



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-11-28

Ärendenummer EXF-2024-00620

EXN 2024-12-16

Handläggare

David Backelin/Torunn Vikengren

Telefon: 031-368 25 67/031-368 28 03

E-post:

david.backelin@exploatering.goteborg.se

torunn.vikengren@exploatering.goteborg.se

Återredovisning av uppdrag angående åtgärder med anledning av rapporten om trafik- och resandeutveckling 2023 samt inriktningsbeslut

Förslag till beslut

I exploateringsnämnden

1. Exploateringsnämnden beslutar i enlighet med förslag till gemensam inriktning för att nå de mål om hållbart resande som finns för resandeutvecklingen i Miljö- och klimatprogrammet samt Trafikstrategin.
2. Exploateringsnämnden förklarar uppdraget att, i samverkan med stadsbyggnadsförvaltningen och stadsmiljöförvaltningen, föreslå ett tydligt inriktningsbeslut där vägledande i arbetet ska vara att vägtrafiken totalt sett ska minska bland annat genom ett främjande av de hållbara trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik (EXN 2024-08-26 § 204) för fullgjort.

Sammanfattning

Stadsmiljönämnden, stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden har gett respektive förvaltning i uppdrag att skynda på åtgärder samt att lägga fram förslag på nya åtgärder som krävs för att staden ska uppnå de mål som finns för resandeutvecklingen i miljö- och klimatprogrammet och trafikstrategin. Förvaltningarna ska tillsammans föreslå ett tydligt inriktningsbeslut för detta. I uppdraget står att det främsta syftet är att ”skapa just en tydligare och stabilare inriktning för hållbart resande samt stort mandat och höga förväntningar på förvaltningarna att tillsammans genomföra det som krävs för att nå stadens trafik- och miljömål.”

Exploateringsförvaltningen svarar på uppdraget med ett förslag, framtaget i samverkan med stadsmiljöförvaltningen samt stadsbyggnadsförvaltningen, till inriktning för att nå målen inom hållbart resande till 2030. Inriktningen består av prioriterade arbetsområden inom vilka förvaltningarna ska ta fram handlingsplaner för att nå målen för hållbart resande och där den första handlingsplanen för 2025 är framtagen. Handlingsplanen består av åtgärder inom de prioriterade arbetsområdena nedan som bedöms vara av tillräcklig omfattning för att öka måluppfyllelsen. De föreslagna prioriterade områdena är:

- Omdisponering av yta
- Bilparkering
- Hastighet

- Styrning
- Kommunikation

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förslaget innebär att åtgärder för hållbart resande ska prioriteras högre och med mer fokus på verkställande än åtgärder som inte tydligt leder i riktning mot hållbart resande. Inriktningen bedöms innebära omprioritering av personella och ekonomiska resurser för att planera och verkställa åtgärder till Miljö- och klimatprogrammets målår 2030. Föreslagna åtgärder under 2025 bedöms rymmas inom nuvarande förslag till budget. Detta bedöms möjligt då de åtgärder som ger effekt i riktning mot målen för hållbart resande, inte bara är stora infrastrukturinvesteringar utan också mer tillfälliga åtgärder. Tillfälliga åtgärder har exempelvis i omvärldsbevakning från Bryssel, Gent och Oslo visat stor systemeffekt och har visat sig leda till snabb omställning av resandeutvecklingen med relativt låg kostnad. De tillfälliga åtgärderna kan därefter successivt byggas om permanent i syfte att säkerställa långsiktigt lägre driftskostnad. Ett transportsystem inriktat på yteffektiva transportslag såsom gång, cykel och kollektivtrafik, skapar förutsättningar för totalt sett lägre underhållskostnader per utförd resa.

Prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik bedöms genom tillfälliga åtgärder över tid leda till ekonomiska nyttor som går i linje med Göteborgs Stads mål om plats för fler invånare, fler arbetstillfällen, framkomlighet för godstransporter och skapandet av attraktiva stadsmiljöer för göteborgare och besökare. De ligger väl i linje med målen i Översiktsplan för Göteborg, om en nära, sammanhållen och robust stad. Ett arbete i riktning mot målen i Parisavtalet förväntas också ge lägre kostnader för kommande klimatanpassning av Göteborg.

