

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-11-20

SBN 2024-12-17

Ärendenummer SBF-2024-00959

Handläggare

Joachim Karlgren

Telefon: 031-368 2398

E-post: joachim.karlgren@stadsbyggnad.goteborg.se

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

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Stadsbyggnadsnämnden 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. Stadsbyggnadsnämnden förklarar uppdraget att, i samverkan med stadsmiljöförvaltningen och exploateringsförvaltningen, 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 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.”

Stadsbyggnadsförvaltningen svarar på uppdraget med ett gemensamt förslag, framtaget i samverkan med stadsmiljöförvaltningen samt exploateringsförvaltningen, 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, där den första handlingsplanen för 2025 är under framtagande. Handlingsplanen ska bestå 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. Kostnadsuppskattningar för Handlingsplan 2025 är att det ryms inom nuvarande förslag till budget. Detta bedöms möjligt då de åtgärder som ger effekt i riktning mot målen för hållbart resande, inte 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. För de personer som inte kan välja andra färdmedel, exempelvis för grupper med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga som behöver skjutas till eller parkera/anlända nära sin målpunkt, ska tillgängligheten med bil fortsatt vara god.

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.

Ärendet

Tjänsteutlåtandet är ett svar på ”Uppdrag angående åtgärder med anledning av rapporten om trafik- och resandeutveckling 2023” som stadsbyggnadsnämnden beslutade om 2024-08-27 § 506. Stadsbyggnadsnämnden ska ta ställning till om föreslaget inriktningsbeslut är i linje med uppdraget.

Beskrivning av ärendet

Detta tjänsteutlåtande bygger på ett gemensamt arbete inom de tre förvaltningarna stadsbyggandsförvaltningen, stadsmiljöförvaltningen och exploateringsförvaltningen. 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 gets 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.

Förvaltningarnas förslag till gemensam inriktning för att nå mål om hållbart resande

Stadsbyggnadsförvaltningen, tillsammans med stadsmiljöförvaltningen och exploateringsförvaltningen, 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 färsättens 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. De långsiktiga insatserna kommer att kräva planeringsresurser från stadsbyggnadsförvaltningen.

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 omdaning 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 icke fungerande 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 färd sätt, 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 färd sättens 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 färd sätt. 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 måluppfyllnad. 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 måluppfyllnad i bedömningar, prioriteringar och vid genomförande av åtgärder. Nuvarande processer behöver kompletteras med beslutsmandat, tydlig målavvägning och avvikelshantering.

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 – Stadsbyggnadsförvaltningens åtgärder 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 där syftet med handlingsplanerna är att en större andel av alla dagliga beslut ska bli mer styrda och inriktade mot att nå målen för hållbart resande. Avvikelse ska rapporteras och handlingsplanen revideras årligen. Arbetet med att ta fram

handlingsplanerna leds av förvaltningarna gemensamt med stadsmiljöförvaltningen som samordnande förvaltning.

Förvaltningens bedömning

Förslaget till prioriterade arbetsområden utgör inriktningar som förvaltningen ska ta fram åtgärder inom. Åtgärderna behöver därefter vara av det slag som Göteborgs Stad har egen rådighet över. Det ger en bedömd teoretisk möjlighet att nå målen för hållbart resande, förutsatt att åtgärderna genomförs på ett kraftfullt sätt. Åtgärderna skulle dock kunna bli mer verkningfulla, effektiva och attraktiva i kombination med förändringar av trängselskatt, trafikering med kollektivtrafik, drivmedelskostnad och reduktionsplikt. Dessa åtgärder har dock annan huvudman och ligger därmed utanför Stadens direkta rådighet.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att konsekvenserna av ett genomförande av åtgärder inom prioriterade arbetsområden blir en tydlig påverkan på invånares, näringslivets och besökares dagliga resande, exempelvis ökade parkeringsavgifter, färre parkeringar, längre restider samt resvägar för bil, samt parkeringar med längre avstånd till näringsidkare och målpunkter. Vidare bedöms effekterna även bli ett mer attraktivt stadsliv, mer yta för gång, cykel, rekreation och grönska, samt möjligheter att exploatera områden som tidigare varit otillgängliga.

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.

Stadsbyggnadsförvaltningen avser att fortsätta arbetet inom det givna uppdraget, i samverkan med stadsmiljöförvaltningen och exploateringsförvaltningen, genom att ta fram förvaltningens åtgärder i gemensamma handlingsplaner med de åtgärder som krävs för att staden ska uppnå de mål som finns för resandeutvecklingen i miljö- och klimatprogrammet och trafikstrategin.

Henrik Kant

Jenny Adler

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Strategi och taktik