

# Miljöbedömning av Göteborg stads trafikstrategi

– Trafikstrategi för en nära storstad (preliminärversion)



#### Dokumentinformation

**Titel:** Miljöbedömning av Göteborg stad trafikstrategi - Trafikstrategi för en nära storstad (preliminärversion)

**Serie nr:** 2013:4

**Projektnr:** 12222

**Författare:** Emeli Adell, Trivector Traffic  
Renita Larsson, Trivector Traffic  
Björn Wendle, Trivector Traffic

**Kvalitetsgranskning:** Pernilla Hyllenius Mattisson, Trivector Traffic

**Beställare:** Trafikkontoret Göteborgs stad  
Kontaktperson: Sofia Hellberg, tel 031-3682548

#### Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2013-01-18		Beställare



**Huvudkontor Lund:** Åldermansgatan 13 · 227 64 Lund · tel 046-38 65 00  
**Kontor Stockholm:** Barnhusgatan 16 · 111 23 Stockholm · tel 08-54 55 51 70  
**Kontor Göteborg:** Barnhusgatan 1 · 411 02 Göteborg · tel 031-63 67 00

info@trivector.se · www.trivector.se

# Förord

---

Göteborgs stad arbetar med att ta fram en Trafikstrategi ”som ska vara vägledande för hur trafiksystemet i Göteborg ska utvecklas för att uppnå stadens mål och möta de utmaningar som staden, men även regionen, ser framför sig de närmaste drygt 20 åren”. Syftet med detta uppdrag är att göra en övergripande miljöbedömning av den preliminärversion av Trafikstrategin som Trafikkontoret har tagit fram (dat 2012-12-19). Bedömningen kommer därefter att användas av Trafikkontoret som underlag inför framtagandet av kommande versioner av Trafikstrategin.

Uppdraget har genomförts av civ ing Björn Wendle (projektledare), tekn dr Emeli Adell, civ ing Renita Larsson, med civ ing Pernilla Hyllenius Mattisson som uppdragsansvarig. En intern workshop har hållits där dessutom civ ing Joanna Dickinson deltagit som expertstöd i bedömningsarbetet.

Lund 2013-01-18

Trivector Traffic AB



# Innehållsförteckning

---

## Förord

<b>1. Inledning</b>	<b>1</b>
1.1 Bakgrund och syfte	1
1.2 Syfte	1
1.3 Metod	1
<b>2. Miljöbedömning</b>	<b>4</b>
2.1 Övergripande om Trafikstrategins miljöpåverkan	4
2.2 Huvudstrategi 1 - för att uppnå målet om ett lättillgängligt regioncentrum	5
2.3 Huvudstrategi 2 - för att uppnå målet om attraktiva gatumiljöer och ett rikt stadsliv	7
2.4 Huvudstrategi 3 - för att uppnå målet om Nordens logistikcentrum	8
<b>3. Kommentarer</b>	<b>11</b>
3.1 Övergripande synpunkter	11
3.2 Målkonflikter	12
3.3 Förbättrings-/kompletteringsförslag	13



# 1. Inledning

---

## 1.1 Bakgrund och syfte

Göteborgs stad håller på att ta fram en Trafikstrategi ”som ska vara vägledande för hur trafiksystemet i Göteborg ska utvecklas för att uppnå stadens mål och möta de utmaningar som staden, men även regionen, ser framför sig de närmaste drygt 20 åren”.

## 1.2 Syfte

Syftet är att göra en övergripande miljöbedömning av den preliminärversion av Trafikstrategin som Trafikkontoret har tagit fram (dat 2012-12-19). Bedömningen kommer därefter att användas av Trafikkontoret som underlag inför framtagandet av kommande versioner av Trafikstrategin, bl a en remissversion.

## 1.3 Metod

Miljöbedömningen görs utifrån de nationella miljö kvalitetsmålen om *begränsad klimatpåverkan, frisk luft samt god bebyggd miljö*, samt de nationella transportpolitiska målen (i första hand *hänsynsmålet* för miljö och hälsa)<sup>1</sup>, se Riksdagens definitioner nedan:

### → Begränsad klimatpåverkan

*"Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig.*

*Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras.*

*Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås."*

<sup>1</sup> Göteborgs Stads tolv miljömål baseras på de nationella miljö kvalitetsmålen och innebär närmare preciseringar av dessa. Att utgå ifrån de nationella är därför rimligt för en bedömning på denna översiktliga nivå.

### → Frisk luft

*Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas."*

### → God bebyggd miljö

*Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas."*

Transportpolitiskt mål:

### → Hänsynsmålet (med fokus på miljö- och hälsoaspekten enligt offert)

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

Trafikstrategiers innehåll varierar olika kommuner emellan. En del kommuner väljer att ge en detaljerad bild av hur, när och var trafiksystemet ska utvecklas med åtgärdsplan, tidplan och budget, medan andra väljer att göra en strategi på en mer övergripande nivå. Göteborgs stads "Trafikstrategi för en nära storstad" representerar det senare och ger en generell bild av hur stadens trafiksystem ska utvecklas. Den är policyinriktad och innehåller *intentioner och riktningar* mera än *kvantifierbara nivåer*.

Miljöbedömningen har anpassats efter det faktum att trafikstrategin är policyinriktad och dessutom, än så länge i denna preliminärversion, saknar en beskrivning av utgångsläget och kvantifierade mål för utvecklingen. Riktning framgår men inte storlek, vilket är synonymt med denna miljöbedömning. *De resonemang som följer diskuterar om trafikstrategin leder i riktning mot uppfyllande av miljömålen, men säger inget om strategin är tillräckligt verkningsfull för att målen ska uppnås.*

Bedömningen har genomförts genom en expertworkshop och en översiktlig kvalitativ textanalys. Expertworkshopen genomförs av interna experter hos Trivector med mångårig erfarenhet av trafik- och miljöfrågor (förutom projektarbetsgruppen deltar civ ing Joanna Dickinsson och civ ing Pernilla Hyllenius) där synpunkter på Trafikstrategin samlas in och dokumenterats. Expertworkshopen är en viktig pusselbit i den översiktliga miljöbedömning och bidrar dessutom till ett antal förbättringsförslag för en mer miljömässigt verkningsfull Trafikstrategi.

