ANTAGEN AV TRAFIKNÄMNDEN FEBRUARI 2014

GÖTEBORG 2035
TRAFIKSTRATEGI FÖR EN NÄRA STORSTAD

Göteborgs Stad
Trafikkontoret

GÖTEBORG 2035
TRAFIKSTRATEGI FÖR EN NÄRA STORSTAD

Antagen av trafiknämnden den 6 februari 2014
Trafikkontoret dnr 0894/11
ISSN 1103-1530
Uppdragsgivare: Kommunstyrelsen, Göteborgs Stad

Projektledare
Sofia Hellberg, trafikkontoret
Per Bergström Jonsson, trafikkontoret

Styrgrupp
Birgitta Hellgren (ordförande), trafikkontoret
Jan Rinman, trafikkontoret
Suzanne Andersson, trafikkontoret

Huvudförfattare
Sofia Hellberg, trafikkontoret
Per Bergström Jonsson, trafikkontoret
Magnus Jäderberg, trafikkontoret
Malin Sunnemar, trafikkontoret
Hans Arby, konsult

Deltagare i arbetsgrupper

Trafikkontoret
Anna Boberg, Björn Carlsson, Max Falk, Nina Galligani,
Johan Jerling, Frida Karlge, Anders Roth, Dharmesh Shah,
Daniel Sjölund, Magnus Ståhl, Ma-Lou Wihlborg

Fastighetskontoret
Staffan Claesson, Lisa Häggdahl, Lukas Memborn

Stadsbyggnadskontoret
Sara Brunnkvist, Annelie Kjellberg, Anna Noring, Björn Siesjö

Västra Götalandsregionen
Jörn Engström

Västtrafik
Magnus Lorentzon

Trafikverket
Kerstin Boström

Konsulter
Bo Asplind, Peter Blomquist, Anna Lundqvist,
Staffan Sandberg, Stephan Schumpp, John Wedel

Konsultstöd
Arby Kommunikation, Carl-Johan Engström, Futuramb,
Lillemor Bulukin, Ramböll, Sweco, Trivector, Tyréns, WSP, ÅF

Layout och produktion
Tre Art AB

FÖRORD

Göteborg är inne i en spännande tid. Sedan några år tillbaka pågår planering för många stora infrastrukturprojekt och visionen om Älvstaden ger ett helt nytt sätt att se på vår stad. År 2035 beräknas Göteborg ha 150 000 fler boende och 80 000 fler arbetstillfällen och vara kärnan i en arbetsmarknadsregion på 1,7 miljoner invånare. Det innebär många stora utmaningar, men också ett tillfälle att skapa en sammanhållen stad som lever upp till högt ställda miljömål, en chans som inte alla städer har.

Trafiken och trafikanterna är en integrerad del av en attraktiv stad och ett framgångsrikt näringsliv. De mål och inriktningar som trafikstrategin pekar ut ska bidra till att skapa ett enklare vardagsliv i en konkurrenskraftig, nära storstad. Trafikstrategin ska konkretiseras i handlings- och investeringsplaner och är utgångspunkten för påbörjade och kommande planer och program för olika trafikantslag och ansvarsområden.

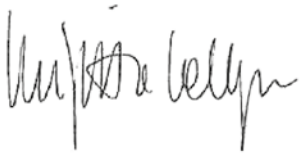
Arbetet med trafikstrategin har pågått sedan hösten 2011 på uppdrag av kommunstyrelsen. Det har genomförts i olika delprojekt som har resulterat i underlagsrapporter som sedan legat till grund för den remissversion som sändes ut i mars 2013. Den blev väl emottagen och remissvaren hjälpte oss att göra trafikstrategin ännu tydligare.

Förankring med berörda förvaltningar, politiker och andra aktörer och intressenter har skett under arbetets gång genom dialog, workshopar och presentationer. Den politiska förankringen av strategiarbetet har gjorts stegvis. Trafiknämnden har informerats löpande under processens gång och kommunstyrelsen har informerats två gånger.

Trafikstrategin har tagits fram parallellt med strategi för utbyggnadsplanering och grönstrategin och utgår i likhet med dessa från översiktsplanen som antogs 2009 och som är det övergripande styrdokumentet för stadens markanvändning. Den nära samverkan mellan de fyra samhällsbyggande fackförvaltningarna – trafikkontoret med huvudansvar för trafikstrategin, stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret med huvudansvar för strategi för utbyggnadsplanering samt park- och naturförvaltningen med ansvar för grönstrategin – har skapat mycket goda förutsättningar för framgångsrikt genomförande av strategier och planer.

Tillsammans med den antagna visionen för Älvstaden visar de tre strategiska dokumenten en tydlig riktning för Göteborgs markanvändning de närmaste 20 åren. Det ger invånare, näringsliv och andra intressenter möjlighet att i sin tur fatta långsiktiga beslut som leder i samma riktning. En nära storstad med ett framgångsrikt näringsliv, gröna kvaliteter, ett rikt stadsliv – och ett enklare vardagsliv.

Göteborg 18 december 2013



Birgitta Hellgren
Trafikdirektör – 2013

Stefan Eglinger
Trafikdirektör 2014 –

Foto: Hans Arby

SAMMANFATTNING

Göteborg går från att vara en stor småstad till att bli en storstad. För att på ett hållbart sätt kunna välkomna fler invånare, besökare och verksamheter i en tätare stad behöver trafiksystemet förändras. Göteborgarna ska kunna, och vilja, använda gång, cykel och kollektivtrafik som sina vanligaste färdmedel. Det rådande planeringskonceptet ”tillgång via snabb rörlighet” kompletteras med ”tillgång genom korta avstånd”.

Göteborg kan öka sin attraktivitet för människor och verksamheter genom att erbjuda ett rikare stadsliv och genom att vidareutveckla hamnen och övrig logistik- och industriverksamhet så länge det inte påverkar den lokala miljön negativt. Att hantera fler människors resande och stärka stadens konkurrenskraft är, tillsammans med att minska transportsektorns klimatpåverkan, de tre största utmaningarna som trafikstrategin har att hantera.

