernivåer och luftkvalitet har belysts som viktiga utmaningar och trafikstrategin innehåller många strategier som påverkar dem, men konkreta målnivåer saknas. Göteborg kan påverkas kraftigt av klimatförändringar till exempel höjd havsnivå; en diskussion och strategi för att hantera detta ur trafikförsörjningsperspektiv är relevant. En inriktning för vilka krav man vill ställa på framtidens fordon, till exempel vad gäller avgaser, buller och energieffektivisering hade med fördel återfunnits i trafikstrategin. En annan fråga som hade behövt belysts är transporter av farligt gods.

4.3 Social konsekvensbedömning

Den sociala konsekvensbedömningen grundar sig i diskussioner från en workshop i februari 2013 kring sociala konsekvenser av trafikstrategin. Medverkade gjorde tjänstemän från stadens stadsdelsförvaltningar, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret.

Den sociala konsekvensbedömningen är strukturerad utifrån de tre huvudmålen i trafikstrategin.

4.3.1 Ett lättillgängligt regioncentrum

Att kunna röra sig i samhället är viktigt. För utformningen av trafiksystemet är det därför centralt att förstå vilken roll den spelar för att förverkliga rättigheter och därmed jämlika möjligheter och ökad frihet för människor i deras vardag. Exempelvis utnyttjar resurssvaga personer kollektivtrafiken i större utsträckning än resursstarka och en satsning på ett sådant system har därför stor bäring på den sociala hållbarheten i staden.

Strategierna i huvudmålet 'ett lättillgängligt regioncentrum' prioriterar ett effektivt stomkollektivtrafiknät och cykelnät mellan stadens tyngdpunkter och andra viktiga målpunkter. Bor man utanför tyngdpunkterna når man nätet genom att åka bil, cykla eller ta en matarbus till knutpunkten. Tillgängligheten till staden från de områden som inte är tyngdpunkter kan på så sätt upplevas mer begränsad med risk för att vi bygger ett system för ökad segregation och ökat bilberoende. Fler byten samt längre avstånd mellan hållplatser i staden försvårar resan för grupper som barn samt människor med funktionsnedsättning. För integration påtalar flera stadsdelar vikten av att komplettera den radiella strukturen på kollektivtrafiken med tvärförbindelser, något som idag saknas på flera platser i Göteborg.

Ett effektivt och hållbart trafiksystem måste underlätta människors vardagspussel. Småbarnsföräldrar reser exempelvis sällan enbart till och från sitt arbete utan ska även hämta barn och kanske handla på vägen. Att service, förskola, vårdcentral etcetera finns på gång- och cykelavstånd minskar behovet av att resa. Betydelsen av tillgång till hela staden för förbättrad integration, samspel och vardagsliv får dock inte glömmas bort. Att öka den nära tillgången stärker därför den sociala hållbarheten i staden.

4.3.2 Attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv

Att anpassa gatumiljöerna och fordonens hastighet i första hand efter gående och i andra hand efter cyklisters behov skapar en tryggare, säkrare och mer tillgänglig stad. Miljön blir mer användarvänlig för barn, äldre och människor med funktionsnedsättning. Att samtidigt utforma välskötta och överblickbara stadsrum där det är lätt att orientera sig ger tryggare platser där människor vill vara.

Som nämnts i strategierna finns det en målkonflikt mellan det effektiva och snabba kollektivtrafiknätet och stadsrummet där fotgängare och cyklister ska vara prioriterade. Med snabb kollektivtrafik blir det exempelvis svårt för barn att säkert vistas i stadsmiljön. En del av konflikterna går att lösa genom överdäckning med kollektivtrafik som går över eller under mark. Att bygga en sådan infrastruktur kommer dock att ta tid och ett tillvägagångssätt för hur frågan fram till dess ska hanteras saknas i strategierna.

Strategierna för stadsrum beskriver betydelsen av attraktiva stadsrum, där främst förnyelseområdena men också insatser i infrastruktur och förtätning i den redan byggda staden ska skapa attraktiva miljöer. Idag finns flera områden i Göteborg som inte är täta stadsområden men som ändå upplevs attraktiva. Även dessa områden måste värnas och trafikförsörjas så att de blir tillgängliga för alla.

Distribution av varor och avfall ska prioriteras men förläggas till tider där färre människor är i rörelse. Många boende i centrum störs nattetid av trafik, detta står i konflikt med strategin. Strategierna berör inte heller hur logistikcentrum som idag finns inne i staden ska hanteras, så som mässan och fiskhamnen.