I textanalysen görs en indelning av texten i de tre huvudstrategierna med utgångspunkt i att ett jakande svar på någon av följande fyra frågor bidrar till att strategin styr mot miljökvalitetsmålen:



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

De tre översta frågorna är hämtade bland annat<sup>2</sup> från en rapport som utarbetades inom forskningsprojektet Transport Mistra, ”Bättre införande av åtgärder från ett hållbart Transportsystem”<sup>3</sup> och bygger på att det i princip finns tre sätt för att minska utsläppen och skapa ett transportsystem som går i hållbar riktning – minskat totalt trafikarbete, omfördelning av transportarbetet till mindre utsläppande färdssätt (från bil till kollektivtrafik, gång och cykel) samt minskade utsläpp per fordonskilometer.

Ett jakande svar på dessa tre frågor, sedermera i rapporten kallade bedömningskriterier, bidrar i synnerhet till miljö kvalitetsmålen *begränsad klimatpåverkan* och *frisk luft*, men även delvis till miljö kvalitetsmålet *god bebyggd miljö* och det *transportpolitiska hänsynsmålet* om miljö och hälsa.

Den fjärde och sista frågan/bedömningskriteriet har lagts till för att fånga vikten av den fysiska miljöns utformning för människors förutsättningar att röra sig i staden och ta vara på stadens utbud, i synnerhet till fots men också på cykel. I bedömningskriteriet ingår aspekter som gör den byggda miljön mer kvalitativ och attraktiv för fotgängare och cyklister, såsom förnyelseprojekt, utsmyckning av byggnader, gator och platser i den offentliga miljön, belysning och andra trygghetsåtgärder.

Ett jakande svar på denna fråga bidrar i synnerhet till miljö kvalitetsmålet *god bebyggd miljö* och det *transportpolitiska hänsynsmålet* om miljö och hälsa (bedömningskriteriet väger också in hur bebyggelsen kan bidra till fysisk aktivitet genom att förbättra förutsättningarna att gå och cykla). Målen om *frisk luft* och *begränsad klimatpåverkan* påverkas också positivt genom att en fotgängarvänlig stad har potential att ta marknadsandelar från bil- och kollektivtrafiken.

Textanalysen sammanfattas i en matris med översiktlig bedömning av innehållet i respektive delstrategi/underrubrik. Matrisen illustrerar i vilken riktning de olika delarna i Trafikstrategin bedöms gå i, samt ett resonemang kring hur detta påverkar miljö kvalitetsmålen.

<sup>2</sup> Kan också härledas till nationella utredningar om transportsystemets påverkan på miljön, t.ex. Trafikverkets Kapacitetsutredning ”Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder - förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050”, Trafikverket, 2012. I den beskrivs behoven av både teknisk utveckling och ett mer transportsnålt samhälle (mha bebyggelse- och markanvändningsplanering) för att nå klimatmålen.

Se även ”Trafik i hållbara städer - en kunskapssammanställning med rekommendationer”, Smidfelt-Rosqvist et.al., Trivector, 2010.

<sup>3</sup> Se ”Bättre införande av åtgärder för ett hållbart Transportsystem - sammanfattande råd från tre års tvärvetenskaplig forskning om implementering”, Smidfelt-Rosqvist, L. & Ljungberg, C., Trivector, 2009.

## 2. Miljöbedömning

---

### 2.1 Övergripande om Trafikstrategins miljöpåverkan

Övergripande väntas både Strategin för att nå målet om ett lättillgängligt regioncentrum och Strategin för att nå målet om attraktiva gatumiljöer och ett rikt stadsliv leda i önskvärd riktning avseende miljömålen. När strategierna genomförs ökar andelen transportarbete med kollektiva färdmedel, gång och cykel, medan andelen med personbil minskar. Det är positivt både för klimatpåverkan, och generellt sett för luftkvaliteten. Dessutom bidrar detta till en god bebyggd miljö både genom att trafikens ytanspråk kan minska (eller inte öka) vilket gör att utrymmet kan användas till annat (förstärka andra kvaliteter i stadsmiljön), samt genom att fler fotgängare och cyklister gör att miljön upplevs mer trivsamt och stadsmässig.

Att man vill omfördela transportarbetet framgår av alla tre strategierna. Dock är det oklart om ambitionen är att minska transportarbetet. Tillgänglighet utan att resa nämns i transportstrategin, men kommer som en slutkommentar och konkretiseras inte tillräckligt för att det ska framstå som ett område man kommer att prioritera att arbeta aktivt med. Ur klimathänseende är trafikens totala omfattning och utsläppen från denna trafik centralt. Kollektivtrafik, gång och cykel är t.ex. betydligt mer CO<sub>2</sub>-snåla transportmedel jämfört med personbilar, men det är oklart om Trafikstrategin har som målsättning att minska de totala CO<sub>2</sub>-utsläppen. För att lyckas med detta är de totala mängderna motorfordonstrafik av stor betydelse.

Den tredje strategin: Strategi för att nå målet Nordens logistikcentrum, väntas leda till negativa miljöeffekter. Enligt trafikstrategin kommer mängden godstransporter till och genom Göteborg öka. Trots ambitionen att föra över så mycket gods som möjligt till spår, verkar det osäkert om man kommer att satsa tillräckligt för att lyckas med det i någon större omfattning. Ökade godstransporter kan komma att leda till både ökad klimatpåverkan, sämre luftkvalitet i Göteborg och en sämre bebyggd miljö. Hur stora dessa effekter blir beror på mängden transporter och på hur man tillåter godstransporter att utnyttja infrastrukturen. Problem som kan uppstå är bland annat utsläpp (både globalt och lokalt), buller och barriäreffekter.

Totalt sett väntas en realisering av trafikstrategin leda i positiv riktning när det gäller persontransporter, och negativ riktning när det gäller godstransporter. Kompletterande och mer preciserade åtgärder skulle åtminstone i viss mån kunna motverka en negativ utveckling av godstransporternas miljöpåverkan.

## 2.2 Huvudstrategi 1 - för att uppnå målet om ett lättillgängligt regioncentrum

Strategin för att skapa ett lättillgängligt regioncentrum innehåller ett antal delstrategier/underrubriker. I huvuddelen av dessa ligger fokus på att förbättra för gång- cykel och kollektivtrafikanter, till exempel genom att skapa sammanhängande och attraktiva nät, anpassa hastigheterna till de olika trafikslagen och fokusera satsningarna i stomlinjer mellan innerstaden och viktiga knutpunkter. De fem första delstrategierna/underrubrikerna fokuserar på sådant som har stor potential för överflyttning från bil till gång- cykel och kollektivtrafik och gynnar således främst bedömningskriteriet **omfördelning av trafiken**, se Tabell 2-1.