Trafikstrategin är vägledande för hur trafiksystemet och gaturummet i Göteborg ska utvecklas för att uppnå fastslagna mål och möta de utmaningar som staden står inför.

TRAFIKSTRATEGIN PEKAR UT TRE HUVUDMÅL

Trafikstrategin fokuserar på tre områden – **resor, stadsrum och godstransporter** – som har stor betydelse för att Göteborg ska nå uppsatta mål och skapa livskvalitet, konkurrenskraft och en hållbar utveckling:

Resor – hur vi skapar ett ***lättillgängligt regioncentrum*** där det är lätt att nå viktiga platser och funktioner oavsett färdmedel och förutsättningar.

Stadsrum – hur vi bidrar till mer ***attraktiva stadsmiljöer*** där människor vill bo, arbeta, handla, studera och mötas.

Godstransporter – hur vi bidrar till att befästa Göteborg som ***Nordens logistikcentrum*** där både befintliga och nya branscher kan utvecklas och skapa arbetstillfällen, utan att det inkräktar på livskvalitet, hållbarhet och tillgänglighet.

Strategins tre huvudmål – *Ett lättillgängligt regioncentrum, attraktiva stadsmiljöer och Nordens logistikcentrum* – svarar mot några av översiktsplanens 13 strategiska frågor. De tre huvudmålen har också stor relevans för Göteborgs roll som centrum och motor för hela regionen.

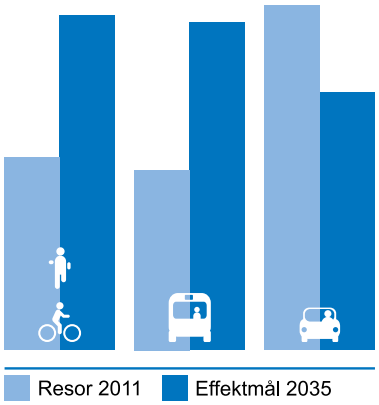
… SAMT NÅGRA GENOMFÖRANDEPRINCIPER

Trafikstrategin slår även fast fyra principer och ett antal framgångsfaktorer för genomförandet av trafikstrategin.

STRATEGI FÖR RESOR

Vi gör det lätt att nå viktiga platser och funktioner i Göteborg genom att:

Stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter (struktur)
En struktur baserad på stadens tyngdpunkter gör det möjligt att erbjuda en snabb och pålitlig kollektivtrafik med stor kapacitet och ett högklassigt cykelnät som är lätt att nå från hela staden. Samtidigt stöds utvecklingen av utpekade knutpunkter till områden med tät blandstad.



Öka tillgången till nära service, handel, mötesplatser och andra vardagliga funktioner (samhällsplanering)
Förbättrade möjligheter att hantera vardagsärenden hemma eller i närmiljön minskar behovet av att resa, och att resa långt, samtidigt som vi får en tryggare och mer livfull närmiljö. Trafikplaneringens viktigaste bidrag är att prioritera fotgängare och cyklister i den lokala miljön.

Effektivisera användningen av vägar och gator (nyttjande)
Information samt styrning och ledning av vägtrafiken i kombination med åtgärder som begränsar antalet fordon i trafiksystemet säkerställer en god framkomlighet för alla trafikanter och godstransporter.

STRATEGI FÖR STADSRUM

Vi skapar attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv i Göteborg genom att:

Ge gående och cyklister förtur och anpassa hastigheter efter i första hand gående (rörelse)
Gatumiljöer och hastigheter anpassade i första hand utifrån gående och i andra hand utifrån cyklisters behov och villkor skapar förutsättningar för trygga, säkra och levande gatumiljöer utan att stänga ute andra trafikantslag.

Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig (yta)
Ytan i stadsmiljöer är begränsad. Genom att omfördela yta mellan trafikslag och mellan trafik och vistelse skapas förutsättningar för attraktiva, livliga och därmed tryggare stadsrum. Parkering ska i första hand ske i parkeringshus eller garage och varudistribution ska i första hand ske på tider då få människor störs.

Skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät utan barriärer (struktur)
Orienterbarhet, genhet och avsaknad av barriärer i gatunätet gör det lättare att ta sig fram, bygger samman staden och sprider stadslivet till fler platser. Det finmaskiga och sammanhängande gatunätet gäller alla trafikslag, så länge flöden och hastigheter inte skapar nya barriärer.

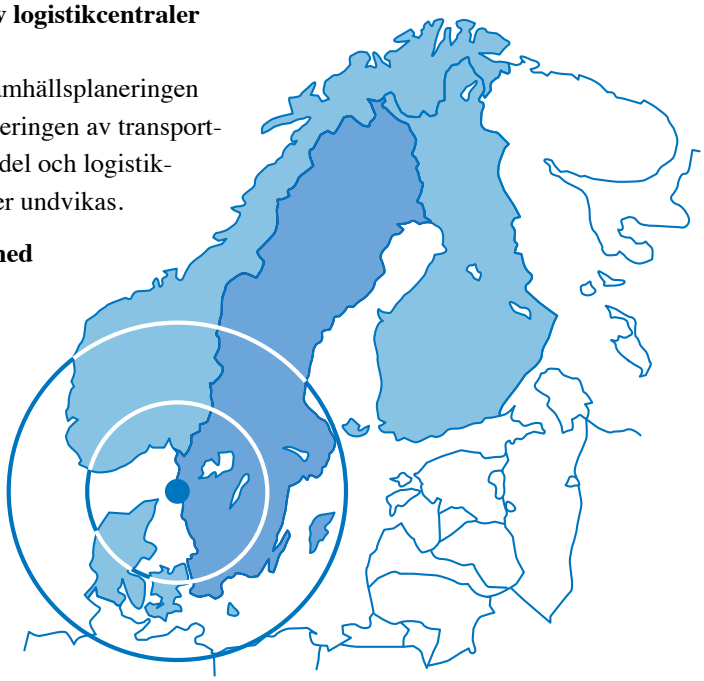
STRATEGI FÖR GODSTRANSPORTER

Vi gör Göteborg världsledande inom effektiv och klimatsmart godshantering i samverkan med andra aktörer genom att:

Säkerställa en god framkomlighet för godstransporter i Göteborg och samtidigt minska de lokala negativa miljökonsekvenserna
En ökad kapacitet i järnvägsnätet och prioritering av godstrafik på utpekade leder ökar framkomligheten för gods och medger samtidigt effektiva åtgärder för att minska effekterna av buller, utsläpp och barriärer. Optimering av valet av transportslag och kombinerade transporter ökar effektiviteten och minskar miljöpåverkan.

