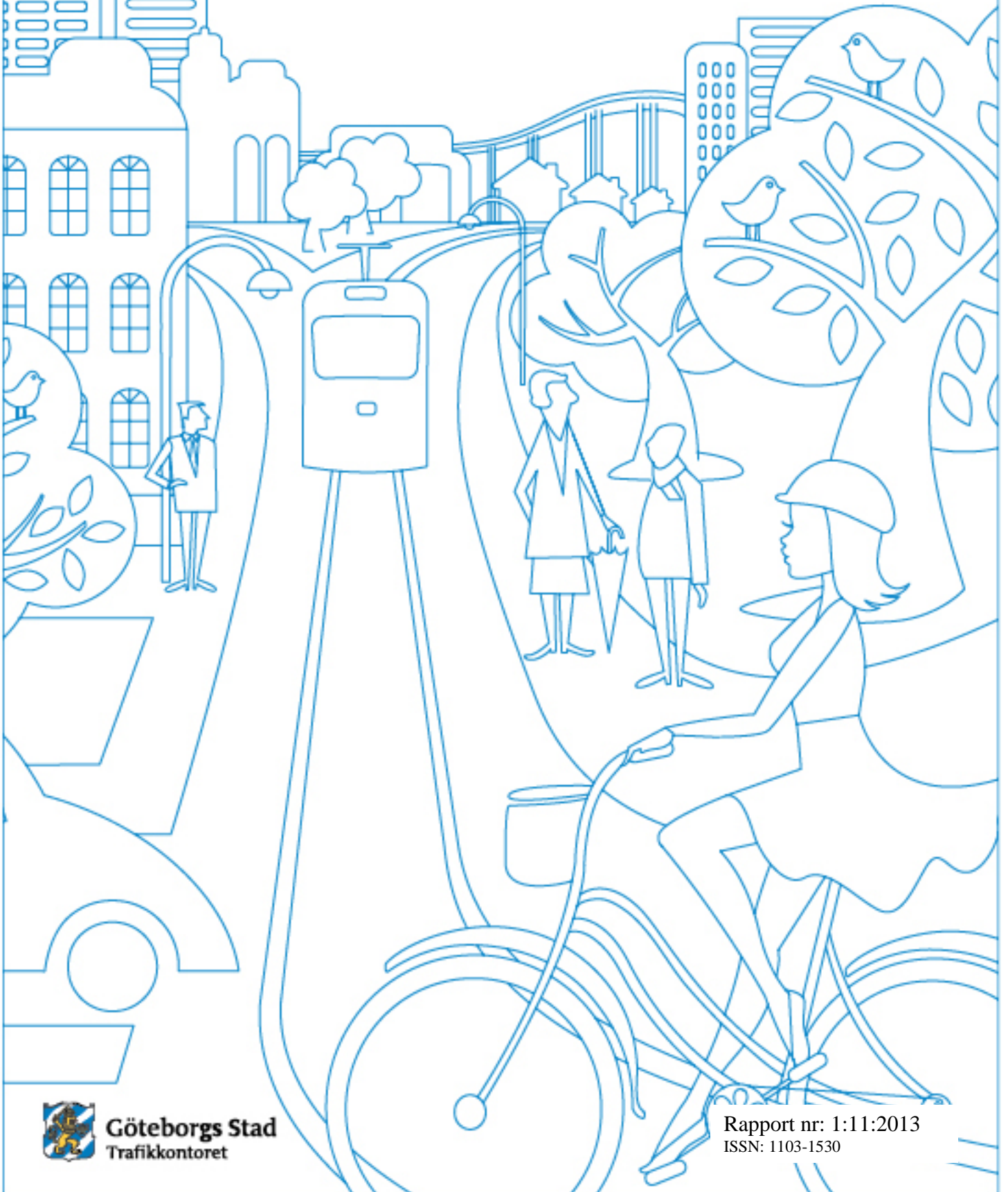


TRAFIKSTRATEGI FÖR GÖTEBORG

SAMMANSTÄLLNING AV YTTRANDE OCH SYNPUNKTER



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Rapport nr: 1:11:2013
ISSN: 1103-1530

2013-12-12

Trafikkontoret dnr 0894/11

ISSN 1103-1503

Rapportnummer 1:11:2013

Trafikkontorets projektledare: Sofia Hellberg och Per Bergström
Jonsson

Sammanställd av Malin Sunnemar

INNEHÅLL

1	INLEDNING.....	5
1.1	Remissförfarandet.....	5
1.1	Möten om remissversionen.....	5
1.2	Inkomna yttranden och synpunkter.....	5
2	SAMMANFATTNING MED KOMMENTARER.....	7
2.1	Synpunkter gemensamt med strategi för utbyggnadsplanering och grönstrategi.....	7
2.2	Synpunkter på trafikstrategin.....	7
3	INKOMNA YTTRANDE OCH SYNPUNKTER.....	12
3.1	Statliga och regionala myndigheter.....	12
3.1.1	Havs och vattenmyndigheten.....	12
3.1.2	Luffartsverket, LFV.....	12
3.1.3	Länsstyrelsen.....	12
3.1.4	Polismyndigheten i Västra Götaland.....	17
3.1.5	Trafikverket.....	17
3.1.6	Västrafik.....	19
3.1.7	Västra Götalandsregionen, Kollektivtrafiksekretariatet.....	19
3.2	Grannkommuner och Göteborgsregionen.....	21
3.2.1	Ale kommun.....	21
3.2.2	Göteborgsregionen, GR.....	22
3.2.3	Härryda kommun.....	23
3.2.4	Kungsbacka kommun.....	23
3.2.5	Kungälv kommun.....	24
3.2.6	Mölnåls stad.....	25
3.2.7	Partille kommun.....	26
3.3	Stadsdelsnämnder.....	27
3.3.1	Angered stadsdelsnämnd.....	27
3.3.2	Askim-Frölunda-Högsbo stadsdelsnämnd.....	28
3.3.3	Centrum stadsdelsnämnd.....	29
3.3.4	Lundby stadsdelsnämnd.....	31
3.3.5	Majorna-Linné stadsdelsnämnd.....	34
3.3.6	Norra Hisingens stadsdelsnämnd.....	37
3.3.7	Västra Göteborg stadsdelsnämnd.....	38
3.3.8	Västra Hisingens stadsdelsnämnd.....	41
3.3.9	Örgryte - Härlanda stadsdelsnämnd.....	42
3.3.10	Östra Göteborgs stadsdelsnämnd.....	44
3.4	Övriga kommunala nämnder.....	46
3.4.1	Byggnadsnämnden.....	46
3.4.2	Fastighetsnämnden.....	48
3.4.3	Idrott- och föreningsnämnden.....	51
3.4.4	Nämnden för Konsument och medborgarservice.....	52
3.4.5	Kretslopp och vattennämnden.....	53
3.4.6	Lokalnämnden.....	54
3.4.7	Miljö- och klimatnämnden.....	55
3.4.8	Park- och naturnämnden.....	57
3.4.9	Social resursnämnd.....	58
3.4.10	Utbildningsnämnden.....	60
3.5	Politiska partier.....	61
3.5.1	Vägvalet.....	61

3.6	Kommunala bolag.....	62
3.6.1	Business region Göteborg.....	62
3.6.2	Framtidenkoncernen	62
3.6.3	Gryaab	63
3.6.4	Göteborgs hamn.....	65
3.6.5	Higab AB.....	66
3.6.6	Parkeringsaktiebolaget.....	66
3.6.7	Renova.....	68
3.6.8	Utveckling Nordost AB	69
3.7	Företag	71
3.7.1	Volvo Car Corporation	71
3.8	Organisationer	72
3.8.1	Bergsjön 2021.....	72
3.8.2	Fastighetsägare Centrala Hisingen, FCH.....	73
3.8.3	Naturskyddsföreningen.....	74
3.8.4	Stadsplaneringsforum Centrala Hisingen, SCH.....	75
3.8.5	Västsvenska Handelskammaren	76
3.8.6	Yimby Göteborg.....	77
3.9	Privatpersoner	81
3.9.1	Hans Jörgensen	81
3.9.2	Henrik Holmberg.....	82
3.9.3	Håkan Tendell.....	82
3.9.4	Linda Martinsson.....	82
3.9.5	Martin Darelid och Mikael Bigert	83
3.9.6	Nils Hammar.....	83
3.9.7	Roland Svensson.....	84
3.9.8	Rolf Broberg.....	84

1 INLEDNING

1.1 Remissförfarandet

Trafikstrategi för en nära storstad – remissversion, har under perioden 28 mars till 30 juni 2013 varit ute på remiss. Remissprocessen har genomförts tillsammans med strategi för utbyggnadsplanering och grönstrategi, tre dokument som behandlar långsiktig stadsplanering i Göteborg. Handlingarna skickades till ungefär 70 remissinstanser (se lista på sidan 6).

Under remisstiden har handlingarna varit tillgängliga på webbplatsen goteborg.se/stadsutveckling2035. Där fanns även information om möjligheten att lämna synpunkter genom e-post eller brev. Det fanns också möjlighet att lämna synpunkter genom att fylla i ett frågeformulär direkt på webbplatsen.

Att trafikstrategin var ute på remiss kommunicerades genom information på goteborg.se, i Göteborgsposten och under Streetsmartfestivalen där vykort delades ut.

1.1 Möten om remissversionen

Under remisstiden har allmänhet, remissinstanser och andra samarbetsorganisationer bjudits in till informationsmöten samordnade med grönplan och utbyggnadsplanering.

Tre öppna möten har anordnats i Älvrummet för allmänhet och organisationer där totalt ett nittiototal kom för att lyssna. Mer riktade informationstillfällen har anordnats för 14 av de kommunala och regionala nämnderna och för två kommunala bolag. Kommunstyrelsen har informerats och ett informationstillfälle för förtroendevalda anordnades under remisstiden.

1.2 Inkomna yttranden och synpunkter

Sammanlagt har 58 yttranden och synpunkter inkommit. Av dessa är tio från stadsdelsnämnder och tio från övriga kommunala nämnder. Sju kommunala bolag har svarat. Göteborgsregionen och sex grannkommuner har lämnat yttrande. Länsstyrelsen och sex andra regionala och statliga myndigheter svarat inklusive Trafikverket och Västra Götalandsregionen. Fem organisationer och nio privatpersoner har lämnat synpunkter. Vilka som lämnat yttrande framgår av innehållsförteckningen till denna sammanställning.

Sändlista

Statliga och regionala myndigheter	Politiska partier representerade i kommunfullmäktige
Länsstyrelsen	Vägvalet
Trafikverket Region Väst	Socialdemokraterna
Västra Götalandsregionen	Moderaterna
Region Halland	Folkpartiet
Västtrafik	Vänsterpartiet
Transportstyrelsen	Miljöpartiet
Grannkommuner och kommunalförbund	Kristdemokraterna
Mölndal stad	Centerpartiet
Partille kommun	Sverigedemokraterna
Härryda kommun	Kommunala bolag
Ale kommun	Business region Göteborg AB
Kungälv kommun	Gatubolaget
Kungälv kommun	Göteborg & Co
Öckerö kommun	Göteborgs Hamn
Göteborgsregionens kommunalförbund	Göteborgs Spårvägar
Räddningstjänsten Storgöteborg	Parkeringsbolaget
Stadsdelsnämnder i Göteborg	Renova
Angered stadsdelsnämnd	Utveckling Nordost
Askim- Frölunda- Högsbo stadsdelsnämnd	Älvstranden Utveckling
Centrums stadsdelsnämnd	Intresseorganisationer
Lundby stadsdelsnämnd	Naturskyddsföreningen
Majorna-Linnés stadsdelsnämnd	Gröna bilister
Norra Hisingens stadsdelsnämnd	Motormännen
Västra Göteborgs stadsdelsnämnd	Cykelfrämjandet
Västra Hisingens stadsdelsnämnd	DHR
Örgryte- Härlanda stadsdelsnämnd	Handikappsöreningarnas Samarbetsorgan (HSO)
Östra Göteborgs stadsdelsnämnd	Synskadades Riksförening (SRF)
Övriga kommunala nämnder	Föreningen för barn, unga och vuxna med utvecklingsstörning (FUB)
Byggnadsnämnden	Fotgängarnas förening
Fastighetsnämnden	NTF
Färdtjänstnämnden	Sveriges kommuner och landsting
Idrotts- och föreningsnämnden	Yimby
Kretslopp och vattennämnden	Branschorganisationer
Kulturnämnden	Taxiförbundet
Lokalnämnden	Åkeriföretagen
Miljö- och klimatinämnden	Bussbranschen
Park- och naturnämnden	Svensk kollektivtrafik
Social resursnämnd	Svensk Handel
Stadsledningskontoret	Västsvenska Handelskammaren

2 SAMMANFATTNING MED KOMMENTARER

Synpunkterna på remissen kan sorteras in i teman. Dessa teman presenteras i detta kapitel tillsammans med korta kommentarer hur synpunkterna utvecklats i framtagandet av förslagshandling.

Alla synpunkter som kommit in under remisstiden har bedömts och hanterats, även om inte alla framgår av denna sammanfattning. Här presenteras de stora utvecklingsområdena.

2.1 Synpunkter gemensamt med strategi för utbyggnadsplanering och grönstrategi

Sammantaget är remissvaren positiva till trafikstrategin i sig och att den arbetats fram i nära samverkan med strategi för utbyggnadsplanering och grönstrategi. De tre dokumenten skapar tillsammans en helhet och en gemensam bild av stadens ambitioner, vilket är en förutsättning för en hållbar stadsutveckling.

Flera remissinstanser påtalar att kopplingen mellan dokumenten kan bli tydligare. De tre remissversionerna skiljer sig i struktur och många önskar ett mer enhetligt upplägg. Man efterlyser också ett mer enhetligt användande av geografiska definitioner. Länsstyrelsen, Byggnadsnämnden, Social resursnämnd och Samhällsforum Centrala Hisingen föreslår att dokumenten slås samman till en stadsutvecklingsstrategi.

Många synpunkter handlar om att den sociala dimensionen är för svag och flera Stadsdelsnämnder föreslår att en samlad social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys genomförs på de tre dokumenten.

Kommentar

Kopplingarna mellan trafikstrategin, strategi för utbyggnadsplanering och grönstrategi har förtydligats. Samtidigt pågår ett samtal om möjligheten att under år 2014 ta fram ett gemensamt, stadsövergripande, inriktningsprogram.

I samband med det arbetet planeras det för en gemensam social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys.

2.2 Synpunkter på trafikstrategin

Många positiva synpunkter

Det finns en samstämmighet i synpunkterna att trafikstrategin är ett väl genomarbetat, bra formulerat och efterlängtat dokument.

Saknar konkretiseringar

Stadsdelsnämnd Örgryte-Härlanda, Byggnadsnämnden, Miljö- och klimatnämnden, Yimby, privatpersoner med flera efterfrågar fler konkretiseringar. Framst handlar det om lösningsförslag på olika barriäreffekter i staden.

I remissversionen beskrivs olika barriärer som skapas av trafik så som trafikleder och högt trafikerade vägar, godsflöden och stora verksamhetsområden och snabb kollektivtrafik i den täta stadsmiljön. Konflikterna beskrivs men utan lösning. Flera remissinstanser efterfrågar därför en större tydlighet och konkretisering.

Kommentar

I den attraktiva och täta staden uppstår många målkonflikter som i flera fall är kopplade till snabba kontra långsamma rörelser, oavsett om det är cykel, bil eller kollektivtrafik. I trafikstrategin förklaras den problematiken där många barriärer måste överbryggas för att skapa en mer attraktiv stad för människor. Att överbrygga barriärer kräver ofta stora investeringar och innebär projekt som tar tid att planera och genomföra. Detta förklaras i trafikstrategin utan att ge specifika lösningar på problemen.

Den sociala dimensionen måste stärkas

Flera remissinstanser så som stadsdelsnämnder, Trafikverket, Park- och naturnämnden, Utveckling Nordost och Yimby har påtalat att den sociala dimensionen måste stärkas i trafikstrategin. I remissversionen finns en social konsekvensbedömning men det perspektivet bör arbetas in i strategierna.

Integration är den aspekt av social hållbarhet som flest kommenterat. Man menar att trafikstrategin måste bli tydligare med hur strategin bidrar till integration. Remissversionen har ett starkt fokus på centrala staden och tyngdpunkter och beskriver hur man lätt och snabbt kan ta sig mellan dessa punkter. Men vad innebär detta för dem som bor i ytterområdena? Hur får alla tillgång till staden? Synpunkterna lyfter också behovet av tvärförbindelser i och mellan stadsdelar samt ytterstadens koppling till regionen. Hur ser den ut? I remissversionen beskrivs bara kopplingen region och centrala Göteborg.

Barnperspektivet i trafikstrategin behöver stärkas genom att tydligare beskriva hur staden ska byggas för att bli trygg och attraktiv för barn.

Den sociala dimensionen i strategi för godstransporter saknas helt. Godstransporter och stora verksamhetsområden skapar barriäreffekter i staden, både socialt och fysiskt. Den målkonflikten måste beläggas tydligare i strategin.

Kommentar

Det sociala perspektivet är förstärkt genom förtydliganden och ändringar i de tre delstrategierna. Här följer en kort beskrivning av vad som hanterats till förslagshandlingen:

Strategi för resor

Kollektivtrafiken har en betydelse för integration och människors upplevelse av tillgänglighet och tillgång till staden. Trafikstrategin beskriver ett snabbkollektivtrafiknät som är uppbyggt på stadens tyngdpunkter. Mellan dessa punkter ska du förvänta dig ett snabbt och attraktivt system. Att bo utanför en tyngdpunkt innebär inte att tillgången till kollektivtrafik försvinner, snarare tvärtom. Genom att skapa goda möjligheter att ta sig till snabbnätet genom att gå, cykla, åka kollektivt eller bil så sprider sig nyttan i staden. Detta perspektiv förtydligas i förslagshandlingen.

Strategi för stadsrum

Strategi för stadsrum hade ett stort fokus på innerstaden i Göteborg och exkluderar på så vis stora delar av staden. I förslagshandlingen har vi gått ifrån innerstaden och talar mer om stadsrum i stort. Olika stadsmiljöer har olika problem och kvaliteter. Exempelvis talar man om att vissa trafikseparerade stadsrum har ett behov av att öppnas upp för biltrafik för att skapa en ökad trygghet medan andra områden behöver begränsa flödet av fordon för att skapa ett mer attraktivt stadsrum.

Strategi för godstransporter

I förslagshandlingen lyfter vi in ett resonemang kring det sociala perspektivet och godstransporter. Höga godsflöden och lokalisering av stora verksamhetsområden påverkar människor genom att det skapar barriärer, buller och dålig luft. Att minska transportintensiva verksamheters negativa påverkan på människor måste därför ha inverkan på stadsplaneringen.

Allmänt

Många remissinstanser har påtalat att barn- och jämställdhetsperspektivet måste lyftas in i trafikstrategin. Vi har valt att inte fördjupa oss i någon specifik grupp i våra texter utan skriver utifrån att trafiksystemet ska vara till för alla. Det finns en risk med att hantera det sociala perspektivet så brett och det är därför viktigt att påtala att vid planering av stadens trafik så måste trafikstrategin kompletteras med en social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys.

Miljöfrågan måste lyftas

Länsstyrelsen, Miljö- och klimatnämnden, Stadsdelsnämnd Majorna-Linné och Örgryte-Härlanda, Byggnadsnämnden, Naturskyddsföreningen med flera tycker att strategi för godstransporter

behöver lyfta fram miljöeffekterna mer. Trafikstrategin säger att de negativa miljökonsekvenserna från godstransporter ska minska samtidigt som näringslivets transporter ska underlättas. Flera remissinstanser har här påtalat att godstransporternas miljöeffekter måste beskrivas tydligare. Godstrafik får heller inte särbehandlas avseende miljö på grund av att staden vill tillgodose näringslivet. Strategin behöver också bli tydligare kring frågan farligt gods.

Länsstyrelsen, Fastighetsnämnden, Stadsdelsnämnder, Kretslopp- och vattennämnden med flera har påtalat att man saknar konkreta mål för buller och luftkvalitet i trafikstrategin.

Kommentar

Det ekologiska perspektivet har förstärkts genom förtydliganden och ändringar i de tre delstrategierna. Här följer en kort beskrivning av vad som hanterats i förslagshandlingen:

Strategi för resor och stadsrum

Trafikstrategin säger att en nyckel till den säkra och attraktiva stadsmiljön är mänsklig hastighet i trafiken. Lägre hastighet för fordonstrafiken minskar buller, förbättrar luftkvaliteten och bidrar till en god bebyggd miljö. Trafikstrategin säger samtidigt att vi ska skapa en tät stad med god tillgång till snabb och effektiv kollektivtrafik. Vi ska bygga i kollektivtrafiknära lägen vilket skapar en tydlig målkonflikt med miljömålet för buller. Det är därför av stor vikt att bullerproblematiken bryts ner och arbetas igenom i stadens bullerpolicy. Det är ett nödvändigt redskap för att nå de långsiktiga målen i strategin och för staden att tillvarata möjligheten av förtätning.

Strategi för godstransporter

Strategi för godstransporter har i stort arbetats om till förslagshandlingen för att bli tydligare på miljöområdet. Göteborg är en industristad med hamnen och många företag med stora godsvolymer. Staden har också en stark akademi och är kunskapsstark inom transportområdet. Detta skapar möjligheter för staden att bli världsledande inom effektiva och klimatsmarta transporter.

Godstrafiken bidrar också till negativa miljökonsekvenser lokalt så som buller, luftkvalitet och barriärer. Även detta perspektiv har stärkts i förslagshandlingen genom att vi förtydligar att en ökad kapacitet i järnvägsnätet och prioritering av godstrafik på utpekade leder medger effektiva åtgärder för att minska negativa miljökonsekvenser. Genom att inkludera godstransporter i samhällsplaneringen kan vi också minska barriäreffekter.

Bilens roll och parkering

Trafikverket, Länsstyrelsen, Västsvenska Handelskammaren, Volvo Car Corporation, Fastighetsägare Centrala Hisingen och Yimby menar att bilens roll i staden beskrivs för dåligt i trafikstrategin. Trafikstrategin säger att vi ska begränsa för biltrafik, hur påverkar detta exempelvis för nyttotrafik? Kommer strukturen med tyngdpunkter tillsammans med regionförstoring att bibehålla ett bilberoende? Etcetera.

Mål och strategier från parkeringspolicyn behöver också integreras i strategin.

Kommentar

I förslagshandlingen har bilens roll förtydligats både i strategi för resor och strategi för stadsrum.

Trafikstrategin säger att det ska skapas möjlighet för fler att gå, cykla och åka kollektivt för en större del av sina resor. Bilen blir på så vis ett komplement som används för att ta sig till en bytespunkt med bra kollektivtrafik, för att göra vissa inköpsresor eller för att besöka släkt och vänner utanför staden.

Det kommer även gå bra att använda bilen i innerstaden och andra täta stadsmiljöer men hastigheten är låg så bilisten måste anpassa hastigheten utifrån gående och cyklisters villkor.

Gällande parkering så förtydligar vi parkeringspolicyns mål och strategier. Parkering kommer att finnas i staden men priset för att parkera ska spegla kostnaden för själva parkeringsplatsen.

3 INKOMNA YTTRANDE OCH SYNPNKTER

I kapitlet presenteras en sammanfattning av varje remissvar som inkommit.

3.1 Statliga och regionala myndigheter

3.1.1 Havs och vattenmyndigheten

Havs och vattenmyndigheten har tagit del av förslaget och avstår från att yttra sig i ärendet.

3.1.2 Luftfartsverket, LfV

LfV har tagit del av förslaget och har inget att erinra mot trafikstrategin.

3.1.3 Länsstyrelsen

Länsstyrelsen lämnar gemensamt yttrande på utbyggnadsplaneringen, grönsplan och trafikstrategin.