Delstrategin om att skapa ett högklassigt stomkollektivnät mellan strategiska knutpunkter och målpunkter accentuerar översiktsplanens intentioner om att bostadsbyggande i första hand ska ske i stadens knutpunkter vilket bedöms bidra till ett **minskat transportbehov**. I denna delstrategi nämns också stadsmiljöförbättringar på ett 25-tal viktiga platser i staden och gynnar därför också bedömningskriteriet **god kvalitet i bebyggelsen**. Däremot, som nämns i strategin, finns en målkonflikt mellan en snabb kollektivtrafik och en attraktiv stadsmiljö som ”måste hanteras”.

I delstrategin om att skapa tillgång utan resa ligger fokus på att förtäta innerstaden och andra viktiga knutpunkter med stort utbud av aktiviteter, service, arbetsplatser och handel. Att skapa närhet genom denna typ av strategi är i synnerhet positivt för bedömningskriteriet om **minskad trafik/minskat transportbehov**. Man ska dock komma ihåg att det inte alltid är det närmsta utbudet som passar individens önskemål och krav.

Under rubriken bilen är en viktig del i ett framtida effektivare transportsystem diskuteras transportinformatik, till exempel ”att stödja beslut om färdmedel, starttid eller rutt före och under resan eller transporten, men också om mer direkt styrning av trafiken”. Detta gynnar bedömningskriteriet **mer miljöeffektiv (fordons)trafik** men bidrar också till en **omfördelning av trafiken** genom att konstatera att det inte finns ett ”fysiskt, ekonomiskt eller klimatmässigt” utrymme för några större väginvesteringar utan att ”biltrafikens fortsatta framkomlighet bygger på att resandeökningen tas om hand av yteffektiva och kapacitetsstarka färdmedel (i dag gång, cykel och kollektivtrafik)”.

Sammantaget kan konstateras att denna huvudstrategi i synnerhet gynnar bedömningskriteriet **omfördelning av trafiken**, men *verkar positivt för samtliga bedömningskriterier undantaget bedömningskriteriet att aktivt bidra till en hög kvalitet i bebyggelsen* som bedöms förbli i stort sett opåverkad då summan av den positiva påverkan i form av stadsmiljöförbättringar tas ut av de barriäreffekter och platsanspråk som ett snabbt kollektivtrafikstomnät och pendlarparkeringar tar. Dock påverkas stadsmiljön indirekt positivt genom satsningar på gång- och cykeltrafik.

Tabell 2-1. Översiktlig miljöbedömning av strategin för att uppnå målet om ett lättillgängligt regioncentrum. ("+" innebär att delstrategin/effekt målet *gynnar* principen i kolumnförklaringen, t.ex. att den medverkar till ett minskat transportbehov, "-" innebär att delstrategin/effekt målet *missgynnar* principen i kolumnförklaringen.)

ETT LÄTTILLGÄNGLIGT REGIONCENTRUM					
Delstrategier/effekt mål	Minskad trafik/transportbehov	Omfördelning av trafiken	Mer miljöeffektiv (fordons)trafik	Bidrar aktivt till god kvalitet i bebyggelsen	Kommentar
<b>Satsningar på gång- cykel och kollektivtrafik</b>	0	+	0	0	Bidrar indirekt till god stadsmiljö (gäller för alla omfördelningsstrategier)
<b>Ett sammanhängande, snabbt och säkert cykelnät</b>	0	+	0	0	
<b>Ett högklassigt stomkollektivnät mellan strategiska knutpunkter och målpunkter</b>	+	+	0	+/-	Gäller innerstaden och knutpunkter. medför en risk för barriärer och trafiksäkerhetsproblem men satsar också på förnyelsearbete på ett 25-tal platser i staden.
<b>Kraftsamling i innerstaden</b>	0	+	0	0	Kompletterar kollektivtrafiksystemet i innerstaden med tangenteilla strukturer - binder ihop
<b>Bättre möjligheter att byta färdmedel</b>	0	+	0	-	Pendelparkeringar tar mark i anspråk
<b>Bilen är en viktig del i ett framtida, effektivare transportsystem</b>	0	+	+	0	
<b>Tydlighet bidrar till att nå målet</b>	0	0	0	0	Kommunikationsåtgärd. Skapar förutsättningar för acceptans och legitima beslut
<b>Tillgång utan resa</b>	+	0	0	0	Gäller innerstaden och knutpunkter
Restiden mellan innerstaden, strategiska knutpunkter och viktiga målpunkter är maximalt 30 min*	0	-	0	0	Formuleringen innebär att restidsmålet endast behöver uppnås med bil.
Andelen resor som sker med gång, cykel och kollektivtrafik mellan innerstaden, strategiska knutpunkter och viktiga målpunkter är minst XX procent	0	+	0	0	Förutsätter att andelsmålet är högre än idag
Andelen resor som sker med gång, cykel och kollektivtrafik mellan innerstaden, strategiska knutpunkter och viktiga målpunkter är minst XX procent	0	+	0	0	Förutsätter att andelsmålet är högre än idag och tillräckligt ambitiöst för att ge effekt
Andelen resor som sker med cykel i Göteborg under maxtimmen är XX procent	0	+	0	0	Förutsätter att andelsmålet är högre än idag
Andelen motorfordonsresor med god restidspålitlighet i högtrafik ska vara XX procent	0	0	+	0	
<b>ÖVERGRIPANDE BEDÖMNING</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>0</b>	<b>Strategins huvudfokus är att omfördela dagens trafik genom satsningar på mer hållbara färdmedel</b>

## 2.3 Huvudstrategi 2 - för att uppnå målet om attraktiva gatumiljöer och ett rikt stadsliv

Strategin för att skapa attraktiva gatumiljöer och ett rikt stadsliv innehåller tre delstrategier/underrubriker som sammantaget, i första hand, gynnar bedömningskriteriet om att **aktivt bidra till god kvalitet i bebyggelsen**, se Tabell 2-2.

Delstrategin om att ge gående och cyklister förtur i de urbana stadsmiljöerna bidrar i första hand till en **omfördelning av trafiken** då denna delstrategi gör att en resa med gång- och cykel underlättas och prioriteras framför övriga trafikslag. Den bidrar också **aktivt till god kvalitet i bebyggelsen** genom att skapa överblickbara och välskötta stadsrum, där människor vill vistas, som är ljusa, estetiskt tilltalande och trygga. Ett kort stycke om att satsa på att minimera de tunga transporterna i innerstaden och fördjupa stadens arbete med anpassad citydistribution gör att denna delstrategi också delvis svarar mot en **mer miljöeffektiv trafik**.