Samverka regionalt vid lokalisering av logistikcentraler och transportintensiva verksamheter
Genom att inkludera godstransporter i samhällsplaneringen och ha ett regionalt perspektiv på lokaliseringen av transportintensiva verksamheter kan industri, handel och logistikverksamheter utvecklas och målkonflikter undvikas.

Stimulera innovationer i samverkan med akademi och näringsliv
En innovationsplattform för staden skapar tydlighet och samordning gentemot andra aktörer. Nätverk och liknande plattformar för dialog med näringsliv och andra offentliga verksamheter skapar förutsättningar för gemensamma lösningar och snabbare genomförande. Nätverken ska finnas på både strategisk och operativ nivå.



GENOMFÖRANDEPRINCIPER

Börja med investeringar som omfattar resor i, genom eller runt innerstaden

Se till att det går att ta sig fram under tiden den nära storstaden byggs

Stöd innovation och introduktion av nya lösningar och låt Göteborg vara en testarena

Utnyttja potentialen i en meningsfull dialog med näringslivet och invånare

Foto: iStock Photo

INNEHÅLL

1 VAD ÄR GÖTEBORGS TRAFIKSTRATEGI 12

Därför behövs en trafikstrategi 13

Trafikstrategin – del av ett sammanhang.....13

Vad trafikstrategin inte är 17

Läs mer.....17

2 UTMANINGAR 20

Utmaningar av global karaktär 21

Utmaningar av nationell karaktär 21

Utmaningar av regional karaktär.....22

Utmaningar av lokal karaktär.....23

3 MÅL OCH STRATEGIER 29

Mål 29

Strategi för resor.....32

Strategi för stadsrum.....44

Strategi för godstransporter.....54

4 PRINCIPER OCH FRAMGÅNGSFAKTORER 64

Genomförandeprinciper.....64

Framgångsfaktorer för att nå målen.....67

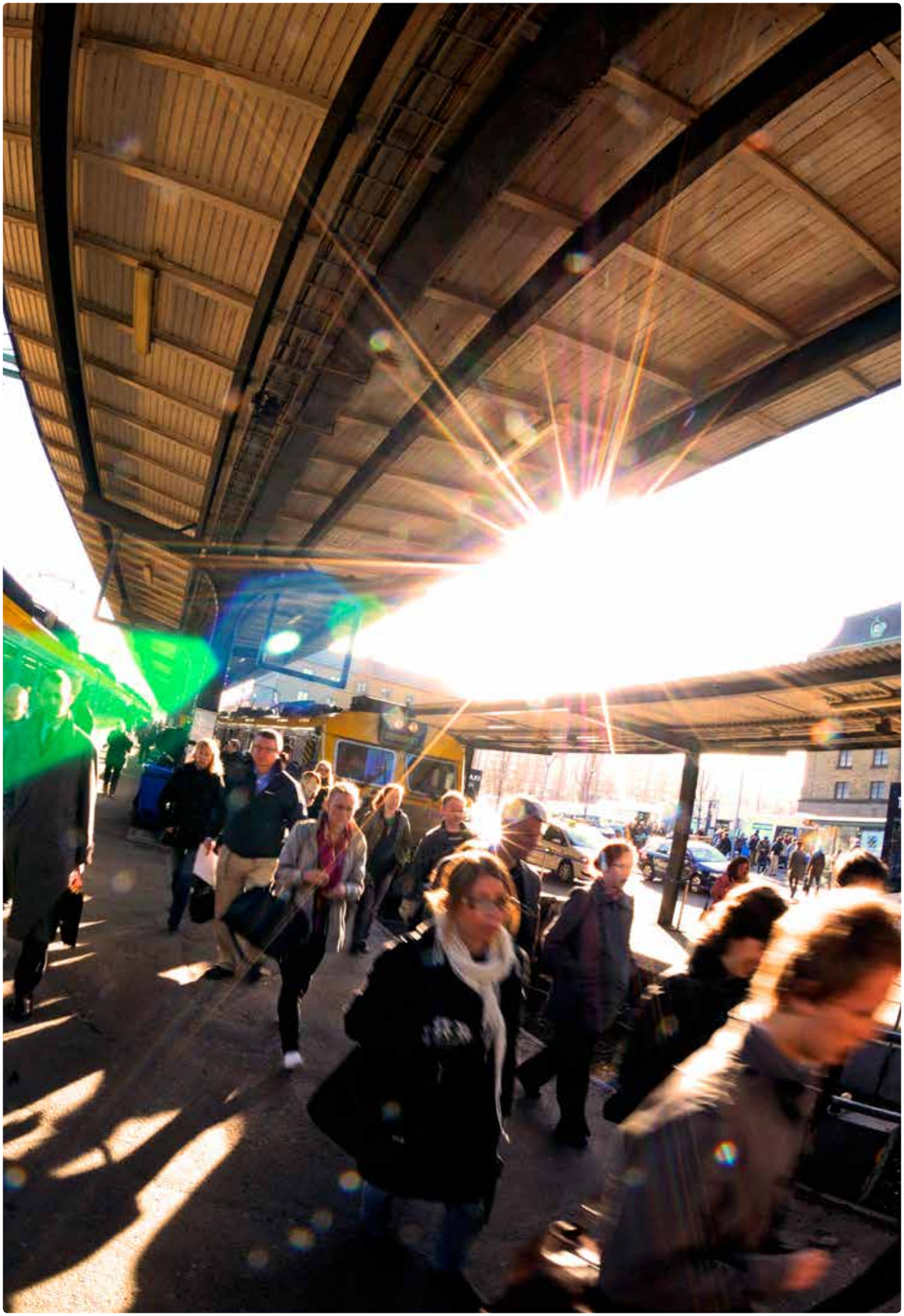


Foto: Västra Götalandsregionen

KAPITEL 1
VAD ÄR GÖTEBORGS TRAFIKSTRATEGI

Foto: iStock Photo

VAD ÄR GÖTEBORGS TRAFIKSTRATEGI

Trafikstrategin för Göteborg är vägledande för hur trafiksystemet i staden ska utvecklas för att uppnå fastslagna mål och möta de utmaningar som staden står inför de närmaste drygt 20 åren. Strategin fördjupar de delar kring trafik som tas upp i Göteborg Stads översiktsplan. Trafikstrategin är ett stöd i samverkan med andra samhällsbyggande aktörer och i kommunikationen med invånare, verksamheter och andra externa intressenter. Den utgår från att planeringen ska vara viljestyrd snarare än prognosbaserad.

DÄRFÖR BEHÖVS EN TRAFIKSTRATEGI

Göteborg går från att vara en stor småstad till att bli en storstad med fler boende, arbetande och besökare, med en stärkt roll som Nordens logistikcentrum och med en livskraftig industri. En sådan utveckling är gynnsam för Göteborg och regionen – men den måste både stödjas och hanteras på rätt sätt.