En av utgångspunkterna för trafikstrategin är att Göteborgs stad ska växa med 150 000 invånare fram till år 2035. Trafikstrategin verkar utgå från att gruppen som kommer flytta till Göteborg främst är medelklass med en önskan och möjlighet att bo i centrum och andra förnyelseområden. Göteborgs befolkning ökar dock främst med invandrare och studenter, två grupper med generellt lägre inkomst. Var kommer dessa grupper att vistas? Kommer det finnas billiga bostäder i centrum och tyngdpunkter? Växande städer tenderar att bli mer segregerade och trafikstrategin saknar den problematiseringen.

4.3.3 Nordens logistikcentrum

Göteborg är en logistikstad med Göteborgs hamn och andra verksamheter som genererar stora godsvolymer vilket gör att logistiknäringen har ett stort värde för staden. Samtidigt leder det till konflikter där verksamhetsområden och starkt trafikerade leder skapar barriärer i staden.

Exempelvis är Torslanda ett område som idag har mycket godstrafik och stora verksamheter som både ger arbetstillfällen som gynnar området men där näringslivet också i många fall utgör fysiska barriärer. Även Angered är ett område som trafikerar av mycket gods. Hur ska dessa områden stadsutvecklas när godset ökar? Den problematiseringen berörs för lite i trafikstrategin.

Det samma gäller problematiken kring farligt gods som idag diskuteras i för liten grad i staden och som får lite utrymme även i trafikstrategin.

Att öka kunskapen och förståelsen kring godstrafiken i Göteborg är relevant för att man på bästa sätt ska kunna möta målkonflikten kring godsflöden och en sammanhållen stad. Detta är därför viktigt ur ett socialt perspektiv.



4.4 Bedömning av ekonomiska konsekvenser

Trafikstrategin – tillsammans med inriktningar från annan strategisk planering – ger ekonomiska konsekvenser. Denna bedömning är en tidig ansats att beskriva dessa konsekvenser. Bedömningen utgår från de säkra framtidstrenderna och att den bedömda befolkningsutvecklingen och ekonomiska utvecklingen, som stadens planering bygger på, kommer att realiseras.

4.4.1 Makroekonomiska konsekvenser

Transportsystemets största bidrag till makroekonomin (frågor som produktivitet, sysselsättningsgrader med mera) är att skapa en god tillgänglighet. En hög tillgänglighet skapar förutsättningar för effektiva produktions- och handelsupplägg samt ökar matchningsmöjligheterna på både utbildnings- och arbetsmarknaderna.

Trafikstrategin bedöms bidra till en bättre tillgänglighet för det stora flertalet då den genom att satsa på gående, cyklisterna och kollektivtrafikresande skapar förutsättningar för en ekonomiskt, ekologiskt och socialt mer hållbar mobilitet jämfört med att trafiksystemet fortsätter att bygga på bilen som basfärdmedlet. Tillsammans med genomförandet av Västsvenska paketet och Västra Götalandsregionens Målbild Tåg 2035 skapas möjligheter för att hitta arbete och arbetstagare i en större geografisk region.

Trafikstrategins inriktning på att Göteborg erbjuder bra transportvillkor för industris export och import är av nationell ekonomisk betydelse.

4.4.2 Regionala ekonomiska konsekvenser

Göteborgsregionen konkurrerar med andra regioner om företagsetableringar, besökare, studenter och boende. Bättre generella villkor i en region kan leda till en förändrad ekonomisk och demografisk fördelning mellan regionerna. Lättillgänglighet och attraktiva stadsmiljöer är några av transportsystemets bidrag till en ökad regional konkurrenskraft. En hög tillgänglighet tenderar att kapitaliseras till höjda markpriser, vilket kan vara en viss nackdel för etableringsvilligheten.

Trafikstrategin bedöms bidra till att regionkärnan blir mer lättillgänglig för både regionpendlare och göteborgare. Vidare bedöms inriktningen att, tillsammans med utbyggnadsplaneringen och grönplanen, utveckla mer attraktiva stadsmiljöer, skapa goda förutsättningar för ett uthålligt vardagsliv i storstaden Göteborg, något som stärker regionens konkurrenskraft ytterligare.