Delstrategin om att skapa platser i stadens gaturum som passar vardagslivet, arbetslivet och sällskapslivet bidrar i första hand till **god kvalitet i bebyggelsen**. Delstrategin handlar om att skapa attraktiva och varierande stadsmiljöer, tillgängliga för både barn och vuxna. Vidare nämns att flödesoptimering i hela trafiksystemet inte är intressant utan yteffektiva och kapacitetsstarka trafikslag ska prioriteras och successivt ska tillgängligheten för bilburna minska, vilket bidrar till **omfördelning av trafiken**. Lokalerna i gatuplan ska öka och bidra till ett rikt stadsliv liksom att miljöerna ska förskönas och anpassas till oskyddade trafikanter. Strategin som helhet bedöms också **minska mängden trafik** genom att tillgången till olika aktiviteter, handel och service bör öka och med det sannolikheten för att en kortare gång- eller cykelresa i många fall väljs framför en längre bilresa.

Delstrategin om att skapa mer finmaskiga och sammanhängande gatunät bidrar i första hand till **god kvalitet i bebyggelsen**. Att göra finmaskiga gaturum som bidrar till att fler offentliga rum skapas gör att förutsättningarna att förflytta sig i staden blir bättre och kan dessutom bidra till att **minska mängden trafik** – genom att avstånden till målpunkterna minskar och utbudet av attraktiva offentliga platser ökar. Delstrategin handlar också om att hantera barriäreffekter orsakade av exempelvis Göta älv och stora trafikleder. Gena och framkomliga förbindelser för gång- cykel och kollektivtrafik över dessa barriärer bidrar till att öka den relativa attraktiviteten gentemot bilen för dessa mer hållbara färdmedel och bör därmed leda till en **omfördelning av trafiken**.

Sammanfattningsvis bedöms denna huvudstrategi **gynna samtliga bedömningskriterier** som antas styra i riktning mot miljömålen. Detta framförallt genom att satsa på att förfinna stadsmiljön, skapa fler offentliga rum, ett rikare stadsliv och en mer fotgängarvänlig stad. De tre delstrategierna förhöjer den relativa attraktiviteten hos gång- och cykel och andas positivitet. De tydliggör att trafiken inte har något egenvärde utan kommer lämna plats åt sådant som är viktigare och som bidrar till att skapa en god stad.

En viss reservation finns dock, det är något oklart om denna strategi riktar sig till hela staden eller om den främst gäller innerstaden. Detta påverkar i hög grad

miljönyttan av satsningen. I vidare resonemang har vi förutsatt att hela staden inkluderas i detta arbete.

Tabell 2-2. Översiktlig miljöbedömning av strategin för att uppnå målet om attraktiva gatumiljöer och ett rikt stadsliv. ("+" innebär att delstrategin/effekt målet *gynnar* principen i kolumnförklaringen, t.ex. att den medverkar till ett minskat transportbehov, "-" innebär att delstrategin/effekt målet *missgynnar* principen i kolumnförklaringen.)

ATTRAKTIVA GATUMILJÖER OCH ETT RIKT STADSLIV					
Delstrategier/effekt mål	Minskad trafik/transportbehov	Omfördelning av trafiken	Mer miljöeffektiv (fordons)trafik	Bidrar aktivt till god kvalitet i bebyggelsen	Kommentar
Ge gående och cyklister förtur i de urbana stadsmiljöerna	0	+	+	+	
Skapa platser i stadens gaturum som passar vardagslivet, arbetslivet och sällskaplivet	+	+	0	+	
Skapa mer finmaskiga och sammanhängande gatunät	+	+	0	+	Ingen strategi för hur Lundbyleden och Hamnbanan ska anpassas till en växande innerstad
Senast år 2035 anser minst AA % av de boende i en radie om ca 1500 m från knutpunkter i innerstaden att cykel eller gång är det smidigaste och mest attraktiva sättet att röra sig i närheten av knutpunkten	0	+	0	0	
Antalet dödade, allvarligt skadade och måttligt skadade i Göteborgstrafiken ska ha minskat till 75 personer år 2020 trots att fler bor och rör sig i centrala delar av staden.	0	0	0	0	Trafiksäkerhetsfokus (hälsa)
Andelen människor som upplever stadens gaturum som attraktiva att röra sig i och vistas i ska vara minst BB procent år 2035	0	0	0	+	
Boende och besökare inom en radie om ca 500 m från strategiska knutpunkter, övriga knutpunkter i innerstaden samt i prioriterade stadsstråk ska ha en hög tillgång till gång- och cykelvägnätet	0	+	0	0	
<b>ÖVERGRIPANDE BEDÖMNING</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>Strategins huvudfokus är att skapa en attraktiv stadsmiljö, anpassad för gående och cyklister</b>

## 2.4 Huvudstrategi 3 - för att uppnå målet om Nordens logistikcentrum

Den tredje huvudstrategin inleder med att konstatera att Göteborg är en industri- handels- och logistikstad och att det ligger i stadens mål att fortsatt vara det (till skillnad från exempelvis Stockholm och Malmö). Inneboende i detta mål, vilket är problematiskt ur miljöaspekt, ligger *ett stort transportbehov* som förutsätts komma att växa ytterligare. Strategin innehåller ett antal

delstrategiser som sammanfattningsvis, i första hand, *lindrar störningar i trafiken* och bidrar till **en mer miljöeffektiv (fordons)trafik**, se Tabell 2-3.

Att ta reda på hur godstransporterna sker i nuläget i Göteborg och att utveckla kompetensen om godstrafik genom diskussionsforum och dylikt är en av delstrategierna som framförallt bedöms gynna bedömningskriteriet en **mer miljöeffektiv (fordons)trafik**. En annan delstrategi som också svarar mot denna princip är att Göteborg ska ligga i framkant när det gäller logistik av gods och ska arbeta proaktivt med tung trafik och godslogistik (utveckling inom planering, styrning, system och lösningar). Att Göteborg ska erbjuda goda villkor för de som transporterar gods knyter an till ovan nämnda delstrategier och innebär att de som arbetar med transporter ska erbjudas bra förutsättningar för att kunna bedriva en effektiv och miljövänlig verksamhet (bra framkomlighet, god information om färdvägar, alternativa transportvägar vid störningar och säkra uppställningsplatser) gynnar också bedömningskriteriet om en **mer miljöeffektiv (fordons)trafik**.