Att minska transportsektorns klimatpåverkan, att ge fler människor bra resmöjligheter och att stärka konkurrenskraften genom att erbjuda ett rikt stadsliv och goda förutsättningar för näringslivet är tre av de utmaningar som trafikstrategin tar sig an.

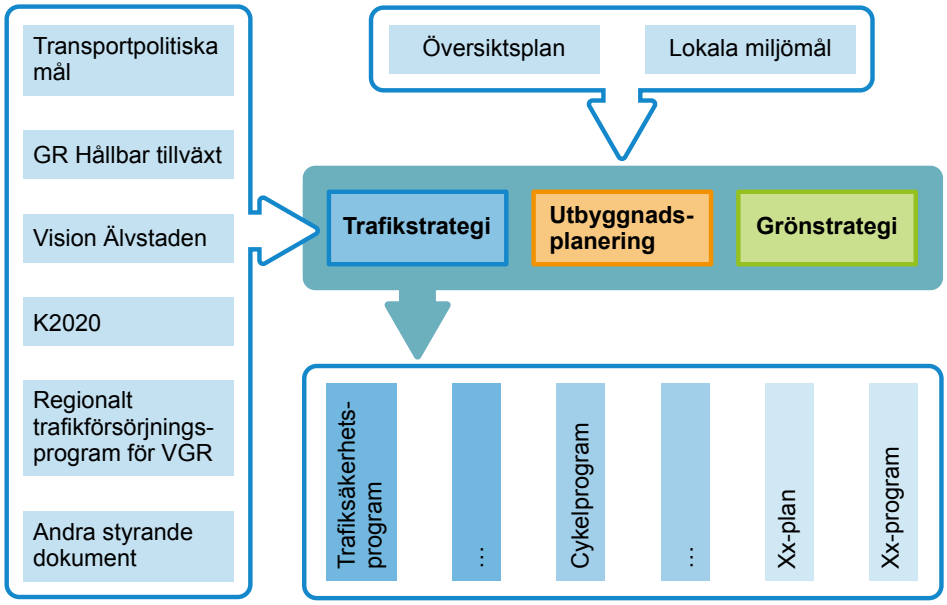
En strategi handlar om hur man prioriterar för att nå uppsatta mål. Trafikstrategin anger stadens övergripande inriktning för planering och beslut om investeringar och andra åtgärder – framförallt inom trafikområdet – men även för sådant som andra samhällsbyggande aktörer behöver göra. Trafikstrategin utgör grunden för pågående och kommande arbeten med att ta fram program och planer för olika trafikantslag och ansvarsområden, liksom för riktlinjer och processer i den dagliga verksamheten.

Trafikstrategin och dess mål tar sikte på 2035. 20 år är en relativt kort tid i ett infrastrukturperspektiv, vilket betyder att många stora och små beslut i rätt riktning måste fattas redan de närmaste åren.

TRAFIKSTRATEGIN – DEL AV ETT SAMMANHANG

Trafikstrategin utgår från en rad politiskt antagna styrdokument på nationell, regional och lokal nivå. Trafikstrategin ska vara en tydligt integrerad del av kommunens övriga mål- och strategiarbeten och kan även bidra till transportsystemets utveckling i Sverige som helhet.

Stadsplaneringen behöver ske utifrån ett helhetsperspektiv, där trafik är ett medel för att uppnå en fungerande och attraktiv stad. Trafikstrategin har därför tagits fram i en integrerad process med strategi för utbyggnadsplanering och grönstrategi. Tillsammans utgör dessa dokument en viktig del av den strategiska planeringen av stadens markanvändning med syfte att precisera översiktsplanens mål och strategier.



De tre parallella uppdragen utgår från övergripande styrdokument, framförallt översiktsplanen och lokala miljömål. Andra styrdokument som påverkar trafikstrategin är till exempel de transportpolitiska målen och strukturbild för Göteborgsregionen. Trafikstrategin ska sedan mynna ut i ett antal planer, där exempelvis arbetet med cykelprogrammet pågår och ett trafiksäkerhets-program finns framtaget.

ÖVERSIKTSPLAN

År 2009 antog Göteborgs kommunfullmäktige den senaste översiktsplanen för Göteborg. Den utgår från att Göteborg ska utvecklas till en livskraftig, långsiktigt hållbar stad med en balans mellan sociala, ekonomiska och miljömässiga faktorer.