4.4.3 Kommunalekonomiska konsekvenser

Trafikstrategin skapar förutsättningar för att kunna välkomna nya medborgare och företag till Göteborg genom att skapa goda resvillkor i anslutning till de nya bostäder och arbetsplatser som planeras framförallt runt stadens tyngdpunkter. Detta bidrar till en förstärkt skattebas.

Genomförandet av trafikstrategin medför investeringar som i slutändan huvudsakligen finansieras via beskattning av medborgarna på ett eller annat sätt. Vi bedömer att strategiernas investeringskonsekvenser kan klassas på följande sätt.

Övergripande investeringskostnadsbedömning av strategierna

Bedömningen av det samlade investeringsbehovet fram till 2035 beror på hur hög omställningsambition staden har. En planering som fortsätter med målsättningar i K2020-andan bedöms leda till ett investeringsbehov på cirka 15–20 miljarder kronor i förstärkt infrastruktur för stomkollektivtrafiken. En planering som istället bygger på en omställningsambition i linje med antagna klimatmål, leder troligen till introduktion av ett eller flera kompletterande kollektivtrafiksystem i Göteborg. Investeringsbedömningen är att det behövs ytterligare några tiotals miljarder kronor.

De övriga inriktningarnas samlade investeringsbehov bedöms vara mindre än 10 miljarder kronor.

	Hög kostnad (tiotals miljarder)	Medelhög kostnad (miljarder)	Låg kostnad (100-tals miljoner)
Inriktningar			
Stärk resmöjligheter mellan tyngdpunkter	X		
Öka tillgång till nära service			X
Effektivisera trafiksystemet			X
Ge gående och cyklister förtur		X*	
Skapa fler stadsrum			X
Mer finmaskiga gatunät (inkl minska barriärer)		X	
God framkomlighet för gods		X	
Planera för gods			X
Stärk godskunnandet			X

** om inriktningen är den avgörande faktorn för att utlösa ett beslut om ett nytt tekniskt system för kollektivtrafiken genom centrum, till exempel tunnelbana eller högbana, bedöms kostnaden som hög, annars medelhög.*

KAPITEL 5 FÖRSLAG TILL FORTSATT ARBETE



FÖRSLAG TILL FORTSATT ARBETE 5

Trafikstrategin är en del av en process som leder till åtgärder inom olika områden. För att konkretisera vad som ska göras ska fler planer och program tas fram eller revideras.

Nedan är pågående planering och förslag till planering listade för att ge en överblick över vad som är på gång och vad som bedöms som nödvändigt att komplettera med de närmaste åren.

5.1 Pågående arbete med planer, program och policier

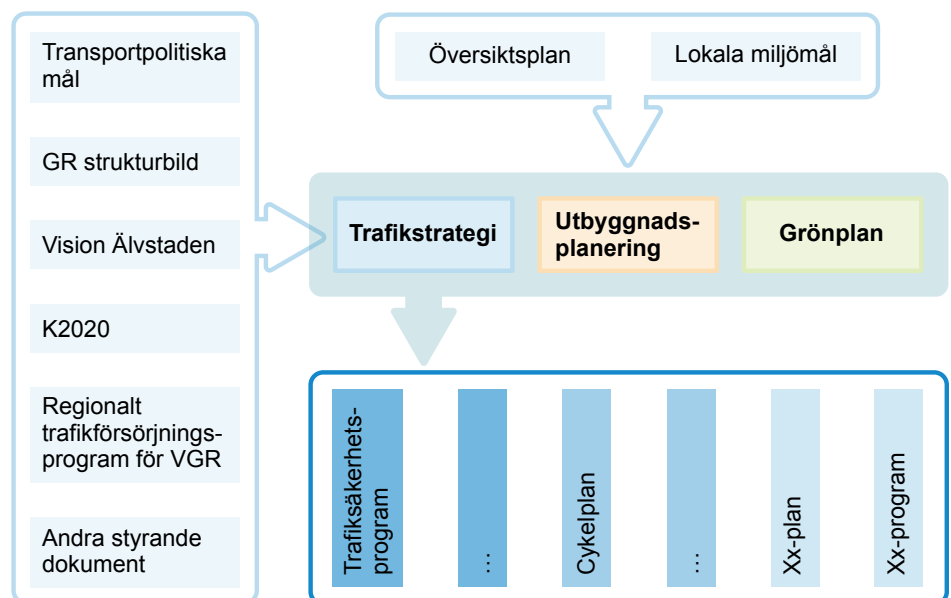
Det pågår planering inom flera områden som är knutna till trafik, trafikanter och trafiksystem på en övergripande nivå. Denna planering ska, där det är möjligt, knytas an till intentionerna i trafikstrategin.