Länsstyrelsens samlade bedömning

Det vore en fördel om slutprodukten sammanställdes i en gemensam presentation, vilket skulle förenkla att relatera de olika delarna till varandra. Arbete återstår med att väva samman dokumenten, inte minst vad gäller att hantera målkonflikter.

Kommunen behöver bevara utvecklingsmöjligheterna för industriområdena och störande verksamhet. Det är viktigt att rekommenderade säkerhetsavstånd respekteras mellan industri och områden för bostadsutveckling. Även transporter till och från dessa verksamheter är viktiga för deras existens och utvecklingsmöjligheter.

I dokumenten nämns Göteborgs Hamn som viktig, inte bara för staden, utan även regionalt och nationellt. Vidare framhålls vikten av att tillgodose hamnens och deras kunders behov. Hur har dessa vägts in i strategierna?

Kommunen vill å ena sidan minska infrastrukturens negativa miljö- och hälsoeffekter genom att minska på trafiken, samtidigt vill kommunen framhålla näringslivets transporter. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver förtydliga hur detta hänger ihop.

Vad gäller bilens roll i de centrala stadsdelarna, anser Länsstyrelsen, att trafikstrategin ger uttryck för en väl "reaktiv" planering. Vad vill Göteborg? Länsstyrelsen menar att kommunen kan ta en mycket aktivare ställning i frågan och jämföra med exempelvis Köpenhamn (men även

andra städer) där biltrafiken aktivt "stängts ute" från större delar av stadskärnan.

Saknas en tydligare beskrivning och definition av vad som menas med den attraktiva stadsmiljön och begrepp som "rikt stadsliv" och "stadsrum".

Strategierna går inte djupare i hur kollektivtrafik, distribution av varor och hämtning av avfall kan utformas i förenlighet med en attraktiv stadsmiljö.

Länsstyrelsen vill även förknippa närhet till grönområden som en viktig del i en attraktiv stadsmiljö.

Det är positivt att kommunen vill verka för att knyta samman gröna kilar med gröna stråk. Samtidigt upplever kommunen många barriärer i staden som måste överbryggas. Denna överbryggningsföretag får inte innebära en fragmentering av värdefulla naturmiljöer.

Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Riksintresse

Kommunikationer

Många godstransporter sker på vägar, järnvägar och farleder av riksintresse. Det är viktigt att kommunens efterföljande planering inte kommer i konflikt med nationella. Framkomlighet för godstrafiken är viktig för både små och stora industrier/verksamhetsområden, och i sin förlängning arbetsmarknaden. Därför bör viktiga och kapacitetsstarka transportleder skiljas ut och värnas för sitt ändamål, och inte betraktas som en outnyttjad resurs för exempelvis externa handelsetableringar.

Länsstyrelsen anser att Göta älv ska redovisas som en viktig godsväg.

Kulturmiljövården

De kulturhistoriska aspekterna behandlas endast i grönplanen, men behöver även vävas in i de två andra dokumenten. Många områden i centrala Göteborg är riksintresse för kultur- miljövården. Dessa områden är ofta känsliga för en storskalig exploatering och tål endast en varsam förändring.

Naturvården och Natura 2000

Änggårdsbergen, Säveån och Lärjeån är riksintressen för naturvården, de två sistnämnda även Natura 2000. Dessa områden har höga naturvärden som är känsliga för storskalig exploatering.

Friluftsliv

Delsjöområdet och Änggården är riksintressen för friluftslivet. Efterföljande planering bör inte försvåra nyttjandet av dessa områden/anläggningar.

Dricksvattenförsörjningen

Länsstyrelsen arbetar för närvarande med att ta fram förslag till riksintresse för dricksvattenförsörjningen, där Göteborgs Stad berörs.

Mellankommunala frågor och regionala förhållanden

Infrastruktur är en av de viktigaste faktorerna som knyter samman kommunerna i regionen och utgör därmed en mellankommunal/regional angelägenhet. Förslag på nya broförbindelser över Göta älv är exempel på fråga som kräver mellankommunal samordning. Även vatten och större handelsetableringar är frågor som kan påverka över kommungränser.

Miljökonsekvensnormer, MKN

Vatten

Borttagandet av gröna naturliga infiltrationsytor och hårdgörande av mark kan påskynda dagvattenavrinningen, vilket kan bidra till nivåpåverkan i berörda vattendrag. Det kan också öka risken för spridning av föroreningar och partiklar via dagvatten. För att MKN för vatten inte ska påverkas negativt kan en dagvattenrening vara nödvändig. Det kan också vara viktigt att tillgängliggöra mark för omhändertagandet av dagvatten.

Luft

Det finns alltid en risk att luftkvaliteten försämras vid en stadsförtätning och kommunen bör noga följa utvecklingen vid planeringen av bostads- och skolområden.

Hälsa och säkerhet

Trafikbuller

Kommunen har fastställt miljö kvalitetsmål för god bebyggd miljö. Ett av delmålen är att minst 90 procent av stadens invånare senast år 2020 ska ha en ljudnivå som understiger 60 dB(A) vid den utsatta fasaden. Kommunen behöver öka genomförandetakten av nödvändiga åtgärder för att nå målen

Transporter av farligt gods

Länsstyrelsen anser att trafikstrategin kunde ha lyft frågan om transporter av farligt gods och dess påverkan på utbyggnadsplaneringen. Det är enligt kommunens uppfattning möjligt att fylla ut tomrum och lägga besöks- och personintensiva verksamheter på platser där bostäder inte är lämpliga, och verka som barriärer mot transportlederna. Länsstyrelsen är kritisk till denna skrivning, med tanke på riskerna med transporter av farligt gods. Överdäckning är inte heller oproblematiskt med hänsyn till dessa godstransporter.

Under kapitel 3: Strategiför godstransporter i trafikstrategin nämns begrepp som "säkerhet" och "säkra uppställningsplatser", men farligt gods nämns inte.

Geoteknik

De geotekniska frågeställningarna inom Göteborg är ofta av stor vikt, då området karakteriseras av dess geologiska historia med mäktiga och lösa lersediment, samtidigt som stadsutbyggnaden påfört större belastningar. De geotekniska förutsättningarna är därför av stor vikt att identifiera tidigt och kan vara strategiskt och ekonomiskt styrande för användning av mark, både ovan och under jord.

Klimatförändringar

Samhället står inför klimatförändringar. En förtätning och utbyggnad inom mellanstaden kan öka andelen hårdgjorda ytor, vilket påverkar möjligheten att ta hand om dagvatten- i en framtid med allt mer nederbörd. Länsstyrelsen anser inte att materialet behandlar klimatförändringar och nödvändiga klimatanpassningsåtgärder som en viktig strategisk fråga. Exempelvis diskuteras inte hur denna fråga förväntas påverka trafiksystemet.

Råd om tillämpning av PBL och MB

Masshantering

Det hade varit önskvärt om masshanteringsfrågan lyftes fram, eftersom flera av de projekt som beskrivs kommer att tillskapa stora mängder massor vid genomförande. En stor del av dessa massor skulle kunna betraktas som en samhällsekonomisk och miljövänlig resurs att nyttiggöra vid flera samhällsbyggnadsprojekt, och inte som avyttringsproblem.

Koppling till miljömålen

Att förtäta i mellanstaden kan öka närheten till service och kollektivtrafik, vilket kan bidra till en minskning av transporter och utsläpp av växthusgaser. Det är dock viktigt att beakta att förtätningen inte sker på bekostnad av högkvalitativa tätortsnära grön- och vattenområden.

Grön- och vattenområden nära bostäder, skolor och förskolor etcetera kan också bidra till minskade transporter genom att färre behöver åka bil för exempelvis rekreation och avkoppling.

Social robusthet

De tre strategiska dokumenten går inte djupare i integrationsfrågan. Vilken effekt har strategierna på integrationen och den sociala hållbarheten? Även trygghetsfrågorna är av central betydelse. I det fortsatta arbetet behöver kommunen visa hur torg, gång- och cykelstråk, lekplatser för barn, parker samt buss- och spårvagnshållplatser etcetera kan utvecklas till trygga vistelsemiljöer och tillgängliga för alla samhällsgrupper.

Energihushållning

En stadsförtätning och att bygga inom befintliga strukturer har ofta flera positiva effekter genom att skapa funktionsblandning och god tillgång till service. Ett större resandeunderlag kan på sikt bidra till ökad turtäthet inom kollektivtrafiken.

Kollektivtrafik

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning och anser att uppgiften kräver arbete på bred front, där planering inte alltid är svar på alla frågor. Det kan exempelvis handla om hastighetssänkningar på vägar, trygghetsskapande åtgärder, som belysning eller förvaltningsfrågor vid buss- och spårvagnshållplatser etcetera. Under Steg 1 bör beskrivas stadens arbete med Mobility Management och annat påverkansarbete.

Vidare vill Länsstyrelsen rekommendera att kommunen är konsekvent med att tillämpa "fyrstegsprincipen" i det fortsatta arbetet med att förverkliga utbyggnadsplaneringens intentioner.

Övriga trafikfrågor

Länsstyrelsen vill understryka att flera av projekten som beskrivs i trafikstrategin, som exempelvis Västlänken, Hamnbanan, Göta älvbron, Gamlestaden och delar av väg 155, inte ännu är beslutade, utan är under planering.

Det finns flera viktiga kopplingar, förutom Götalandsbanan, för att Västlänkens kapacitet ska fungera optimalt, som exempelvis Västra stambanan sträckan Göteborg Alingsås, men även kopplingar söderut och mot Hisingen.

Länsstyrelsen anser att trafikstrategin inte tar i parkeringsfrågan. Det är viktigt att redovisa innebörden av kommunens parkeringspolicy och dess påverkan på efterföljande planering, samt hur den överensstämmer med trafikstrategin.

Trafikstrategin skulle i större utsträckning kunna fokusera på möjligheterna att använda vattenvägarna som transportled för både människor och gods exempelvis från Norra och Södra skärgården.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen vill lyfta frågan huruvida de strategiska dokumenten ska miljöbedömas eller inte? Trafikstrategin har en kortare miljöbedömning. Länsstyrelsen anser att dokumentens status är oklar och att kommunen ska klargöra om de ska miljöbedömas.

3.1.4 Polismyndigheten i Västra Götaland

Svarar gemensamt på utbyggnadsplanering, grönplan och trafikstrategi.

Polisenhet Göteborg City har tagit del av förslagen och ser naturligtvis att man tar hänsyn till brottsförebyggande aspekter som medborgarnas trygghet och säkerhet i stads och trafikmiljön men har i nuläget inte några övriga synpunkter angående de föreslagna viljedokumenterna.

3.1.5 Trafikverket

Trafikverket ser det som viktigt att följa trängselskattens fortsatta dämpningseffekt på biltrafiken och dess omfördelning till andra länkar.

De förbättringar som Västtrafik gjort och gör bör successivt leda till att fler väljer kollektivtrafik för dagliga resor. Utvecklingen bör följas och analyseras bland annat genom de effektmål som beskrivs i strategin.

Trafikstrategin nämner vikten av var trafikallstrande verksamheter bör lokaliseras. Trafikverket önskar att man tillsammans kan skapa en inriktning för kommande planering och investeringar. Genom förändringar bör viss avlastning kunna ske i anslutning till centrala vägavsnitt.

Genom trafikstyrning och information kan trafik ledas till lämpliga stråk och tider.

Behov kan också finnas av bättre eller nya länkar som leder trafik utanför de centrala vägavsnitten, när start eller mål inte ligger centralt.

Trafikverket ser ett stort behov av att tillsammans med region och kommuner följa och analysera utvecklingen av olika åtgärder, samt analysera ytterligare tänkbara åtgärder inom Steg 1-4 .

Drift och underhåll är en viktig del av fyrstegsprincipen och en väl fungerande drifts- och underhållsorganisation ger ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur.

Strategi för resor

Det är viktigt att verka för minskat behov av att resa men också att stärka resmöjligheterna och att effektivisera trafiksystemet. Som medel pekar strategin ut satsningar på främst kollektivtrafik och cykel. Kraftigt minskat bilresande, särskilt från omgivande kommuner, innebär höga krav på kollektivtrafikens attraktivitet och förmåga att hantera volymerna. Detta är en stor utmaning och kräver insatser och medel från flera aktörer.

Bland sätt att effektivisera utnyttjandet av trafiksystemet kan staden till exempel satsa tydligare på bilpooler, genomföra flexibla skoltider, stimulera utveckling av system som underlättar arbete i hemmet, etablera arbetsplatser i kranskommuner nära pendeltågsstationer etcetera.

Trafikverket tolkar att huvudskälet till trafikstrategins inriktning på minskat bilresande är uppfyllelsen av ”klimatmålet”. Detta framgår inte tydligt av strategin. Exempelvis borde trafikarbetet följas upp och inte antal resor om klimatpåverkan ska kunna följas upp.

Stadens arbete med Steg 1 och 2 bör framhållas som ett föredöme och inte hållas tillbaka.

Strategi för godstransporter

Möjligheterna att utnyttja vattnet som transportled för både gods och människor är intressant och det skulle vara bra om dessa behandlades i strategin.

Strategin, och särskilt i godsdelen, känns något försiktig och avvaktande i sitt tonläge

Trafikverket tror att det är nödvändigt att ha en konkret och tydlig strategi för lokalisering av terminaler och annan logistikverksamhet kopplat till nuvarande och planerad trafikstruktur för tung trafik. Översiktsplanen har tagit upp ett antal konkreta punkter som behöver arbetas vidare med antingen i trafikstrategin eller fortsatt arbete med handlingsplaner. I avsnittet om utmaningar bör Göteborg som Nordens logistikcentrum och godstransportfrågornas betydelse för Göteborg utvecklas och tydliggöras under både nationell, regional och lokal karaktär. Det är tydligt att det behövs ett fortsatt strategiskt arbete för utveckling av Nordens logistikcentrum.

Strategin Attraktiv stadsmiljö berör endast ytligt att distributionen kommer att öka men inte hur distribution av varor och hämtning av avfall kan utformas i förening med den attraktiva stadsmiljön.

Konsekvensbedömningar

Trafikstrategin bör nämna och behandla integrationsfrågan.

Som sägs i trafikstrategin så saknas konkreta mål och strategier för buller och luftkvalitet. Det bör också kopplas till grönplan.

Trafikverket startar ett eget arbete med ”Trafikstrategi för Storgöteborg”. Trafikverket ser Göteborgs Stad som en viktig samarbetspartner i arbetet. Strategin ska geografiskt omfatta regionerna Västra Götaland och Halland

Utöver vad som nämnts ovan, ser Trafikverket några förslag till fördjupningsområden.

Godsplan som tar upp godsfrågorna och godstransporterna specifikt inklusive nödvändiga behov av terminaler, spår och ytor för utveckling. Trafikverket välkomnar ett fortsatt samarbete om godstransporter i någon form av externt nätverk

Fördjupade analyser av den transportinfrastruktur som ska försörja framtida Göteborgsregion samt Västsverige.

3.1.6 Västtrafik

Resenärers vilja att välja hållbara transporter

Västtrafik instämmer i formuleringen ”Göteborgarna ska kunna, och vilja, använda gång, cykel och kollektivtrafik som sina basfärdmedel”. Det är därför viktigt att dessa färdmedel ges prioritet. Att Göteborgs kommun har samma målsättning som Västra Götalandsregionen för kollektivresandet är en förutsättning för att kunna uppnå målet i K2020-arbetet, 40 procent kollektivtrafikandel av de motoriserade resorna.

Kombinationen utbyggnadsplanering med kollektivtrafik

Västtrafik ser positivt på den tydliga kopplingen mellan utbyggnadsplaneringen och kollektivtrafiksystemet. Stomnässtrategin för Göteborg, Partille och Mölndal blir förhoppningsvis beskrivning av var, när och hur kollektivtrafiken ska utvecklas.

Vikten av att inte äventyra befintliga planer

Göteborgs Stads mål och andel hållbara resor 2035 får inte äventyra beslutade och nödvändiga åtgärder i närtid.

Vikten av att underhålla befintlig och framtida infrastruktur

Bekvämligheten på fordonen stiger i relevans i takt med att restiden mellan bil, cykel och kollektivtrafik närmar sig. Göteborgs Stad ansvarar för gatu- och spårstandard. Västtrafik saknar i strategin en ambition om garantera standarden för att säkerställa komforten för resenären.

Fortsatt arbete med framkomlighet och reshastighet under byggtid

Västtrafik vill understryka behovet av att kvaliteten på kollektivtrafiken bibehålls under byggtid av infrastrukturprojekt.

Ekonomiska konsekvenser

En investering i spårväg eller stadsbana kräver ett tillräckligt stort resandeunderlag för att kunna upprätthålla god turtäthet även i lågtrafik. Vissa relationer som idag inte är försvarbara, ut ett snävt ekonomiskt perspektiv, kommer behöva finansieras för att upprätthålla systemidén om exempelvis korta restider mellan tyngdpunkter.

3.1.7 Västra Götalandsregionen, Kollektivtrafiksekretariatet

Från protokollet

Nämnden avger bifogat yttrande som svar på remissen, samt att i yttrandet tydligare hänvisa till revidering av Trafikförsörjningsprogrammet där bedömning förs ur ett helhetsperspektiv för Västra Götalandsregionen.

Övergripande synpunkter och medskick

Ett gemensamt arbete mellan VGR, Partille, Mölndal och Göteborg har inletts med förarbeten till en utredning av en målbild med samma

tidshorisont, år 2035, för stornättrafiken i det sammanhängande stadsområdet.

VGR ser att det samtidigt kan finnas behov av att tillsätta gemensamma utredningsinsatser för enskilda åtgärder kring infrastruktur och trafikering parallellt med målbildsarbetet, framförallt kopplat till genomförandet av det Västsvenska paketet. En höjd ambition med fler åtgärder får inte äventyra alla de åtgärder som ska åstadkommas inom ramen för det Västsvenska paketet.

Synpunkter kopplat till respektive delmål i trafikförsörjningsprogrammet

Ökat resande med kollektivtrafiken – underlätta hela resan (delmål 1)

VGR delar uppfattningen att det är nödvändigt att antalet och andelen resor med kollektivtrafik, gång, och cykel behöver öka kraftigt för att staden och regionen ska kunna växa på ett hållbart sätt.

I linje med trafikstrategin ser VGR behov av att staden arbetar för att säkra en långsiktig god tillgänglighet för trafikutbud som hänger ihop över älven.

Trafikstrategin skulle kunna stärkas upp genom att mer betona det arbete med mjuka faktorer som redan pågår.

Exempel på sådant arbete som kan lyftas fram är:

- åtgärder för att sprida ut resandet över dygnet (skoltider, ekonomiska incitament/styrmedel, p-policy etcetera)
- underlätta för cykelpool och bildelning, samåkning med mera
- påverkan: bearbeta företag att ta ansvar för sina anställdas resor
- verka för att exploatörer och fastighetsägare tar större ansvar för att de boende och arbetande kan resa hållbart.

Nöjdare resenärer (delmål 2)

Många projekt kommer att pågå samtidigt och attraktiviteten i staden och kollektivtrafiken måste värnas parallellt. Det är viktigt att det finns incitament att planera så att störningar för resenären blir så små som möjligt.

VGR vill understryka att prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik inte bara gäller långsiktig planering utan även vid planering för till exempel trafikering under byggsleden liksom för drift och underhåll av infrastruktur med mera.

Alla resenärsgupper (delmål 3)

I kollektivtrafiklagen, och i trafikförsörjningsprogrammet pekas särskilt anpassningen av kollektivtrafiken för funktionshindrade ut som ett ansvarsområde. Här behöver vi fortsätta samverka och tydligare prioritera åtgärder eftersom vi har ett delat ansvar för hållplatser.

Miljömålet för kollektivtrafiken (delmål 4)

Västra Götalandsregionen ställer sig positiv till att verka för att minska energiförbrukning, användning av fossila bränslen samt buller i linje med trafikstrategin och ser fram emot samverkan kring projekt för att utveckla sådana lösningar för kollektivtrafiken.

Ekonomi: Smart och kostnadseffektiv utveckling

Trafikstrategin bygger på en tydlig prioritering av stråk och utpekade målpunkter, vilket är positivt för att få högre fyllnadsgrad och kostnadseffektivitet. Det ställer också krav på matning till dessa stråk. Där tillgängligheten och underlaget för kollektivtrafiken är ogynnsam, stöds resonemanget i strategin om att gång och cykel måste utgöra en viktig del av hela resan.

Strategin att bygga inifrån och ut är tydlig som inriktning och bör också gynna en effektiv utbyggnad. En strategi som kunde vara tydligare uttalad är att successivt trappa upp kapaciteten i systemet, till exempel genom att gå från buss till kapacitetsstark buss med hög framkomlighet (BRT) till spårväg. Frågan om stadsbana är stor ur flera perspektiv - stadsmiljö/resenärmiljö och investeringsmässigt, och behöver utredas i samverkan med Västra Götalandsregionen.

3.2 Grannkommuner och Göteborgsregionen

3.2.1 Ale kommun

Från protokollet

Kommunstyrelsen beslutar att ställa sig bakom sektorns remissvar med följande styrkning: Angered beskrivs som relativt långt från staden och trots god kollektivtrafik, upplevs området isolerat från staden. Ale kommun kan uppleva samma sak. Kommunens tätort Surte ligger väldigt nära Angered men med dålig förbindelse dit. Finns goda möjligheter att stärka den strategiska knutpunkten Angered genom att förstärka länken mot Ale kommun.

Ale kommuns yttrande

Ett av målen i trafikstrategin är att det ska vara lätt att nå viktiga platser och funktioner i staden att staden ska bestå av tillgängliga noder. Ale kommun anser att tvärförbindelserna mellan olika områden i GR:s stråkstudie bör bearbetas med dessa. Ett exempel är ytterligare förbindelser mellan Hisingen och Gamlestaden såsom Ale kommun och Hisingen. Alla 300 000 nya invånare i Göteborg och Göteborgsregionområdet kan inte passera Centralstation och Brunnsparken.

Ale kommun saknar strategi för hur älvtrafiken - fraktfartyg och nöjesbåtar ska underlättas.

Ale kommun tycker att hänsyn till folkhälsoaspekten är bra samt målet för stadsrum.

3.2.2 Göteborgsregionen, GR

Från protokollet

GR:s styrgrupp översänder tjänsteutlåtande som sitt eget yttrande.

Kansliets kommentarer

GR har valt att behandla de tre remisserna i ett gemensamt yttrande.

Det är bra att alla tre strategierna har samma tidshorisont och tar sikte på samma årtal. Är det möjligt att också göra en scenarioanalys för de båda andra strategierna?

En annan fråga är hur de tre strategierna förhåller sig till andra målsättningar med olika målår? Vad behövs för att möta upp olika regionala, nationella och internationella mål så att dessa kan uppnås?

God grund för prioriteringar

Även om vart och ett av de tre dokumenten i sig är viktiga underlag i planeringen är styrkan att de tre strategierna tillsammans ger en gemensam bild. Genom att i ännu högre grad använda samma vokabulär samt korshänvisa mellan strategierna kan de olika delarna utgöra verktyg för varandra och skapa en integrerad planering. En aspekt i det sammanhanget är att de tre dokumenten benämns olika; en planering, en strategi och en plan.

Göteborg vill ta sitt regionala ansvar

Om kärnan ska vara en regional kärna måste detta hanteras vilket innebär ett ömsesidigt beroende och kräver samspel mellan staden och omlandet och detta kan förtydligas i de tre strategierna.

En viktig del i det strategiska arbetet är att skapa en bra dialog med olika aktörer kring de frågor som kan ha påverkan även utanför den egna kommungränsen.

Tar höjd för befolkningsökning

Det är utmärkt att alla tre strategierna tar fäste på att planeringen ska vara viljestyrd i stället för prognosstyrd.

Kustzonen och vattendragen är regionala

Utmed många vattendrag finns en potential att på sikt skapa attraktiva grönbå cykelstråk som kan bli både regionala länkar för mer långväga cykelpendling och spridningsvägar för växt- och djurlivet.