Vidare säger en av delstrategierna att godstransporternas behov (av t.ex. till- och frånfarter och uppställningsplatser) ska beaktas i samhällsplaneringen och denna del fokuserar framförallt på lokalisering. Att godstransporter bör separeras från övriga trafikslag och styras så att exempelvis tungt gods fraktas i stadens ytterkanter. Att verksamheters expansionsbehov ska tillgodoses, men att godsgenererande verksamheter ska vara belägna i utkanten av staden och att terminaler ska vara belägna med möjlighet till järnvägsanslutning och helst på platser där bostadsbyggnad är omöjlig, exempelvis i inflygningsleder. Även denna delstrategi *lindrar störningar i trafiken* och bidrar till en **mer miljöeffektiv (fordons)trafik**. Den gynnar också bedömningskriteriet om en **omfördelning av trafiken** genom att godstrafik på väg ges förutsättning att flytta över till järnväg och ev. sjöfart. Några av strategierna som handlar om att skapa framkomlighet till målpunkter genom att minimera störningar, bygga ut järnvägen, utöka järnvägstrafiken till och från hamnen och upprätta kombiterminaler fokuserar också på, förutom att göra trafiken mer miljöeffektiv, att en överflyttning från väg till järnväg sker.

Sammanfattningsvis kan konstateras att denna tredje huvudstrategi är den av strategierna som minst bidrar till att styra i riktning mot miljökvalitetsmålen, det finns dessutom en risk för potentiellt negativ miljöpåverkan. Strategin **bedöms gynna två av de fyra bedömningskriterier** som i denna bedömning antas styra i riktning mot miljömålen – **mer miljöeffektiv fordonstrafik** och **omfördelning av trafiken**, medan den har en negativ påverkan på två av principerna – **minskad trafik** och **god kvalitet i bebyggelsen**. Att ytterligare accentuera betydelsen av en industri som genererar mycket tunga godstransporter får antagligen miljökonsekvenser för staden genom större transportvolymmer tillsammans med det platsanspråk som godsgenererande verksamheter har. Det positiva med strategin är att fokus ligger på att miljöeffektivera godstransporterna genom satsningar på kunskap och utveckling inom området, informationslösningar, logistikförbättringar, ett hela transportkedjan-perspektiv och genom överflyttning till järnväg.

Ett stort fokus i denna strategi är att lindra störningar i trafiken. Detta har vid den aktuella tidpunkten positiva miljöeffekter i minskad kötid, tomgångskörning etc. Driver man detta för långt medför det dock i ett längre perspektiv

ökade transportvolym, med negativa miljöeffekter som konsekvens. Trots att trafiken blir mer miljöeffektiv (per enhet, per fordon, etc) så riskerar ändå miljöstöringen att öka totalt sett.

Tabell 2-3. Översiktlig miljöbedömning av strategin för att uppnå målet om Nordens logistikcentrum. ("+" innebär att delstrategin/effektivalet *gynnar* principen i kolumnförklaringen, t.ex. att den medverkar till ett minskat transportbehov, "-" innebär att delstrategin/effektivalet *missgynnar* principen i kolumnförklaringen.)

NORDENS LOGISTIKCENTRUM					
Delstrategier/effektivalet	Minskad trafik/transportbehov	Omfördelning av trafiken	Mer miljöeffektiv (fordons)trafik	Bidrar aktivt till god kvalitet i bebyggelsen	Kommentar
Behov av kunskap	0	0	+	0	
Beakta godstransporter vid planering av markområden	-	+	+	-	Tillgodose verksamheters behov av expansionsutrymme - konsekvenser för stadsmiljö etc.
Framkomlighet till och från målpunkter	-	+	+	0	
Göteborgs hamn bidrar till goda villkor för Göteborgs näringsliv	-	+	0	-	Stora delar av hamntransporterna ska ske på järnväg
Göteborg ska ligga i framkant när det gäller logistik av gods	-	0	+	0	
Göteborg ska erbjuda goda villkor för de som transporterar gods	-	0	+	-	
Transporttiderna på väg och järnväg (mätt som ledtider och spridningsvärde mellan ett antal definierade strategiska punkter) ska inte ha ökat 2035 jämfört med 2011.	0	0	+	0	
90 procent av alla godstransporter med lastbil på väg till och från Göteborgs hamn och annan transportintensiv verksamhet ska ske på utpekade leder	0	0	+	-	
Andelen gods som transporteras på järnväg till och från Göteborgs hamn ska vara minst 50 procent, även vid en stor expansion av hamnens volymer	0	+	0	0	
Göteborg ska i ledande rankingar vara Nordens bästa logistikläge och ledande inom hållbara transporter	-	+	+	-	
<b>ÖVERGRIPANDE BEDÖMNING</b>	-	+	+	-	<b>Strategins huvudfokus är att staden ska kunna behålla sin industri. Transporterna som industrin genererar ska i möjligaste mån framkomlighetsoptimeras och miljöeffektiviseras.</b>



## 3. Kommentarer

---

### 3.1 Övergripande synpunkter

Övergripande väntas huvudstrategi 1 och 2 leda i positiv miljöriktning, medan effekterna av den tredje huvudstrategin väntas leda till negativa miljöeffekter. Det finns vissa strategier/åtgärder/synsätt som väntas vara av särskilt stor betydelse ur miljöhanseende.

Ett av dessa är **satsningen på starka kollektivtrafikstråk** som väntas kunna få stor betydelse i att skapa bra möjligheter att resa med kollektiva färdmedel men också korta reslängderna genom satsningar på lokala centra, vilket bidrar till ökad även för gång och cykel. Den **uttalade prioriteringen av gång och cykel** är också mycket positiv, även om den i alla stycken inte är så tydlig.

En annan satsning är **omdaning/övertäckning av trafikleder** så att rummet blir mer stadsmässigt och att älvstranden blir tillgängligt för stadslivet. Detta kan få stora effekter på stadslivet både när det gäller tillgång till ny mark med höga kvaliteter, minskat buller, minskade barriäreffekter mm, men också som en tydlig statusmarkering/prioritering av stadsliv och kollektiva transportmedel, gång och cykel.

**Persontrafiken har inte något egenvärde** utan är ett medel för att få tillgång till olika delar av staden och dess omland är ytterligare ett centralt konstaterande. Detta synsätt visar tydligt på att trafikplaneringen inte längre handlar om flödesoptimering utan om att skapa en god och attraktiv stad med tillgång till ett bra utbud. Att **godstrafiken ökar i volym ses dock som en självklar konsekvens** av ökad industriell verksamhet i regionen och Göteborg vill bli Nordens logistikcentrum. Att även inom godstransporter se trafiken som ett medel för att erbjuda kommunens verksamheter något bra skulle kunna leda till ett tankesätt mer i linje med miljömålen. Då skulle fokus kunna flyttas från att garantera framkomlighet, tillgång till mark till att skapa ett gemensamt trafiksystem som erbjuder goda kvaliteter för både person- och godstransporter utan att varken stadens invånare eller miljömålen blir lidande. Tillgänglighetsbegreppet borde, i vart fall ur ett miljöperspektiv, vara utgångspunkten även i denna strategi liksom det är i de övriga två strategierna.

