



BUSINESS REGION
GÖTEBORG

Tjänsteskrivelse

Till Stadsledningskontoret

Datum: 2021-02-16

SLK Dnr: 1467/20

BRG Dnr: 0071/20

Etablering- och Investeringsavdelningen

Namn: Pär Abrahamsson

Telefon: 031-367 62 17

E-post: par.abrahamsson@businessregion.se

Yttrande från Business Region Göteborg AB (BRG) angående – Motion av Gertrud Ingelman (V) och Daniel Bernmar (V) om att omvandla området innanför vallgraven till ett bilfritt "superkvarter", KF handling 2020 nr 249

Ärendet

Business Region Göteborg (BRG) har fått möjlighet att inkomma med yttrande på motion av Gertrud Ingelman (V) och Daniel Bernmar (V) om att omvandla området innanför vallgraven till ett bilfritt "superkvarter". I exempelvis Barcelona pågår sedan 2016 försök med bilfria "superkvarter", där en stor andel av stadens vägar omvandlas från bilvägar till gång- och cykelgator. Principen för detta är att det inom ett avgränsat område av kvarter inte är tillåtet med biltrafik. Målsättningen med superkvarteren är bland annat att göra områden tillgängliga för alla, att minska motordriven trafik och att uppmuntra till ökad mobilitet. Vänsterpartiet menar att superkvarteren i Barcelona är ett mycket bra exempel att kunna ta inspiration ifrån för hur också Göteborg kan omvandla stadskärnan från bilträngsel och luftföroreningar till en stad som är tillgänglig för alla och där vi minskar klimat- och människoskadliga utsläpp.

Därför föreslås det i motionen att en modell med "superkvarter" provas i det centralt belägna området innanför vallgraven i Göteborg. Det råder utrymmesbrist i centrumkärnan och idag är det svårt att bygga sammanhängande cykelvägar där, vilket gör att gående och cyklister ofta tvingas dela utrymme. I ett pilotprojekt skulle cykelgator kunna utformas.

Business Region Göteborg är det kommunala bolag som ansvarar för näringslivsfrågorna i Göteborg och svarar därmed framförallt utifrån vilka konsekvenser motionen kan ha för näringslivet.

Business Region Göteborgs synpunkter

Vägtrafiken bidrar negativt till upplevelsen i stadsmiljön genom framförallt buller och försämrad luftkvalitet och begränsar tillgänglighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter i stadskärnan där utrymme för olika trafikslag är begränsat men är samtidigt av stor betydelse för arbetande, boende, besökare och godstransporter. Globalt pågår satsningar för fler cyklister på vägarna i till exempel Milano, London, Bogotá, New York och Aten genom bättre framkomlighet för cyklister på bilismens bekostnad. Bilfria "superkvarter" i Göteborgs stadskärna har framförallt effekter på trafiksäkerhet, miljö, det upplevda stadsrummet, tillgänglighet samt näringsliv genom handel och besöksnäringar.

Ekonomiska dimensionen

Olika studier och kartläggningar visar på att om förutsättningarna är gynnsamma avseende faktorer såsom exempelvis läget, miljö, kollektivtrafik, god tillgänglighet, parkering, god tillgänglighet till bilparkering vid angränsningspunkter angränsande till besöksområdet kan ett införande av en bilfri zon leda till upplevd ökad



BUSINESS REGION
GÖTEBORG

Tjänsteskrivelse

Till Stadsledningskontoret

Datum: 2021-02-16

SLK Dnr: 1467/20

BRG Dnr: 0071/20

Etablering- och Investeringsavdelningen

Namn: Pär Abrahamsson

Telefon: 031-367 62 17

E-post: par.abrahamsson@businessregion.se

attraktivitet för området och på sikt till en omsättningsökning i handeln. I vissa fall kan geografiskt avgränsade bilfria zoner ha en positiv inverkan på shopping, restaurang- och cafébesök samt vissa typer av kommersiell service genom att stadsrummet blir mer attraktivt. Ärendehandel och handel med skrymmande och tunga varor brukar dock ha svårare att dra nytta av ett sådant införande om man inte samtidigt jobbar med lösningar såsom godshubbar och citylogistik med andra typer av fordon. En genomgripande förändring till en trivsam gågatumiljö kan också vara ett sätt för äldre detaljhandel i citymiljöer att möta tappade marknadsandelar till etablerad externhandel. Men kunskapen kring hur införandet av bilfria zoner påverkar verksamheterna och detaljhandeln inom området är begränsat och vissa studier pekar på att omsättningen både i en övergångsperiod och på sikt kan minska. Då förutsättningarna för respektive stad skiljer sig markant åt behöver frågan för Göteborg således utredas vidare och i samarbete med cityhandeln innan motionens intentioner kan förverkligas. Motionen lyfter bland annat fram Barcelona (ca 6 miljoner invånare), Bogota (ca 7 milj) och London (ca 9 milj) med helt andra förutsättningar i jämförelse med Göteborgs ca 500 000 invånare och relativt glea stadsbyggnadsstrukturer.