För att åtgärderna ska ge önskad effekt om att nå målsättningarna i miljö- och klimatprogrammet samt trafikstrategin så behöver verktygen inom den föreslagna inriktningen tillämpas på ett kraftfullt sätt. Det kommer att påverka invånare, näringsliv och besökare och kräva förändrade vanor. Konsekvenser kan exempelvis bli ökade parkeringsavgifter, färre parkeringar, längre restider samt resvägar för bil, samt parkeringar med längre avstånd till näringsidkare och målpunkter. Omställningar av detta slag kan även medföra ett mer attraktivt stadsliv samt möjligheter att exploatera områden som tidigare varit otillgängliga.

Bedömning ur ekologisk dimension

Genom att prioritera stadsmiljöer med mer yta för vistelse, fotgängare och cyklister möjliggörs en ekologiskt hållbar stad. Gång, cykel och kollektivtrafik är alla mer yteffektiva trafikslag jämfört med biltrafik. Genom att minska den totala ytan som transportsystemet tar i anspråk ges utrymme för funktioner och naturområden som ger ekosystemtjänster och attraktiva livs- och stadsmiljöer. Prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik samt en minskad biltrafik ger också nyttor som minskad klimatpåverkan, lägre buller- och luftemissioner samt minskade barriäreffekter för människor och djur. Detta bidrar till uppfyllande av målen i Göteborgs Stads Miljö- och klimatprogram, som i sin tur är kopplade till de nationella miljömålen som Frisk luft och God bebyggd miljö, samt de globala hållbarhetsmålen, bland annat God hälsa och välbefinnande och Hållbara städer och samhällen, samt Agenda 2030.

Bedömning ur social dimension

Inriktningen att främja de hållbara trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik är en förutsättning för Stadens arbete med jämlik stad, jämställt transportsystem samt barns fria rörlighet och livsmiljöer. Ett ökat kommunikationsarbete, platsdialog och utvärderingsprocesser ökar även synlighet, demokrati och möjlighet till inflytande i stadsutvecklingen. Ett stärkt hållbart resande ger mer jämlika möjligheter för olika åldrar att röra sig i staden. Det är vidare en viktig aspekt för god och jämlik hälsa då luftkvalitet och buller påverkar barns livsmiljöer mer än vuxna. I det nationella funktionsmålet för transportpolitiken beskrivs även hur transportsystemet ska vara jämställt och likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. En konkret åtgärd för ett mer jämställt transportsystem är att gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras, något som stödjer kvinnors generella resmönster och samtidigt gynnar resmönstret hos barn och seniora. Ur ett socioekonomiskt perspektiv är också förslaget till inriktningsbeslut positivt då det stärker socioekonomiskt svaga gruppers tillgänglighet till staden. Tillgängligheten med bil kommer fortsatt vara god och färdstättet kommer prioriteras för de personer som behöver den mest eller inte kan välja, exempelvis för grupper med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga som behöver skjutsas till eller parkera/anlända nära sin målpunkt. Genom att implementera åtgärder inom föreslagen inriktning kan vissa målgrupper uppleva det svårare att få tillgång till stadens utbud samt uppleva försvåring med att transportera sig med bil, såsom längre restider samt minskat utbud av parkering i anslutning till bostad, arbete eller service.

Bilagor

1. Protokollsutdrag exploateringsnämnden 2024-08-26 § 204
2. Yrkande från S, V, MP och C 2024-06-17

Ärendet

Tjänsteutlåtandet är ett svar på ”Uppdrag angående åtgärder med anledning av rapporten om trafik- och resandeutveckling 2023” som exploateringsnämnden beslutade om 2024-08-26 § 204. Exploateringsnämnden ska ta ställning till om förslaget inriktningsbeslut är i linje med uppdraget.

Beskrivning av ärendet

Detta tjänsteutlåtande bygger på ett gemensamt arbete inom de tre förvaltningarna stadsbyggnadsförvaltningen, stadsmiljöförvaltningen och exploateringsförvaltningen, hädanefter benämnda som förvaltningarna. Förslaget innebär en gemensam inriktning för åtgärder.

Bakgrund

År 2014 antogs Göteborgs Stads Trafikstrategi för en nära storstad med tydliga mål om minskad biltrafik. År 2020 redovisade dåvarande Trafikkontoret uppdraget att ”utvärdera om målbilden i trafikstrategin är rimlig samt göra en tydlig analys över vilka åtgärder som behöver prioriteras för att nå trafikstrategins mål” (TN 2018-03-13, § 69).

Ungefär samtidigt som utvärderingen gjordes var Göteborgs Stads Miljö- och Klimatprogram på remiss, det antogs under 2021. I programmet är målen för en bättre natur, livsmiljö för människan och minskade koldioxidutsläpp skärpta och för att nå dem behöver det motoriserade vägtrafikarbetet minska med 25 procent till 2030 jämfört med 2020.