Att möta klimatförändringar

Grönplanen pekar på grönstrukturens förmåga att reglera vattenflöden och därmed minska risken för översvämningar vilket är positivt.

Regional samordning av åtgärder längs vattendrag som mynnar ut i Göteborg kommer bli allt viktigare för att ge bra helhetslösningar.

Kollektivtrafik som verktyg

Stor befolkning och täthet ger förutsättningar för att skapa de kvaliteter som man förknippar med en stad. Detta kräver att det offentliga rummet är tillgängligt och nåbart för alla. Trafikstrategin har en god ambition att utveckla en kollektivtrafik som främjar integration, vilket kan behöva förtydligas i de tre strategidokumenterna.

Nordens logistikcentrum

I trafikstrategin föreslås att en godsplan tas fram för att bland annat belysa frågor kring godstransportleder och utvecklingsbehov. GR vill gärna medverka i detta arbete eftersom godsfrågorna har en regional påverkan.

3.2.3 Härryda kommun

Synpunkter

Härryda kommun, ser positivt på att Göteborgs Stad vidareutvecklar översiktsplanen till tre konkreta strategier.

Strategierna brister i redovisningen av kommunernas befintliga och planerade markanvändning på kort och lång sikt. Det är särskilt viktigt att strategierna för trafik- och grönstruktur belyses ur ett regionalt perspektiv, eftersom de strukturerna är direkt påverkade av vad som sker utanför den egna kommungränsen.

Trafikstrategin bör redovisa koppling till befintliga och planerade logistikcentrum, såsom Mölnlycke företagspark och Landvetter Airport City.

3.2.4 Kungsbacka kommun

Från protokollet

Kungsbacka kommun har inget att invända mot inriktnings- och planeringsdokumenten framtagna av Göteborgs Stad och översänder tjänsteskrivelse som remissyttrande.

Påverkan på Kungsbacka

Då utbytet med Göteborg är mycket stort i Kungsbacka påverkas kommunen och dess invånare stort av trafiksystemen i Göteborg, både i vardagslivet och i resor norr och österut.

En del i strategin är att arbeta med åtgärder inifrån och ut. Utifrån ett regionalt perspektiv och för en attraktiv region som helhet är det dock viktigt att kunna angöra "trafiksystemet" på rätt ställe och inte tvingas in för långt i systemet utan orsak. Detta borde även gynna Göteborg som attraktiv stad att gå och cykla i.

Det är också viktigt att poängtera att de regionala resorna inte bara är spårbundna och för att skapa en effektiv och attraktiv busstrafik så krävs att kunna ta sig inom Göteborg utan alltför många byten i de största stråken. Det är uppskattat att Mölndal finns med i tankarna kring trafikstrategin utifrån ett systemtänk

Konsekvenserna av trafikstrategin är inte lätta att utvärdera och påverkan på Kungsbacka är än svårare att beskriva.

3.2.5 Kungälv kommun

Från protokollet

Tjänsteskrivelsen översänds som Kungälv kommuns remissyttrande men uppdateras med att: Bohusbanans framtida utveckling med att kompletterade järnvägsspår över Hisingen via Kungälv behöver utredas.

Bedömning

Trafikstrategin känns genomarbetad, lättläst och har en bra struktur.

Några synpunkter från Kungälv kommun:

- En framgångsfaktor för strategin är att vikta framgångsfaktorerna och målkonflikterna som beskrivs i strategin.
- En fördjupad godstransportutredning som sträcker sig över kommungränsen som bland annat behandlar ”Vad blir konsekvensen när Göteborgs hamn vill växa?”
- Göteborg Stad som storstad bör ta initiativet till att samverka med aktörer och andra kommuner.
- Bra att alla trafikslagen lyfts upp och utmaningen är att lösa eventuella målkonflikter.
- Viktigt att kollektivtrafiksystemet får korta bytestiden vid knutpunkter och de lokala stråken inom Göteborgs Stad måste göras snabba med bra kopplingar till ytterområdena och över kommungränsen.
- Oslo har mer eller mindre avvecklat sin hamn och använder sig av Göteborgs hamn. I dagsläget är det bristande kapacitet på järnvägen Göteborg - Oslo och Göteborg-Uddevalla vilket gör att andelen godstransporter med lastbil är hög på E6 norr. Hur ser Göteborgs Stad på denna utveckling?

Kungälv kommun berörs av några objekt som lyfts fram i underlagsrapporterna och ser positivt på fortsatta utredningar kring dessa, vilka bland annat är:

- Kapacitetsbrist för regiontåg på Bohusbanan som behöver byggas ut till dubbelspår för att medge utökad regiontågstrafik.
- Ett nytt stationsläge föreslås på Bohusbanan vid Brunnsbo.
- E6, Kungälvleden har behov av egna utrymmen för buss mellan Tingstadstunneln och Kungälv.

- Spårförbindelse utmed Säröleden och till Kärra är markerade som utredningsområde. Kungälv önskar att utredningsområdet även omfattar till Kungälv.
- Biljettsystem och taxanivåer mellan kommungränserna är ett gemensamt ansvar för att kunna bidra till ökat resande med kollektivtrafiken.
- Bohusbanan framtida utveckling med ett kompletterade järnvägsspår över Hisingen via Kungälv behöver utredas.

3.2.6 Mölndals stad

Från protokollet

Stadsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse översänds som yttrande över remissen.

Det är angeläget att öka tillgängligheten i Göteborg för olika trafikslag. För många är bilen en förutsättning för att kunna kombinera boende, arbete och fritidsaktiviteter, trafikstrategin har enligt vår mening inte i tillräcklig omfattning belyst hur tillgänglighet och parkeringsmöjligheter, främst i centrala Göteborg, för biltrafikanterna ska underlättas.

Regionala tvärförbindelser bör tydliggöras för såväl kollektiv- som biltrafik.

Synpunkter

Det är bra att strategin har en ambition att skapa bättre förutsättningar för att klara av vardagsärenden utan bil. Det finns dock en utmaning i konkurrens från extern handel, vilket är något som kan behöva hanteras.

Strategin anger som mål att det ska gå att resa kollektivt på max 30 minuter mellan tyngdpunkter. Positivt att Göteborg inkluderat Mölndal C och Partille i strukturen. Men strategin behöver i kommande arbeten kompletteras med hur kollektivtrafiksystemet måste utvecklas för att nå målet. Det är därför positivt att Västra Götalandsregionen, Göteborg, Mölndal och Partille påbörjat ett gemensamt arbete med att ta fram en målbild 2035 för kollektivtrafikens stomnät i stadstrafikområdet

Mölndals stad pekar på att det finns en utmaning i att utforma en kollektivtrafik som dels är snabb, dels stannar tillräckligt ofta och nära där folk vill kliva av och på.

Godsförsörjning precis som kollektivtrafiksystemet överlappar administrativa kommungränser och strategin anger att godstransportfrågorna måste hanteras tillsammans med andra. Mölndal och andra grannkommuner är självklara intressenter i dessa frågor.

För att lyckas med ambitionerna i trafikstrategin tror Mölndal att det är avgörande att skapa en tydlig bild av de positiva effekterna för staden som kan uppnås. Ett sätt att lyckas med detta kan vara att regelbundet föra en dialog med medborgarna och kommunicera positiva exempel på

hur staden stegvis utvecklas i riktning mot målen, och därmed blir en bättre stad att leva och bo i.

3.2.7 Partille kommun

I strategin nordens logistikcentrum saknas det koppling till omkringliggande kommuners både befintliga och planerade logistikcentrum. Kopplingen mellan Jonsered/Jerikos planerade verksamhetsområde och Landvetters befintliga och kommande logistikverksamhet behöver belysas.

Det bör också poängteras vikten av att färdas från målpunkt till målpunkt utan att behöva passera Göteborgs innerstad.

Pendling måste kunna ske åt båda hållen. Partille är en del av Storgöteborg och genom nya exploateringar i denna del kan den befintliga infrastrukturen nyttjas effektivt med en kollektivtrafikström åt båda håll. Lokalisering av verksamheter kan göras med hänsyn tagen till verksamhetsmark inom hela Göteborgsregionen. För trafikstrategin är det extra tydligt att den måste ske i samverkan med omkringliggande kommuner då infrastrukturen måste planeras för hela regionen.

3.3 Stadsdelsnämnder

3.3.1 Angered stadsdelsnämnd

Från protokollet

Nämnden översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som sitt eget.

Konsekvenser ur ett hållbarhetsperspektiv

I underlagsrapporten om *Kollektivtrafik* kan man se att restiden mellan Angered, och dess stadsdelar, och viktiga målpunkter är allt för lång. Att utveckla kollektivtrafiken, bland annat genom tvärförbindelser och minska restider har avgörande betydelse för utvecklingen i Angered. Det skapar mer jämlika livsvillkor mellan stadens invånare och ökar möjligheten att förtäta stadsdelen.

Barnperspektivet

I trafikstrategin utgår man från ett barnperspektiv. Genom att förtäta staden, skapa sammanhängande gatunät, koppla ihop stadsdelar, öka kollektivtrafiken, utveckla gång- och cykelnätet, och förbättra säkerheten i trafik- och stadsmiljön ökar tillgängligheten för barn. Det är också positivt för barnens hälsa.

I trafikstrategin nämner man också att varudistribution i den lokala miljön behöver bli mer småskalig. Detta kan utveckla bättre miljöer för barn vid förskolor och skolor genom att man kan lokalisera dem till miljöer som i första hand är goda utifrån ett barnperspektiv.

Övervägande

Trafikstrategin handlar om hela Göteborg och en av utgångspunkterna är Stadsbyggnadskontorets policydokument *Attraktiv stadsmiljö* som främst fokuserar på centrala delar av staden. Områden i förorten och på landsbygden har helt andra förutsättningar varför man mer ingående behöver fokusera på och studera de olika stadsstrukturerna.

Vägar och infrastruktur i Angered behöver studeras och utvecklas, biltrafiksystemet är dimensionerat för en långt större ”stad” och befolkning än dagens. Man behöver också se över hur tunga transporter, och transporter med farligt gods, påverkar Angered.

Stora åtgärder i gång- och cykelvägnätet behöver göras i Angered för att öka målen i trafikstrategin.

I kollektivtrafiken saknas tvärförbindelser till viktiga målpunkter och direkttrafik till city från flera delområden i Angered.

För att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och integrerande i staden och för de som verkar och lever i Angered behöver hållplatsers utformning utvecklas, och för att minska det mentala avståndet till city behöver spårtrafiken utvecklas och bli mer komfortabel och snabb.

3.3.2 Askim-Frölunda-Högsbo stadsdelsnämnd

Från protokollet

Nämnden översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som sitt eget.

Övervägande

Nämnden är mycket positiv till att "Social konsekvensbedömning" har gjorts. Dock anser nämnden att den bedömningen ska integreras i strategierna för att kunna bedöma helheten.

Nämnden ser det som svårt att bedöma utfallet av trafikstrategin då planering av tyngdpunkter är beroende av vilka utbyggnadsområden som prioriteras i utbyggnadsplaneringens slutversion.

Genom att storsatsa på ett effektivt trafiknät mellan stadens prioriterade tyngdpunkter och andra viktiga målpunkter kan tillgängligheten till och från områden som inte är tyngdpunkter begränsas. Det finns en målkonflikt mellan viljan att minska behovet av att resa och viljan att stimulera rörlighet. Att ha en nära planering som gynnar det dagliga livet kan kompletteras med strategier för att semestra hemma och "besöka och upptäcka sin egen stad" för att nå en bättre integration. Att knyta samman idag osammanhängande gator till längre gatustråk som binder ihop separerade stadsdelar kan stimulera rörlighet och ha en positiv social inverkan. Trafikstrategin kan bidra till en mer jämlik och jämställd trafikförsörjningsstandard i Göteborg.

Nämnden vill lyfta målkonflikten mellan en snabb kollektivtrafik och en attraktiv stadsmiljö. Detta kan sannolikt innebära att kollektivtrafiken i vissa delar lyfts upp eller sänks ned. Att bygga en sådan infrastruktur kommer dock att ta tid och det saknas ett tillvägagångssätt för hur frågan ska hanteras i strategierna. Förvaltningen ser gärna strategier för alternativa resesätt som är nytänkande, inspirerande och innovativa både över och under jord samt vattenleder. Fokus bör vara att se till flexibilitet vad det gäller resesätt och fordon för att passa ett flexibelt resemönster och samhälle.

Nämnden ser mycket positivt på en förtätning vid Marklandsgatan och att detta område kan utvecklas till en tyngdpunkt. Högsbo-Sisjöns verksamhetsområde är ett förslag på en accesspunkt. Lämplig placering av accesspunkter kommer enligt remissen utredas vidare. Förvaltningen ser positivt på en utredning kring detta och är positiva till att Högsbo-Sisjön behandlas i förslaget då det idag är en viktig plats för företag, handel med mera. I området byggs också bostäder. Området är i en förändringsfas.

På ett övergripande plan ser nämnden de mål i trafikstrategin som rör kollektivtrafiken som positiva då många människors resmöjligheter kommer att stärkas. Nämnden saknar dock strategier för hur stadens perifera delar ska hanteras. Trafikstrategin pekar på att en

viktig åtgärd är att komplettera dagens radiella struktur med tvärförbindelser. Då dessa inte är utpekade är det svårt att avgöra hur stor effekt trafikstrategin kommer att ha för de områden som inte kommer att förtätas. Hur så kallade accesspunkter kommer att förläggas i stadsdelen är avgörande. Resenärer bör också ges bättre möjligheter att resa inom och mellan stadsdelar i tvärled utan att behöva åka in till centrala knutpunkter för att byta färdmedel.

Förvaltningen anser att det är viktigt att inte bara knyta ihop staden utan även knyta ihop Göteborg med exempelvis Kungsbacka. Väg 158 är idag hårt belastad och med en ökad befolkningsökning utanför mellanstaden i Askim-Frölunda-Högsbo och i Hallands län kan vara en risk att väg 158 inte kommer räcka.

Nämnden vill trycka på de sociala konsekvenserna samt att farligt gods som utgör säkerhetsrisk bör fördjupas i strategierna för Norden logistikcentrum.

En av trafikstrategins genomförandepinciper är att se till att Göteborg fungerar under byggtiden. Kommunikation och information om planer, byggen och förändringar är mycket viktiga instrument. Förvaltningen vill gärna se en problematisering av detta i trafikstrategin.

3.3.3 Centrum stadsdelsnämnd

Från protokoll

Nämnden översänder tjänsteutlåtandet som sitt eget.

Gemensamma synpunkter på UP, GP och TS

I utgångspunkterna för de tre strategierna saknar nämnden en tydlig hänvisning till folkhälsomål, både regionala och nationella.

Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys

Den sociala konsekvensanalysen står i trafikstrategin för sig själv och det framgår inte tydligt hur den påverkat förslaget. Nämnden anser att en samlad social- och barnkonsekvensanalys på helheten i de tre remisserna är angelägen att genomföra. Genusperspektivet bör fördjupas.

Integration, segregation

Frågor om segregation och integration behandlas summariskt i de tre remisserna. Integration börjar i de stora strukturerna både fysiskt och socioekonomiskt. Trafikstrategin handlar huvudsakligen om att nå city, knutpunkter och tyngdpunkter. En väl utbyggd infrastruktur som binder samman staden även på tvärs är en viktig del i att jämställa olika stadsdelar.

Ändrad befolkning

Nämnden saknar en problematisering om vilka som flyttar in i de nya bostäderna och vilka som reser med kollektivtrafiken i framtiden.

För att klara befolkningsökningen måste barnfamiljerna välja att bo i den täta staden, detta ställer krav på stadsmiljön.

Andelen äldre ökar och pensionsåldern höjs detta innebär att stadsmiljön måste anpassas till äldre människor i högre utsträckning än idag både som arbetspendlare, besökare och boende.

För att människor ska kunna välja att bo i den täta staden måste bostadssociala aspekter säkerställas så som närhet till förskola, idrottsplats, kollektivtrafik och så vidare.

Semestra hemma

Nämnden anser att idén om att ”semestra hemma” är bra. Det kan öka integrationen och samtidigt bidra till minskad klimatpåverkan.

Barnperspektivet

Tätt och begripligt kollektivtrafiknät, säkra miljöer för cykel och promenad är positivt för barn i alla åldrar.

En särskild barnkonsekvensanalys behöver genomföras med fokus på olika åldersgrupper.

Målkonflikter

Förändrade livsmönster och livsstilar berörs i remisserna men en inlevelse i vad det kan komma att betyda i ett större perspektiv likväl som i vardagen i saknas. Här uppstår målkonflikter.

- Störd nattsömn för boende i områden där transporter styrs om till nattid.
- Om fler barnfamiljer ska bo i täta stadsområden utan bil så krävs en väl fungerande närtrafik. Utbyggnadsplaneringen och trafikstrategin måste samverka kring stråk och lokalisering av kommunal service
- Det behövs en sammanhållen idé för hur service ska finnas i det funktionsblandade området.
- En tät stad med snabb, tung kollektivtrafik i markplan står i motsättning till en säker och framkomlig promenad- och cykelvänlig stad.
- Behövs en samsyn kring avstånd till hållplatser, parkering, rekreation och närparker.
- Förslag på stadsdelsvisa utvecklingsplaner får inte motverka övergripande strävan mot en ökad integration. Många stadsdelsgränser sammanfaller ofta med kraftiga barriärer.
- Göteborg som evenemangsstad med majoriteten av evenemang i centrum står i motsättning till stadskärnan som plats för fler boende. Evenemang bidrar till buller kvälls- och nattid.
- Konkurrensen om det offentliga rummet ökar där möjligheten till rofyllda platser kan minska. De krav som dagpendlare, turister och boende har på gemensamma platser kan skilja sig.
- Universitet vill samla sina verksamheter till kluster vilket leder till att stadslivet trängs undan. Stora sammanhållna kvarter med universitetslokaler och studentbostäder bygger ny segregation.

Utbyggnadstiden

Särskild genomförandeplanering krävs vid större byggprojekt för att det sociala livet i och mellan områden ska kunna behållas. Planeringen bör fokusera på integration, barns villkor och på möjligheter för människor med funktionsnedsättning.

Nämndens synpunkter på trafikstrategin

Sammanhållen stad

Växande städer tenderar att bli mer segregerade, den problematiseringen saknas i trafikstrategin.

Nämnden ser positivt på att binda samman osammanhängande gator till längre gatustråk.

I strategin lyfts Göteborg fram som en strategisk logistikstad. Baksidan av detta är att prioriterade verksamhetsområden och strakt trafikerade leder skapar barriärer. Den intressekonflikten berörs för lite.

Samspel, lek och lärande

Om stadens tätare delar ska kunna vara trevliga utemiljöer måste ljud och luftföroreningar begränsas. Om detta inte är möjligt bör genomfartstrafik inte gå genom cityområden.

Vardagsliv

En bra planerad infrastruktur med ett tätt nät av kollektivtrafik, gång- och cykelvägar ser nämnden som en grundförutsättning för en smidig vardag.

Identitet

Idag karaktäriseras Göteborg av tung trafik. Att vända den detta till ”en nära storstad”, kräver samverkan mellan olika planeringsområden. Detta pekar man på i trafikstrategin men följs inte i utbyggnadsplaneringen och grönplan.

Hälsa och säkerhet

Stadsdelsnämnd centrum är positiva till att skapa fler sammanhängande områden där trafikrummet anpassas till gång- och cykelfart. Gående och cyklister måste tydligt separeras.

3.3.4 Lundby stadsdelsnämnd

Från protokollet

Nämnden översänder tjänsteutlåtandet som sitt eget. M och Fp reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Konsekvenser ut ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv

Otrygghet begränsar människor rörelsefrihet och det finns ett klart genusperspektiv på upplevelsen av det offentliga rummet, i synnerhet vid mörker. Planen bör därför beakta olika gruppers trygghetsupplevelse, särskilt vid spårvagnshållplatser.

Kollektivtrafik till socioekonomiskt utsatta områden är ytterst viktigt för rörligheten för dess invånare och deras tillgång till staden.

Barnperspektiv

Lundby stadsdelsförvaltning har fått många klagomål från föräldrar om otrygga trafikmiljöer och skolvägar. Nämnden anser att trafikkontoret tillsammans med Lundby SDF behöver ta ett samlat grepp om trafikmiljön i dessa områden. Barnen måste i högre grad få uttrycka sin åsikt om utemiljön.

Övervägande

Barriärer

Nämnden vill se en större konkretisering av hur trafikbarriärer ska hanteras.

Det är viktigt att hantera de stora trafikbarriärer som finns i Lundby, vilka utgör både fysiska och mentala barriärer. Lundbyleden och Hamnbanan som kan grävas ned samt Hjalmar Brantingsgatan och Björlandavägen som kan omvandlas till boulevard.

Trafikstrategin anger att staden ska verka för att godstransporter i första hand förläggs till Norrleden, Lundbyleden och Söderleden. Stadsdelsförvaltningen förutsätter därför att Lundbyleden grävs ner.

Förbindelser

Det är viktigt att skapa nya förbindelser över älven. Både fasta och rörliga.

Stadsdelsförvaltningen ser också det är viktigt att skapa kopplingar mellan nya och gamla områden exempelvis Nya Kvillebäcken och Kvillestaden längs med Gamla Tuvevägen, mellan Frihamnen och Ringön och så vidare.

Kollektivtrafik

Kapaciteten på stornätet med kollektivtrafik måste ökas i Lundby, främst gällande spårvagnstrafik längs Hjalmar Brantingsgatan samt busstrafik till och från Lindholmen. Nämnden anser även att man borde bygga ut spårväg till Norra älvstranden.

Det är mycket viktigt att komplettera dagens radiella struktur av kollektivtrafik med tvärförbindelser.

Attraktiv stadsmiljö

Det är viktigt att infrastrukturen inte upplevs som en barriär utan samspelar med stadsmiljön och den dimensionerande gruppen fotgängare och cyklister. Därför borde man till exempel lägga ned spårvägen längs med Hjalmar Brantingsgatan i markplan, alternativt att den förläggs under mark.

Nämnden är positiva till en utökad samverkan mellan trafikkontoret och stadsdelsförvaltningen.

Medborgardialog

Lundbybornas åsikter är värdefulla i det kommande arbetet och nämnden vill att även trafikkontoret medverkar i dialog. Särskilt välkomnar nämnden samarbete runt temporära lösningar.

Yrkande från Moderaterna och Folkpartiet

M och FP skriver att bilen även i fortsättningen kommer att ansvara för en stor del av transporterna i Göteborg. Den planerade, omfattande utbyggnaden av kollektivtrafiken samt ökad cykeltrafik/gångtrafik kommer inte att täcka transportbehovet i den utsträckning som dessa optimistiska bedömningar uttrycker. Det är en god tanke att i samhällsplaneringen försöka reducera transportbehovet men vardagen för de flesta göteborgare kommer under överskådlig tid ändå präglas av behovet av säkra, pålitliga och effektiva transportmöjligheter. Där har den bränslesnåla, miljövänliga bilen fortfarande en roll.

Tidigare har diskuterats planerad ombyggnation av Hjalmar Brantingsgatan. De tankar som då fanns gick ut på att flytta spårvägen till marknivå och bilen under jord. Nu beskrivs en ombyggnation av körbanan till "boulevard". M och FPs tolkning av "boulevard" är att det inte längre handlar om att flytta ner biltrafiken under jord utan att bara reducera framkomligheten. Detta löser inte problemet med barriäreffekter man tidigare talat om.

3.3.5 Majorna-Linné stadsdelsnämnd

Från protokoll

Nämnden översänder tjänsteutlåtandet som sitt eget yttrande.

Konsekvenser ut ett hållbarhetsperspektiv

Sociala konsekvenser

Sammanhållen stad

Genom att storsatsa på ett effektivt trafiknät mellan stadens prioriterade tyngdpunkter kan tillgängligheten till och från områden som inte är dessa punkter begränsas, med risk för att systemet ökar segregationen.