I och med den pågående coronapandemin är läget är just nu oerhört svårt för butiker, restauranger och hotell i centrala Göteborg. Utvecklingen har försämrats snabbt under de senaste veckorna och många detaljister i sällanköpsvaruhandeln rapporterar om försäljningstapp på mellan 70 och 90 procent jämfört med normalläget. Situationen har redan inneburit en utslagning av aktörer och enligt bedömare kommer det ta flera år innan cityhandeln återhämtat sig. Tillgänglighet med bil framhävs av de handlande som den viktigaste faktor för att driva kundflöden till butikerna i innerstaden. Konkurrenssituationen är svår i och med att det finns gott om gratisparkering vid butikscentrum och handelsområden utanför staden, såsom exempelvis Sisjön. Att göra området Inom Vallgraven till ett bilfritt "superkvarter" skulle sålunda uppfattas som negativt för de verksamheter som finns i Göteborgs stadskärna, om det inte samtidigt erbjuds andra lösningar i den större "cirkeln" som upplevs lättillgängliga och attraktiva av både näringsidkare och besökare. Inom det föreslagna området ligger ett flertal hotell vilka skulle påverkas i hög grad av minskad tillgänglighet då framförallt en relativt stor del av affärsresenärerna anländer med bil. Därför måste det samtidigt erbjudas annan typ av transport för dessa gäster från olika transporthubbar till hotellen som är utsläppsfri och smidig. Om inte attraktiva alternativ tillförs visar erfarenheter att hotellgäster behöver kunna anlända med bil eller taxi eftersom de resande i många fall medför bagage. Minskad tillgänglighet skulle minska stadens attraktivitet som besöksmål och evenemangstad.

Godstransporter och varuleveranser får inte glömmas bort vid införande av bilfria zoner. Godstransporter och varuleveranser är viktiga delar i en stad, eftersom näringslivet är en stor betydande faktor för ett levande stadsliv. Det handlar om att varuleveranser skall kunna tillgodose de grundläggande behoven för restauranger, handel och service. Det är av stor vikt att varuleveranser kan tillåtas trafikera bilfria områden, inom exempelvis förutbestämda tider för att exempelvis kunna förse handeln med varor. Dessa kan dock ske med fordon som är utsläppsfria och det har genomförts ett flertal tester i Göteborg med goda resultat av citylogistik såsom exempelvis stadsleveransen "Smooth" med omlastning i Nordstan. Business Region Göteborg har tillsammans med bland annat Volvo Cars och RISE Research Institutes of Sweden under inledningen av 2021 lanserat satsningen *Gothenburg Green City Zone*. Satsningen innefattar ett helt klimatneutralt och utsläppsfritt transportsystem som nu utvecklas i en zon som sträcker sig från Lindholmen längs



BUSINESS REGION
GÖTEBORG

Tjänsteskrivelse

Till Stadsledningskontoret

Datum: 2021-02-16

SLK Dnr: 1467/20

BRG Dnr: 0071/20

Etablering- och Investeringsavdelningen

Namn: Pär Abrahamsson

Telefon: 031-367 62 17

E-post: par.abrahamsson@businessregion.se

evenemangsstråket vid Korsvägen och hela vägen till Forsåker i Mölndal. Tanken är att zonen blir en stor testbädds- och demonstrationsmiljö där företag, samhällsaktörer, akademi och institut kan samverka och testa ny teknik och utveckla och skala upp sina verksamheter, produkter och tjänster kring transporter, infrastruktur, energi och miljö. Målet är att alla fordon som färdas i eller från *Gothenburg Green City Zone* ska drivas utsläppsfritt 2030 i en fungerande infrastruktur som möter klimatneutrala transportval och underlättar i vardagen för såväl näringsidkare som för boende och besökare i en attraktiv stadsmiljö.

Satsningen ämnar skapa möjligheter som snabbar på utvecklingen mot ett klimatneutralt transportsystem snarare än zoner med olika typer av förbud. Det är därför av största vikt att ett eventuellt införande av "superkvarter" innanför Vallgraven synkas i tid med *Gothenburg Green City Zone* och i takt med att innovativa lösningar testats och kan skalas upp, för att tillgodose transportbehovet med alternativa och attraktiva lösningar.