Tillgänglighetsprogram

Trafik för alla – trafikkontorets tillgänglighetsprogram är en revidering av programmet Trafik för alla från 2005. Revideringen avser åren 2013–2018, och är på remiss fram till april 2013. Arbetet bedrivs av trafikkontoret.

Cykelplan för Göteborg

Under 2013 pågår arbetet med att ta fram en cykelplan för Göteborg. Projektet ägs av trafikkontoret och har sin utgångspunkt i trafikstrategin.



Trafikstrategin ska mynna ut i ett antal planer. Förslag på det fortsatta arbetet presenteras i detta kapitel.

Bullerpolicy

Under 2013 pågår arbetet med att ta fram en ny lokal tillämpning av nationella riktlinjer för buller vid nybyggnation. Projektet är förvaltningsövergripande med stadsbyggnadskontoret som projektledare. I arbetsgruppen finns representanter från trafikkontoret, fastighetskontoret, miljöförvaltningen och park- och naturförvaltningen.

Parkeringsplan för innerstaden

Under 2013 pågår arbetet med att ta fram en parkeringsplan för innerstaden. Parkeringsplanen är en del av genomförandet av parkeringspolicyn och hanterar bil- och cykel-parkering i innerstaden. Stadsbyggnadskontoret leder arbetet i samverkan med fastighetskontoret, parkeringsbolaget, trafikkontoret, stadsdelsförvaltning Centrum och miljöförvaltningen.

Kriterier och strategier för utbyggnad av pendelparkeringar

Arbetet bedrivs av trafikkontoret och pågår under 2013.

5.2 Kollektivtrafikplan för Göteborgsområdet

Kollektivtrafikprogrammet K2020 visar en struktur för hur kollektivtrafiken ska utvecklas i Göteborgsområdet med spårvagn och buss som stomme i KomOfta-systemet och tåg och expressbuss som stomme i KomFort-systemet. Trafikstrategin pekar på behovet av att binda ihop staden och den funktionella tätorten med snabba förbindelser där behovet av ett "KomFort och Ofta"-system träder fram. Detta löses genom att snabba upp och öka kapaciteten i stråk som ingår i dagens KomOfta-system samt att komplettera med fler länkar. Trafiknämnden har gett trafikkontoret i uppdrag att utreda stadsbana i Göteborg samtidigt som en genomförbarhetsstudie för Spår på Hisingen snart är slutförd. Västra Götalandsregionen är i det närmaste färdiga med en Målbild för tåg 2035. Allt detta leder till behovet av att göra en kollektivtrafikplan för Göteborgsområdet.

Som ett första steg påbörjas under våren 2013 framtagandet av en målbild för kollektivtrafikens stomnät i stadstrafikområdet. Ansvariga för arbetet är Västra Götalandsregionen i samverkan med Västtrafik, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun. GR och Trafikverket är viktiga externa parter.

5.3 Förslag till fördjupade planer inom trafikområdet

Godsplan

Som utpekats i trafikstrategin behöver staden öka sin kunskap kring godstrafik, särskilt den tunga trafiken. Vi föreslår att en godsplan tas fram som fördjupar stadens inriktning kring till exempel distribution, kombiterminal och industrispår, utpekade godstransportleder och utvecklingsbehov. Denna godsplan föreslås tas fram i nära samverkan mellan trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och Trafikverket, och i dialog med bland andra Göteborgs Hamn.

Fotgängarplan

Trafikstrategin lyfter upp fotgängarens betydelse i staden och transportsystemet på flera olika nivåer. För att realisera den potential som ligger i ett ökat transportarbete till fots är det nödvändigt att ta fram en plan för vad som behöver göras, när och hur. Denna plan föreslås tas fram i nära samverkan mellan trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret, park- och naturförvaltningen och stadsdelsförvaltningarna.

5.4 Förslag till övergripande stadsutvecklingsplanering gemensamt i staden

Trafikstrategin föreslår en omdaning och utveckling av stadens trafik- och transport-system som hänger tätt samman med övrig stadsutveckling. Det berör stadens centrala förnyelseområden (Älvstaden) såväl som den redan byggda staden. Tillsammans med de strategier som tas fram i utbyggnadsplaneringen och i grönplanen finns plattformen för att göra stadsutvecklingsplaner gemensamt mellan stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret, park- och naturförvaltningen, trafikkontoret och stadsdelsförvaltningarna.