Utgångspunkten är att stärka Göteborgs unika tillgångar, såväl byggda miljöer som natur- och kustområden. Göteborg ska vara en stad där det goda livet är möjligt för alla, både nu och i framtiden. Stadens infrastruktur ska kunna användas effektivt och trafikens miljöpåverkan minimeras. Göteborg ska vara ett starkt regioncentrum där konkurrenskraft förenas med omsorg om det lokala livet. Segregation ska vändas till integration och alla ska kunna vara med och påverka sin egen och stadens framtid.

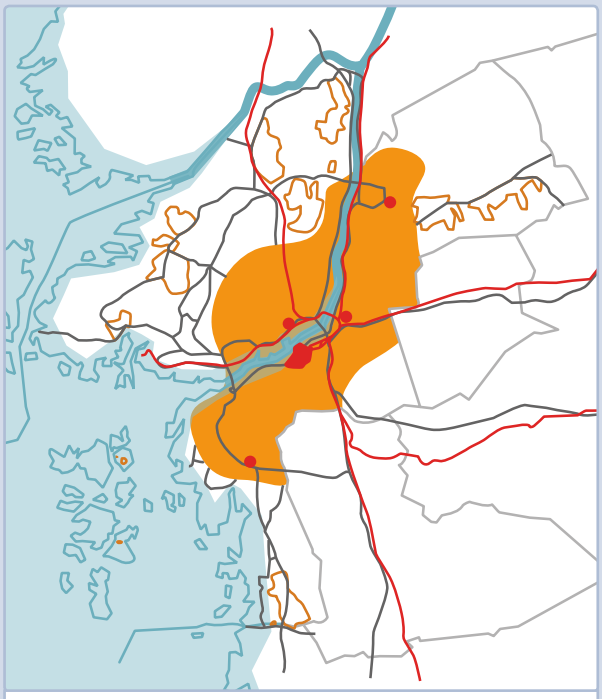
Inriktning för stadens utveckling – Utbyggnadsordning

Översiktsplanen anger en tydlig inriktning för stadens utveckling genom en utbyggnadsordning för staden:

”Fortsatt planering i Göteborgs stad ska i första hand ske med inriktning mot komplettering av den byggda staden i kombination med byggande i strategiska knutpunkter.”

Utbyggnadsordningen innebär att man ska bygga staden inifrån och ut. I de centrala förnyelseområdena ska en tätare stad utvecklas som gör regionens centrum större, tätare, tillgängligare och attraktivare. Kring strategiska knutpunkter eftersträvas en tät bebyggelse som samlar funktioner och människor för att skapa levande platser under många av dygnets timmar. Strategiska knutpunkter är: City, Backaplan, Frölunda torg, Gamlestaden och Angereds centrum.

Förutom dessa punkter finns flera mindre knutpunkter och bytespunkter med god tillgänglighet och även här eftersträvas hög täthet. De områden som har god tillgång till kollektivtrafik och är lätta att nå med cykel kompletteras med arbetsplatser och bostäder för att utvecklas till en blandad och levande stadsmiljö. Ytterområden med potential för framtida utbyggnad ska sparas för att skapa handlingsfrihet för framtiden. Gemensamt för dessa ytterområden är att en utbyggnad kräver satsningar på ny infrastruktur och service.



Det orange området kallas mellanstaden i översiktsplanen och definieras av god tillgång till kollektivtrafik.

Översiktsplanen anger 13 strategiska frågor:

1. Göteborgs roll i en växande region
2. Attraktiv stadsmiljö
3. Robust samhälle
4. Fler bostäder
5. Växande och förändrad handel
6. Expansivt näringsliv
7. Nordens logistikcentrum
8. Förändrat transportbehov
9. Mångfald – tryggt och mänskligt
10. Rekreation och hälsa för ökad livskvalitet
11. Natur- och kulturmiljöer för attraktivitet
12. Tillgång till kusten
13. Särskilda lokaliseringar

För varje fråga anges mål och strategier.

ENKLARE VARDAGSLIV FÖR FLER

Göteborg stadsplanerar med 2035 i sikte

För att Göteborg ska fortsätta utvecklas till en attraktiv och hållbar stad krävs en samordnad markplanering. Därför har staden tagit fram fyra strategiska dokument som tillsammans anger inriktningen för hur Göteborg ska bli en stad som erbjuder ett enklare vardagsliv för fler i en grön och livfull stad.

Strategiernas gemensamma tidshorisont är ca år 2035. Då beräknas Göteborg ha 150 000 fler boende och 80 000 fler arbetstillfällen och vara kärnan i en arbetsmarknadsregion med 1,75 miljoner invånare. Översiktsplanen som antogs 2009 och som är det övergripande styrdokumentet för stadens markanvändning är den gemensamma utgångspunkten.

Strategi för utbyggnadsplanering 2035 visar vilka platser som har särskilt goda förutsättningar för en hållbar stadsutveckling, där fler invånare har nära till mataffären, skolan, busshållplatsen – allt det som gör att vardagen blir lite enklare. Detta ska åstadkommas genom att bygga den redan byggda staden tätare.

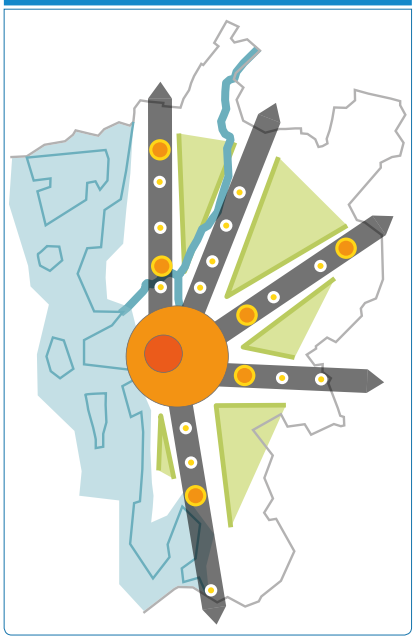
Vision Älvstaden anger på vilket sätt och med vilka kvaliteter som de centrala utvecklingsområdena i Göteborg ska växa fram. Älvstaden ska vara öppen för världen. Den ska vara inkluderande, grön och dynamisk. Den ska utformas så att den helar staden, möter vattnet och stärker den regionala kärnan.