Staden har även som målsättning enligt *Trafikstrategi för en nära storstad 2035* att omfördela yta mellan trafikslag och mellan trafik och vistelse skapas förutsättningar för attraktiva, livliga och därmed tryggare stadsrum. Göteborgs Stad arbetar även långsiktigt med målsättningen att skapa attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv i Göteborg genom att bland annat skapa gatumiljöer med hastigheter anpassade i första hand utifrån gående och i andra hand utifrån cyklisters behov och villkor skapar förutsättningar för trygga, säkra och levande gatumiljöer utan att stänga ute andra trafikantslag. Inom staden arbetas det bland annat med att ta fram en ny Stadsmiljöplan som är en viljeinriktning för hur Trafikkontoret vill utveckla gator och platser inom det aktuella området som omfattar Inom vallgraven samt delar av Lorensberg. Stadsmiljöplanen är ett långsiktigt planerings- och investeringsunderlag för trafikkontoret kring hur stadsmiljön ska utformas samt hur drift och investeringsmedel fördelas och detta skall bidra till en ökad realisering av trafikstrategin genom omdisponering av yta till förmån för hållbar mobilitet och stadsliv.

Vi ser goda exempel på gator som förädlats till gångfartsgator på exempelvis Kyrkogatan, Vallgatan, Magasinsgatan och Haga Nygata. Göteborgs innerstad har ett flertal gator som är rena "gånggator" såsom exempelvis hela eller delar av Kungsgatan och Fredsgatan. Business Region Göteborgs uppfattning är att dessa stråk överlag är populära hos både konsumenter, flanörer och handlare och uppfattas som trivsamma stråk. För att utforma attraktiva kommersiella stråk och miljöer, bör hänsyn tas till vilken trafik som trots allt ska ha tillträde till gatan, exempelvis kollektivtrafik eller cyklister, hur trottoarkanter, gatumöblering och belysning utformas.

Business Region Göteborg ser för närvarande att ovanstående förutsättningar inte råder för många av de gator som pekas ut inom ramen för "superkvarteret" i motionen. Gatumiljön är inte utformad enligt krav som bör ställas på attraktiva gånggator, dessutom är de i många fall viktiga kollektivtrafikstråk såsom exempelvis Västra och Östra Hamngatan som både med eller utan biltrafik bidrar till barriäreffekter i stadsrummet. Avstängningar av gator för biltrafik leder således inte enskilt till att stadsmiljön blir trivsammare eller att konkurrenskraften stärks. Ett eventuellt genomförande behöver planeras och ske i samklang med tex att lösningar skalas upp genom *Gothenburg Green City Zone*. En viktig fråga att utreda vidare är om vägnätet utanför den bilfria zonen kan hantera det troligtvis ökade trafikflödet vid införandet



BUSINESS REGION
GÖTEBORG

Tjänsteskrivelse

Till Stadsledningskontoret

Datum: 2021-02-16

SLK Dnr: 1467/20

BRG Dnr: 0071/20

Etablering- och Investeringsavdelningen

Namn: Pär Abrahamsson

Telefon: 031-367 62 17

E-post: par.abrahamsson@businessregion.se

av ett bilfritt "superkvarter"? Ytterligare åtgärder skulle behövas tillsammans med utredningar om handeln och hotellens påverkan och trafikfördelningen på områden utanför den bilfria zonen innan motionens intentioner kan förverkligas.

Ekologiska dimensionen

Business Region Göteborg delar analysen att trafiken utgör ett av de största miljö- och hälsoproblemen i Göteborg och att trafikens bidrag till utsläppen av växthusgaser är stort. Bilismen i storstadsregionerna bör inte fortsätta växa som hittills och åtgärder för att begränsa trafikens negativa effekter är nödvändiga, däribland satsningar på hållbara transporter, kollektivtrafik, miljöbilar och ökad användning av förnyelsebara bränslen.