I rapporterna Trafik- och resandeutvecklingen samt i uppföljningen av indikatorer i Miljö- och klimatprogrammet genomförs årliga uppföljningar av trafiken gällande om utvecklingen går i riktning mot målen. I Trafik- och resandeutvecklingen för 2023 är det tydligt att biltrafiken ökar och alltså inte går i riktning mot målen för hållbart resande, samtidigt som cykeltrafiken inte ökar.

De tre förvaltningarna har getts i uppdrag att tillsammans

”påskynda åtgärder i linje med redan fattade beslut samt lägga fram förslag på nya åtgärder som krävs för att staden ska uppnå de mål som finns för resandeutvecklingen i miljö- och klimatprogrammet och trafikstrategin. Vägledande i arbetet ska vara att vägtrafiken totalt sett ska minska, bland annat genom ett främjande av de hållbara trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik.”

Det anges också att det är väsentligt att nå målen för att skapa en attraktiv livsmiljö för göteborgarna och besökarna. Vidare konstateras att nyckeln är att kombinera ökad transporteffektivitet med en attraktiv, säker och hälsosam stadsmiljö som främjar mångfunktionella gator, klimatanpassning, biologisk mångfald, ny teknik och innovation samt mångfald av kultur-, nöjes- och näringsliv.

Definitioner

- Nå målen för hållbart resande

I uppdraget anges ”Mål som finns för resandeutvecklingen i miljö- och klimatprogrammet och trafikstrategin”. I detta tjänsteutlåtande definieras detta som ett minskat vägtrafikarbete med 25 procent till 2030 med samtidigt ökat resande av gång, cykel och kollektivtrafik eller minskat resbehov genom

digitalisering eller andra tjänster. För att minska vägtrafikarbetet med 25 procent behöver personbilstrafikarbetet minska ytterligare eftersom yrkestrafik inte förväntas minska i samma utsträckning.

- Tillfälliga åtgärder

I stadsmiljönämndens uppdrag anges ”tillfälliga, kostnadseffektiva och uppskalningsbara åtgärder”. I detta tjänsteutlåtande definieras detta som tillfälliga åtgärder. En tillfällig åtgärd kan vara både tillfällig och permanent, men det tillfälliga ligger i att åtgärden kan tas bort utan större kostnad. De innefattar som regel ej grävning. Tillfälliga åtgärder kan vara både mindre och omfattande åtgärder i transportsystemet men de har en livslängd på omkring fem år och kan ha en lägre standard än vad teknisk handbok anger. Med tillfälliga åtgärder kan det temporärt bli något lägre standard, för exempelvis framkomlighet eller bekvämlighet, vilket kan korrigeras när åtgärden eventuellt permanentas.

- Trafikarbete eller vägtrafikarbete

Definitionen av årligt vägtrafikarbete är enligt Miljö- och klimatprogrammet (sid 44) ”antal körda kilometer med alla typer av motoriserade vägfordon i Göteborg”. Normalt ingår inte kollektivtrafik när beräkningar kring trafikarbete görs.

Stadsmiljöförvaltningens, stadsbyggnadsförvaltningens och exploateringsförvaltningens förslag till gemensam inriktning för att nå mål om hållbart resande

Exploateringsförvaltningen, tillsammans med stadsmiljöförvaltningen och stadsbyggnadsförvaltningen, kommer kraftsamla och gemensamt ta fram åtgärder som i snabb takt ger en minskning av resandet med bil och ökar resandet till fots, med cykel och kollektivtrafik. I dagsläget är den relativa attraktiviteten för bil hög i Göteborg, jämfört med de andra transportslagen. För att nå ett minskat vägtrafikarbete behöver de hållbara färd sättens relativa attraktivitet ökas, vilket i detta fall kan vara restid, tillförlitlighet, kostnad, bekvämlighet. Träd och grönska skapar inte bara nytta i sig utan förhöjer också attraktiviteten, främst för transportslagen gång och cykel. I arbetet med förändrad attraktivitet mellan transportslagen behövs också ett tydligt sammanhang och syfte. Det är avgörande för acceptans och genomförande, så att åtgärder inte genomförs enbart för att begränsa och förhindra framkomlighet i gaturummet, utan också för att berika och försköna stadsmiljön samt för att skapa en annan distribution av Stadens offentliga ytor. För att Staden ska nå dit behöver biltrafikens attraktivitet minska i syfte att skapa plats för en ekologiskt hållbar stad för människan, samtidigt som en jämlik och god tillgänglighet bibehålls i ett mer yteffektivt transportsystem. Detta är också av stor betydelse för att målen i Översiktsplan för Göteborg, om en nära, sammanhållen och robust stad ska kunna nås.