Trafikstrategi för en nära storstad visar hur trafiksystemet behöver utvecklas i takt med att fler bor, arbetar, handlar, studerar och möts i staden. Det ska vara lätt att nå fram i Göteborg, stadsmiljöerna ska upplevas attraktiva och bidra till ett rikt stadsliv och Göteborg ska vara världsledande i effektiv och klimatsmart godshantering.

Grönstrategi för en tät och grön stad visar hur Göteborg kan förbli och ytterligare utvecklas till en stad med stora gröna kvaliteter, ur såväl ett socialt som ekologiskt perspektiv, samtidigt som staden byggs tätare. Den visar vilka kvaliteter som ska finnas i det framtida täta gröna Göteborg och hur vi ska arbeta för att nå dessa.

Staden behöver vara tydlig med hur Göteborg ska utvecklas. Det ger invånare, näringsliv och andra intressenter möjlighet att i sin tur fatta långsiktiga beslut som leder i samma riktning – för en attraktiv, hållbar och konkurrenskraftig stad. Strategierna är ett stöd för stadens politiker och tjänstemän i deras prioriteringar, genom att visa var ny bebyggelse gör störst skillnad genom att skapa förutsättningar för ”enklare vardag för fler”.

GR:S STRUKTURBILD

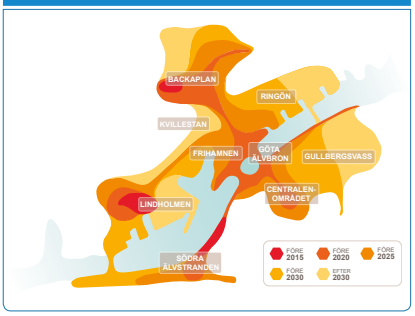


Strukturen består av kärnan, det sammanhängande stadsområdet, huvudstråken, kustzonen, de gröna kilarna samt Göta älv.

VISION ÄLVSTADEN

Vi ska hela staden.
Vi ska möta vattnet.
Vi ska stärka kärnan.

ÄLVSTADEN



Älvstaden ska enligt visionsarbetet växa utifrån knutpunkterna, stråken och ett levande älvrum. Genom att låta Älvstaden växa successivt utåt från redan pågående projekt, starta utbyggnaden i Frihamnen, Backaplan och Centralenområdet samt koppla ihop utbyggnadsområdena med stråk kan en sammanhållen stad skapas medan utbyggnaden pågår.

Övergripande styrdokument

I **Göteborgs översiktsplan** från 2009 beskrivs den politiskt fastslagna målbilden för staden. Göteborg ska utvecklas till en livskraftig, långsiktigt hållbar stad med balans mellan sociala, ekonomiska och miljömässiga faktorer, stadens infrastruktur ska kunna användas effektivt och trafikens miljöpåverkan minimeras. Översiktsplanens inriktning stämmer väl överens med tankarna i Göteborgsregionens mål och strategier.

Göteborgs kommunfullmäktige har antagit tolv **lokala miljömål** med utgångspunkt i de 16 nationella miljömålen Av miljömålen är det framförallt Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö som berör transportområdet.

Andra styrdokument

Det **övergripande målet för svensk transportpolitik** (Prop. 2008/09:93) är att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet”. Det övergripande målet följs av ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

På regional nivå har Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) antagit mål- och strategidokumentet **Hållbar tillväxt** (uppdatering 2013 av Uthållig tillväxt från 2006) som innehåller mål för bland annat befolkningstillväxt, stärkta kvaliteter, långsiktigt hållbar regional struktur och långsiktigt hållbar infrastruktur. Vidstående bild från **Strukturbild** för Göteborgsregionen (2008) visar den samsyn som råder bland medlemskommunerna om hur den regionala strukturen ska utvecklas

En vision och strategi har tagits fram – **Vision Älvstaden** – för det omfattande område i centrala Göteborg som är en del av det förnyelseområde som pekas ut i översiktsplanen. Visionen ger en bild av hur staden ska utvecklas: Staden ska vara tillgänglig för alla oavsett bakgrund, den ska formas av mötesplatser av olika slag och den ska knytas ihop över älven. Bilden över hur staden ska utvecklas sammanfattats i tre strategier: Vi ska hela staden. Vi ska möta vattnet. Vi ska stärka kärnan.

De senaste åren har många beslut fattats som påverkar den pågående planeringen. Det mest övergripande är avtalet om det **Västsvenska paketet** där bland annat tågtunneln Västlänken ingår. I paketet ingår också beslut om medfinansiering via **trängselskatt** som tas ut sedan 1 januari 2013 i Göteborg. Ett viktigt mål för Västsvenska paketet är att stärka kollektivtrafiken till regioncentrum.

Varje regional kollektivtrafikmyndighet ska enligt den nya kollektivtrafiklagen som trädde i kraft den 1 januari 2012 ta fram ett trafikförsörjningsprogram. **Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland** beskriver den långsiktiga målbilden för kollektivtrafiken i regionen. Det övergripande målet är att öka kollektivtrafikens marknadsandel för en attraktiv och konkurrenskraftig region. Idag sker var fjärde motoriserad resa i regionen med kollektivtrafik. År 2025 är målet var tredje resa. För att nå målet krävs en fördubbling av kollektivtrafikresandet.

Göteborgs Stad håller också på att ta fram ett **Klimatstrategiskt program** som planeras att antas av kommunfullmäktige under hösten år 2014. Det finns också ett miljöprogram för Göteborg (2013).