Här listas de övergripande stadsutvecklingsplaner som trafikkontoret ser som nödvändiga som en konsekvens av förslagen i trafikstrategin.

Innerstaden

Trafikstrategin föreslår en ändrad inriktning på hur resande och rörlighet ska hanteras i innerstaden. Samtidigt pågår arbete med en cykelplan för Göteborg som delvis hanterar cykelns roll i centrala staden. Det pågår också en mängd program och detaljplaner för utveckling av innerstaden, till exempel detaljplaner för Västlänkens olika stationer och programarbete för Spår i Allén, Heden och Avenyn. Genom en stadsutvecklingsplan för omdaning av den befintliga innerstaden kan ett genomförandeprogram läggas fast kring hur gatu- och trafiksystemet ska omdanas ihop med övrig stadsutveckling.

Älvstaden

Arbetet med utvecklingen av Älvstaden är i full gång med planering för olika delar av Älvstaden, som Frihamnen, Ringön, Järnvågen och Gullbergsvass. Här behöver trafikstrategin genomsyra arbetet med nyexploatering. Genom att arbeta med stadsutvecklingsplaner för omdaning av Älvstaden kan genomförandeprogram läggas fast kring hur gatu- och trafiksystemet ska omdanas ihop med övrig stadsutveckling.

Stadsdelsvisa utvecklingsplaner

Grönplan, utbyggnadsplanering och trafikstrategi hanterar frågor kring markanvändning och utveckling av staden. Genom att systematiskt arbeta med stadsdelsvisa utvecklingsplaner kan varje stadsdelsförvaltning tillsammans med stadsbyggnadskontoret, park- och naturförvaltningen, fastighetskontoret och trafikkontoret göra en planering där alla markanvändningsfrågor hanteras ihop och i enlighet med strategierna.

De stadsdelsvisa utvecklingsplanerna kan innehålla fördjupningar kring områden som lokala torg, viktiga kollektivtrafikstråk och urbana miljöer (tyngdpunkter).

Ett förslag är att arbetet med utvecklingsplaner leds av stadsdelsförvaltningen i nära samverkan med stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret, park- och naturförvaltningen samt trafikkontoret.

BEGREPPSFÖRKLARINGAR

Accesspunkt: En preliminär benämning på en knutpunkt i stomkollektivtrafiknätet som är uppsamlings- eller distributionspunkter i mindre täta områden med stort resandeunderlag, exempelvis större verksamhetsområden.

Blandstad: En urban miljö med en blandning av funktioner (bostäder, kontor, handel etcetera), olika grupper av människor och byggnadstyper.

Citydistribution: Transporter av varor, material etcetera till och från affärer, restauranger, kontor och andra verksamheter och hushåll i centrala staden.

Cykelfartsgata: En gata öppen för all fordonstrafik men där man ska färdas med extra hänsyn till cyklande och med cykelfart, det vill säga 15–20 km/h. Linköpings kommun har av Trafikverket fått tillstånd att genomföra försök med cykelfartsgator.

Effektmål: Tydliga, mätbara mål som syftar till att uppnå en vision, som konkretiserar vad som blir resultatet av att följa en strategi och som gör det möjligt att följa upp den.

Effektmått: Används istället för effektmål inom Göteborgs Stad och har samma funktion. Rätt valda effektmått visar om den samlade förändringen leder mot de mål som angetts.

Finmaskigt gatunät: Innebär en gatustruktur med kortare kvarter vilket leder till ett genare och gatunät med fler vägval.

Framkomlighet: Förmågan att ta sig fram för såväl ett fordon som enskild person.

ITS: Intelligent transport system eller transportinformatik är informationsteknik som används för att informera trafikanter, övervaka, styra och leda trafiken, men avser även system i fordon för kommunikation säkerhet etcetera.

K2020: Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen, antaget av GR förbundsstyrelse 2009. K2020-projektet var ett flerårigt samarbete mellan Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund (i detta dokument förkortat till GR), Göteborgs Stad, Västtrafik och dåvarande Vägverket och Banverket. Programmet ger riktlinjer och vägledning för utveckling av kollektivtrafiken i Göteborgsregionen.

Kärnan: Se under geografiska definitioner.