Ett exempel på hur olika man ser på persontrafik och godstrafik är följande citat:

*”Det är inte godstrafiken som skapar dålig framkomlighet, det är privatbilismen. Men godstrafiken påverkas av privatbilismen, trots att godstrafiken bör betraktas som nyttotrafik. Därför bör den få en positiv särbehandling.”* sid 30

Vi har inte tillgång till bakgrundsmaterial om trafiksituationen i Göteborg, men påståendet kring att det (enbart) är privatbilismen som skapar framkomlighetsproblem är inte självklar för oss. Godstrafiken är till stora delar nyttotrafik – det

finns en nytta med trafiken, men det gör det även med persontrafiken som ju är ett uttryck för medborgarnas önskan/behov att ta del av utbudet i staden eller regionen. Därmed har även persontrafiken en nytta. Så länge person- och godstransporter ingår i ett gemensamt system så bidrar båda delar till trängseln.

Mycket fokus i trafikstrategi ligger på att flytta persontransporter från bil till andra färdmedel. Ytterligare fokus skulle kunna läggas på att **minska mängden trafik**. Till viss del kan de nya strategiska knutpunkterna vara ett arbete i detta genom att erbjuda service lokalt. En delstrategi kallas också ”Tillgång utan resa” och trafikstrategin skulle vinna på att utveckla strategierna för att minska mängden trafik ytterligare, t ex genom att utveckla lokal service och skapa tillgänglighet med kortare resor eller utan fysisk förflyttning överhuvudtaget (t ex resfria möten och effektiv struktur för e-handel).

Vid genomläsning av trafikstrategin framstår det som att mycket av persontransporternas fokus ligger på arbetsresor av vuxna, friska män och kvinnor och att godstransporternas fokus ligger på tunga/stora transporter. **Andra trafikantgrupper**, t.ex. barn och äldre behandlas mycket summariskt. Det vore önskvärt att man tydliggör olika resenärsg grupper och deras behov, inte minst eftersom de ofta är dimensionerande för bra trafiklösningar och för att äldregruppen kommer att få ökande betydelse. För godstransporterna vore det värdefullt att utveckla hur **citylogistiken** ska beaktas, som i sin natur är annorlunda jämfört med de tunga godstransporterna. Citylogistiken kan också ha stor inverkan på luftkvalitet, buller och livsmiljö inne i staden.

### 3.2 Målkonflikter

I trafiksystemet samsas många olika typer av användare med olika förutsättningar och behov. Ibland uppstår det målkonflikter mellan olika grupper eller typer av trafik. I detta avsnitt lyfter vi fram de övergripande målkonflikter vi uppmärksammat i trafikstrategin. Utöver de punkter vi lyfter kommer med säkerhet fler målkonflikter bli tydliga inom arbetet med att realisera trafikstrategin.

#### **Snabb kollektivtrafik och attraktiv stadsmiljö**

I trafikstrategin nämns målkonflikten mellan en snabb kollektivtrafik och en attraktiv stadsmiljö och att den ”måste hanteras”. Det vore värdefullt att ge en strategi för att hantera denna typ av konflikt eftersom konflikten är mellan två av de övergripande målen med trafikstrategin. Ofta går det att hitta acceptabla lösningar, även om det inte alltid är lätt. Ett sätt att hantera denna konflikt är att erbjuda kollektivtrafiken en lägre framkomlighet i citykärnan men kompensera detta av högre framkomlighet lite längre ut på linjerna. Konflikten kommer då stå mer mellan bil och buss än mellan buss och gående/cyklister. Totala restider kan hållas oförändrade utan att man skapar barriärer i stadsmiljön.

Ur texten:

*”Målkonflikten mellan en snabb kollektivtrafik och en attraktiv stadsmiljö måste hanteras – även buss- och spårvagnstrafik skapar barriärer och trafiksäkerhetsrisker. Ett ökat resande innebär tätare turer, längre fordon och större hållplatser, vilket ökar den effekten.”* sid 13

### **Godstransporternas effekter på persontransporter**

De satsningar som görs för att säkerställa en korta restider för godstrafik kan komma i konflikt med persontrafikens målsättningar på flera sätt. Dels kan överflyttning av gods till järnväg, godstransporters användande av kollektivtrafikkörfält skapa en högre framkomlighet för personbilar – vilket motverkar målet om överflyttning av personresor från personbil till andra färdmedel. Dels kan godstrafik i kollektivtrafikkörfält skapa trängsel med begränsad kapacitet, längre restider och ökad störningskänslighet som följd.

Utöver detta strävar man både på person- och godssidan efter att flytta mer transporter till järnväg. Beroende på hur situationen ser ut i dag och vilka kommande investeringar som är planerade i det järnvägsnätet kan detta leda till konkurens om begränsad kapacitet i järnvägssystemet. Kommer kapaciteten att räcka? Hur hanteras en konkurens mellan person- och godstransporter?

### **Relativ attraktivitet mellan olika transportsätt**

Valet av färdmedel sker oftast i konkurens mellan olika färdmedel. När förändringar görs för ett färdmedel påverkar det hur attraktivt det färdmedlet är i jämförelse med andra alternativ. I detta ligger en inneboende attraktivitetskonflikt mellan olika färdmedel. De satsningar som görs för att öka restidspålitligheten, minska restiden etc för personbil gör därmed resor med kollektivtrafik mindre attraktivt. Se vidare under Den relativa attraktiviteteten i kapitel 3.3 Förbättrings-/kompletteringsförslag.

### **Olika trafikantgruppers behov och önskemål**

I staden finns många olika trafikanttyper och att hantera olika behov och önskemål tillhör trafikplaneringens vardag. I kollektivtrafiken handlar detta om att olika typer av resenärer prioriterar olika aspekter. För arbetspendlare är normalt restiden och pålitligheten avgörande medan för äldre och barn kan t.ex. sträcka till hållplats, trygghet i fordon och betalssystem vara av större betydelse. I trafikstrategin satsas på en snabb och pålitlig kollektivtrafik medan gångresan till/från hållplats kan bli något längre. Häri ligger en målkonflikt, en strategi för att hantera den finns inte i trafikstrategin.