Kan finnas en målkonflikt mellan viljan att minska behovet av att resa och viljan att stimulera rörlighet för att minska segregationen i samhället.

Trafikstrategin verkar utgå från att den stora grupp människor som flyttar till Göteborg fram till 2035 är medelklass. Växande städer tenderar bli mer segregerade och trafikstrategin saknar den problematiseringen.

Nämnden ser positivt på att knyta samman idag osammanhängande gator till längre stråk som binder samman stadsdelar.

I strategin lyfts Göteborg fram som en strategisk logistikstad med stort värde för staden. Baksidan av detta är att prioriterade verksamhetsområden och strakt trafikerade leder skapar barriärer. Den problematiseringen berörs för lite i trafikstrategin.

Samspel

Enligt strategin ska staden fortsätta föra dialog med invånare, verksamheter och andra intressenter. Nämnden ser positivt på detta men anser att problematiseringen av hur man avser arbeta för att lyckas kommunicera och skapa förståelse och engagemang bland invånare och resenärer berörs för lite.

Barnperspektivet

Nämnden anser att ett särskilt barnperspektiv bör beaktas i den fortsatta planeringen med fokus på följande:

- Hur kan trafiken utformas för att barn och unga ska känna sig välkomna?
- Barn bör ges möjlighet att komma med synpunkter på förslaget i det fortsatta arbetet med trafikstrategin.
- Ett större helhetsgrepp kring planering av verksamheter för barn bör tas i samband med utbyggnadsplaneringen och det fortsatt arbetet med trafikstrategin
- Hur kan trafikens negativa miljöpåverkan minimeras i trafikstrategin?

Jämställdhetsperspektiv

Trafiksystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Därför förordar nämnden att ett jämställdhetsperspektiv integreras i alla led av beslutsfattande, planering och utförande av trafikstrategin.

Ekologiska konsekvenser

Miljö och säkerhet

Nämnden har en önskan att följande påstående belyses:

- ”Godstransporterna är i hög grad nyttskapande 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.”
- ”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.”
- ”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.”
- ”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.”

Nämnder anser att det saknas konkreta målnivåer för buller och luftkvalitet i strategin.

Nämnden instämmer i strategins ändamål av att öka kunskapen kring godstrafik. Farligt gods får för lite utrymme i trafikstrategin.

Med avseende på Sveriges transportpolitiska mål anser nämnden att en inriktning för vilka krav man vill ställa på framtidens fordon, till exempel vad gäller avgaser, buller och energieffektivisering bör finnas i strategin.

Hälsa

Närhet är viktigt ur ett hälsoperspektiv. Det är främst för att utföra vardagliga sysslor vi promenerar.

Ekonomiska konsekvenser

Trafikstrategin syftar till att hantera etablering och resebehov av ett kraftigt ökat antal invånare och företag, vilket bidrar till en förstärkt kommunal skattebas.

Trafikstrategin syftar till att staden blir mer lättillgänglig. Detta skapar goda förutsättningar för ett uthålligt vardagsliv i storstaden Göteborg, något som stärker stadens konkurrenskraft ytterligare.

Genom att satsa på gående, cyklister och kollektivtrafikresande skapas det bättre förutsättningar för en hållbar mobilitet för flera invånare.

Övervägande

Nämnden ställer sig positivt till trafikstrategin som helhet. Följande ser man som positivt:

- Storsatsning på cykel
För att flera ska välja cykel är det viktigt att trafikstrategin behandlar skatterättsliga frågor så som friskvårdsbidrag, skatteavdrag och bonussystem kopplade till arbetsgivare.
- Storsatsning på kollektivtrafik
Trafikstrategin kan bidra till en mer jämlik och jämställd trafikförsörjningsstandard i Göteborg. Finns en målkonflikt mellan en snabb kollektivtrafik och en attraktiv stadsmiljö. Detta kommer sannolikt innebära att kollektivtrafiken lyfts upp eller sänks ned. Att bygga en sådan infrastruktur kommer att ta tid och ett tillvägagångssätt för hur frågan fram till dess ska hanteras saknas i strategierna.
- Öka möjligheterna till att hantera vardagsärenden i sin närmiljö
Vill dock påminna att möjligheten att använda tjänster så som hemleverans är idag begränsade till resurstarka invånare.

Följande anser nämnden borde belysas, kompletteras eller/och utvecklas:

- Komplettera strategin med ett omfattande handlingsätt för strategins fem prioriterade principer för genomförande.
- Samverka i vidareutvecklingen av strategin genom att medverka i de olika faser och forum som ingår i planeringsprocessen. Exempelvis bör dialogen med stadsdelarna om lämpliga långsiktiga trafikeringlösningar kring respektive tyngdpunkt utvecklas. I detta avseende har nämnden en önskan om förtydligande av vad Stadsdelsvisa utvecklingsplaner innebär för stadsdelen.

3.3.6 Norra Hisingens stadsdelsnämnd

Från protokollet

Nämnden översänder tjänsteutlåtandet som sitt eget. M, FP och C har skrivit ett tilläggsyttrande.

Konsekvensbeskrivning

Jämställdhetsperspektivet bör stärkas i trafikstrategins mål och strategier. Remissen innehåller ett visst underlag men det kan stärkas.

Ett visst underlag finns även om barn men barnperspektivet bör också fördjupas i trafikstrategins mål och strategier.

Övervägande

Synpunkter på kollektivtrafik

Strategier saknas för hur stadens perifera delar ska hanteras. Tillgängligheten för de områden som inte är tyngdpunkter kan därmed bli begränsad med risk för ökad segregation och ett starkt bilberoende.

Ett delmål kring strategin för resor handlar om att stärka resmöjligheter till, från och mellan stadens tyngdpunkter. Körkarlens gata är en felplacerad knutpunkt som bör flyttas relaterat till fortsatt prioritering av utbyggnad kring Selma Lagerlöfs torg.

Det finns behov av stärkta tvärförbindelser i kollektivtrafiken inom stadsdelen samt andra stadsdelar.

Det är viktigt ur barnperspektiv och jämställdhetsperspektiv att hålla nere antalet byten i kollektivtrafiken.

Det är avgörande hur accesspunkter kommer att förläggas och dessa bör placeras även utanför mellanstaden.

Synpunkter på gång- och cykelvägar

Stärk Tuves koppling till Backaplan genom att göra Tuvevägen till stadsboulevard med goda gång- och cykelvägar.

Prioritera gång- och cykelväg i anslutning till förskolor och skolor.

Norra Hisingen har flera trafikseparerade områden och i förvaltningens trygghetsvandringar är en ofta förekommande synpunkt att gång- och cykeltunnlar upplevs otrygga.

Framkomlighet för godstransporter

Gällande godstransporter är det sociala perspektivet viktigt för att inte förstärka trafikens barriäreffekter, särskilt med tanke på barns och ungas säkerhet.

Synpunkter på fortsatt arbete

I förslag till fortsatt arbete nämns att en godsplan ska tas fram. I de fallen trafikleder och verksamhetsområden inom Norra Hisingen påverkas vill stadsdelen vara delaktiga i arbetet.

Nämnden anser att det sociala perspektivet i trafikstrategin bör stärkas. Kring den ekologiska dimensionen finner man en mängd referenser samt konkret formulerade målsättningar. Gällande segregation finns omfattande forskning både på lokal, regional och nationell nivå.

Detta kan användas för att ta fram konkreta mål. En viktig del av det fortsatta arbetet är därför att i samverkan med samtliga stadsdelsnämnder analysera boendesegregationen i Göteborg samt utarbeta tydliga strategier för att vända den negativa trenden. Det fortsatta arbetet bör också göras utifrån jämställdhetsperspektiv och barnperspektiv.

Tilläggsyttrande från Moderaterna, Folkpartiet och Centerpartiet

M, FP och C anser att de önskade målen om andelen resor med kollektivtrafik och cykel ska uppnås genom att förbättra kollektivtrafiken och förutsättningarna för cykel, inte genom att försämra för biltrafiken. Göteborg har redan karaktären av en stad med tät biltrafik som inte verkar vara dimensionerad för nuvarande trafikflöde.

Även om andelen resor med kollektivtrafik ökar så kommer ändå en stor del av trafiken att bestå av biltrafik. Arbetet som nu utförs, från två körfält till ett körfält, innebär att kapacitet och framkomlighet blir sämre för biltrafik. Vi ställer oss frågan ” Hur kan trafiken bli mer miljövänlig när fordon riskerar att bilda ännu längre köer och släppa ut ännu mer avgaser, många gånger mitt i bebyggda områden?” M, FP och C vill speciellt framhålla konsekvenser i samband med uttryckningar av räddningstjänstens bilar; ambulanser och polisbil skall kunna ta sig fram inom de regler som finns för inställelsestid. M, FP och C hade gärna sett en konsekvensanalys som ger svar på dessa frågor.

3.3.7 Västra Göteborg stadsdelsnämnd

Från protokollet

Nämnden översänder tjänsteutlåtandet som sitt eget yttrande

Övervägande

Generellt för de tre strategierna

Stadsdelsförvaltningen ser samarbetet med stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret, trafikkontoret och park- och naturförvaltningen som mycket positivt och en början på en process som kommer att stärka den sociala dimensionen i stadens långsiktiga utveckling. En början som sannolikt kommer att vara trevande, inte minst för att stadsdelsförvaltningen.

Stadsdelsförvaltningen ser därför fram emot samtal om en stadsplanering med lokal prägel i form av en lokal utvecklingsplan för hela Västra Göteborg.

Trafikstrategin

Förvaltningen anser att det av miljö- och hälsoskäl är viktigt att biltrafiken minskar till förmån för kollektivtrafik samt gång och cykel. För att det ska vara möjligt krävs att kollektivtrafiken blir ett

konkurrenskraftigt alternativ till bilen och tillgång till service i närområdet stärks.

Kollektivtrafik som kan konkurrera med bilen

Stora delar av Västra Göteborg har en struktur som inbjuder till att använda bil för att förflytta sig. I dagsläget är restiden med kollektivtrafik i många fall väsentligt mycket längre än restiden med bil för den som ska ta sig mellan olika målpunkter som helt eller delvis ligger inom stadsdelen.

Idag präglas kollektivtrafiken i Västra Göteborg av stjärntrafik, utifrån Frölunda torg. Även från Södra Skärgården är kollektivtrafiken väl utbyggd till centrum. Det är betydligt svårare att resa kollektivt mellan olika delar inom stadsdelen.

Ingen av de strategiska knutpunkterna, eller de platser som uppges ha förutsättningar att utvecklas till tyngdpunkter, ligger i stadsdelen Västra Göteborg. Närmsta strategiska knutpunkten är Frölunda torg.

Förvaltningen anser att trafikstrategin bör kompletteras avseende förstärkningar av kollektivtrafiken som medger ett resande på tvären, inte bara mellan de utpekade knutpunkterna och stadens centrala delar. Hänsyn bör tas till var det finns potential att få invånare att börja resa kollektivt, inte bara till den faktiska beläggningen på befintliga linjer.

Förvaltningen anser vidare att möjligheterna att dela upp en resa på olika trafikslag måste bli bättre. Pendelparkering på det framtida Opaltorget och trygga cykelparkeringar i anslutning till Frölunda torg är exempel på sådana åtgärder.

Tillgång till service i närområdet – lokala torg

Det kan finnas en motsättning mellan att stärka till exempel Frölunda torg som strategisk knutpunkt och att samtidigt skapa livfulla lokala torg. Det krävs en ordentlig genomlysning av hur lokala torg och stora knutpunkter kan komplettera varandra istället för att konkurrera om kundunderlaget.

Nämnden anser att det är viktigt att stärka lokala torg både för att minska biltrafik och för att skapa livfulla och trygga närmiljöer. Det är särskilt väsentligt för att underlätta vardagen för personer som av olika skäl behöver kunna uträtta ärenden nära bostaden. Nämnden saknar tydliga förslag på hur lokala torg ska stärkas. Det framgår inte heller av trafikstrategin vilka torg som är prioriterade i detta arbete. Det är därför svårt att bedöma om strategin ger den effekt man önskar.

Godstransporter

Trafikstrategin pekar ut Västerleden som prioriterad för godstransporter till södra Hisingen. Nämnden inser att hamnens expansion är ett riksintresse och viktig för Göteborgs utveckling samt att den tunga trafiken inte bör passera genom stadens centrala delar. Nämnden är dock bekymrad över miljökonsekvenserna av den ökande tunga trafiken genom stadsdelen. Leden kan komma att utgöra en barriär som effektivt skärmar av Västra Göteborg från stadens centralare delar.

Effektmålet som uppges i trafikstrategin är att andelen gods som transporteras på järnväg ska vara minst 50 procent. Nämnden uppfattar inte detta effektmått som en tillräckligt tydlig ökning.

Nämnden vill vidare lyfta fram vikten av att hävda skyddsavstånd för transporter av farligt gods samt att göra markreservationer för framtida spårvägsförbindelse i öst/västlig riktning.

Avslutande reflektioner

Göteborg är en segregerad stad. Detta är en av de viktigaste frågorna att arbeta med för att uppnå social hållbarhet. Nämnden anser inte att planerna utgör det kraftfulla verktyg det skulle kunna vara för att minska segregationen.

Sociala investeringar

Nämnden anser att det finns skiljelinjer mellan inriktningen i remisserna och stadsdelsnämndens viljeinriktning. Speciellt gäller det oron för att planerna kan komma att försvåra möjligheterna att minska segregationen i staden. En utveckling som innebär för få nya bostäder, som begränsar bostadsalternativen för grupper som äldre, ungdomar och personer med begränsade ekonomiska resurser, som i sin tur begränsar möjligheten till förbättringar av kollektivtrafiken, som i sin tur inte motiverar till utbyggnad och så vidare.

Tydligast blir skiljelinjen i remissen utbyggnadsplanering, där en utveckling beskrivs om staden inte kraftsamlar kring några utpekade fokusområden. Nämnden är införstådd med att val måste göras över hur stadens investeringar skall prioriteras. Men dessa investeringar måste sättas i relation till lönsamheten i sociala investeringar. Hur mycket kostar en fortsatt ökad segregation och människors utanförskap och därmed bristande hälsa?

Oavsett hur de tre remisserna slutligen utformas är det nödvändigt med fortsatta lokala diskussioner.

Systematisk medborgardialog

Slutligen vill nämnden i samband med de tre remisserna lyfta fram vikten av en nära dialog med boende och andra intressenter. En långsiktig medborgardialog som startar tidigt och pågår kontinuerligt och fortsätter även efter en inflyttning har förutsättningar att skapa förståelse och förtroende för ibland mycket långa processer.

Speciellt viktigt är att få med grupper som annars kan ha svårt att göra sig hörda till exempel barn och unga.

Kollektivtrafiken engagerar många invånare och det intresset bör fångas upp på ett bättre sätt än idag.

3.3.8 Västra Hisingens stadsdelsnämnd

Från protokollet

Nämnden översänder tjänsteutlåtandet som sitt eget yttrande.

Jämställdhet/mångfaldsperspektiv/barnperspektiv

Nämnden anser att det behöver utvecklas hur trafikstrategin kan underlätta för integration mellan och inom stadsdelar som inte ligger i centrala staden eller tyngdpunkter. Det är bra att trafiken mot centrum blir bättre men det behövs även satsningar på den lokala kollektivtrafiken till exempel mellan arbetsplatsen och bostaden. En utbyggnad av spårvägen Biskopsgården - Eriksberg respektive Torslanda- Kärra enligt underlaget skulle kunna underlätta detta, men det behövs även mindre och inte så kostsamma satsningar exempelvis en busslinje mellan Biskopsgården och Torslanda. Det behövs också bra resmöjligheter mellan grannstadsdelar och primärområden. Att satsa på resor i och mellan den egna stadsdelen är även viktigt ur ett barnperspektiv eftersom det oftast är där barnen rör sig.

Trafikstrategin behöver tydliggöra, att utifrån att man inte prioriterar ytterområden, att visst behov av bil kommer att få accepteras. Emellertid anser nämnden att en omprioritering bör göras i trafikstrategin så att även ytterområdena får ett antal knutpunkter, anpassade efter behoven som finns där.

Övervägande

För att de olika strategierna inte ska motverka varandra ekonomiskt, ekologiskt och socialt skulle nämnden gärna se att det togs fram en gemensam strategi för hållbar utveckling i Göteborg.

Den sociala dimensionen bör utvecklas mer i trafikstrategin. Nämnden menar att det är viktigt att sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser görs för strategierna där medborgare deltar och stadsdelsförvaltningen tar gärna en roll i en sådan process.

Det är viktigt att utbyggnaden av hamnen och verksamhetsområden i anknytning till Västra Hisingen kopplas samman med den sociala utvecklingen i stadsdelen.

Säve flygplats gränsar till Västra Hisingen. Om antalet flygrörelser ökar innebär detta även konsekvenser för marktransporterna som i huvudsak går igenom Västra Hisingen. Detta bör belysas i trafikstrategin.

Nämnden anser att det är viktigt att utveckla grön turism och semestra hemma i Göteborg där Västra Hisingen är en särskild intressant stadsdel. Det krävs dock att det finns bra kommunikationer.

Det är mycket fokus på förbättringar för cyklister som cyklar året om. Detta är bra men det är inte sannolikt att så många kommer att cykla året om i perifera stadsdelar som Västra Hisingen. Om mål för gång- och cykeltrafikutvecklingen ska kunna uppnås ser vi att det finns ett behov

av att resurser till drift och underhåll av befintliga och nya/planerade gång- och cykelbanor prioriteras. Trafikstrategin bör därför innehålla mål för väghållning/underhåll och kontinuerlig skötsel av dessa.

För att lyckas med strategierna måste kontinuerligt dialoger föras med medborgare, näringsidkare och förvaltningar i planeringen.

Nämnden anser att det behövs en sammanhållen trafikstrategi för alla delar av staden, inte bara centrala och mellanstaden.

3.3.9 Örgryte - Härlanda stadsdelsnämnd

Från protokollet

Nämnden översänder tjänsteutlåtandet som sitt eget yttrande.

Konsekvenser

Nämnden anser att de konsekvenser som lyfts fram i strategin är relevanta, men vill göra några tillägg.

- Nämnden vill understryka vikten av att belysa strategins eventuella konsekvenser för segregation. Strategin innebär att det är främst boende nära tyngdpunkter som får ett lättillgängligt transportsystem medan boende i andra områden kan bli fortsatt bilberoende.
- Konsekvenserna av att minska resebehovet är positivt så länge det är bilresor som ersätts.
- Strategin föreslår att distributionen ska ske nattetid när färre människor är i rörelse. Bullerstörningar dessa tider är dock redan ett problem.
- Satsningar som medför mindre utsläpp är särskilt viktiga för barn. Trafikstrategin kan också innebära en säkrare trafikmiljö, även om gatumiljöer sällan är barnvänliga.
- Nämnden vill vidare understryka att de positiva miljöeffekter som trafikstrategin medför främst gäller för innerstaden och knutpunkter, eftersom behovet av bilresor kan komma att kvarstå ytterområden.

Målkonflikter

Det påpekas i trafikstrategin att kollektivtrafik med stora krav på snabbhet behöver nya lägen. Det innebär sämre tillgänglighet till den typen av kollektivtrafik. En annan lösning som nämns är att viss kollektivtrafik lyfts upp eller sänks ned. Det kommer dock ta lång tid innan sådana lösningar finns på plats.

Att ge goda förutsättningar för godstrafik på Norr-, Söder- och Lundbyleden riskerar att öka de barriäreffekter

Om den positiva särbehandlingen av godstrafik leder till ökade transportvolymerna på väg står det i konflikt med stadens lokala miljömål, till exempel målet Frisk luft.

Det är otydligt hur trafikstrategin och stadens miljöprogram förhåller sig till varandra. I det förslag till miljöprogram som presenterades hösten 2012 finns förslag som kan uppfattas stå emot trafikstrategins mål för godstransporter.

Övervägande

Resor

En djupare analys av hur de områden som inte ligger i innerstaden eller nära en strategisk knutpunkt påverkas av trafikstrategin behövs.

Utveckla och fördjupa strategier för hur dagens radiella struktur för kollektivtrafiken ska kompletteras med tvärförbindelser.

Cyklister är inte en homogen trafikantgrupp, deras olika krav på framkomlighet behöver beaktas i högre utsträckning. Är av stor vikt att cyklister och fotgängare separeras. Det bör också beaktas att för många är cykel enbart ett aktuellt transportmedel under sommaren.

I grönplanen påpekas att kollektivtrafiken ska stärkas till/från de gröna och blå områdena i staden. Detta bör även lyftas som ett mål i trafikstrategin.

Stadsrum

Viktigt för stadens attraktivitet och sammanhållning att de stora motorledningarnas barriäreffekter minskas. Nämns lite i trafikstrategin om hur de ska hanteras

Nämnden saknar en beskrivning av hur trafikstrategin kan bidra till hur älvens potential bättre kan tas till vara.

För att höja attraktiviteten på gång- och cykelbanor anser förvaltningen att gröna gång- och cykelstråk är ett alternativ.

Godstransporter

I strategin förklaras att godstrafiken ska passera i utkanten av staden. Detta ger positiva konsekvenser för innerstaden, men negativa för de områden som får en ökad mängd godstrafik. Trafikstrategin behöver utveckla hur detta ska hanteras.

Ambitionsnivån för andelen godstransporter på järnväg och sjö/älv kan höjas. Redan idag ligger andelen på 50 procent. Även om det innebär en ökning i mängd till 2035 borde Staden ha högre ambitioner.

Att ge godstransporter en positiv särbehandling gynnar det tyngre näringslivet som har behov av dessa transporter. Goda villkor för näringslivet kan i sin tur gynna hela staden. Samtidigt orsakar godstransporter negativt på stadsmiljön i form av olika störningar. Godstransporternas negativa konsekvenser får inte åsidosättas i viljan att tillgodose näringslivet.

Övergripande

Nämnden anser att de många viktiga aspekterna som lyfts fram i den sociala konsekvensanalysen bör beaktas och inarbetas bättre i strategins kapitel om godstransporter.

En diskussion om hur trafiksystemet ska hantera klimatförändringen behövs.

Förtydliga kopplingen till grönplanen.

Grönplanen har en viktig roll då den visar på grönytors funktion i en tätare stad och hur de kan dämpa trafikens negativa effekter

Vidare bör de tre dokumenten vara tydliga när de kommuniceras till andra aktörer och medborgare. Det vore lämpligt om de har samma eller mer liknande upplägg, exempelvis huvudmål, strategier och effektmått.

Övervägande gällande Örgryte-Härlanda

Redbergsplatsen/ Munkebäck förklaras ha potential att bli en tyngdpunkt, om området förtätas. Nämnden anser att det bör beaktas att Redbergsplatsen och Munkebäck är två olika platser med olika karaktär. Båda områden har potential men olika förutsättningar att utvecklas.

Nämnden är mycket angelägen om att situationen för cyklister i området kring Olskrokstorget och Redbergsplatsen förbättras.

Örgryte-Härlanda är avskurna från övriga staden i och med väg E6, E20 och RV40. Förvaltningen önskar att trafikstrategin utvecklar resonemang kring hur dessa barriärer ska överbryggas.

Önskar att koppling till Gamlestadstorget förstärks. Samtidigt ser förvaltningen att Gamlestadstorgets utveckling kan komma att konkurrera med stadsdelens egna lokala torg, vilket vore negativt för stadsdelen.

3.3.10 Östra Göteborgs stadsdelsnämnd

Från protokollet

Nämnden översänder tjänsteutlåtandet som sitt eget yttrande med hänsyn tagen till yrkandet av MP, S och V.

Östra Göteborgs stadsdelsnämnd svarar på utbyggnadsplanering, grönplan och trafikstrategi i samma yttrande.

Barnkonventionen

I det fortsatta planeringsarbetet behöver barnperspektivet och konsekvenser för barn lyftas fram tydligare.