Lokal arbetsmarknad (arbetsmarknadsregion): När pendlingen mellan två eller flera kommuner når en viss nivå bildar de statistiskt sett en lokal arbetsmarknad. I Göteborgs lokala arbetsmarknad ingår förutom GR:s kommuner idag även Orust, Vårgårda, Bollebygd och Mark.

Mellanstaden: Se under geografiska definitioner.

Mobility management: En term för åtgärder som syftar till att påverka efterfrågan på resor och styra över dem till mer hållbara färdmedel.

Mobility management i byggskeden: Samlade åtgärder för att genom information, ledning, styrning och tillfälliga trafikeringslösningar behålla en god tillgänglighet för människor och gods genom att påverka resbehovet, valet av färdmedel, tidpunkt och färdväg.

Målpunkter: I trafikstrategin avser begreppet platser eller samlade områden dit man tar sig för att uträtta ärenden – det kan vara arbetsplatser, sjukhus, köpcentrum, parker, arenor etcetera. Med 'viktiga målpunkter' menas i trafikstrategin icke funktionsblandade platser dit många invånare från både Göteborg och regionen har anledning att ta sig.

Prognosstyrd planering: Strategier och åtgärder baseras på en förväntad förändring av efterfrågan eller annan utveckling och kan ses som motsatsen till en mål- eller viljestyrd planering.

Radiell struktur: Inifrån och ut, som ekrarna i ett cykelhjul. Göteborgs (och regionens) kollektivtrafiksystem (och vägsystem) har i dag en radiell struktur.

Restidskvot: Är ett mått på hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är i förhållande till bilen som färdmedel utifrån restid. En restidskvot på mindre än 1,5 (restid med kollektivtrafik/restid med bil) anses vara acceptabel. Det finns ett starkt samband mellan färdmedelsandelar och restidskvoter.

Robusta system: Robust betyder att vara stabil och hållbar över tid. Ett robust system kan alltså möta stadens, invånarnas och verksamheternas behov oavsett vilket av möjliga scenarier som blir verklighet (inom rimliga gränser).

Rörelsefrihet: Möjligheten att förflytta sig vart man vill utan att bli hindrad av till exempel trafikbarriärer.

Stomkollektivtrafiknät: En struktur med kollektivtrafikstråk som binder samma stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter och som möjliggör en snabb, kapacitetsstark och pålitligt kollektivtrafik som fyller gapet mellan K2020s KomFort och KomOfta-trafik. Är kopplat till 30-minutersmålet – det ska ta maximalt 30 minuter att resa mellan två godtyckliga tyngd-, mål- eller accesspunkter.

Strategiska knutpunkter: Översiktsplanen (och K2020) pekar ut fyra strategiska knutpunkter i Göteborg, utöver city, där man vill se tät blandstad och levande platser: Backaplan, Frölunda Torg, Gamlestaden och Angereds centrum. I trafikstrategin kallas dessa och eventuella nya tillkommande sådana täta blandstadsområden för tyngdpunkter.

Tangentiella förbindelser: Tvärförbindelser, motsatsen till radiella förbindelser.

Testarena: Att använda staden som testarena innebär att man ger utrymme för företag och andra aktörer att testa innovativa lösningar så som exempelvis nya fordon för kollektivtrafik och distribution.

Tillgång: Används i trafikstrategin som ett begrepp överordnat tillgänglighet (i de fall tillgänglighet definieras som att ta sig någonstans). Tillgång till kvaliteter som möten, service, mat, hälsa, rekreation eller arbete kan lösas med eller utan (längre) resor.

Tillgänglighet: Ett mått på hur lätt medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av och inkluderar vid sidan av restid även faktorer som kostnader, hinder, trygghet samt tillgång till färdmedel. Begreppet tillgänglighet används ofta specifikt vad gäller funktionsnedsattas möjlighet att ta del av service, transporter, miljöer etcetera.

Transportinformatik: Se ITS.

Tyngdpunkt: Ett tätt sammanhängande område med stadskaraktär och ett blandat utbud av bostäder, arbetsplatser, handel, service, kultur och fritidsverksamhet som gör dem värda att besöka för fler än dem som bor och arbetar där. Översiktsplanen pekar ut fem strategiska knutpunkter och i trafikstrategin nämns ytterligare en handfull potentiella tyngdpunkter.