Ur trafikstrategin:

*”För dem som fysiskt sett har möjlighet att gå kommer gångresan som avslutar en bil- eller kollektivtrafikresa bli något längre än i dag” sid 20*

## **3.3 Förbättrings-/kompletteringsförslag**

Trots att det finns många bra delar i det utkast som ligger på trafikstrategin och två av tre huvudstrategier i sin helhet verkar i enlighet med miljömålen finns det ändå några saker som man kan behöva fundera lite extra på i när det gäller utformning av trafikstrategins innehåll och textens utformning.

### **Tydligare beskrivning av politisk målsättning**

I aktuellt utkast finns i inledande kapitel kopplingar trafikstrategin till översiktsplanen och de strategiska frågor från översiktsplanen som är relevanta för

trafikstrategin är identifierade och behandlas i trafikstrategin. Det nämns att översiktsplanen bygger på en politisk målbild för Göteborg.

Ur trafikstrategin:

*”Trafikstrategin utgår från den politiskt fastslagna målbilden för Göteborg, som bäst sammanfattats i översiktsplanen från 2009” sid 7*

Trafikstrategin skulle pedagogiskt kunna vinna på att lyfta fram de politiska målsättningarna ännu tydligare. Strategin är ett vägledande dokument som ska kunna kommuniceras till olika aktörer och till medborgare. Att då peka på att Göteborgarna (genom sina politiska representanter) har slagit fast i vilken riktning man vill att staden ska utvecklas, och vi nu har att genomföra dessa beslut kan ha ett stor pedagogiskt värde, särskilt i vissa grupper.

### **Beskrivning av nuläge**

I aktuellt utkast är inte en beskrivning av nuläget inkluderat. Beroende på hur insatta läsarna är i dagens situation i Göteborg är detta olika viktigt. Vi tror dock att en summarisk sammanfattning av trafiksituationen idag, både när det gäller transportarbete, färdmedelsfördelningar, dagens problem och förtjänster skulle sätta transportstrategin i sitt sammanhang på ett tydligare sätt och därmed med ge bättre förståelse för den inriktning som föreslås.

En klar bild av nuläget är också nödvändigt för att kunna sätta ambitiösa, men realistiska, målsättningar i effektmålen.

### **Den relativa attraktiviteten**

Även om både huvudstrategi 1 och 2 andas ett ökat resande med kollektivtrafik, gång och cykel så är den ändå något oklart hur färdmedlens relativa attraktivitet kommer påverkas. Delvis kommer detta att klargöras i och med att effektmålen sätts upp. Ett kort pedagogiskt inlägg kring relativ attraktivitet (kanske exemplifierat med restidskvoter) kan också vara ett värdefullt inlägg och kan leda till bättre förståelse till varför man inte uppnår önskad omfördelningseffekt om man satsar lika mycket på alla färdmedel.

Exempel ur trafikstrategin:

*”Genom att prioritera framkomligheten och, **där det är ont om plats**, öka fördelarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik kommer fler fram snabbare och säkrare – även de som behöver använda bil.” sid 9*

- ➔ Varför bara prioritera gång- cykel- och kollektivtrafiken där det är ont om plats?

*”Restiden mellan innerstaden, strategiska knutpunkter och viktiga målpunkter är maximalt 30 minuter (i Göteborgsområdet, med kollektivtrafik, bil **eller** multimodalt under maximumen med 95 procents pålitlighet)” sid15*

- ➔ Detta innebär att om detta uppnås enbart med bil så är målet uppfyllt

*”Bilen kommer därför fortsatt vara viktig för ett lättillgängligt Göteborg, men basen i transportsystemet i en större och tätare stad behöver vara kollektivtrafik, cykel och gång.” sid 13*

### **Ange riktning för arbetet med de tunga trafiklederna**

Att komma fram med ett förslag för hur man ska hantera de tunga trafiklederna när innerstaden växer är inte ett enkelt arbete. Vi anser inte heller att det är nödvändigt att det ingår i en trafikstrategi, man kan helt enkelt inte ta i allt samtidigt. Det vore dock önskvärt att man ändå pekar ut en riktning för det arbetet. Vill man t.ex. att det arbete ska följa i samma anda som trafikstrategin?

Exempel ur trafikstrategin:

*”Lundbyleden och Hamnbanan är en utmaning i sig. Vilken strategi som behövs för att anpassa dessa tunga nationella trafikfunktioner med den växande innerstaden går inte riktigt att säga i dag. Här behövs fortsatt strategiarbete. Samma sak gäller E6:an genom centrala Göteborg.” sid 23*

### **Områden som inte nämns/nämns lite i strategin**

#### **Konkretisering av åtgärder och mål**

Trafikstrategin är i sin nuvarande form mycket generell och effektmålen har ännu inte konkretiserats. För att kvantitativt kunna bedöma om trafikstrategins effekter krävs en precisering av effektmålen. Det arbetet förutsätter vi pågår, här är också beskrivningen av nuläget till stor hjälp. En konkretisering vad gäller åtgärder vore också värdefullt för att förtydliga strategiinriktningarna och ambitionsnivå<sup>4</sup>.

#### **Klimatanpassning**

I trafikstrategin nämns inte åtgärder för att hantera klimatförändringar. Göteborg kan komma att påverkas kraftigt av t.ex. höjd havsnivå, så en diskussion och strategi för att hantera detta ur trafikförsörjningsperspektiv känns relevant. Målet att skapa ett robust system som kan möta olika typer av ekonomiska förändringar och utsläppskrav nämns, men även detta skulle kunna vinna på att utvecklas något ytterligare.

Exempel ur trafikstrategin:

*”Det blir ett robust system som kan möta en positiv eller negativ ekonomisk utveckling, högre energikostnader och betydligt hårdare krav på minskade utsläpp av klimatgaser.” sid 10*

#### **Mål för minskade bullerstörningar och bättre luftkvalitet**

I trafikstrategin finns i dagsläget inga mål för minskade bullerstörningar och bättre luftkvalitet. Det är två viktiga aspekter för miljömålen och bör behandlas i trafikstrategin på något sätt. Eftersom det inte finns någon nulägesbeskrivning kan vi inte bedöma hur stort behovet är, men som Sveriges andra stad borde det inte vara försumbart.