Övervägande

Synpunkter på förslagen gemensamt

Utmaningarna inför framtiden är många och det är svårt att vilka enskilda faktorer som ska väga tyngre än andra. Nämnden vill dock betona vikten av att lyfta fram strukturella insatser i den fysiska miljön som kan bidra till en socialt mer sammanhållen stad.

Synpunkter på förslaget till trafikstrategi

En god kollektivtrafik är särskilt viktig i starkt kuperade områden som till exempel Östra Göteborg. På grund av branta backar och outvecklat gångvägssystem är det svårt att nå områdets yttre delar med

kollektivtrafik. Hållplatsmiljöerna ligger nedsänkta och lite isolerat. Även i högtrafik är den viktiga tvärbusslinjen till Angered och Partille glest trafikerad med 30-minuters trafik. Anropsstyrd kvällstrafik saknas vilket försvårar trygga kvällsresor.

Infrastrukturen är viktig för att stärka förbindelserna inom och mellan nordöstra Göteborg och dess omland. I nordost finns flera arbetsområden med expansionsmöjligheter. Bra vägar med kopplingar till lederna och god försörjning ur kollektivtrafiksynpunkt är framgångsfaktorer för att attrahera företagsetableringar.

Stadsdelsförvaltningen vill särskilt lyfta fram följande infrastrukturbehov för att stärka nordöstra Göteborg:

- En tvärlinje för ytterstadsutveckling (Kungälv-Angered-Bergsjön-Partille-Landvetter)
- Bergsjövägen ner till Gråbovägen behöver förbättras (lutning, bredd, rondeller)
- Förbättrad kollektivtrafik mellan Gamlestaden och Hjällbo via Alelyckan
- Förbättrad kollektivtrafik mellan östra Bergsjön mot Utby/Fjällbo och Partille
- Förbättrad kollektivtrafik mellan Kortedala via Bergsjön mot Angered (Angereds Närsjukhus, Angereds Arena)
- Förbättrad infrastruktur, kollektivtrafik, GC-banor mellan östra Göteborg, Örgryte/Härlanda via Kviberg, Munkeback och nya Kulan
- Snabbusslinjer där så är möjligt

Yrkande från Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet

Vid diskussioner kring utveckling av Bergsjön har det faktum att hållplats Komettorget i Bergsjön utgör ändhållplats på spårvagnslinjerna 7 och 11 framhållits som ett problem och ett hinder för utvecklingen av stadsdelen. 2014 planeras bygget av Bergsjöns Kulturhus påbörjas, kulturhuset kommer vara beläget på Rymdtorget, Komettorget eller där emellan. Ett sätt att göra kulturhuset mer tillgängligt för hela staden är att förbättra möjligheterna att ta sig dit med spårvagn. Vidare har det länge funnits önskemål om att förbättra kollektivtrafiken i Utby där det idag endast går bussar och en stor del av befolkningen är bilburen. I Utby finns dessutom sedan länge ett spårvägsreservat längs med Utbyvägen vilket innebär att ingreppen i den nuvarande strukturen kan begränsas. En spårvagnslinje från Komettorget ner till Utby utmed Utbyvägen vidare till Bellevue skulle också kunna vara ett första steg mot en spårvagnslinje mellan Göteborg och Partille. Förslaget behöver givetvis utredas innan eventuellt beslut kan fattas.

3.4 Övriga kommunala nämnder

3.4.1 Byggnadsnämnden

Från protokollet

Byggnadsnämnden beslutade att som eget yttrande översända tjänsteutlåtande samt uppmana trafiknämnden att i trafikstrategin tydligare utpeka hur uppställningsplatser för fordon av olika slag ska tillgodoses.

Tilläggsyrkande från M och FP fick avslag.

Synpunkter

Generellt

Sammantaget är byggnadsnämnden positiva till förslaget trafikstrategi.

För arbetet med detaljplaner behövs de påföljande föreslagna konkretiseringarna av strategierna där det också ritas på karta. Även gatunätet kommer behöva konkretiseras i det fortsatta arbetet med avseende på struktur och funktion. I detta arbete bör även målkonflikterna i strategierna belysas. Förutsätter att detta arbete kommer ske i nära samverkan med stadsbyggnadskontoret.

Strategi för resor

Strategi för resor ger ett transportsystem som innebär längre avstånd mellan hållplatser och risk för glesare trafik i stadens yttre delar. Olika delar av kollektivtrafiksystemet måste komplettera varandra och bygga på olika gruppers transportbehov i staden. Strategin för strukturen för resorna behöver ge stöd till strategin om stadsplanering och närhet till vardagliga funktioner.

En snabbare kollektivtrafik skapar barriärer. I det fortsatta arbetet med stamnät för kollektivtrafiken kommer vi behöva arbeta tillsammans med att hitta balans mellan å ena sidan ökad framkomlighet och å andra sidan ett system som är väl integrerat i stadsmiljön.

För att kunna genomföra förtätningen som beskrivs i utbyggnadsplaneringen och samtidigt genomföra storsatsning på kollektivtrafiken krävs ett nytt förhållningssätt till buller.

Strategi för stadsrum

Byggnadsnämnden är positiv till att stadsrummet lyfts upp som ett av tre strategiområden.

Finmaskiga och sammanhängande gaturum är viktiga för stadslivet. Här är kanske behovet störst i ytterområdena.

Strategi för godstransporter

Hanteringen av konflikten mellan bostäder och tung verksamhet med godstransporter behöver utvecklas och konkretiseras. Verksamheters behov av expansionsutrymme bör till viss del åstadkommas genom att även förtäta industriområden.

Är skeptiska till formuleringen ”våga mer” då det kan uppfattas som att det handlar om att göra ogenomtänkta avvägningar.

Principer för genomförandet av trafikstrategin

Att utveckla kollektivtrafiksystemet inifrån och ut kan ge negativa konsekvenser på stadens ytterområden där det finns ett stort behov av tvärlänkar. Även strategin att öka tillgången leder till att dessa tvärlänkar behövs.

Barnperspektivet

När gående och cyklister prioriteras får barnen större rörelsefrihet. En ökad närhet gör också att barn kan få lättare att nå viktiga funktioner förutsatt att de kan nå utan barriärer. Satsningar på snabbare kollektivtrafik skapar barriärer.

Ungdomar i ytterområden kan missgynnas om fokus sätts på innerstaden.

Jämställdhetsperspektivet

Om hållplatserna för kollektivtrafik hamnar under mark eller placeras i ett övre plan sprider det ut människor även i höjdd. För trygghet behövs många ögon. Trygghetsaspekterna är viktiga i det fortsatta arbetet.

Miljöperspektivet

Strategierna leder till en planering med mindre miljöpåverkan än dagens planering.

Strategierna för godstrafiken bidrar minst att styra mot miljömålen med risk för potentiell negativ miljöpåverkan. Att öka kunskapen om godstrafik och ge förutsättningar för en mer miljöeffektiv godstrafik är dock positivt ur miljöperspektivet.

Tilläggsyrkande Moderaterna och Folkpartiet

De ambitioner som utpekats i K2020 är mycket tydliga. Målsättningen är att kraftigt höja andelen kollektivtrafikresenärer. Detta kommer ställa stora krav, inte minst på hur olika fordonstyper ska användas och hur resenärerna ska byta mellan dem. I sin tur måste de olika fordonstyperna ha goda möjligheter till uppställning och verkstäder vilket M och FP saknar i nuvarande dokument.

En komplettering vore därför önskvärd där det tydligt klargörs hur dessa framtida depåer och uppställningsplatser ska utformas för olika fordonstyper samt i vilka områden sådana kan bli aktuella.

Tilläggsyrkande Folkpartiet och Moderaterna

Det finns risk med att göra ett stort antal dokument utan tydligt syfte som blir svåra att överblicka och använda. En konsekvensanalys mellan de olika förslagens påverkan på varandra behövs för att säkerställa att helheten fungerar. En samsyn och samordning av både strategisk och praktisk betydelse är nödvändig när vi ska skapa den nya staden. utbyggnadsplanering, trafikstrategi och grönplan måste därför samordnas i en strategi/plan. Byggnadsnämnd, Fastighetsnämnd, Trafiknämnd och Park och Naturnämnd måste ta ett gemensamt ansvar i

ett dokument som beslutas i de fyra nämnderna. Därför bör det genomföras överläggningar mellan nämnderna om ett fortsatt gemensamt arbete framåt i enlighet med detta.

3.4.2 Fastighetsnämnden

Från protokollet

Som fastighetsnämndens yttrande till trafiknämnden över förslag till trafikstrategi översänds tjänsteutlåtandet.

Ledamöterna för M och FP antecknar som yttrande en skrivelse

Övervägande

Övergripande synpunkter

Trafikstrategin kommer att vara ett värdefullt planeringsunderlag i det fortsatta arbetet med Göteborgs utveckling och utbyggnad.

Trafikstrategin är mindre tydlig geografiskt/kartografiskt men innehåller däremot tydliga mätbara/utvärderingsbara mål vilket är positivt.

Strategi för resor

Hur stadens invånare skall resa mellan befintliga knutpunkter och bytespunkter och andra målpunkter behöver samordnas med utbyggnadsplaneringens föreslagna ”fokusområden” och den påbörjade översynen av stadstrafikens stornät för Göteborg, Mölndal och Partille.

Nämnden vill betona hur viktigt det är att i det fortsatta arbetet prioritera ett högklassigt stadstrafiknät med kollektivtrafikresor inom området och med lokala anslutningsresor till/från regionen. Skall utbyggnadsinriktningen i utbyggnadsplaneringen fungera behöver kollektivtrafiken mellan stadens tyngdpunkter hålla hög och konkurrenskraftig kvalitet. Dessa områden ska dessutom vara sammankopplade med gena, sammanhängande och säkra cykelvägar som är attraktiva året om.

Ambitionen att göra kollektivtrafiken så attraktiv att stora nya grupper väljer denna självant är av stor betydelse. Kollektivtrafiken behöver fungera som ett system som sträcker sig över flera kommuner. I trafikstrategin är befintliga och framtida tyngdpunkter inte ”konkret” utpekade, i det arbetet är det viktigt att fastighetskontoret finns med.

Strategi för stadsrum

Att ge gående och cyklister första prioritet är positivt. Detta kommer inte enbart betyda att affärslokalisering kopplat till blandstadsidealet kommer att underlättas utan även att mer byggbar yta frigörs.

Finmaskigt, sammanhängande gatunät är några av de viktigaste grundstenarna i en fungerande blandstad. Osammanhängande gator går att bygga samman så att äldre bebyggelse kan införlivas i ett nytt stadssammanhang.

Fastighetsnämnden ser att blandstadens affärslokalisering och kundunderlag kopplat till trafikens och gatornas utformning skulle

behöva undersökas och preciseras för att ligga som underlag för framtida planer. Barriärer i form av staket, för höga hastigheter och/eller för breda gataktioner har påvisats i flertalet utredningar som problematiska för affärslägenas bärkraft.

Det är positivt att trafikstrategin fördjupar möjligheterna och behoven av att minska den totala ytan som används för trafikinfrastruktur. För att uppnå god genomförandeekonomi krävs att ny bebyggelse lokaliseras vid befintlig infrastruktur/bebyggelse men utan att rekreativmiljöer byggs bort. Detta gör att fastighetskontorets syn på central mark vid befintliga gator med överdimensionerad trafikapparat håller på att förändras från ”spillyta” till potentiellt byggbar mark.

Nämnden vill uppmärksamma målkonflikten mellan snabb kollektivtrafik och en attraktiv stadsmiljö. Finns det goda internationella exempel på täta storstäder med bussar och spårvagnar i form av dubbeldäckare vore det intressant att studera närmre. Större hållplatser går emot åtgärdsexemplet om att sprida kollektivtrafikangörningen i centrum till fler platser. Nämnden anser att inför framtida upphandling av nya kollektivtrafikfordon bör ett nära samarbete starta mellan stadens planerande förvaltningar för att hitta de mest lämpliga varianterna till ett nytt förtätat Göteborg.

Vidareutvecklingen av K2020 genom bland annat målbilden för stadstrafikens stomnät är viktigt för en attraktiv trafikering av god kollektivtrafik som binder samman framtida utvecklingsområden utanför centrala Göteborg. För att påskynda denna utveckling krävs en attraktiv turtäthet för arbetspendlare från hela den funktionella tätorten.

Det föreslagna 30-minutersnätet är en intressant målsättning men kan vara problematisk om det sker på bekostnad av potentiellt byggbar mark. Fastighetsnämnden ser gärna att målet redovisas med dess positiva och negativa konsekvenser.

Strategi för godstransporter

Vissa stråk bör tydligt pekas ut som på lång sikt kommer att ha hög godstrafik och innehålla farligt gods. Strategin för godstransporter borde innehålla mer konkreta punkter eller beskrivningar och vara mer genomförandeorienterad. Exempelvis ekonomi- och tidsperspektiv samt en önskad prioritering av utbyggnad. Fastighetskontoret medverkar gärna i arbetet med den föreslagna godsplanen.

Det är viktigt att staden har en god dialog med trafikverket och att staden har tydliga (gärna gemensam målbild med trafikverket) målsättningar och strategier vad gäller statliga infrastrukturutbyggnaden.

Det hade varit en styrka om strategin kunde visualiseras ytterligare i syfte att beskriva de tunga stråken än mer, exempelvis Lundbyleden och dess problematik. Vidare skulle man kanske också poängtera behovet av att förbättra Hisingsleden ur ett godsperspektiv .

Utöver godstransporterna är även transporter kopplat till avfallshanteringen en viktig del som skulle kunna belysas.

Vad behöver fördjupas och utvecklas?

Det är mycket positivt att trafikkontoret lyfter fram cykeln som ett eget trafikslag. Separerade cykelleder kan vara problematiskt av utrymmesskäl i centrala lägen. Nämnden vill därför uppmärksamma om att det blir lite otydligt om vad som egentligen avses när nästa kapitel talar om cykelfartsgata i centralare lägen. Detta utgör miljöer för nybyggnation (som huvudregel) vilka kräver lösningen som trafikstrategin här utmålar som undantag från huvudregeln? Borde inte huvudregeln vara kopplad till just den typ av byggnation som utbyggnadsplaneringen beskriver som huvudregel snarare än redan färdigbyggda separerade cykelleder i periferin eller längs biltrafikleder?

Nämnden ser även att trafikstrategin i större utsträckning behöver uppmärksamma gaturummets orienterbarhet för att stärka cykelns attraktivitet.

Staden behöver se över de gator som ägs och förvaltas av Trafikverket, om de verkligen har den bästa utformningen för stadens och regionens bästa eller om en lika hög framkomlighet hade kunnat genomföras utan så hög koncentration av trafik på så få trafikleder.

När det gäller buller innebär en sänkt hastighet till ett mänskligare tempo lägre buller vilket möjliggör mer byggbar yta i centrala lägen.

Nämnden saknar pågående diskussion att utveckla de regionala sambanden med Osloregionen och Öresundsregionen genom en eventuell framtida höghastighetsbana .

Vad behöver göras, och hur, för att lyckas med strategierna?

Att trafikkontoret håller an och genomför de fördjupningar som avses att göras i det fortsatta arbetet till exempel cykelplan, godsplan, fotgängarplan och kollektivtrafikplan för Göteborgsområdet är en förutsättning för helheten i stadsplaneringen.

Genomförandefrågorna är centrala för förverkligandet av trafikstrategin. Särskilt viktiga är frågor kring exploaterings- och kommunalekonomi, markåtkomst och marknadsmässiga förutsättningar.

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 behöver i första hand ske mellan de befintliga och blivande tyngdpunkterna i staden. Samsyn och samordning i denna prioritering är av strategisk betydelse och bör kunna utläsas i pågående arbete med produktionsplan för detaljplaner. Innebörden av den gemensamma övergripande stadsutvecklingsplaneringen som föreslås till exempel fördjupningar för innerstaden genom stadsutvecklingsprogram med genomförandeprogram och stadsdelsvisa utvecklingsprogram är av strategisk betydelse för att lyckas med strategierna. Den fortsatta hanteringen av dessa former av program behöver utvecklas och förtydligas med avgränsning, ansvar och bemanning.

Yttrande från Moderaterna och Folkpartiet

Ett av huvudmålen för Trafikstrategin är att det ska vara lätt att nå viktiga platser och funktioner oavsett färdmedel och förutsättningar. Det är ett utmärkt mål som kommer att bidra till en stad med goda framtidsutsikter.

Under överskådlig tid kommer bilen fortsatt att ha en central plats i göteborgarnas val av olika transportmedel. Det behövs mer incitament för alternativa framdriftsmetoder, men det är en fråga som ligger utanför det aktuella uppdraget att ta ställning till.

I övrigt tycker vi att det är bra att separera gående, cyklister och bilar eftersom det främjar säkerheten för samtliga. Godstransporter är en förutsättning för att centrumhandeln ska kunna hållas vid liv. Denna symbios behöver inte nödvändigtvis vara motsägelsefull.

3.4.3 Idrott- och föreningsnämnden

Från protokollet

Idrotts- och föreningsnämnden översänder tjänsteutlåtandet till trafiknämnden som sitt yttrande i ärendet.

Nämndens synpunkter

Sammantaget är nämnden positiva till förslagen till utbyggnadsplan, trafikplan och grönplan. Det är positivt att samtliga planer framhåller vikten av att stadens olika områden får ett komplett innehåll som är lättillgängligt för invånarna. Nämnden vill särskilt framhålla planernas ambitioner att skapa mer sammansatta och attraktiva miljöer där göteborgarnas efterfrågan och behov av områden för idrotts- och motionsutövning får en tydligare roll.

Trafikstrategin

Vill framhålla betydelsen av tillgänglighet till idrottsområden. För att ett "lokalt" idrottsområde ska kunna anses som tillgängligt ska det vara lätt att säkert nås som gångtrafikanter eller cyklister. När det gäller de större anläggningarna, såsom Ruddalen, Välen, Slottsskogsvallen eller anläggningar som finns på ett fåtal platser i staden, såsom ishallar och simhallar, förutsätts även en god kollektivtrafik för att de ska anses som tillgängliga. I dag krävs ofta att man har bil för att man ska kunna nå anläggningarna vid önskad tid.

Konsekvensbeskrivning utifrån kön

Historiskt har idrottsområden ofta etablerats perifert på "mark som blivit över". Flera av dessa idrottsområden kommer fortsatt under lång tid att ligga utanför stadsmiljön varför fortsatta satsningar på tillgängligheten i form av kollektivtrafik, trygga cykel- och gångvägar med mera behövs. Detta gäller inte minst ridanläggningar vilka dessutom främst attraherar flickor.

3.4.4 Nämnden för Konsument och medborgarservice

Från protokollet

Nämnden för konsument- och medborgarservice översänder tjänsteutlåtandet som sitt eget yttrande.

Ekonomiska konsekvenser

Man ska kunna göra sina ärenden i sitt närområde. För att undvika sovande stadsdelar bör därför en planering av billiga kommersiella lokaler och torg ske nära bostäder.

Barnperspektivet

Barn uppehåller sig inte endast på platser speciellt skapade för dem. Därför önskas förtydliganden om barns tillgång och tillgänglighet till natur. Detta utgör en utmaning i att skapa helhetsmiljöer där lek och oplanerade aktiviteter kan äga rum.

Jämställdhetsperspektiv

Trygghetsperspektivet med utgångspunkt från en bra planerad och energismart belysning, husens placering och grönska är betydelsefulla trygghetsfrågor.

I trafikplaneringen är det angeläget att ta hänsyn till att kvinnors resande ser annorlunda ut än mäns.

Mångfaldsperspektiv

Träffpunkter för stadens hela befolkning med särskilda anpassningar för de olika grupper är viktiga att ta med i ett tidigt skede i planeringen av staden.

Omvärldsperspektivet

Samverkanskonsument är en mycket tydlig global trend inom konsumtionsområdet. Internet möjliggör att vi kan köpa, sälja och byta varor och tjänster i bostadsområdet, ordna klädbytdagar, byta bostad med varandra på semestern, samordna samåkning med mera. När vi planerar vår stad bör vi ha detta i åtanke genom att skapa mötesplatser för byten.

3.4.5 Kretslopp och vattennämnden

Från protokollet

Kretslopp- och vattennämnden översänder tjänsteutlåtandet som sitt eget yttrande

Övergripande synpunkter på utbyggnadsplanering, grönplan och trafikstrategi

Dokumentet ökar tydligheten i stadens utbyggnad samt har lång planeringshorisont, vilket är positivt för våra verksamheter där vatten och avfallsledningar förväntas ha en livslängd på cirka 100-150 år.

Avfallshantering består inte enbart av transporter utan kräver också markutrymmen för insamling av avfall, transporter och behandling. Framtida avfallshantering kommer att förändras och kommer att ha större behov av ytor även för reparation, återbruk och återanvändning än idag.

Kretslopp och vattens frågor som till exempel avfallshantering inklusive transporter, dagvattenhantering, klimatanpassning och extremt väder situationen när gatu- och markplan är vattenvägar kan inte lösas i detaljplanskede utan måste ses i ett större perspektiv och i tidigt i planeringen. Det krävs en ytterligare planeringsnivå mellan utbyggnadsplanen, trafikstrategin samt grönplanen och detaljplaner som berör exempelvis hela stadsdelar för att hantera ovan frågeställningar.

Synpunkter på trafikstrategin

Fler ska gå och cyklar vilket kräver närhet inte bara till affärer med olika sorters varor utan även möjlighet att lämna sorterat avfall närheten av bostaden. Avfallsinsamlingsplatserna kräver utrymme och påverkar sin omgivning med trafik, buller, farligt gods och lukt.

Lösningen på distributionen av varor och insamling av avfall är enligt strategin att dessa hänvisas till tider på dygnet då färre människor är i rörelse. Om det innebär att avfallshantering ska ske nattetid så kan det få negativa konsekvenser. Renhållarna ligger idag mycket högt upp på arbetsmiljöverkets lista över antal arbetsskador per anställda och år. En förändring av arbetstiden till mellan kl 22:00 och kl 6:00 skulle innebära ytterligare arbetsmiljöpåfrestningar. Även möjligheten att ge kunderna service minskar vid insamling av avfall under natten. I vissa fall har inte renhållningsarbetarna tillgång till soprum och behållare annat än under kontorstid. För att finna lösningar på denna målkonflikt bör samverka ske med kretslopp och vatten, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och fastighetsägare. Kretslopp och vatten har genomfört en förstudie med ambitionen att få med avfallsfrågor i ett tematiskt tillägg till ÖP. Detta arbete kommer att fortsätta inom staden och GR.

Idag används tunga fordon för att sköta insamlingen av avfall. En avfallsinsamling med till exempel lättare fordon skulle kräva

omlastningsytor i staden som inte finns planerade för idag och därmed behöver planeras in i den förtätade staden.

Nämnden vill framhålla att vid ombyggnationer är det viktigt att planera för avfallshanteringen och annan samhällsviktig transport.

Förvaltningen deltar gärna i att utveckla en anpassad citydistribution i kombination med avfallstransporter.

När staden förtätas och blir mer hårdgjord ökar dagvattenmängderna som ska avledas. Göteborg har kombinerade ledningssystem inom city, på centrala Hisingen, Gamlestaden och östra delarna av mellanstaden. Det innebär att spillvatten och dagvatten avleds i samma ledning och vid nederbörd när ledning är fylld sker bräddning av spillvatten och dagvatten till recipient. Anledning till att minska dagvattentillförseln till det kombinerade ledningssystemet är att minska dagvattenflödet till Ryaverket och minska mängden utsläpp av spillvatten till recipient. Ryaverket tar emot stora mängder vatten som inte är spillvatten, vilket måste begränsas. Därför är det viktigt att i kombinerade områden minska och fördröja dagvatten och hitta andra lösningar än att avleda dagvatten via det kombinerade ledningssystemet. Om detta arbete inte är framgångsrikt kan det innebära att det krävs ytterligare ett reningsverk centralt beläget i staden.

3.4.6 Lokalnämnden

Från protokollet

Lokalnämnden översänder lokalförvaltningens tjänsteutlåtande som sitt eget yttrande.