Övriga påverkande planer, policyer och program

Utöver beskrivna styrdokument finns ett antal planer, policyer och program som påverkar och påverkas av trafikstrategin. Till exempel är trafiksäkerhetsprogrammet (2009), parkeringspolicyn (2009) och tillgänglighetsprogrammets remissversion (2012) redan framtagna. De analyser och mål som dessa innehåller utgör underlag för trafikstrategin. Arbetet med ett cykelprogram och riktlinjer för parkering i innerstaden pågår.
En antagen trafikstrategi är ett paraply och ett styrande dokument för denna typ av planer och program.

VAD TRAFIKSTRATEGIN INTE ÄR

Trafikstrategin beskriver den långsiktiga utvecklingen av trafiksystemet och gaturummen i Göteborg. Det betyder att nog så viktiga frågor som drift och underhåll bara omnämns, i likhet med mycket annat av det dagliga planerings-, bygg- och kommunikationsarbetet. För att trafikstrategins mål ska uppnås och inriktningarna omsättas i konkreta åtgärder behöver den leda vidare till program, planer, utredningar och direkta åtgärder. Mycket av detta arbete pågår redan, men beskrivs inte här mer än som exempel. En handlingsplan för de närmaste två tre åren biläggs trafikstrategin i efterhand.

Trafikplaneringen i Göteborg är beroende av hur aktörer utanför Göteborgs Stad agerar. Motorvägar, järnväg, flyg och kollektivtrafik sköts exempelvis av andra myndigheter och aktörer och ligger utanför stadens direkta rådighet. Trafikstrategin omfattar däremot flera viktiga områden där staden kan påverka genom samverkan och genom väl underbyggda och tydliga ställningstaganden.

Trafikstrategin omfattar trafiksystemet i Göteborg, men utgår från det sammanhängande stadsområde som även innefattar delar av Mölndal och Partille. Av det följer att samverkan med övriga kommuner i Göteborgsregionen, och då speciellt grannkommunerna, är viktig.

Ett trafiksäkerhetsprogram och en parkeringspolicy togs nyligen fram för Göteborg. Det gör att frågor kring trafiksäkerhet och parkering inte utvecklas ytterligare i trafikstrategin. De finns dock med i arbetet och integreras på en övergripande strategisk nivå.

LÄS MER

Under arbetet med trafikstrategin togs ett antal läsvärda underlagsrapporter fram. Vilka de är framgår av listan på bakre pärmsidan (näst sista sidan). Som underlagsrapport räknas även remissversionen av trafikstrategin och en sammanställning av inkomna remissvar. Dokumenten finns på stadens webbplats, och kan också beställas i digitalt format hos trafikkontoret.