Stadsmiljöförvaltningen fick ett specifikt uppdrag från stadsmiljönämnden att prioritera ”tillfälliga, kostnadseffektiva och uppskalningsbara åtgärder”. Förvaltningarna införlivar gemensamt det uppdraget i detta förslag till inriktning. Förslaget till inriktning omfattar både tillfälliga åtgärder och mer långsiktiga insatser.

Förslag till prioriterade arbetsområden för att nå mål om hållbart resande

För att nå målen om hållbart resande kommer förvaltningarna behöva kraftsamla sitt arbete. De valda arbetsområdena nedan bedöms vara de mest effektiva för att nå målen för hållbart resande inom den korta tidshorisonten till 2030:

- Omdisponering av yta
- Bilparkering
- Hastighet
- Styrning
- Kommunikation

Arbetsområdena är tydligt fokuserade på ett minskat vägtrafikarbete, med målet om en transporteffektiv stad där gång, cykel och kollektivtrafik tillsammans med ökad grönska, krontäckning och stadsliv skapar attraktiva stadsmiljöer.

Omdisponering av yta: Inom omdisponering av yta kan ett snabbt och effektivt bidrag till målen inom hållbart resande skapas, trafikbuller och luftföroreningar kan minskas, fler attraktiva stadsmiljöer kan skapas. En invånare med bil tar upp 3,5 gånger mer av stadens yta än en invånare utan bil och motsvarande andel av kostnadsbilden. Studier sammanställda av IVL svenska miljöinstitutet inom omfördelning av yta visar på kraftiga minskningar av vägtrafikarbetet (IVL, 2024, Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan). Beroende på plats, omfattning och utformning finns många resultat på 10–20 procents minskning inom det avgränsade området.

Omdisponering av yta är avgörande för att målet om hållbart resande ska kunna nås, men det är också det åtgärdsområde som har störst potential att genomföras med tillfälliga åtgärder enligt uppdraget från stadsmiljönämnden. Syftet med omdisponering av yta är att skapa en målstyrd fördelning av trafikrummet men också att skapa utrymme för de funktioner som ger förutsättningar för livskvalitet i staden, såsom torg, platser, gångbanor, träd, grönska.

Åtgärderna inom omdisponering av yta innefattar allt från nuvarande planerings- och exploateringsprocess samt processen för investeringsplanering, till stadsmiljöförvaltningens projekt Pilotområde cykel, Ta plats, sommargator, Mobilitet Rosenlund och Framtidsgatan Herkulesgatan. Genom att utveckla och expandera dessa åtgärder under paraplyet tillfälliga åtgärder kan området få stor effekt. Inom åtgärdsområdet bör arbetet samordnas genom en övergripande plan för den vägtrafik som ska begränsas genom framtagandet av exempelvis en trafikplan, som anger vilka områden som ska omfattas och hur det ska göras. Inom trafikplanen kan både biltrafikflöde och hastigheten begränsas. Den kan exempelvis dela upp ett område i delområden och förhindra trafik mellan dessa såvida bilisten inte kör utanför området, likande Göteborg Stads zonindelning som funnits för Inom vallgraven sedan 1970. En annan förändring i Göteborg inom detta område är omdaningen av Övre Husargatan, där körfält för biltrafik gavs till kollektivtrafiken samtidigt som gatan gjordes om på flera andra sätt. Fordonstrafiken på gatan minskade kraftigt, samtidigt som det inte blev någon tydlig ökning av trafiken på direkt kringliggande gator.

Medborgarrådet för delaktighet i miljö- och klimatfrågor sa i sina rekommendationer till Göteborgs Stads politiker att de vill ha en grönare stad som är mer tillgänglig för alla och som främjar en ökad social närvaro och trivsel. Detta önskas genomföras bland annat

genom fler bilfria gator inom Vallgraven, billigare kollektivtrafik och mer pålitlig sådan genom större punktlighet, fler separerade cykel- och gångbanor, med mera.