Synpunkter

Vid lokalisering av förskola och skola bör behovet av god luftkvalitet och risker för buller beaktas.

Det behövs en strategi vid kommande planering och lokalisering av förskolor och mindre skolor att kunna hantera trafiklösningar för angöring, respektive parkering på gatumark. Idag används tomtmark som behövs för barnens utevistelse. Genom att lokalisera verksamheterna till lägen i närhet av kollektivtrafik blir behovet av framför allt parkeringsplatser för bil mycket begränsat.

Lokalförvaltningen föreslår vidare att de två områdenas (förskola och skola) lokalisering görs med tanke på närheten till både kollektivtrafikens knutpunkter för att minska beroendet av transporter med bil till förskola och skola, samt närheten till grönområden. Dessa delar kan bidra till en hög stadsbyggnadskvalité och bli resurser för de två behovsområdena förskola och skola.

I nästa skede i planeringsarbetet önskar lokalförvaltningen få möjlighet att bidra med sitt kunnande genom att aktivt delta tidigt i processen.

3.4.7 Miljö- och klimatnämnden

Från protokollet

Nämnden tillstyrker trafikstrategin under förutsättning att nämndens synpunkter beaktas.

Synpunkter

Konkretisering och sätta ramar för fortsatt arbete

Nämnden efterlyser en konkretisering av strategierna och ett tydliggörande kring hur trafikeringen i staden kommer att se ut om strategin genomförs. Det är viktigt att redan i strategin sätta och lyfta fram ramarna eller åtminstone konkretisera hur strategin anser att stadens trafiksystem ska se ut 2035. Det finns flera sådana konkretiseringar i dokumentet men de är inte framlyftna och givna den centrala roll som nämnden anser att de borde ha. Några exempel som kan lyftas.

- Utformningen av en effektivare kollektivtrafik och systemet med tyngdpunkter är strukturellt tydlig och det finns också en karta.
- Finns tydliga konkreta kopplingar under godsavsnittet.
- Beskrivs att staden ska minska de stora ledernas barriäreffekter genom överdäckning.
- Genomfartstrafik och tung trafik ska styras till ett övergripande trafiksystem.
- Det totala utrymmet för trafik i innerstaden ska inte öka.

Resor

Målet om att restiden mellan tyngdpunkter ska vara 30 minuter oavsett om man åker bil eller kollektivt stämmer dåligt med att prioritera andra trafikslag än bilen och att ytan för infrastruktur inte ska öka. Det är viktigt att säkerställa att detta mål inte innebär att man försvårar utvecklingen av en snabb och effektiv kollektivtrafik och en bättre infrastruktur för cykel i och genom staden.

Nämnden anser också att effektmått för ”resor” bör utökas med ett mått som visar på mängden in- och utpendlare med kollektivtrafiken respektive med bil.

Stadsrum

Hur de stora trafikledernas barriäreffekt ska hanteras i samband med stadens förtätning ser vi som en av de viktigaste utmaningarna och möjligen begränsningarna för stadens framtida utveckling. Det borde därför göras till en tydligare del av trafikstrategin, alternativt som ett fördjupat arbete. Viktigt att påpeka att barriäreffekten inte enbart gäller för stadens människor utan också dess växt- och djurliv

Det föreligger en stor oklarhet kring hur gaturummet ska bli mer attraktivt att vistas i och vem som egentligen har rådighet över frågan. Förslagen till övergripande stadsutvecklingsplanering kommer att vara

mycket viktig för att lyckas med strategierna i denna del. Dock är det oklart om även befintliga områden, eller bara områden där utveckling ska ske, innefattas.

För att kunna skapa attraktiva och humana stadsrum behöver strategin även på den mer lokala nivån vara att biltrafik ska koncentreras till stråk och undvikas, eller möjligen ske på oskyddade trafikanters villkor.

Gods

Nämnden saknar en strategi som handlar om att tydligt gynna miljöanpassade godstransporter. Hamnen och stadens näringsliv är viktiga men det behövs en mer nyanserad diskussion i strategin.

Strukturbilden på sid 47 bör lyftas och ges en större tyngd i dokumentet.

Behandling av de lokala miljö kvalitetsmålen och miljöprogrammet

Miljö kvalitetsmålen och strategins effekter på dessa beskrivs i mycket begränsad omfattning.

Nämnden anser att miljöbedömningen behöver kompletteras med en bedömning kring strategins påverkan på de lokala miljö kvalitetsmålen.

Miljöprogrammet har visserligen en annan tidshorisont än trafikstrategin men borde åtminstone beskrivas under rubriken fortsatt arbete.

Effektmåtten

Effektmåtten har en lång tidshorisont vilket gör att det vore bra om det infördes delmål.

Avvägning mot de lokala miljö kvalitetsmålen

Trafikstrategin har bäring på samtliga miljö mål men vissa mål är särskilt berörda:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- God bebyggd miljö
- Ingen övergödning
- Bara naturlig försurning

Av de tre huvudstrategierna anser vi att strategierna för ”resor” och ”stadsrum” kommer att ge i huvudsak positiva effekter på de aktuella målen. Målkonflikter för dessa strategier föreligger framförallt när det gäller:

- God bebyggd miljö - attraktiva stadsmiljöer.
Det är en svår utmaning att kombinera attraktiva stadsmiljöer och en snabb effektiv kollektivtrafik.
- God bebyggd miljö och Frisk luft – exponering för buller och luftföroreningar.
En tätare stad kommer, åtminstone på kort sikt, att innebära ökad exponering.

Strategierna för godstrafiken kommer dock i praktiken verka för och underlätta en ökad mängd godstrafik vilket riskerar att leda till negativa effekter för samtliga nämnda miljömål.

3.4.8 Park- och naturnämnden

Från protokollet

Park och naturnämnden översänder tjänsteutlåtandet som sitt eget yttrande.

Övervägande

Synpunkter på utmaningar

Under hösten behöver arbetsgrupperna för trafikstrategi och grönplan tillsammans fördjupa behovet av närhet och tillgängligheten till olika typer av parker och naturområden och synkronisera de strategier som satts upp i respektive dokument. En utmaning i trafikstrategin är snabbhet. Förvaltningen anser att det i första hand är viktigare att fokusera på tillgänglighet och enkelhet att ta sig fram snarare än snabbhet.

Buller är en utmaning som är viktig att arbeta vidare med även ur park- och naturförvaltningens synvinkel. Parker med höga gröna värden kan vara socialt obrukbara om de ligger i områden med höga bullernivåer.

Synpunkter på mål och strategier

Strategi för resor

Några viktiga målpunkter i staden är parker och naturområden. De bostadsnära parkerna och stadsdelsparkerna ska kunna nås från bostaden med gång och cykeltrafik och de större stadsparkerna och natur- och rekreationsområdena ska kunna nås med cykel och kollektivtrafik. Tillsammans bör vi arbeta vidare med detta både på strategisk nivå och på mer operativ nivå.

I trafikstrategin förordas utveckling av snabbcykelvägar.

Snabbcykelvägar kan bli ytterligare barriärer.

Driftsaspekten bör tas hänsyn till redan i den strategiska planeringen.

Strategier för stadsrum

Vikten av god gestaltning, orienterbarhet, skönhet och trygghetsaspekter skulle kunna lyftas upp till en egen strategi för att ytterligare poängtera dessa.

Det är positivt ur både ett socialt och ekologiskt perspektiv att minska trafikledernas barriäreffekter. Detta stämmer väl överens med grönplanens strategi om att överbrygga barriärer inom de gröna kilarna.

Strategi för godstransporter

Enligt trafikstrategin ska ”tung transporter passera i utkanten av staden och inte genom centralare delar”. Detta är bra men även i dessa mer perifera delar av staden finns målkonflikter. I stadens ytterkanter

finns många värdefulla naturområden varav en del är skyddade. Det är viktigt att värdefulla områden för skyddade arter inte fragmenteras. Där kan den kommande utredningen om ekologisk landskapsanalys och planering ge ett bra underlag till prioriteringar.

Principer för genomförande av trafikstrategin

Principen att Göteborg ska fungera under byggtiden är bra.

Inför det fortsatta arbetet då trafikstrategin konkretiseras i staden är det viktigt att ha ett samarbete kring målkonflikter. Det är viktigt att redan nu prata om principer för vilken mark som ska tas i anspråk när vi exempelvis ska bygga fler cykelbanor. Frågan om trädens roll i staden och deras behov av fredad plats för rötter är också viktig. Detta är en praktisk fråga, som oftast hanteras i de enskilda operativa projekten, men är av sådan vikt att den även bör lyftas till en strategisk nivå.

Förslag till fortsatt arbete

Förslaget till stadsdelsvisa utvecklingsplaner är bra. Idag tar park- och naturförvaltningen fram stadsdelsvisa parkplaner. Det vore bättre att samordna dessa planer med planer för trafik och bebyggelse för att visa en helhetsbild.

3.4.9 Social resursnämnd

Från protokollet

Social resursnämnd stödjer huvuddragen i de tre remisserna samt föreslår kompletteringar i enlighet med tjänsteutlåtandet.

Förvaltningens avvägande

I remissvaret behandlas viktiga frågor som Social resursnämnd anser behöver kompletteras med strategier, enligt följande indelning:

Strategier för att motverka segregationen och skapa en sammanhållen stad

Förorterna i alla väderstreck behöver satsningar i bebyggelse och infrastruktur för att staden skall knytas ihop. Förorternas miljöer behöver inlemmas via strategiska kopplingar i det kringliggande stadslandskapet. För nybyggda områden behövs strategier för hur en social mix skapas.

Segregation får ett konkret uttryck i trafikstrategin i ett resonemang kring att minska de stora barriäreffekterna. Under denna rubrik skulle det kunna finnas utrymme för en stor fråga som hittills hamnat mellan stolarna; hur minskas barriäreffekterna i förorterna av de ringleder som ofta omsluter områdena och isolerar dem från omgivningarna?

Eftersom genomförandet av strategin kommer att medföra investeringar som i huvudsak kommer att finansieras via beskattning av medborgarna, är det viktigt att se till att den skapar en rättvis fördelning och en rättvis tillgång till den fysiska miljön.

Flera områden har underpresterande infrastruktur genom att rörelsestråken inte bidrar positivt till det sociala livet För att förändra

detta behöver strategiska sammankopplingar göras, i likhet med det arbete man gör i Malmö och Rosengård.

I den planerade fotgängarplanen behöver förörternas miljöer för fotgängare få en hög prioritering.

Finns också en fråga om kopplingen till regionen. Bostadsområdena som i praktiken gränsar till regionen; Bergsjön till Partille, Gårdsten och Lövgärdet till Ale etcetera. Här finns potential för att stärka kopplingar mellan Göteborg och regionen i det faktiska stadslandskapet. Att bara förstärka kopplingar från regionen direkt in till centrum är att missa en stor potential.

Vardagsstaden för alla

Vardagsstaden för alla: föreslås som en fjärde kategori i utbyggnadsplaneringen (förutom industristaden, kunskapsstaden och besöksstaden) för att betona att staden är till för alla göteborgare och att planeringen skall utgå ifrån att vardagslivet skall fungera.

Nyansering av blandstaden

Begreppet blandstad som används måste inbegripa de människor och miljöer som redan bor och verkar i befintliga områden, och förtätningen måste ha en rimlig nivå, så att områdena inte blir exklusiva så att exempelvis ungdomar och låginkomsttagare inte får möjlighet att leva och verka i de områden som byggs fram till år 2035.

Täthet bör diskuteras mer. Hur blir det för barnen? Vad sker med det gröna? Hur blir det med solvärden? Kommer vi ha fritidshus i större utsträckning och resa mer på fritiden om det blir mindre sol på grund av täthet?

Under dessa temarubriker ges förslag på kompletterande utredningar som skulle behöva genomföras för att bredda strategierna. Här följer en lista på dessa:

- Att en strategi för att minska segregation bör utvecklas. Den bör rymma frågorna om hur områden kan kompletteras och hur staden skulle kunna byggas ihop. Särskild studie av de modernistiska trafikapparaterna i olika typer av förorter – hur kan de förändras för att förstärka det sociala livet? Var är det strategiskt att göra nya kopplingar? Var ska man satsa på att göra vägar till gator? Vilka ekonomiska investeringar behövs? Detta skulle innebära att ytterområden får del av strategierna på samma sätt som mer centrala stadsdelar
- Att begreppet vardagsstad för alla bör komplettera perspektiven i utbyggnadsplaneringen. En lokalförsörjningsstrategi för staden kan utvecklas – hur kan offentliga verksamheter placeras på ett strategiskt sätt? I konceptet kan också en kartläggning av vardagslivet i Göteborg från ett genusperspektiv ingå, i enlighet med hur Malmö stad och Stockholms stad har studerat trafikvanor och användning av offentliga platser utifrån genus.

- Att blandstadsbegreppet och blandstadens förutsättningar analyseras så att detta stadsideal inte bara blir en ursäkt för en homogen hög och tät stad.
- Att en strategi för social hållbarhet integreras i helheten för utbyggnadsplanering, trafikstrategi och grönplan. Civilsamhällets roll, dialog med boende och verksamma kring planering och utveckling är viktigt här liksom möjligheter för stadsdelsnämnder/förvaltningar att delta i utvecklingsarbetet. I denna strategi skall också ingå metoder för inventering av befintlig bebyggelse, verksamheter och socialt liv i planerade utbyggnadsområden. Det skulle kunna röra sig om en utveckling och breddning av sociotopkartorna som park- och naturförvaltningen utvecklat.
- Att stadsdelarnas lokala kunskapsbaser/lokala utvecklingsplaner integreras i slutdokumentet.
- Att det görs en social konsekvensanalys och en barnkonsekvensanalys på slutdokumentet.

3.4.10 Utbildningsnämnden

Från protokollet

Utbildningsnämnden ställer sig positiv till den strategiska utbyggnadsplaneringens intentioner avseende Göteborgs Stads utbyggnadsplanering, trafikstrategi och grönplan.

I sammanhanget som beskrivs i de tre strategierna med den antagna befolkningstillväxten kommer det att finnas underlag för ytterligare gymnasieskolor, framförallt i de centrala delarna av staden.

3.5 Politiska partier

3.5.1 Vägvalet

En klart definierad trafikstrategi är ett bra dokument för stadens vidare planering. Den föreliggande rapporten börjar dessvärre med tveksamma förutsättningar och därmed känns resultatet inte särskilt angeläget.

Rapporten utgår från att folkhälsan nu har en nedåtgående trend. Folkhälsan i Sverige har aldrig någonsin i historien varit så bra som den är nu.

Om prognosstyrd planering skall ersättas med viljestyrd är det viktigt att definiera vems vilja det är som skall styra. Tillräckligt stor majoritet av befolkningen måste också acceptera inriktningen.

De stora trafikproblemen i Göteborg gäller framförallt godstransporterna, men rapporten fokuserar på persontrafiken. Samtidigt som man bejakar en regionförstoring, och därmed också ökande bilpendling, så vill man kraftigt begränsa biltrafiken. Målen är oförenliga. Idén att pendlingen framförallt skall ske med tåg är inte realistisk med tanke på stadens struktur med många utspridda verksamhetsområden. En omfattande tågpendling till centrala staden skapar på sikt en helt annan struktur på stadskärnan med höga och tätt byggda hus.

Stora industriområden och hamnen ligger på västra Hisingen och transporterna dit sker via Lundbyleden och Hamnbanan, tvärs genom Centrala Älvstaden. Denna barriäreffekt bortser man från.

Stadens utbyggnadsplanering sker nu från fem noder. Trafikstrategin borde spegla detta och ge en indikation hur dessa fem noder kan bindas samman trafikmässigt.

Cykeltrafik får ett mycket stort utrymme i strategin. På kortare avstånd är cykeln ett utmärkt transportmedel men det är knappast realistiskt att tro att långa pendlingsresor kommer att ske med cykel. De senaste årens kraftiga satsning på förbättrade cykelbanor har heller inte lämnat några större spår i statistiken.

Den omfattande satsningen på kollektivtrafik, K2020 som redan är fem år försenad, verkar ha planerats utan några tankar på ekonomiska konsekvenser. Redan nu kärvar ekonomin och viktiga linjer dras in. Ett centralt arbetsområde som Gårda saknar idag kollektivtrafik. Då är det föga tröst för pendlarna att det går att åka tåg till Centralen. Göteborg har heller inte längre någon rådighet över stadstrafiken eftersom den har överlåtits till regionen.

Begränsa framtidsplaneringen. Det är inte meningsfullt att göra detaljerade planer som sträcker sig nästan 50 år fram i tiden. Staden bör också koncentrera sina insatser till de egna problemen. Järnvägstrafik och europavägar är statens ansvar. Den statliga trängselskatten bör avvecklas. Planeringen bör kännetecknas mer verklighetsanpassning.

3.6 Kommunala bolag

3.6.1 Business region Göteborg

Göteborg har möjligheten att inlemmas i höghastighetsregionen Scandinavian 8 million city. En interregional station vid Gårda avlastar trycket på Göteborg C och öppnar för utveckling av Gullbergsvass som centralt stadsområde med blandad bebyggelse. Framförallt betyder en sådan inriktning att Göteborg långsiktigt kan hävda sin ställning som Nordens logistikcentrum med interregional access till flyg-, fartygs- och järnvägstrafik.

Med höghastighetsstation i Gårda krävs ny inriktning på den lokala infrastrukturen. Staden bör förses med ett effektivt stadsbanenät som knyter ihop stadens delar och ger en god access till tåg, flyg och sjöfart.

Göteborg har goda förutsättningar att utvecklas som gång och cykelstad. Det kräver att ett yttäckande GC-nät kompletteras med pendelfärjor. Ett sådant system är bättre än broar och tunnlar för att man rör sig i ett plan och för att färjorna är mötesplatser.

Kollektivtrafiken tvärs älven måste få fri framfart. Ett sätt att åstadkomma detta i närtid är att avsätta filer i befintliga och planerade tunnlar såsom Tingstadstunneln, Götatunneln och Marieholmstunneln.

Hur går vi vidare?

Prioriterade uppgifter:

- Genomför en studie av "Göteborg som en del av 8million city"
- En station för interregional höghastighetsbana i Gårda.
- En ny tunnel under älven med anslutning till Göteborg C och Gårda för Bohusbanan .
- Ny sträckning för Hamnbanan. Nuvarande sträckning blir spårväg till V Hisingen
- Utveckla en modern stadsbana som kopplar ihop stadens olika delar och ansluter till Gårda
- Utveckla ett yttäckande system för GC-trafik med pendelfärjor

ÖP-frågor bör drivas integrerat med en regional enhet som hanterar infrastrukturen även i ett interregionalt sammanhang. Detta kräver en organisation med rejäla resurser för infrastrukturfrågor. En sådan enhet kan gå vidare med planering av Göteborgs framtid som del av Scandinavian 8million city.

3.6.2 Framtidenkoncernen

Synpunkter på trafikstrategin

Den rörliga trafiken har stort utrymme i både trafikstrategin och stadens utbyggnadsplanering. Men 95 procent av tiden står bilen och cykeln stilla och tar utrymme i anspråk på gator, torg och tomtmark.

Genomförandet av parkeringspolicyn är av väsentlig vikt för att staden ska kunna stå beredda att bygga ut staden enligt utbyggnadsplaneringen. Framtiden har åsikten att utifrån parkeringslösningshänseende är det viktigt att parkeringsfrågan blir en integrerad del i både strategin för stadens utbyggnad och trafikstrategi.

Genom att arbeta systematiskt med områdesplanering där flera närliggande områden samplaneras ökar möjligheten att involvera kompetens inom parkeringspolicyn för staden vilket gör att parkering både för bilar och cyklar kommer med på ett tidigt skede.

Generella synpunkter

Framtidens bolag är etablerade inom samtliga 21 områden och har värdefull erfarenhet om förvaltning. Bolagets roll som kommunal aktör i marknaden kan användas som katalysator i vissa områden för att få till stånd nyproduktion och idéer om utveckling. Bolaget kan och vill delta i alla delar av stadens utveckling.

3.6.3 Gryaab

Gryaab har lämnat ett remissvar med omfattande beskrivning av avlopps nätet och Ryaverkets kapacitet och status. Dessa detaljer har inte tagits med i denna sammanfattning.

Övergripande synpunkter på trafikstrategi, grönplan och utbyggnadsplanering

Gryaab anser att det i princip är en god strategi för ett hållbart samhälle att förtäta inom befintlig bebyggelsestruktur. Befintlig infrastruktur utnyttjas bättre och att kostnaden för infrastrukturen delas på fler, vilket även gäller för avloppshantering. Detta förutsätter att infrastrukturen är ändamålsenlig, har överkapacitet och är i gott skick. Detta gäller knappast för avloppsförsörjningen för stora delar av de områden som utpekats för förtätning.

Avloppsledningarna är gamla och består i stora delar av området utav kombinerat system enligt principer fastlagda i slutet av 1800-talet. Detta innebär höga flöden och stora flödesvariationer för reningsverket. Ryaverket är redan idag hårt ansträngt för att klara god avloppsvattenrening. Med dagens teknik blir det svårt att klara dagens krav med högre flöden på befintlig tomt. Möjligheten att klara ytterligare skärpta krav vid flöden på dagens nivå eller högre kan inte bedömas med utgångspunkt från dagens kunskap. Varje flödesökning försvårar situationen ytterligare och varje flödesminskning gör chanserna bättre. Förutom möjligheten att klara myndigheternas krav innebär flödesökningar högre förbrukning av energi och kemikalier när regnvatten ska genomgå en avancerad kemisk, biologisk och fysikalisk

rening. Alla dessa effekter förstärks av eventuella klimatförändringar om de leder till större nederbörd eller högre vattennivåer.

Gryaab anser att staden bör:

- i samarbete med övriga berörda parter utarbeta en plan för att dränera staden och avleda dagvatten på ett annat sätt än via avloppsreningsverket. Detta kan ingå i den "Blåplan" som Kretslopp och Vatten föreslår. Den bör tas fram i samarbete mellan åtminstone kretslopp och vatten, trafikkontoret, park och natur samt stadsbyggnadskontoret.
- reservera lämplig mark för ett eventuellt tillkommande avloppsreningsverk
- följa upp effekten av åtgärderna så att reservationen av mark för ett kompletterande avloppsreningsverk kan släppas när man kan konstatera att åtgärderna gett effekt.

Gryaabs syn på trafikstrategin

Gryaab efterfrågar en strategi för hur dagvattnet från trafikytorna ska hanteras framöver. Om vattnet som hittills i stora delar av den så kallade mellanstaden avleds till det kombinerade avloppssystemet kommer det att innebära högre eller lika höga flöden till reningsverket som idag. Detta försämrar reningen och innebär att mer energi och kemikalier behöver användas. I förlängningen kan detta leda till att nya reningsanläggningar behöver byggas.

Gator och vägar bidrar med mycket dagvatten till det kombinerade systemet. De utgör samtidigt goda stråk för att avleda vatten till recipient. I flera fall sammanfaller gatustråken med naturliga avrinningsstråk, där vatten skulle kunna avledas i ytan. Förutom minskat flöde till reningsverket har ytavledning av vatten större kapacitet vid höga flöden än motsvarande ledningslösningar och ger därmed större säkerhet mot översvämningar vid intensiv nederbörd. Exempel på frågeställningar som borde finnas med i framtida trafikplanering är: Hur stora ytor måste hårdgöras? Hur kan trafikstråket användas för att magasinera eller avleda dagvatten?

Gryaab anser att staden vid tillämpning av trafikplanen bör:

- utarbeta en strategi för hur dagvatten från trafikytorna ska hanteras utan att belasta reningsverket.
- vid varje trafikprojekt tidigt i planeringen undersöka vilka synergier som finns mellan det aktuella projektet och den utarbetade "Blåplanen".
- konsekvent tillämpa hållbar dagvattenhantering i enlighet med dagvattenpolicy och dagvattenhandboken .