Sociala dimensionen

Det framgår i Göteborgs Stads *Trafikstrategi för en nära storstad 2035* att stora förändringar påverkar många personer och verksamheter. För att trafikstrategins mål ska nås behöver boende och verksamma i staden få möjlighet att genom en bred och aktiv dialog påverka hur staden genomför planerade åtgärder. De måste också förstå varför åtgärderna görs och vilka nya möjligheter och utmaningar de innebär. Det är således viktigt att medborgarna och verksamheterna förstår innebörden till varför ett bilfritt "superkvarter" planeras i det specifika området. Det finns även grupper, till exempel människor med olika typer av handikapp, som kan påverkas negativt av förändringar i stadsmiljön. Vissa bilbegränsande åtgärder kan påverka deras tillgång till stadskärnan negativt. Det kan exempelvis handla om att de får svårt att ta sig till affärerna om det inte finns parkeringsmöjligheter i närheten. För att bemöta dessa särskilda gruppers behov är det viktigt att de får komma till tals i ett tidigt skede så att planerarna kan ta hänsyn till deras åsikter vid utformningen av förändringen.

Tillgänglighetsresonemang mellan stadens offentliga och privata aktörer har under den senaste tiden breddats och intensifierats i och med bildandet av dialog- och samarbetsplattformen Göteborg Citysamverkan. Flera aktörer är överens om att god tillgänglighet till parkeringsnoder som exempelvis Nordstan och kommande p-hus på Heden, både underlättar för besökare att parkera bilen och utföra flera ärenden till fots i innerstaden, samtidigt som parkerade bilar i p-hus ger ekonomisk bärighet för drift och underhåll av p-husen så att de som inte äger bilar ska behöva betala kostnader för de som äger bilar. Stadskärnor med koncentrerat utbud är mer ekologiskt hållbara än bilberoende handelsområden där besökare många gånger måste flytta bilden vid varje inköpstillfälle. Det finns goda erfarenheter att vidareutveckla pris- och tidsdifferentiering som styrmedel för ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbara stadsmiljöer.

Det ligger även en stor utmaning i att hålla ihop den centrala delen av staden med mindre täta områden utanför. De som till vardags rör sig i den tätbebyggda staden har ett mindre behov av bil, medan de som bor, arbetar eller har dagliga ärenden i andra områden är mer eller mindre beroende av bilen för att få vardagen



BUSINESS REGION
GÖTEBORG

Tjänsteskrivelse

Till Stadsledningskontoret

Datum: 2021-02-16

SLK Dnr: 1467/20

BRG Dnr: 0071/20

Etablering- och Investeringsavdelningen

Namn: Pär Abrahamsson

Telefon: 031-367 62 17

E-post: par.abrahamsson@businessregion.se

att gå ihop. Det finns en risk att trängselskatt, eventuella bilfria zoner eller exempelvis framtida krav på elbilar förstärker skillnaden mellan innanför och utanför och gör att människor och verksamheter inrättar sig efter ett liv på den ena eller andra sidan. Utbudet i stadskärnan ska vara tillgängligt även för de som inte har förmånen att bo i eller nära stadskärnan. Att kunna färdas relativt fritt mellan olika typer av områden är viktigt för stadens sammanhållning och storstadsnära landsbygd har i många fall inte tillgång till kollektivtrafik.

Slutsatser

Business Region Göteborg är positivt till väl planerade och utformade gång- och cykelgator utan biltrafik anpassade i utifrån de gående och cyklisters behov och villkor i valda delar av innerstaden men bedömer att det varken är praktiskt möjligt eller önskvärt att genomföra en bilfri zon för hela innerstaden, vilket föreslås i motionen. Att göra ett så stort geografiskt område som innanför vallgraven bilfritt skulle exempelvis få negativa konsekvenser för näringslivet i form av problem för varutransporter, minskad konkurrenskraft gentemot externhandeln, försvåra för besöksnäringen samt skapa hinder för människors rörelser. Ytterligare ett problem som uppstår är hur staden skulle hantera alla de boende i innerstaden som har bil. Trafikavstängningar bör ske sällan och höra till genomförandet av enstaka, större evenemang såsom exempelvis gatufesten vid Långgatorna och Järntorget.

Innan staden stänger av områden för biltrafik bör staden synka detta med exempelvis etablering av transporthubbar och andra innovativa lösningar som upplevs attraktiva av såväl näringsidkare, boende och besökare. Staden bör även ha upparbetat handlingsplaner för att gynna alternativt användande av platserna och alternativa färdmedel, exempelvis uteserveringar på parkeringsplatserna samt nybyggnation av GC-banor. Frågan bör enligt Business Region Göteborg ta sin början i en samlad strategi för hållbara transporter i hela staden och utredas vidare i dialog med boende, hotell, besöksnäringar och cityhandeln samt utreda påverkan på handelsverksamheter och hotell och trafikfördelningen i områden utanför den bilfria zonen innan motionens intentioner kan förverkligas.

Detta ärende har styrelsebehandlats.

Göteborg 2021-02-16

Patrik Andersson
VD
Business Region Göteborg