

Kortvariant frågor och svar om Trafikstrategi för en nära storstad:

Vad ska ni ha trafikstrategin till?

Den är till för tjänstemän och politiker att hålla sig i när man planerar och fattar beslut om investeringar eller prioriterar mellan åtgärder. Den är till för att alla andra inom och utom staden ska veta vart vi vill nå och vad vi kommer satsa på så att även de får hjälp att fatta beslut som leder åt rätt håll.

Vad menar ni med "nära" storstad?

En stad där det är nära genom korta restider till viktiga platser, där det är nära i avstånd till vardagsfunktioner, där det är nära till andra människor i attraktiva stadsmiljöer – dit alla har nära oavsett färdmedel eller förutsättningar.

Och så ligger det en dubbel betydelse i det att vi är nära att bli en storstad istället för en stor småstad. I det läget är det mycket viktigt att ha tydliga strategier för hur trafiksystemet ska utvecklas, hur och var vi ska bygga bostäder och hur vi ska ha nära till gröna kvaliteter.

Hur realistiskt är det med minskad biltrafik, när vi blir fler som bor och arbetar?

Ja, men det kräver investeringar och det kräver att vi konsekvent bygger staden såsom det pekas ut i översiktplanen, strategi för utbyggnadsplanering och Vision älvstaden.

Kan vi erbjuda alternativ som är minst lika attraktiva, kommer fler att välja dem.

Bilkörandet minskar faktiskt redan. Att göteborgaren så ofta är hänvisad till bil är ett svar på den tidigare planeringsprincipen "tillgång via snabb rörlighet" som gjort Göteborg mer utspritt än andra städer i samma storleksklass.

Kommer det gå att köra bil Göteborg 2035?

Ja, det är en förutsättning för att skapa ett lättillgängligt regioncentrum för alla, men i stadsmiljöer kommer det att ske på gående och cyklisters villkor. Vi pratar om att integrera bilen, varken att utestänga eller låta dominera. I ett Göteborg 2035 kommer behovet av att använda och äga bil för flertalet däremot vara mycket mindre. Det gör att värdefull mark kan användas till bostäder, verksamheter, stadsliv och parker istället för infrastruktur.

Vad är nytt – på vilket sätt skiljer sig detta från hur ni gör nu?

Det händer, och har hänt, mycket på många fronter och trafikstrategin är till viss del en sammanfattning av det och till en annan del nytt. Att ha en strategi för att skapa attraktiva stadsmiljöer är nytt, även om vi har brytt oss om hur det ser ut även tidigare. Vi är tydligare med hur olika färdmedel ska prioriteras och samexistera i olika typer av områden. Att vi satsar på kollektivtrafiken är inte nytt, men vi har inte varit lika tydliga i hur och var – som nu med "30-minutersnätet" och utpekandet av en struktur baserat på tyngdpunkter. Trafikstrategin bygger på en viljestyrd planering, snarare än en prognosstyrd. Vi utgår från hur vi vill att det ska se ut, inte (bara) från hur vi ska hantera dagens problem.

På vilket sätt löser trafikstrategin segregationen?

Trafikstrategins viktigaste bidrag för att "hela" staden är genom att bygga samman den med goda resmöjligheter, oavsett färdmedel, ekonomiska resurser eller andra livsvillkor. När vi pratar om stadsmiljöer, pratar vi inte bara om innerstaden. Genom att

stödja utvecklingen mot blandstad i fler områden skapar vi en mer flerkärnig struktur med dubbelriktade flöden av människor. Men det räcker naturligtvis inte.

Hur går mer godstrafik till och från hamnen ihop med miljömålen?

Vi ser att vi som Nordens logistikcentrum kan hantera godsflöden på ett mer effektivt och klimatsmart sätt än många andra städer – men vi sätter ett tydligt mål att den negativa påverkan på den lokala miljön ska minska (luftkvalitet, buller och barriäreffekter) – men anger inga mål för mängden gods eller antalet lastbilar. Med tydliga ramar och samverkan med näringsliv och akademi stimulerar vi innovation inom klimatsmarta transporter.

Vad kommer det att kosta?

Trafikstrategin innehåller inga beslut om specifika investeringar, men att klara en kraftig resandeökning och nå målen innebär investeringar på många miljarder. Det gäller framförallt investeringar för att snabba upp och öka kapaciteten i den lokala kollektivtrafiken, medan västlänken och andra delar av Västsvenska paketet handlar om att förbättra det regionala resandet – även om det på flera sätt gynnar trafiken i Göteborg också.