3.6.4 Göteborgs hamn

Synpunkter

Det är mycket positivt att staden ska stötta Göteborgs hamn så att den förblir Skandinavien största och viktigaste hamn.

GHAB anser att det är viktigt att framkomligheten på både lång och kort sikt säkras till Göteborgs hamn, till inner- och ytterhamnarna. Är positivt om framkomligheten för godstrafik kan förbättras genom informationsteknik och styrning av tider. Att jobba efter fyrstegsprincipen är en självklarhet. Lika naturligt är det att styra trafik till och från hamnarna via det övergripande vägsystemet.

GHAB är världsledande vad det gäller att flytta över gods från lastbil till järnväg. För att få ökade mängder gods på järnväg planeras det järnvägssatsningar i ytterhamnsområdet, bland annat en kombiterminal.

En viktig komponent i fördubblingen av containervolymer är att Göteborg blir en transshipmenthamn för den baltiska, norska och ryska marknaden. Det innebär att godset omlastas i Göteborgs hamn mellan fartyg .

För trafik söderifrån ska den naturliga vägen vara att åka via Söder-/Västerleden. Lika naturligt ska det vara att åka Hisingsleden om du kommer norrifrån. Trafik som kommer österifrån på E20 och väg 40 åker för närvarande till hamnarna via E45 och Lundbyleden. Att trafik till ytterhamnarna kommer att gå på Lundbyleden även på långt sikt är en självklarhet. Trafik på E45 genom innerstaden kommer också vara självklart så länge färjeterminalerna ligger där de gör idag.

I sammanhanget är det av vikt att lyfta fram behovet av tydlig skyltning mot Göteborgs hamn. Större delen av transportarbetet utförs av utländska chaufförer. Dagens skyltning är i viss mån bristfällig med avseende på placering och adekvat benämning.

För närvarande finns det inga realistiska alternativ till placering av Tyskland- och Danmarksfärjorna, vilket mark- och miljödomstolen har accepterat.

GHAB stödjer förslaget om fortsatt arbete för att öka kunskapen och få en förståelse inom godstransportområdet och är gärna med och tar fram en godsplan. GHAB tycker att det är bra att staden är beredd att stödja utveckling och introduktion av ny teknik och nya lösningar samt att låta Göteborg vara en ny testarena.

I trafikstrategin redovisas ett antal exempel på åtgärder för att utveckla godstransporter. GHAB anser att det är viktigt att nya till- och frånfarer byggs till Arendal och Volvo. Uppställningsplatser behövs även för farligt gods och det är viktigt att hamnbanan och koppling mellan Väg 40 och E6 byggs ut. Det är även viktigt att Norrleden görs korsningsfri och att fler kombiterminaler byggs ut.

Övrigt

Om det ska sättas mål som berör framtida teknik på fordon är det viktigt att de som sätter målen har mycket god kunskap om fordonsflottan.

En framtida förbindelse mellan Stigberget och Lindholmen får inte hindra färjor och kryssningsfartyg så länge terminalerna finns öster om den tänkte förbindelsen.

EU-kommissionen har pekat ut Göteborgs hamn som en ”Core Port”, av särskild betydelse för transportsystemet inom EU. GHAB anser därför att det i trafikstrategin bör framgå hur Göteborgs Stad ser på att vara en nod i ett Core-networksystem och vad som krävs av staden för att kunna tillgodose de krav som EU ställer på staden.

Eftersom Göteborgs hamn är en så viktig del av godstransportnätet bör industriområden i trafikstrategin kallas för hamn- och industriområden.

3.6.5 Higab AB

Ur ett fastighetsägarperspektiv tycker Higab att trafikstrategin ger en översiktlig och förståelig bild av stadens utveckling de kommande åren. Strategin kommer fungera som en bra vägledning och ingångsfakta för våra kommande fastighetsutvecklingsprojekt.

På frågan upplever du att kopplingen mellan trafikstrategin och utbyggnadsplaneringen respektive grönplan beskrivs tydligt i trafikstrategin så svarar Higab tre på en femgradig skala.

3.6.6 Parkeringsaktiebolaget

Från protokollet

Styrelsen beslutade att som eget yttrande översända VD:s förslag till yttrande.

Bolagets synpunkter på trafikstrategin och utbyggnadsplanering

Parkeringsbolaget stödjer de strategier för resor, stadsrum och godstransporter som finns beskrivna i trafikstrategin .

Parkeringsbolaget är av den mening att utifrån parkeringslösningshänseende är det av största vikt att parkeringsfrågan blir en integrerad del i både trafikstrategin och utbyggnadsplaneringen för att skapa en attraktiv stad.

Ökad kunskap och samverkan om parkeringens inverkan på stadsutvecklingen

Den rörliga trafiken har med all rätt stort utrymme i både trafikstrategin och utbyggnadsplaneringen. Men 95 procent av tiden står bilen, och även cyklar stilla. Samtidigt utgör parkeringsplatsen slutet på en resa, vilket ger den ett berättigande i ett växande regioncentrum.

Då Parkeringsbolaget även aktivt utvecklar parkeringslösningar för cyklar i staden deltar bolaget gärna i arbetet med att förverkliga den kommande cykelplanen för Göteborg.

En väl sammanvägd planering för hur parkeringen ska få sin rätta lösning i olika delar av staden är en uppgift som kommer att kräva en kraftsamling och ett brett samarbete. För att realisera p-policyn fullt ut krävs resurser, styrning av ett kontinuerligt arbete och tydliga mål. Ett förslag är därför att ta fram en verksamhetsplan för P-policygruppen med tydliga mätbara mål och preciserade aktiviteter.

"Områdesplaner"- ett nytt verktyg i planprocessen

Analysen av tillgänglighet med olika färdmedel kräver att man ser på ett större område än detaljplan, då det är för avgränsat. Parkeringsplan för innerstaden är ett exempel med goda ambitioner, men det valda området är väl stort och komplext. Genom att börja arbeta med så kallade "områdesplaner", flera utpekade sammanhängande detaljplaneområden ihop skulle till exempel gruppen för p-policyns kompetens göra att parkering både för bilar och cyklar kommer med i ett tidigt skede framöver.

Tekniska förutsättningar för genomförande

Det är viktigt att parkeringskunden redan vid resans start vet och kan avgöra var en lämplig och ledig parkeringsplats finns relativt målpunkten. Parkeringsbolaget arbetar aktivt med flera system som stödjer en smartare resa.

Kundspecifika lösningar med stor flexibilitet måste utvecklas och testas då kravet på att i högre grad samutnyttja befintliga platser kommer att bli en realitet inte minst av ekonomi- och utrymmesskäl.

Ekonomiska förutsättningar för genomförande

Parkeringsmarknaden lider av låga avgifter på den offentliga parkeringen, vilket gör nya investeringar orimliga. Garage under mark är minst dubbelt så dyrt som väl gestaltade stadsmässiga p-hus. Det ger anledning att överväga andra lösningar framför allt i "mellanstaden.

P-hus som bytespunkter för ett hållbar resande

P-huset Skolgatan i Haga är ett exempel på ett P-hus i en stadsdel där man funnit en helhetslösning. Parkeringsplatserna samsas med verksamhetslokaler och boende i området. Ett nytt koncept där P-hus blir en mötesplats på ett annat vis än idag håller på att arbetas fram i bolaget. Det handlar om att definiera om P-hus och se det som en bytespunkt av transportmedel; en plats där personer i ett mer hållbart samhälle växlar, förvarar, hyr och lånar olika sorters transportmedel. byggda, rätt anlagda ***Samutnyttjande och P-köp***

Samutnyttjande som förutsätter upplåtelseformer där inga platser är reserverade kommer att krävas för att skapa attraktiva stadsmiljöer.

Formerna för parkeringsköp bör ses över och utvecklas till ett användbart verktyg. På så sätt kan man fånga upp intresset för

gemensamma parkeringslösningar där det inte är möjligt att lösa efterfrågan på parkering inom fastigheten .

3.6.7 Renova

Allmänna synpunkter

Renova har nyligen deltagit i framtagandet av en rapport som handlar om hur avfallshantering ska införlivas i fysisk planering. Renova anser att rapporten skulle kunna användas som underlag för de förslag som skickats ut på remiss.

Trafikstrategi för en nära storstad – synpunkter

Renova anser att framkomligheten i centrala Göteborg redan i dag är bekymmersam. Detta på grund av förändringen av antalet körfiler, brist på lastzoner i kombination med diverse hinder och inte minst genom ett stort antal hämtställen och soprum på liten yta. Detta medför också ökande stress och arbetsmiljöproblem hos hämtningspersonalen.

Om Göteborg skall förtätas måste man på ett tidigt stadium tillgodose kraven på god framkomlighet för avfallstransporter samtidigt som man minimerar negativa miljökonsekvenser. Renova vill peka på följande faktorer som särskilt viktiga ur vår synvinkel:

Utökat tidsfönster

Utökat ”tidsfönster” för arbete i staden kan vara en lösning för att underlätta framkomligheten. Nya fordonstyper med elhybridteknik med en betydligt lägre ljudnivå borde göra det möjligt att utföra arbete även på alternativa tider.

Planarbetet

Avfallshanteringen får allt större betydelse för ett hållbart samhälle men tyvärr kommer avfallshanteringen ofta upp för sent i planprocessen. Det är bra att trafikstrategin belyser att alla de faktorer som påverkar trafiken och transportarbetet i stadsmiljön får tillräckligt utrymme i planarbetet och att berörda parter samarbetar.

Stadsrummet

Förslagen i trafikstrategin bör innebära att antalet parkerade personbilar på stadsgatorna minskar. Renova välkomnar alla initiativ som väsentligt underlättar framkomligheten för våra renhållningsfordon. En avstängning av vissa gator för personbilar kan också göra det möjligt att separera personbilar och nyttotrafik.

Resurssnåla insamlingssystem

Val av insamlingssystem för avfall kan ha en stor påverkan för att minska transportarbetet. Trenden för insamling av hushållsavfall går mot större andel gemensamhetsystem det vill säga hämtning vid samlingspunkter i bostadsområden i stället för hämtning vid varje fastighet. Dessa lösningar är ännu inte vanliga i innerstaden eftersom det är svårt att hitta gemensamma ytor. Upplåtande av kommunal mark för

ändamålet kan göra att dessa resurssnåla system blir möjliga även i stadskärnan.

Bärighetsklasser

Renova har historiskt alltid erhållit dispens från de regler för bärighetsklasser som gäller för mindre vägar. På senare tid har det blivit svårare att få till stånd denna dispens och det ställs högre krav på att våra fordon skall vara anpassade till vägnätet. Transportarbetet blir därigenom mindre effektivt och vi är tveksamma till om detta är en strategi som leder till mindre miljöpåverkan.

3.6.8 Utveckling Nordost AB

Generellt för samtliga strategier

Utgångspunkten att förtäta staden och ”hela den” är en utmaning som också kräver breda samarbeten och genomtänkta strategier. De utmaningarna som strategierna identifierar är inte orimliga. Möjligen bör man testa fler scenarior avseende antaganden om befolkningsökningar – då migration styrs av många och komplexa faktorer.

Viljan att växa och avsikten att öka kollektiva resor, i absoluta tal och som andel av resandet, kommer i alla scenarier att innebära såväl stora nyinvesteringar som reinvesteringar inom kollektivtrafiksystemets alla delar. De ekonomiska resurser som krävs motiverar att djupare analyser görs. Att hitta fungerande former för samordningen mellan utvecklingen av trafiksystem och utbyggnadsplaneringen samt det fortsatta arbetet med grönplanen är ett viktigt led i arbetet då detta är resurskrävande.

Medskick till trafikstrategin

Stora delar av det som trafikstrategin pekar ut som huvudmål är generella för staden och en hel del är bra även för dem som bor eller verkar i nordöstra Göteborg.

Resorna

Kapacitetsskäl talar för att kollektivtrafiksystemet stärks i Göteborgs kärna. Alla göteborgare har nytta av det. För nordöstra Göteborg vore det välkommet att lösa behovet av utvecklade tvärförbindelser mellan omland och nordöstra Göteborg med nya kollektivtrafiklösningar. Exempelvis linbana, som kan utveckla kollektivtrafikmöjligheter mellan Bergssjön med Angered eller mellan Angered och Ale kommun.

En intressant frågeställning som trafikstrategin pekar på är behovet av att förbättra kopplingen mellan knut- och målpunkter. I nordöstra Göteborg finns två av stadens strategiska knutpunkter (Gamlestans torg och Angereds centrum) men också ett antal målpunkter som behöver högre tillgänglighet än idag. En rad olika besöksmål kan utvecklas vidare till målpunkter även i kollektivtrafiksystemet. Flera av dessa har utvecklingspotential för besöksnäringen och behöver kunna nås på ett enklare sätt för den som reser kollektivt, exempelvis Vättlefjäll.

Sett ur ett cykelperspektiv är stora delar av nordöstra Göteborg redan byggt utefter en trafikseparerad struktur och avstånden är stora. För dem som bor i nordöstra Göteborg är kollektivtrafik eller egen bil mest tidseffektivt. Etablering av fler arbetsplatser i nordöstra Göteborg skulle öka möjligheten att välja cykel för arbets- och skolresor.

Det övergripande cykelnätet i nordöstra Göteborg präglas av terrängförhållanden med nivåskillnader och passager genom grönområden och ställer stora krav på skötsel och underhåll av gång- och cykelbanor. Behövs en fortsatt diskussion om hur driftskvaliteter kan säkerställas.

Stadsrum

Trafikstrategins formulerade strategier speglar inte karaktären som präglar bebyggelsen i nordöstra Göteborg. De stora miljonprogramsområdena i nordöstra Göteborgs behöver vidareutvecklas efter sina egna förutsättningar.

Godstransporter

I den takt som företag och verksamheter kommer till nordöstra Göteborg får behov av godstransporter analyseras.

3.7 Företag

3.7.1 Volvo Car Corporation

Kalle Runnberg, Director Government Affairs Scandinavia, Volvo Car Corporation, initierade ett möte med Sofia Hellberg på trafikkontoret för att få delge och diskutera synpunkter på remissen "Trafikstrategi för Göteborg".

Volvo Car Corporation har inte på något annat sätt lämnat synpunkter på remissen varför detta möte var angeläget. Följande skrivning är en sammanfattning skriven av Sofia Hellberg.

De synpunkter som trafikkontoret tar med sig in i det fortsatta arbetet med att ta fram en förslagshandling av trafikstrategin är:

- Bilen beskrivs som ett problem/belastning och inte som den möjliggörare den skulle kunna vara. Trafikstrategin har en negativ klang avseende bil. Det finns många positiva delar med bilen, inte minst i ett framtidsperspektiv där flera av bilens nackdelar kan ha arbetats bort (mindre buller, mindre påverkan på den lokala miljön, mindre ytkrävande, etcetera). Generella tonaliteten saknas där Staden i sin trafik strategi beaktar att man har världsledande fordonstillverkare inom stadsgränserna och tar det som en tillgång där vi gemensamt skulle kunna verka för att Göteborg blir världsledande inom citymobilitet.
- Volvo Car Corporation vill gärna se mer beskrivningar av hur bilens roll kommer att förändras. Till exempel ser man en utveckling mot multimodalitet där bilpooler och andra typer av affärsmodeller kommer ha större betydelse, detta beskrivs inte i trafikstrategin. Även utvecklingen av autonoma fordon kommer att påverka framtidens mobilitet i positiv riktning med nya möjligheter till mobilitet, självparkerande fordon, automatiska "taxisystem" och kompletterar befintliga system mer sömlöst.
- Volvo Car Corporation tycker att vi generaliserar för mycket kring begreppet "bilen", när vi borde beskriva problemen som dagens bil orsakar.

3.8 Organisationer

3.8.1 Bergsjön 2021

Kommentarer

Det finns en målkonflikt i viljan att minska behovet att resa och viljan att stimulera rörlighet. Trafikstrategin menar att det är framförallt de strukturellt tvungna resorna som ska minska - men även dessa resor ger möjlighet till spontana möten.

I Bergsjön är det speciellt värdefullt att öka mängden möten mellan Bergsjöns befolkning och övriga Göteborg. Bergsjön ska vara en möjlig stadsdel för boende. Om man inte någon gång besökt en stadsdel, är steget att flytta dit långt.

Det är positivt att Bergsjön ses som en framtida knutpunkt.

Bergsjön kommer få ett kraftigt ökat antal bostäder och ett regionalt kulturhus. För att skapa en tydligare sammankoppling med närliggande områden, effektivare transporter och tryggare närmiljö är det viktigt att dra ut spårvagnslinjen vidare, förslagsvis mot Utby. Behövs också upprustning av hållplatserna och de viktigaste stråken till/från hållplatserna.

Den gamla SCAFT-planeringens trafikseparerade bostadsmiljöer bör brytas upp. När Bergsjön 2021 nu diskuterar en kraftig förtätning av bostäder utmed stråket från Komettorget till Rymdtorget i Bergsjön, vill vi skapa stadslivskvalitet. Här skulle med fördel kunna skapas en gångfartsgata, som ett första pilotprojekt.

Bergsjön är idag en mycket kuperad stadsdel. Gång- och cykelstråk genom stadsdelen behöver stärkas och moderniseras. Många äldre har inte möjlighet att cykla, och därför behövs god kollektivtrafik - även kvällstid. Vidare bör det utredas hur infrastrukturen kring de arbetsplatser och industriområden som finns i nordöstra Göteborg kan stärkas.

Med fokuseringen på ökat intresse för cykel, kan aktiviteter som befrämjas av detta skapas i Bergsjön. Här kan cykelturism, mountainbikebanor, cykelstigar och andra utflyktsmål skapas.

I de fall då stora stadsbyggnadsprojekt startar bör trafikutvecklingen följa med, även om det då frångår huvudprincipen om att utveckla inifrån och ut.

I strategierna finns förslaget att öka andelen resurser som arbetar med godsfrågor på trafikkontoret. Här vill vi trycka på trafikkontorets beredskap att hantera alla utvecklings- och planfrågor.

Saknar att inte alla parter som arbetar med stora utvecklingsprojekt är representerade i de arbetsgrupper som har till ansvar att ta fram dessa strategier.

3.8.2 Fastighetsägare Centrala Hisingen, FCH

Svarar på alla tre remissförslagen i sitt yttrande. För att åstadkomma en positiv utveckling som motsvarar intentionerna i de tre planerna behöver planerna förtydligas vad gäller:

- En förändrad trafiksituation på Hjalmar Brantingsgatan. Biltrafiken genom området bör gå i tunnel under spårvägen. Spårnätet ges en utformning och hastighet som möjliggör korsande av spåren i plan.
- Ytterligare utvecklingsbehov finns på Vågmästareplatsen, med en bedrövlig trafikmiljö. Genom att lyfta ner spårtrafiken kan en öppen plats skapas, som kan förtätas.
- Gräva ner Lundbyleden och Hamnbanan i en tunnel.
- Bygga ut kollektivtrafiken och skapa fler kontaktpunkter och gator för transport till fots eller på cykel. Ska upplevas effektivt och tryggt att åka kollektivt och sedan gå hem från närmsta hållplats. Cykelvägarna ska vara väl upplysta och vinterväghållna.
- En spårvagnslinje på tvärs över Lindholmen mot Linnéstaden är positivt. En gång- och cykelbro från Frihamnen med goda kopplingar behöver finnas.
- Generellt är det ett problem att olika förvaltningar definierar de geografiska områdena olika
- Det är bra att trafikplanen tar upp behovet av tvärförbindelser för spårvagnen.
- Det behövs en tydligare utarbetad strategi i de fall då konflikter uppstår mellan biltrafik och oskyddade trafikanter.
- Borde sila trafiken genom Centrala Hisingen, snarare än att ha stora trafikleder som bildar barriärer.
- Framgångsfaktorer för utvecklingen av Centrala Hisingen och Älvstaden är att skapa en tydlig innerstadsidentitet. Att skapa riktiga kvarter och rumsliga miljöer som känns nära och intima.
- Planeringen av staden bör ske med perspektivet att samspel skapas mellan människor ute på gatorna - även vintertid. Det behövs olika sorters liv i en stadsdel, som tillsammans med rätt belysning, rätt renhållning och rätt tillgänglighet skapar möten mellan boende i en stadsdel.

3.8.3 Naturskyddsföreningen

Övergripande synpunkter

Trafikstrategierna för resor och för stadsrum har många bra intentioner och innovativa förslag. Är viktigt den tillämpas tillsammans med utbyggnadsplaneringen och grönplan.

Strategierna för godstransporter är mest gammal skåpmat utan syftande mot den hållbara staden godstransportstrategierna bör därför arbetas om i sin helhet.

Med största sannolikhet kommer det uppstå målkonflikter mellan bevarande av stadens gröna värden och behovet av yta att bygga på. Föreningen anser att det är viktigt att beslutsfattarna har målkonflikter tydligt redovisade innan beslut fattas.

Mål och strategier

Är bra att trafikstrategins tre huvudmål har härletts ur översiktsplanens och att strategierna är utarbetade med hänsyn till de utmaningarna för en ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar utveckling.

Strategierna för de två första målen resor och stadsrum är väl utvecklade och innehåller många intressanta och bra delar:

Strategi för resor

Förslagen i strategin anser naturskyddsföreningen vara mycket bra och noterar också med tillfredsställelse att man genomgående bytt ut tillgänglighetsbegreppet mot tillgång.

Strategi för stadsrum

Även strategin för stadsrum har många intressanta och bra förslag.

Båda strategierna har kompletterats med ett antal effektmått, vilket är bra.

Strategi för godstransporter

Denna strategi verkar vara betydligt mindre genomarbetad och ger dålig vägledning. Känslan är att godstrafiken ska vara prioriterad före all annan trafik dock med viss hänsyn till utsläpp, buller och säkerhet. Man säger också att ”godstransporterna är i hög grad nyttoskapande samtidigt som det ofta saknas alternativ, vilket gör att de ska få en positiv särbehandling. Detta kan till exempel ske genom möjligheten att utnyttja kollektivtrafikkörfälten.” Dessa löst grundade påståenden skulle därigenom kullkasta det mesta av de goda intentioner som tagits fram i strategier för resor och strategier för stadsrum

Några andra förslag skulle till exempel vara att man tog upp en diskussion med industrin om varför man har så små buffertar och om detta går att förändra. Man kan också diskutera varför industrin inte använder den mycket stora överkapacitet som finns i väg- och gatunätet på andra tider än morgon och eftermiddag då det råder högtrafik?

Att flytta över gods från väg till vatten och järnväg är bra, men ingenting sägs om hur detta ska gå till.

Att bygga upp kunskap om godstrafiken kan aldrig vara fel, men det är ändå anmärkningsvärt att man först nu vill starta en sådan uppbyggnad. Vad ”våga mer” betyder i sammanhanget framgår inte av texten.

Anmärkningsvärt är också att man anger ett effektmått som säger att ”andelen gods som transporteras på järnväg till och från Göteborgs hamn är minst 50 procent”, samtidigt som man skriver att ”andelen idag ligger runt 50 procent och detta är inte acceptabelt”. Ändå vågar man inte ange ett mått som lever upp till acceptabel nivå.

Fortsatt arbete

Som beskrivs återstår mycket viktigt arbete. Det är bra att ambitionsnivån är fortsatt hög och det är viktigt att det ges tillräckliga resurser och att arbetet sker i samverkan med andra organisationer. Det vore bra om en uppföljning gjordes efter fem eller tio år.

3.8.4 Stadsplaneringsforum Centrala Hisingen, SCH

Yttrande över remissförslag trafikstrategi

SCH anser att det är positivt att en trafikstrategi, utbyggnadsplanering och grönplan har tagits fram parallellt. SCHs verksamhetsområde berörs av samtliga tre delar, då det byggs nya bostäder i Kvillebäcken där Vågmästareplatsen och Wieselgrensplatsen utgör viktiga kollektivtrafikpunkter samt närhet till grönområdet Flunsåsstråket. Det saknas idag en tydlighet kring vem som har ansvar för samordning av helheten för de tre delar som framarbetas i området centrala Hisingen.