Bilparkering: Utbud och pris på bilparkering har betydande inverkan på färdmedelsval och det är faktorer som Göteborgs Stad har stor rådighet över. Ett stort utbud av bilparkering tillsammans med låga priser både på allmän plats och kvartersmark leder till en ickefungerande bilparkeringsmarknad och ojämn kostnadsfördelning. Generellt sett betalar inte den som parkerar den faktiska kostnaden, utan i stället subventioneras bilparkeringen av allmänheten eller grannarna i huset. Kostnaden består alltid av en direkt kostnad, alltså investeringen, driften och marknadspriset på platsen, men också en indirekt kostnad i form av alternativnyttor som mindre exploaterbar yta, ökat buller, ökad risk för översvämning och målkonflikt med miljö- och klimatprogrammets mål.

Ett lågt pris på bilparkering förstärker bilens relativa attraktivitet gentemot andra färdssätt, till exempel kollektivtrafik. Låga avgifter på allmän plats gör det också svårt att driva konkurrenskraftiga bilparkeringsanläggningar eller andra mobilitetstjänster. Ökade avgifter och minskat utbud av gatu- och markparkering ökar de hållbara färdssättens relativa attraktivitet, skapar en bättre fungerande bilparkeringsmarknad och kan samtidigt frigöra ytor som omdisponeras till exempelvis hållbara färdmedel, grönska och vistelseytor. Ökade bilparkeringsavgifter och begränsat platsutbud kan enligt tillgänglig forskning från IVL svenska miljöinstitutet minska bilinnehavet med 5–15 procent och antalet bilresor med 10–30 procent. Enligt samma rapport kan ett minskat utbud av bilparkeringsplatser i bostadsområden minska klimatpåverkande utsläpp från biltrafik i ett område med upp till 13 procent (IVL, 2024).

I modellen för klimatscenario¹ finns olika scenarion om effekter av bilparkeringsåtgärder i Göteborg, beroende på hur mycket priset eller tiden att hitta en bilparkering förändras. Ett bedömt scenario med en relativ ökning av kostnaden för bilparkering (tid eller pengar) i stora delar av staden skulle innebära ett betydande bidrag till minskat vägtrafikarbete.

Hastighet: Genom att minska den relativa skillnaden i restid mellan bil och hållbara transportslag, skapas ett förändrat resande när gå, cykla och åka kollektivt blir mer tidseffektiva. Sänkt hastighet för biltrafik är enligt arbetet med klimatscenario¹ ett sätt att minska den relativa attraktiviteten gentemot andra färdssätt. Detta kan göras genom att minska tillåten hastighet, ändra gators utformning, ändra och förlänga nödvändig körväg genom exempelvis enkelriktningar.

Designguide för smarta gator (Spacescape et al, 2022, forskningsprojektet Smarta gator) drar slutsatsen att hastighet är den kanske mest grundläggande aspekten på gators sociala, trafikala och ekonomiska liv. Hastigheten hos människor och fordon avgör samspelet, trafiksäkerhet, trygghet, möjlighet att vistas och leka samt sociala aktiviteter. Guiden menar att gångfartsgatan har ett maximalt utbyte mellan människor där alla kan se och prata med alla medan högfartsgatan behöver separera snabbare fordon och separeras från gående och cyklister för säkerhet, trygghet och stadsliv. I modellen för klimatscenario¹ har hastigheten på gator inom Göteborg och Mölndal, som idag har skyltad hastighet 50

¹ Klimatscenario¹ är en trafiksimuleringsmodell på makronivå som Göteborgs Stad tar fram nu. I den är målen för Miljö- och klimatprogrammet styrande. Arbetet med att ta fram modellen och analyser av vilken effekt på vägtrafikarbetet som olika åtgärder förväntas ha, ligger till grund för de fem prioriterade områdena och vilka typer av åtgärder, samt vilken omfattning som behövs, för att nå målen. Slutlig rapport om Klimatscenario¹ presenteras under 2025.

km/h eller 60 km/h, sänkts till 40 km/h. På de större centrala lederna sänktes hastigheten till 60 km/h. Detta reducerar vägtrafikarbetet i staden med omkring 5 procent (i analysen förutsätts kollektivtrafikens hastighet vara opåverkad).

Minskad hastighet har inte bara en direkt påverkan på vägtrafikarbetet utan ger även minskad olycksrisk, lägre utsläpp av partiklar och minskat buller. Lägre hastighet ger även ett minskat ytanspråk i korsningar.

Ett minskat vägtrafikarbete kan också åstadkommas genom att öka hastigheten för gång och cykel. Det kan göras genom att bredare och mer gena cykelvägar, öka cykelns grön tid vid signaler eller ta bort signaler för cykel i signalreglerade korsningar, öka prioriteten i andra korsningar och öka andelen elcyklar. På liknande sätt fungerar det att ge ökad relativ hastighet för kollektivtrafiken, gärna i kombination med en ökad pålitlighet.