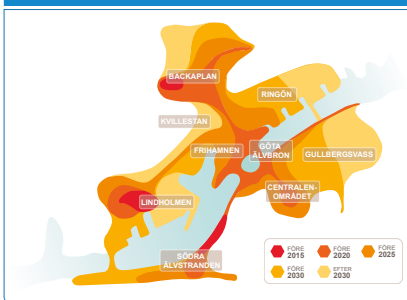
Viljestyrd planering: Används som motsats till prognosstyrd planering. Med viljestyrd, eller målstyrd, planering identifieras istället de strategier och åtgärder som är nödvändiga för att nå en önskvärd framtid.

Vision: Uttrycks oftast som ett framtida tillstånd som man vill uppnå. Behöver inte uppfylla formella krav på realism, tidsbundenhet eller mätbarhet.

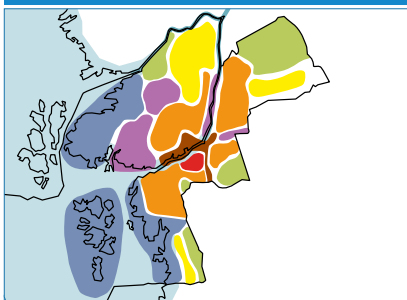
PARKERINGSPOLICY



CENTRALA ÄLVSTADEN

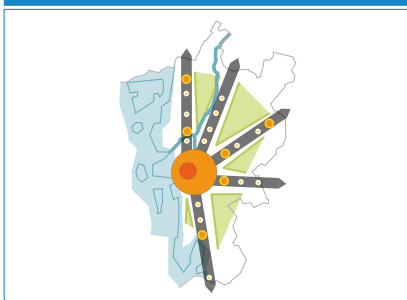


ÖVERSIKTSPLANEN



- Centrala Göteborg – Innerstaden
- Centrala Göteborg – Förnyelseområden
- Mellanstaden
- Ytterstaden – Framtida utvecklingsområden
- Kustnära områden och skärgården
- Storindustri, hamn och logistik
- Naturområden

GR:S STRUKTURBILD



Västsvenska paketet: En samlad satsning på infrastruktur och andra åtgärder i och kring Göteborg. Omfattar bland annat tågtunneln Västlänken, Marieholmstunneln, Götaälvbron och andra åtgärder som framförallt syftar till att öka kapaciteten och kvaliteten i kollektivtrafiksystemet.

Yteffektiva och kapacitetsstarka färdmedel: Gående, cyklister och kollektivtrafikanter tar mindre plats i trafiken, både under och efter färden.

Geografiska definitioner: Hur de olika geografiska begreppen används skiljer sig något mellan olika dokument. Här jämförs i första hand områden enligt översiktsplanen, GR:s strukturbild och Göteborgs parkeringspolicy.

City omfattar staden innanför vallgravarna enligt de flesta dokument.

Innerstaden omfattar enligt översiktsplanen ungefär stadsdelarna Centrum och Linné-staden, eller området söder om älven från Järntorget i väster, Svingeln i öster och Korsvägen i söder. I parkeringspolicyns definition ingår även bland annat Gårda.

Centrala Göteborg omfattar enligt översiktsplanen, förutom innerstaden även de centrala förnyelseområdena på Norra älvstranden inklusive Backa och Frihamnen, Gullbergsvass och söder ut längs Mölndalsån. År 2035 kan det vara det som benämns innerstaden. Parkeringspolicyn inkluderar i Centrala Göteborg även bland annat Masthugget och Majorna.

Centrala Älvstaden är det centrala område på ömse sidor älven som i sig rymmer stora förnyelseområden och som ingår i den antagna Vision Älvstaden.

Kärnan, eller regionkärnan, används som begrepp i GR:s strukturbild och är den del av centrala Göteborg som är lätt att nå från hela Göteborgsregionen. Området motsvarar innerstaden och inkluderar även Majorna och Norra älvstranden, men är mindre än Centrala Göteborg enligt ovan.

Mellanstaden definieras i översiktsplanen det område inom tätorten som har god kollektivtrafik (boende når 50 procent av Göteborgs arbetsplatser inom 45 minuter). I översiktsplanen delas Mellanstaden in i den inre (Majorna, Kortedala, Guldheden, Lundby etcetera) och den yttre (Lövgärdet, Gårdsten etcetera).

Det sammanhängande stadsområdet i GR:s strukturbild motsvarar Mellanstaden samt centrala delar av Mölndal och Partille.



Göteborgs Stad
Trafikkontoret