Cykel har fått för liten prioritet. Cykelvägarna har många brister då de är dubbelriktade, för smala, har för snäva kurvradier, alltför ofta ska samsas med gång eller motortrafik. Stora förbättringar har skett de senaste åren men det finns mycket kvar att göra.

Om konkreta åtgärder hade redovisats i trafikstrategin, hade vi fått en bättre bild. Vågmästareplatsen omnämns förvisso som exempel för omdaning, men det sätts inte i sitt sammanhang. Vad är strategin för stråket Wieselgrensplatsen – Hjalmar Brantingsplatsen?

Det vore därför önskvärt med en tydlig och sammanhållande process framöver där de tre delarna integreras till en helhet. Konkreta förslag till åtgärder och strategier måste tydliggöras samt kopplingen mellan de tre olika delarna och hur detta ska implementeras för att kunna fungera som ett bra underlag i en dialog med andra aktörer och medborgarna om vår framtida stad.

3.8.5 Västsvenska Handelskammaren

Handelskammaren är positiv till samordningen av utbyggnadsplanen, grönplanen och trafikstrategin. För att näringslivet ska kunna planera för framtiden och utvecklas krävs det stabilitet och en tydlig riktning från staden.

För att få ett bra resultat krävs att även genomförandet är bra. Vi förutsätter att initiativet med samordning av de tre inriktnings- och planeringsdokumentet fortsätter i det praktiska arbetet med att genomföra planerna.

De tre områdena, resor, stadsrum och godstransporter är bra. Det är inom dessa områden som Göteborg måste fortsätta utvecklas, dock behövs en tydligare fokus på kollektivtrafiken i centrala Göteborg.

För att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv för resenärerna krävs det att den blir mer effektiv. Det är nödvändigt för att staden ska nå de mål som sätts upp i trafikstrategin. Det är svårt att minska restiderna i det nuvarande systemet. För att effektivisera systemet och minska restiderna med spårvagn bör antalet spårvagnshållplatser minska.

För att kunna utveckla kollektivtrafiken i Göteborg krävs det samtidigt att det nuvarande systemet kompletteras. Arbetet med att ta fram ett kompletterande system bör börja redan nu, annars kommer det bli mycket svårt att nå de mål som sätts upp för 2035. Handelskammaren föreslår också att staden undersöker möjligheterna att införa BRT-trafik i Göteborg.

Det är positivt att kommunen nu satsar på att bygga en stad för människor. Det är bra för näringslivet som efterfrågar en stad som attraherar människor. Men samtidigt är det viktigt att inte glömma bort bilen. Den har en plats i staden och behövs, kollektivtrafik kan inte ersätta alla resor. Det gäller även för Göteborgs centrala delar.

När trafikkontoret planerar för framtidens stad bör man också planera för framtidens bilar. Bilarna 2035 kommer vara annorlunda jämfört de bilar som vi använder idag. Detta är något som behöver lyftas in i planeringen

Handelskammaren är positiv till förslaget att låta Göteborg utgöra en testarena för ny teknik och nya lösningar inom trafikområdet.

Det är glädjande att godstrafiken är tydligt utpekad som central för Göteborg dock saknas en tydligare kartläggning av vad näringslivets direkta önskemål är. Exempelvis efterfrågas inte kustsjöfart och inlandssjöfart i jämförelse med den efterfrågan som finns på väg- och järnvägssidan från näringslivets sida. Handelskammaren är också tveksamma till skrivningar rörande styrningar av transportval genom avgifter. Är positiva till förslagen om att tillsätta fler resurser på godsområdet på trafikkontoret samt uppstart av samarbeten om godstransporter med externa aktörer.

3.8.6 Yimby Göteborg

Yttrande över förslag till trafikstrategi

Yimby Göteborg tycker att i stora drag utgår trafikstrategin från en relevant problembeskrivning.

På denna övergripande nivå använder strategin ord som "lättillgänglig stad", "säker trafikmiljö", "effektivt och hållbart transportsystem" vilket är innehållslöst med avseende på motsatsen: svårtillgänglig stad, osäker trafikmiljö och ineffektivitet.

Strategin säger sig vara viljestyrd till skillnad från tidigare planering. Samtidigt finns en tendens att hänvisa till yttre faktorer som motiv för strategin, till exempel. klimathot, 'peak oil' och "en rad politiskt antagna styrdokument". Klimatargumentet bör inte överdrivas (höjd koldioxidskatt är en mer direkt styrning i det avseendet); strategin kan motiveras enkom utifrån effektiv markanvändning i tät stad.

Det finns något paternaliserande över dokumentet: "Så här skall folket övertygas om att åka kollektivt istället för bil eftersom vi är tvungna till det". Större vikt vid formuleringen av strategin hade kunnat läggas på vad göteborgarna vill, till exempel att "I de medborgardialoger som genomförts inom ramen för Älvstaden och stadens 400-årsjubileum framförs ett allmänt önskemål att staden behöver förskönas samt anpassas för fotgängare och cyklister"

I analysen betraktas göteborgarna ha ett enhetligt beteende. Ett tänkbart scenario är en urban kärna där strategins idéer tas emot väl, samtidigt som stadens kringland fortsatt väljer bilen. Vilka spänningar och utmaningar skapar det? Förhoppningsvis kommer bilister att motvilligt acceptera det för att slippa trängsel och köer, men de kan också komma att ställa krav på nya vägar utanför kärnan.

Strategi för resor

Yimby instämmer i att målkonflikten mellan snabb kollektivtrafik och attraktiv stadsmiljö endast kan lösas med planskild kollektivtrafik.

Det går att ifrågasätta om regionförstoring ska vara melodin för tillväxt fram till 2035. Hade varit mycket mer intressant om alla krafter fokuserades på en utveckling i regionens centrum.

Staden ska verka för minskade antal resor. Det är bra om det är en bilresa som ersätts om inte så kan det ha negativa effekter på stadsliv, trygghet och folkhälsa.

Det borde skrivas rakt ut att det är framförallt fler verksamhetslokaler i fastigheters bottenplan som behövs.

Tyvärr lämnar det ett stort hål i trafikstrategin att inte bilparkeringen behandlas integrerat med resorna och stadsrummen. Trafikstrategin bör vara tydlig med att parkeringsnormen är oförenlig med trafikstrategins intentioner.

Buller- och avgasexponering ökar med hus nära gator och leder, det borde diskuteras mer. Framförallt saknas en övergripande syn på hur trafikbuller ska hanteras på systemnivå i trafikplaneringen.

Ett sammanhängande, gent och säkert cykelpendlingsnät är bra. Strategin hade dessutom kunnat nämna stadsplanering för att minska blåsten på gatorna och hantera vår kuperade terräng på ett bra sätt. Den viktiga frågan om enkel- eller dubbelriktade cykelbanor behandlas ej.

Strategin talar i princip inget om utbyggnad av biltrafiknätet förutom vad som redan är planerat i Västsvenska paketet. Alltför begränsad bilkapacitet gör gatenätet inflexibelt och sårbart. Tänkbara åtgärder för att undvika trängsel i biltrafiken: uppluckring av zonsystemet till förmån för en mer nätliknande struktur, planskild kollektivtrafik och mer flexibla justeringar av trängselskattesystemet.

Det står "göteborgarnas resor" i effektmålen. Göteborgs trafiksituation är i mångt och mycket i händerna på omvärldsfaktorer styrda av Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Västtrafik, kranskommunerna och nationella lagar och regler.

Effektmålet för restiden på maximalt 30 min är tandlös. Det är bara mellan de mest perifera knutpunkterna som restiderna är över 30 minuter för kollektivtrafik idag. Hade varit trevligt med ett effektmål för en snabbare kollektivtrafik genom innerstaden. Kan argumentera för att det om restiden mellan två perifera områden ska ner till 30 minuter så måste det gå snabbt även genom centrum. Men det hade gärna fått vara utskrivet explicit

Cykeltrafikens framkomlighet borde kravsättas med hjälp av restid på ett relevant sätt. Framkomligheten för cykel bör förbättras. Det behöver inte innebära att cyklister kör snabbare utan att inbromsningarna och antalet stopp blir färre eller kortare.

Behovet av speciell infrastruktur i form av laddstationer/stolpar för elcyklar och -bilar kunde lyftas i strategin.

På ett högre plan kan man fundera på om fokuseringen på tyngdpunkter verkligen är vettig? Det låter som ett gammalt funktionalistiskt tänkande. Kan man istället tänka sig att fokuserar på att lappa ihop Göteborgs mellanstad med en kontinuerlig tät stadsväv?

Strategi för stadsrum

Strategin är tydlig men det saknas en motivering av målet ur den sociala dimensionen av stadsrum. Hur väl utformade stadsrum kopplar till ett socialt hållbart samhälle med tillgänglighet, trygghet och integration. Den sociala dimensionen borde vara huvudmotiveringen.

Att det är enkelt för fotgängare att ta sig fram i och att utnyttja stadsrummet skapar ett rikt stadsliv. Däremot ges få konkreta lösningsförslag utan strategin talar om vikten av att öka kompetensen och resurserna kring planering för fotgängare.

"Lokaler i gatuplan behöver oftast ligga längs gator med en naturlig genomströmning av gående för att fungera i längden." Trafikstrategin har ett tänk att lokaler ska användas av kommersiella butiker som vänder sig till förbipasserandes plånböcker. Men det finns de verksamheter som har låg eller ingen omsättning som inte är i behov av en stor

genomströmning för att fungera, detta borde behandlas i trafikstrategin. Dessutom ger begreppet "naturlig genomströmning" som används i strategin en statisk syn på staden.

Strategin påpekar att Göteborg innehåller en stor variation av stadsmiljöer och att variationen i sig är värd att bevara. Olika prioriteringar ska gälla i olika stadsmiljöer. Och i tyngdpunkterna ska gator och vägar bara i viss mån behöva likna innerstadens. Hur man ska få till det med gator som bara till viss mån liknar innerstadens är förbryllande. Gator och vägar borde helt och hållet likna innerstadens.

Det kunde stått mer om värdet av (sammanhängande) urbana stråk.

Strategier för godstransporter

Strategin att få över gods från lastbil till tåg och båt är rimlig. Det finns ett effektmått för järnvägstransporternas andel från hamnen. Men i övrigt finns det inget tydligt effektmått för denna omfördelning – vilket är svagt.

Det är oklart om "älvtrafiken" avser Vänersjöfarten eller om strategin tänker sig en lokal distribution på älven – eller både och. Det borde förtydligas. Mer kunde även sägas om vikten av minskad miljöpåverkan från sjöfart.

Strategin för godstransporter talar inget om förtätning eller effektivt markutnyttjande. Kortade avstånd borde rimligen vara av intresse för att få ner godstrafikarbetet. Inte heller externa köpcenter och biltrafiken med gods (de köpta varorna) från butikerna som dessa genererar behandlas.

Det är bra att strategin förespråkar en överdäckad Lundbyled men även lösningar för att minska Söderledens barriäreffekt borde ha behandlats. I strategin finns planen att få bort tung trafik från Södra Älvstranden och Dag Hammarskjöldsleden. Det borde även vara möjligt för Marieholmsleden om godstrafiken till E45 leds via Bohusbron eller en ny bro vid Lärje. Norrleden som utpekad godsled borde inte heller behövas då nästan allt kan ledas via Lundbyleden- E6N istället.

"En hög tillgänglighet tenderar att kapitaliseras till höjda markpriser, vilket kan vara en viss nackdel för etableringsvilligheten" (s 63). Detta är sprawltänk. Etableringar borde gynnas av hög tillgänglighet; markpriserna kan hållas nere med ett stort utbud av byggbara tomter.

Flyget är en fråga som trafikstrategin väljer att inte belysa. Framtiden för Säve flygplats är viktig.

Strategin för godstransporter är för otydlig och diffus i många av sina formuleringar. Här borde man vara tydligare med vad hanteringen av konflikter i praktiken innebär.

Det är ohållbart att buller, avgaser och risker med godstransporter påverkar stora stadsområden. I första hand bör problemet lösas vid källan. Bullerskärmar eller skyddsbarriärer bör användas sparsamt. Om inget av detta är tillräckligt inom överskådlig tid är överdäckningar och tunnellsystem det enda rimliga i täta stadsområden.

Det är glädjande att strategin så konkret och tydligt tar ställning mot Stenas lokalisering. Samtidigt är det alldeles för vagt att strategin talar om att E45 som bryter stadens kontakt med älven ska omdanas för att öppna älvstranden för stadslivet. E45:ans framtida lösning är en nyckelfråga för hela stadsutvecklingen längs södra älvstranden. Om det blir ett dike så är det omöjligt att bygga bostäder och skapa en hållbar blandstad – på grund av trafikbullret. Här måste strategin vara tydlig med en lösning för staden.

Det hade varit intressant att även fundera över till vilken grad framtidens förändrade konsumtionsmönster och drivmedelskostnader skulle kunna påverka mängden gods.

3.9 Privatpersoner

3.9.1 Hans Jörgensen

Allmänt

Hans Jörgensen saknar överlag prioriteringar. Hade önskat att trafikstrategin kunde peka ut fler kritiska punkter i dagens trafik/stadsmiljö som behöver förändras samt ge förslag på hur.

Strategin lägger mycket av innehållet på gående och cyklisters infrastruktur, vilket speglar behovet idag för dessa trafikslag, jämfört med bil, mer än att dessa helt ska sätta villkoren för all trafiks framkomlighet.

Det pratas mycket om framkomlighet innerstaden. Men innerstaden är idag den del av Göteborg med den bästa framkomligheten för gående.

Användandet av cykel- och gångstråk i obebyggda/glest bebyggda delar saknas i strategin. Att kunna använda stadens grönområden bättre för denna sorts infrastruktur så att stadens grönområden blir mer av förbindelse istället för barriärer

Stadstrafikens stomme

Uppfattar att "Kom-systemet" är ett försök att beskriva hur kollektivtrafiken ska växa. Det är abstrakt och kunde vara tydligare, exempelvis vilken typ av fordon/infrastruktur som de olika delarna syftar på.

Efterlyser en mer omfattande genomlysning av var och hur planskiljning kan göras. Antagligen räcker det inte med att bara några sträckor görs planskilda så länge det finns betydande flaskhalsar kvar i centrala staden. Staden behöver en helhetslösning av typ Stadsbana.

Barriärer

Dokumentet nämner att även kollektivtrafik kan utgöra barriärer. Vill se en tydligare strategi för hur barriäreffekten ska lösas med fler konkretiserade lösningsförslag och kanske också målformuleringar/effektmått.

Användandet av trafikleder vs. överdäckning och boulevardisering

Olika slags omdaning av stora trafikleder nämns. Överdäckning ger i stort sett bibehållen kapacitet, vilket kan tänkas komma kollektivtrafik tillgodo. Överdäckning kan också ge nya intressanta möjligheter så som en sorts "high-line" för gång och cykelstråk kombinerat med grönstråk. Nackdelen med överdäckning är antagligen att den skapar en ny barriär av höjdskillnad.

Boulevardisering å sin sida kan ge andra fördelar så som integrering i stadsmiljön, men det kanske bara är lämpligt upp till en viss trafikvolym, och/eller då den inte är väsentlig för tunga transporter.

Älv och Skärgårdstrafik

Berörs inte i dokumentet. Men i brist på andra älvförbindelser är älvsnabben idag en helt avgörande länk för många vardagspendlare.

Skulle gärna se mer omfattande älvtrafik med minst en till hållplats, förslagsvis intill Amerikaskjulet som skulle täcka centrala Majorna samt skärgårdsbåtar från centrala staden ut till Södra skärgården.

3.9.2 Henrik Holmberg

Ett steg mot att skapa utrymme för flera och också bibehålla gröna ytor kan vara att gräva ner spårvägen en ”våning” på utvalda platser till exempel vid Korsvägen och korsningen Ullevigatan – Skånegatan.

För fallet Korsvägen finns det ju en bra möjlighet genom att byten mellan nationella, regionala och lokala transportslag förenklas. Spårvägen kan ju komma upp på marknivå inom ett par hundra meter från hållplatsen/konfliktområdet

Henrik Holmberg tror inte på att förbjuda biltrafik i centrala lägen.

3.9.3 Håkan Tendell

Arbetet med att utveckla trafiksystemet bör präglas av att:

- Bygga ett utbrett spårvägsnät på pelare och i tunnlar som blir oberoende av trafikstockningar i gatuplanet.
- Överbrygga barriärer för fotgängare och cyklister genom att bygga billiga broar över vattendrag och motorleder samt komplettera med linbanor, dels över älven, dels mellan bebyggda kullar.
- Skapa ett finmaskigt gatunät genom att dra genvägar genom industriområden, meningslösa grönytor eller på annat sätt koppla ihop gatstumpar så att antalet omvägar och återvändsgränder minimeras.
- Boulevardisera Dag Hammarskjöldsleden och Kortedalavägen.
- Gräva ner Oscarsleden och de centrala delarna av E6:an.
- Reservera plats för den höghastighetsjärnväg och station som kan bli verklighet genom projektet The Scandinavian 8 Million City.

3.9.4 Linda Martinsson

Ambitionen i strategin att fördela ut resandet på fler trafikslag och vägar är bra, uppskattar särskilt att centralstationen/Brunnsparken avlastas, och att fokus är på att optimera för och separera alla olika typer av trafikslag.

Nedan följer de aspekter på cykel som Linda Martinsson anser är viktigast för att få fler att välja cykeln som transportmedel:

1. Erbjud plats och säker trafikföring för både snabba och långsamma cyklister. Hög kapacitet på cykelbanorna, med möjlighet att köra om.

2. Styrning av vägarbeten och planering för cykel/gångtrafik måste fungera, för ökad cykling och kollektivtrafik och inte minst för okej trafiksäkerhet.
3. Snöröjningen är avgörande om det ska vara attraktivt att cykla vintertid . Viktigt att tänka på att plogning krävs även vid tö.
4. Stomcykelnätet är jättebra. Men saknar Dag Hammarskölds/Säroleden samt någon koppling mot nordost i detta nät.
5. Cykelparkeringar i Göteborg bör ha tak, samt skärmvägg/bröstning åtminstone mot väster.
6. Tack för en god kundservice, en viktig länk för information och kommunikation. Vill se en ökad återkoppling.

Är positiv till cykelfartsgata. Men tror det är fel att sätta en hastighetsgräns 15-20 är nog minst 15-30km/h bland dagens cyklister, ett mycket stort spann, och det är viktigt att se till både de snabba och långsamma om cyklingen ska öka.

Cykling mot enkelriktat - Bra åtgärd, men det fungerar bäst när cykelfilen är markerad i gatan och inte bara med skylt vid infarten som är lätt att missa som stressad bilist.

3.9.5 Martin Darelid och Mikael Bigert

Utrycker sitt stöd för Yimbys yttrande.

3.9.6 Nils Hammar

Hela trafikstrategin baseras på Västlänken och bibehållandet av dagens centralstation som är en säckstation för fjärrtåg. Den lösningen är dyr och ineffektiv eftersom en stor del av de resande kommer att få onödig restidsförlängning. Ett omtag med ordentlig presentation av alternativ för allmänheten är nödvändigt innan Västlänken påbörjas.

Det som är riktigt dåligt är att man inte planerar för bra fjärrförbindelser över älven – det vill säga pendeltåg som kan nå Torslanda och Säve och dubbelspår till Uddevalla. Järnvägsbro vid Marieholm är en stor omväg för resenärer från dessa riktningar, likaså är Västlänken en stor omväg för resenärer söderifrån.

Den stora mängden biltrafik har inte centrum som mål utan andra platser som idag har dålig kollektivtrafik. När man dessa kan man minska trafiken på E6/E20/E45/40.

Se till hur staden verkligen ser ut och var utveckling håller på att ske och kan ske och planera utifrån detta.

3.9.7 Roland Svensson

Nämnden östra Göteborg har gjort ett yttrande som de inte har befogenhet och kompetens till och som går emot våra intressen om en god miljö i Utby.

- nämnden har inte haft något samråd med dem som berörs i Utby.
- nämndens förslag försämrar Utbybors levnadsmiljö.
- nämndens förslag följer inte lagens krav om god ekonomisk förvaltning.

Motivering:

Nämnden hänvisar till en spårvägsreservation genom Utby. Förra året byggde Trafiknämnden en bullervall på den reservationen för att minska bullret från Utbyvägen mot bostäderna. Utbyborna har inte begärt att få en bullrande och skakande spårväg genom området. De dåliga grundförhållandena gör det däremot rent olämpligt.

Boende i Utby har under många år krävt att kommunen ska göra något åt all trafik genom bostadsområdet på Utbyvägen/Lemmingsgatan. När Gamlestaden nu ska byggas ut kommer det att alstra än mer trafik, men stadsdelsnämnden har aldrig tagit det som sin uppgift att lösa trafikproblematik för Utby. Det förslag som Utby sedan länge framfört är att Mellbymotet byggs ut omgäende, så att Utbyvägen kan bli en lokalgata. Ingår inte i nämndens ansvarsområde att utan motivering vilja stryka Mellbymotet.

3.9.8 Rolf Broberg

Viljestyrd planering

Viljestyrd planering kan bli väldigt bra men då krävs tillräckligt kraftfulla styrmedel. Annars blir planen sämre anpassad till verkligheten än en prognosbaserad plan. Det är inte säkert att alla spelar med bara för att Göteborg uttalar viljan. Vilka instrument kommer Göteborg att använda för att få näringsliv och andra intressenter att följa planernas uttryckliga vilja?

Korta avstånd

Att ta sig från konceptet "tillgång via snabb rörlighet" till mera av "tillgång genom korta avstånd" är bra men det finns utmaningar.

- Lokalkostnader: Höga lokalkostnader i centrala lägen motverkar allsidiga utbud.
- Planerare glömmet cykeln: Större affärer för dagligvaror som ligger inom geografiskt räckhåll har oftast gjorts mycket lätt tillgängliga för bilar men dåligt tillgängliga för cyklister.
- Ökad långpendling: Västsvenska paketet medför en kraftfull pendelpump som gynnar allt mer och längre pendlingsresor med mer perifer bosättning som följd med ett fortsatt bilberoende och kan resultera i mer segregation.

Vägarbeten

Idag pågår många vägarbeten i staden. Det vanliga är att avspärrningar och skyltning görs med hänsyn till gående men inte till cyklister. I Göteborg skulle vi komma långt genom att bara på enklaste sätt visa cyklisterna att de får samma möjligheter som gående när de träffar på ett vägarbete

Förtur även för cykel

Gående behöver ha ytor där de kan strosa bekymmerslöst. Cyklister behöver kanaler där de kan ta sig fram i cykelfart genom staden. Vi behöver tillgodose bägge behoven. Dels behövs ett grovmaskigt nät för långa förflyttningar med cykel där hastigheten kan hög och där utformningen stödjer ostört flöde. Å dels ett mer finmaskigt nät som tar cyklister ända fram till sina målpunkter. Här kan gående komma i första hand.

Bättre GC-samarbete

Det vore bra om förståelsen och hänsynstagandet mellan cyklister och fotgängare kunde förbättras. Både gående och cyklister behöver bli mer medvetna om sin del av ansvaret.

Hållbarhet och tillväxt

Ordet hållbar används 40 gånger i texten. Det är klart motiverat. Men mot detta står ett något oroande uttryck "uthållig tillväxt". Namnet GR:s styrdokument. Uttrycket anammas också i själva trafikstrategin när den på sid 26 förklarar vad som menas med en nära storstad: "En nära storstad är en del av sin region och en motor för uthållig tillväxt". Hur tänker man prioritera i de lägen där dessa två står emot varandra?

Koppla ihop spårsystemet

I trafikstrategins principskiss för det framtida spårsvagnsnätet framträder en ringled som inkluderar Hisingen, se sid 37. En sådan järnring skulle bli ett genombrott.

Definitioner

Restidskvot, framkomlighet och tillgänglighet måste förklaras tydligare. Alla definitioner som ska användas måste vara tydliga, entydiga och direkt användbara för mätningar