Styrning: Verksamhetsstyrning mot målen inom hållbart resande bör ges högsta prioritet för att säkerställa att det löpande arbetet ger högre målpuppfyllnad. Små, men viktiga, förändringar i befintliga processer, som exempelvis investeringsprocessen, trafikreglering, detaljplanering och markanvisningar, kan tillsammans ha stor effekt. Aktiviteter och projekt som inte leder i riktning mot målen om hållbart resande behöver nedprioriteras eller väljas bort.

För att nå uppsatta mål ska det vara enkelt och tydligt för den enskilde medarbetaren att arbeta i linje med styrningen. Att skyndsamt implementera och vidareutveckla processer inom och mellan förvaltningarna för att underlätta i verksamheten är därför avgörande. Processerna ska vara enkla att följa och ska styra verksamheten mot målpuppfyllnad i bedömningar, prioriteringar och vid genomförande av åtgärder. Nuvarande processer behöver kompletteras med beslutsmandat, tydlig målavvägning och avvikelsehantering.

Kommunikation: Kommunikation gällande målen om hållbart resande behövs internt inom Stadens förvaltningar och bolag, samt externt till boende, näringsliv, besökare och civilsamhälle. Dagens kommunikation är ofta projektorienterad och med fokus på Göteborgs Stads större stadsutvecklingsprojekt. Framåt ska en samlad ansats med fokus på att förklara varför transportsystemet och staden behöver förändras och att minskad biltrafik är ett medel för att nå dit, inte själva syftet. Denna nya kommunikation skapas genom dialog och samverkan inom Stadens förvaltningar och bolag samt med boende, näringsliv, besökare och civilsamhälle för att skapa bred delaktighet och förståelse i omställningen. För detta arbete behövs kommunikationsstrategier som samverkar på flera nivåer, från övergripande mål till de kvaliteter som operativa åtgärder och dialog skapar. Kommunikation och dialog är inte bara ett viktigt verktyg för att ge kunskap och förståelse för förändring, det är också en egen aktivitet för att skapa ett förändrat resande.

Handlingsplan för 2025 – för att nå målen om hållbart resande

Stadsmiljöförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen och exploateringsförvaltningen bedriver en omfattande verksamhet och tar varje dag beslut som påverkar trafiken i Göteborg. Arbetet med att nå målen för hållbart resande ska prioriteras högre, genomföras inom de prioriterade arbetsområdena och med tydlig och gemensam styrning inom förvaltningarna. Förvaltningarna tar fram handlingsplaner för att leva upp till inriktningsbeslutet.

Förvaltningens bedömning

I detta tjänsteutlåtande inkluderas åtgärder där Göteborgs Stad har rådighet. Det ger en bedömd teoretisk möjlighet att nå målen för hållbart resande. Åtgärderna skulle dock kunna bli mer verkningsfulla, effektiva och attraktiva i kombination med förändringar av trängselskatt, utökad trafikering med kollektivtrafik, höjd drivmedelskostnad och reduktionsplikt. Dessa åtgärder har dock annan huvudman och ligger därmed utanför Stadens direkta rådighet.

För att nå målen för hållbart resande ser förvaltningen ett stort behov av en samlad politisk ambition samt att förvaltningarna har en gemensam prioritering av åtgärder och aktiviteter samt utökad samordning av verksamhetsplaneringen. Exploateringsförvaltningen avser att fortsätta arbetet inom det givna uppdraget, i samverkan med stadsmiljöförvaltningen och stadsbyggnadsförvaltningen, genom att ta fram förvaltningens åtgärder för en gemensam handlingsplan för 2026–2030 med de åtgärder som krävs för att staden ska uppnå de mål som finns för resandeutvecklingen i miljö- och klimatprogrammet och trafikstrategin.

Exploateringsförvaltningen kommer kunna bidra till långsiktiga åtgärder genom exempelvis markanvisningar, gröna transportplaner och en målstyrning mot ökat hållbart resande i exploateringsprojekten. På kort sikt kan förvaltningen stärka förutsättningarna för gång, cykel och kollektivtrafik i staden under byggtid.