#### **Olika trafikantgrupper/typer av godstransporter**

Som nämnts ovan under de övergripande synpunkterna får vi som läsare upplevelsen av att man tappat bort både behov och åtgärder vissa trafikantgrupper och viss typ av trafik. Detta gäller på personsidan t.ex. barn och äldre och på godssidan t.ex. citylogistik. Områden som resor till och från förskolor och

<sup>4</sup> Exempel på effektiva åtgärder finns bland annat i rapporten ”Trafik i hållbara städer - en kunskapsammansättning med rekommendationer”, Smidfelt-Rosqvist et.al., Trivector, 2010.

skolor, äldres förutsättningar i kollektivtrafiken, tidsstyrning och samlastning av (city-)goods nämns t.ex. inte.

### **Parkering**

Parkering är ett mycket effektivt styrmedel för persontransporter och tar ofta stora ytor i anspråk. I trafikstrategin hänvisas till parkeringsstrategin, men riktningen för hur detta verktyg ska användas i framtiden och vilka princip som man vill ska råda sakar vi i trafikstrategin.

Exempel ur trafikstrategin:

*”Stadens hantering av parkeringsplatser för bilar i urbana stadsmiljöer är en nyckelfråga för stadsutvecklingen. Göteborgs stad har en parkeringspolicy som stödjer den stadsutveckling som anges i översiktsplanen. Att nämnder och bolag följer parkeringspolicyns intentioner är avgörande för att vi ska nå trafikstrategins mål.” sid 22*

### **Krav på fordon**

I trafikstrategin finns mycket lite diskussion och riktning kring vilka krav man vill ställa på framtidens fordon, t.ex. vad gäller avgaser, buller och energieffektivisering. Det kan gälla fordon i egen regi, vid upphandlingar, lägre parkeringsavgifter, godstransporters tillträde till innerstaden mm. men också i att skapa en infrastruktur som möjliggör och driver transporterens energieffektivisering och användning av icke-fossila bränslen, så som tankställen för alternativ till bensin/diesel, laddstolpar, elektrifiering i stort etc. I visionen för framtiden står nedanstående, i övrigt hittar vi inget.

Exempel ur trafikstrategin:

*”Dessutom är fordonen relativt tysta och avgasfria.” sid 26*

### **Åtgärder utöver infrastrukturella satsningar**

Ett trafiksystem är oftast ett komplext system med många intressenter och användare. Det gäller i högsta grad i Göteborg. För att kunna styra trafiksystemet så effektivt som möjligt och underlätta den överflyttning man vill ska ske krävs många olika typer av insatser som kompletterar de infrastrukturella åtgärderna. I trafikstrategin saknar vi resonemang och exempel kring verktyg som kan effektivisera befintligt system och komplettera kommande infrastruktursatsningar. Exempel på åtgärder som kan användas för att minska miljöpåverkan och styra utvecklingen i linje med trafikstrategin är mobility management, informationssatsningar, utformning av biljettsystem inom kollektivtrafiken, låncykelsystem mm.

### **Textinnehåll och ordval**

Vid genomläsning av texten signalerar vissa ordval och formuleringar en känsla av förväntningar och angreppssätt som går emot den linje som presenteras i innehållet. Trovärdigheten i dokumentet ökar om avsändaren även i ordval visar att de tror på den strategin som läggs fram.

### **Täpp till kryphål**

Texten är i sin nuvarande utformning relativt vag. Inriktningen i huvudstrategi 1 och 2 kan leda till något mycket bra. Det finns dock stort tolkningsutrymme, det finns många kryphål och vaga formuleringar. Vill man säkerställa att inte

strategin används på ”fel” sätt bör man täppa till så många som möjligt av dessa kryphål.

Exempel ur trafikstrategin:

*”Restiden mellan innerstaden, strategiska knutpunkter och viktiga målpunkter är maximalt 30 minuter (i Göteborgsområdet, med kollektivtrafik, bil **eller** multimodalt under maxtimmen med 95 procents pålitlighet)” sid15*

➔ Detta innebär att om detta uppnås enbart med bil så är målet uppfyllt.

*”Andelen boende respektive besökande som upplever att det är lätt att ta sig till eller mellan tyngdpunkter, oavsett färdmedel” sid17*

➔ Detta innebär att om detta uppnås enbart med bil så är målet uppfyllt.

*”De attraktiva stadsmiljöerna blir tillgängliga för alla, men successivt blir de mer tillgängliga för oskyddade trafikanter än för bilburna” sid 22*

➔ Lämnar stort tolkningsutrymme, ingen angivelse om stadsmiljöerna ska bli lika tillgängliga för oskyddade trafikanter som för bilburna och inte heller hur snabbt det ska ske.

### **Leda eller följa?**

Trots att trafikstrategin pekar ut en vilja att vara proaktiv istället för reaktiv finns det vissa delar i texten som andas en reaktiv inställning.

Exempel ur trafikstrategin:

*”Det finns i dag ett antal starka kollektivtrafikstråk som saknar strategiska knutpunkter: Två exempel är spårvägarna mot Länsmansgården och Bergsjön. De har många resande och de ska underhållas och stärkas om och när resandet ökar.” sid 13*

*”Troligen behöver dessa färdmedel suga upp ännu fler av resorna eftersom **gods- och distributionstrafiken kommer att öka** och utryckningsfordon måste garanteras framkomlighet.” sid 13*

### **Synsätt på kollektivtrafiken resp. biltrafiken**

Trafikstrategins första och andra huvudstrategi pekar tydligt på att man vill uppnå en omfördelning av persontrafiken, från personbil till kollektivtrafik, gång och cykel. Trots detta finns det några formuleringar som signalerar positiva förväntningar på biltrafiken och negativa förväntningar på t.ex. kollektivtrafiken, absoluta krav på att tillgodose vad man uppfattar som företagens önskemål medan stadens intressen ”bör” tillgodoses.

Exempel ur trafikstrategin:

*”Andelen motorfordonsresor med **god** (?) restidspålitlighet i maxtimmen.” sid 17*

Kontra:

*”Andelen buss- eller spårvagnsturer med en **försening** på mer än 5 minuter som beror på i begränsningar i infrastrukturen.”*

*”Andel spårvagns- eller busstrafik som går i blandtrafik där den **kan bli stående**.”*

*”Andel resenärer som behöver **vänta** på nästa fordon eller inte får sittplats till och inom Göteborgsområdet (på grund av för låg möjlig kapacitet i kollektivtrafiken).” sid 17*

*”Vidare **måste** verksamhetens behov av expansionsutrymme kunna tillgodoses.”*

*”Tungt gods **bör** passera i utkanten av staden och inte genom staden. Godsalstrände och godsconsumerande verksamheter **bör** söka sig till stadens ytterkanter genom riktade styrinsatser från staden. Färjeterminaler i centrala staden med mycket lastbilstrafik **bör** flytta ut till externa lägen.”*

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

sid 30