Kristina Lindfors

Direktör exploateringsförvaltningen

Jakob Andreasson

Avdelningschef projekt söder

§ 204 Ärendenummer EXF-2024-00620

Yrkande angående åtgärder med anledning av rapporten om trafik- och resandeutveckling 2023

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt yrkande från S, V, MP och C:

1. Exploateringsförvaltningen får i uppdrag att enskilt och i samverkan med stadsmiljöförvaltningen och stadsbyggnadsförvaltningen påskynda åtgärder i linje med redan fattade beslut samt lägga fram förslag på nya åtgärder som krävs för att staden ska uppnå de mål som finns för resandeutvecklingen i miljö- och klimatprogrammet och trafikstrategin. Vägledande i arbetet ska vara att vägtrafiken totalt sett ska minska bland annat genom ett främjande av de hållbara trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik.
2. Exploateringsförvaltningen får i uppdrag i samverkan med stadsmiljöförvaltningen och stadsbyggnadsförvaltningen att senast 31 oktober föreslå ett tydligt inriktningsbeslut för ovanstående.

Tidigare behandling

Bordlagt 2024-06-17 § 178

Handlingar

Yrkande från S, V, MP, C den 2024-06-17

Yttrande från D, M, KD, SD den 2024-06-26

Yrkanden

Patrik Höstmad (D) yrkar avslag till yrkande från S, V, MP och C

Robert Hammarstrand (S) och Hans Arby (C) yrkar bifall till yrkande från S, V, MP och C

Propositionsordning

Ordföranden Robert Hammarstrand (S) ställer proposition på yrkandena och finner att nämnden beslutat bifalla yrkande från S, V, MP och C. Omröstning begärs.

Omröstning

Godkänd voteringsproposition: "Ja-röst för bifall till yrkande från Robert Hammarstrand (S) och Hans Arby (C). Nej-röst för bifall till yrkande från Patrik Höstmad (D)"

Zagros Hama Aga (M), Catrin Bengtsson (M), Jerker Sjögren (KD), Mikael Sandberg (SD) och Patrik Höstmad (D) röstar Nej (5)



Protokollsutdrag

Sammanträdesdatum: 2024-08-26

Beatrice Klein (V), Vivi-Ann Nilsson (S), Helena Norin (MP), Jack Vahnberg (V), Hans Arby (C) och Robert Hammarstrand (S) röstar Ja (6)

Protokollsanteckning

Patrik Höstmad (D) antecknar yttrande från D, M, KD och SD

Reservationer

Zagros Hama Aga (M), Catrin Bengtsson (M), Jerker Sjögren (KD), Mikael Sandberg (SD) och Patrik Höstmad (D) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Dag för justering

2024-09-05

Vid protokollet

Sekreterare

Sirpa Bernhardsson

Ordförande

Robert Hammarstrand (S)

Justerande

Patrik Höstmad (D)

Yrkande S,V,MP,C

Exploateringsnämnden

24-06-17

Yrkande angående åtgärder med anledning av rapporten om trafik- och resandeutveckling 2023.

I kommunfullmäktiges budget för 2023 och 2024 finns ett tjugotal uppdrag som syftar till att ställa om trafiken i Göteborg till hållbara transporter där kollektivtrafik, cykel och gång ska prioriteras före andra färdmedel. Även förra mandatperioden fanns flertalet uppdrag med det syftet. Göteborgs stad har i bred politisk enighet fastställt mål om att öka andelen resor med hållbara färdmedel och minska andelen resor med bil. Trots detta visar den senaste rapporten om trafik- och resandeutvecklingen att utvecklingen går för långsamt för kollektivtrafik och gång samt åt fel håll för bil och cykel.

Trenden för resandeutvecklingen inom kollektivtrafiken är positiv och börjar närma sig nivåerna innan pandemin, även om det behövs en högre takt för att uppnå målen. Utvecklingen för antalet resor som görs till fots är också positiv men även här behöver takten öka. Utvecklingen för cykelresor går alldeles för långsamt och under det senaste året har cyklingen tydligt minskat. Inte heller utvecklingen för bilresor går åt rätt håll utifrån beslutade mål i trafikstrategin. När fler flyttar till Göteborg och fler företag etablerar sig i staden ställs krav på mer plats för bostäder och verksamheter, för att få plats med dessa behov och för att få till en fungerande trafik är det av yttersta vikt att transporter med bil minskar till förmån för mer utrymmeseffektiva och hållbara transportalternativ såsom kollektivtrafik, cykel och gång. Det är också väsentligt för att skapa en attraktiv livsmiljö för göteborgarna och besökarna. Nyckeln är att kombinera ökad transporteffektivitet med en attraktiv, säker och hälsosam stadsmiljö som främjar mångfunktionella gator, klimatanpassning, biologisk mångfald, ny teknik och innovation samt mångfald av kultur-, nöjes- och näringsliv.

Kollektivtrafiken behöver byggas ut till fler områden, kapaciteten och pålitligheten öka och restider kortas även då det minskar framkomligheten för biltrafiken som till skillnad från kollektivtrafiken uppfyller restidsmålen med stor marginal. Kommande kollektivtrafiksatsningar ska vara inriktade på att förbättra för resenärer som reser inom Göteborgs stad. En viktig del i detta är att prioritera kollektivtrafiken framför biltrafiken genom att peka ut fler tydliga kollektivtrafikstråk och hitta finansiering och genomförandekraft till den kollektivtrafik som planeras inom ramen för Målbild koll 2035.

Det finns en stor potential i att fler människor kan cykla i sin vardag. Västra Götalandsregionens cykelpotentialstudie från 2018 visar att en stor del av göteborgarna kan ta sig till och från sitt arbete på kort tid med cykel och med el-cykel är potentialen ännu högre. Givetvis kan inte alla cykla till och från sitt jobb men studien visar att det finns en stor möjlighet att få fler att cykla. Därför behöver fler åtgärder vidtas för att öka cyklandet.

Det är tydligt att det finns en bred folklig förankring att genomföra konkreta klimatåtgärder och skapa mer attraktiva stadsmiljöer för människor. Detta visade sig exempelvis när Göteborgs Stad utvärderade sommargatorna 2022 då 72 procent av de boende, 81 procent av besökarna och 71 procent av de verksamma i området ansåg att sommargågatan medför något positivt för gatan.

För att komma till rätta med resandeutvecklingen behöver Stadsbyggnadsnämnden, Exploateringsnämnden och Stadsmiljönämnden ta krafttag för att nå de mål Göteborgs Stad har i miljö- och klimatprogrammet och trafikstrategin. Rapporten om trafik- och resandeutvecklingen ger två huvudsakliga rekommendationer: ”Arbeta för att minska biltrafiken” samt ”lyft arbetet med attraktiva och trygga stadsmiljöer”. Rapporten om trafik- och resandeutvecklingen är ett viktigt underlag i arbetet framåt.

Åtgärder för att ställa om till ett mer hållbart resande går hand i hand med att skapa mer attraktiva stads- och livsmiljöer för göteborgarna. Det behöver göras både genom långsiktiga åtgärder i stadsplaneringen och genom snabbare konkreta åtgärder. En del åtgärder som behöver genomföras kommer innebära att det blir relativt mer attraktivt att välja hållbara trafikslag, i förhållande till bil.

Av resandeundersökningen framgår att det ”i dagsläget behövs ett modigare ledarskap som vågar hantera de målkonflikter som uppstår. Det gäller politiken såväl som samtliga led i förvaltningarna.” Det främsta syftet med detta beslut (och motsvarande beslut i stadsmiljönämnden och stadsbyggnadsnämnden) är skapa just en tydligare och stabilare inriktning för hållbart resande samt stort mandat och höga förväntningar på förvaltningarna att tillsammans genomföra det som krävs för att nå stadens trafik- och miljömål.

För att lyckas kommer det vara väsentligt att åtgärderna görs i ett samlat strategiskt grepp och med utgångspunkt för de städer som faktiskt lyckats med en snabb trafikomställning. Fokus behöver ligga på hur man kan skapa förändring som får en acceptans bland göteborgarna, samverkan med relevanta aktörer samt innovation som utgår från den samlade forskning och beprövad erfarenhet som finns inom trafikomvandling, exempelvis Designguide för Smarta gator och Global Street Design Guide. Vilket vägval Göteborg bör göra ska förvaltningarna föreslå i ett gemensamt inriktningsbeslut senast 31 oktober.

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Exploateringsförvaltningen får i uppdrag att enskilt och i samverkan med stadsmiljöförvaltningen- och stadsbyggnadsförvaltningen påskynda åtgärder i linje med redan fattade beslut samt lägga fram förslag på nya åtgärder som krävs för att staden ska uppnå de mål som finns för resandeutvecklingen i miljö- och klimatprogrammet och trafikstrategin. Vägledande i arbetet ska vara att vägtrafiken totalt sett ska minska bland annat genom ett främjande av de hållbara trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik.

2. Exploateringsförvaltningen får i uppdrag i samverkan med stadsmiljöförvaltningen och stadsbyggnadsförvaltningen att senast 31 oktober föreslå ett tydligt inriktningsbeslut för ovanstående.