Foto: Hans Arby

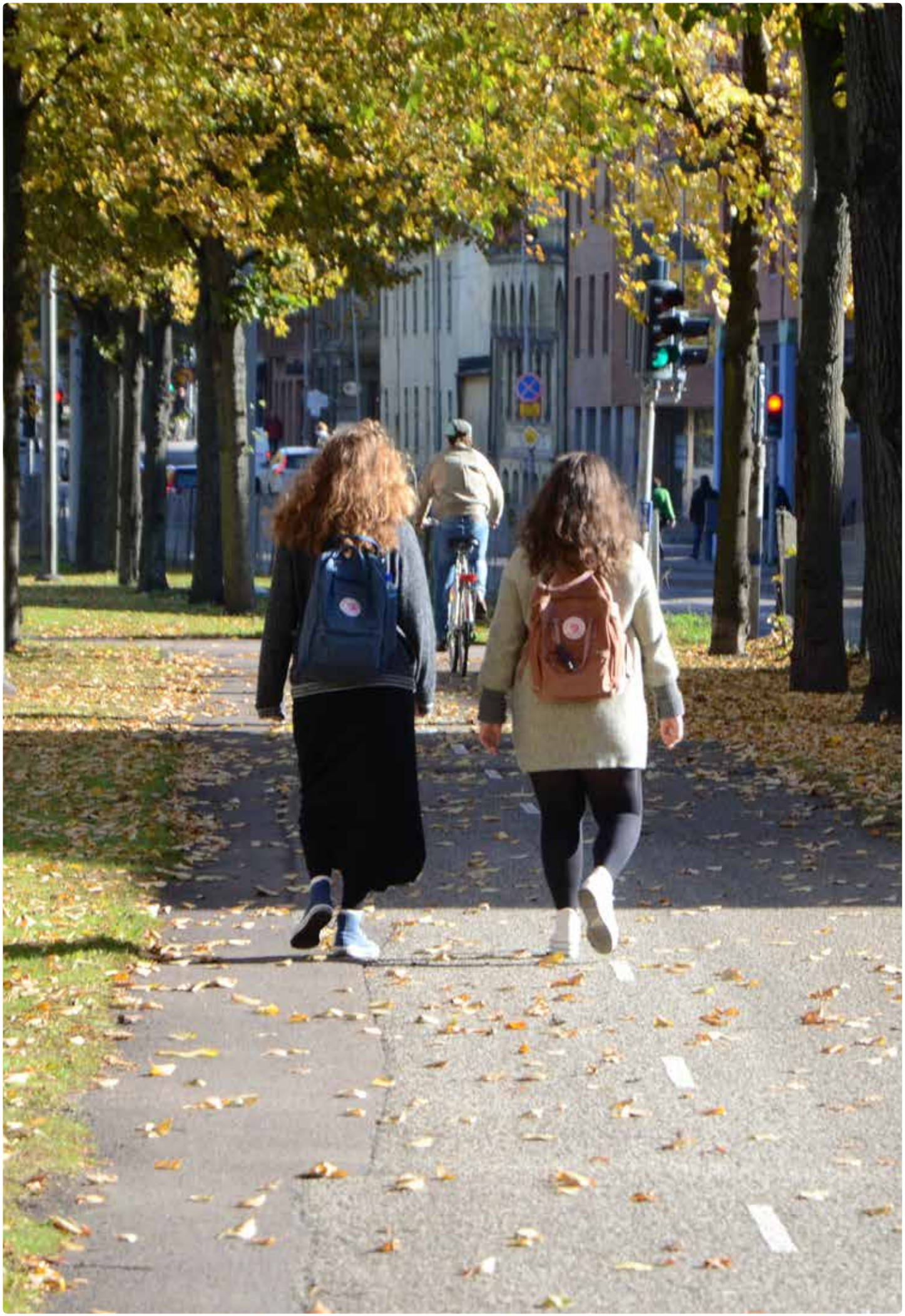


Foto: Hans Arby

KAPITEL 2
UTMANINGAR

UTMANINGAR

Göteborg står inför en rad utmaningar. Några är kända sedan länge, andra är nya, några är av global karaktär och åter andra gäller specifikt för oss i Göteborg. Utmaningarna innebär såväl att realisera möjligheter på rätt sätt, som att undvika eller minska effekter av risker. Genom att vara framsynta, kreativa och modiga kan resan och transporterna in i framtiden ske på ett hållbart sätt såväl i en social som i en ekologisk och ekonomisk dimension.

Olika typer av drivkrafter påverkar de val som invånare, verksamheter och andra nyckelaktörer gör, vilket i sin tur påverkar hur en stads transportsystem utvecklas. Det är en utmaning i sig att kunna analysera komplexa system på ett strukturerat sätt – något som gjorts i SEVS, ett projekt med parter från akademi, industri och offentlig sektor under ledning av SAFER fordons- och trafiksäkerhetscentrum vid Chalmers. Läs mer på www.SEVS.se.

UTMANINGAR AV GLOBAL KARAKTÄR

Människans klimatpåverkan måste minska. Transportsektorn stod år 2011 för ungefär en tredjedel av koldioxidutsläppen, så förändringar inom denna sektor spelar en viktig roll för att nå klimatmålen.

Teknikutvecklingen av fordon pågår på många fronter, såväl av alternativa drivmedel och fordonstyper som av fordonens egenskaper. Analyser visar dock att denna utveckling endast marginellt kommer att bidra till att uppnå de uppsatta klimat- och energimålen 2030.

Foto: Hans Arby

Den pågående klimatförändringen med högre vattenstånd och mer regn väntas påverka även Göteborg. Det är främst den ökade nederbörden som kommer ha påverkan på trafiksystemet.

Utmaningen är därför att:

- minska transportsektorns energiförbrukning och utsläpp av klimatgaser
- hantera nya fordonstyper
- forma ett transportsystem som står emot ett ändrat klimat.

UTMANINGAR AV NATIONELL KARAKTÄR

Enligt Trafikverkets nationella persontransportprognos kommer det totala transportarbetet att öka med 29 procent mellan år 2010 och 2030. I Stor-Göteborg väntas trafiktillväxten med personbil under samma period bli cirka 35 procent. Enligt Trafikverket krävs att persontrafikarbetet minskar med 20 procent till år 2030, räknat från 2010 års nivåer för att klimatmålet ska kunna nås.

Regioner konkurrerar om studenter och kompetens till befintliga och nya företag som bidrar till tillväxt. Forskning pekar på att goda kommunikationsmöjligheter med omvärlden och attraktiva stadsmiljöer är viktiga faktorer för att behålla och locka till sig nya människor.

Göteborgs roll som motor i regionen, med Skandinaviens största hamn och flera av landets stora företag, betyder mycket för landets ekonomi. Godstransporterna till och från Göteborg förväntas fortsätta att öka. För att klara klimatutmaningen krävs enligt Trafikverket att godstransportarbetet på väg inte ökar från 2010 års nivå. Att Göteborg stärker sin roll som Nordens logistikcentrum kan öka effektiviteten och andelen järnvägs- och sjötransporter, men kan också innebära en ökad lokal och regional belastning på infrastrukturen.

ETT AV GÖTEBORGS MILJÖMÅL

Begränsad klimatpåverkan
År 2020 ska utsläppen av koldioxid från den icke-handlande sektorn i Göteborg ha minskat med minst 30 procent jämfört med år 1990.

År 2050 har Göteborg en hållbar och rättvis utsläppsnivå för koldioxid.

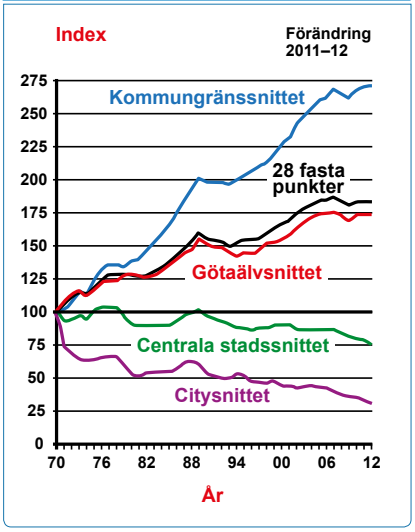
Traditionellt sett har infrastrukturinvesteringar till största delen finansierats av staten. De senaste åren har vi sett en förändring med en allt större med- och samfinansiering av olika offentliga aktörer. Åtgärder som till exempel vägavgifter och trängselskatt som kombinerar styrande effekter och finansiering provas, men möter en folklig opinion.

Övervikt och fetma har blivit vanligare de senaste två decennierna. Ökningarna har varit störst bland personer under 50 år och det finns ett samband mellan övervikt och brist på daglig fysisk aktivitet.

Utmaningen är därför att:

- skapa förutsättningar för ett minskat resande med fossilbränsledrivna personbilar
- utnyttja Göteborgs strategiska läge för handel och godstransporter utan att orsaka påfrestningar på den lokala miljön
- hantera ökade godstransportvolymer utan att öka godstransportarbetet på väg
- hitta finansieringslösningar som har stöd på nationell, regional och lokal nivå
- skapa förutsättningar så att fler kan och vill välja ett färdsätt som innebär fysisk aktivitet.

BILTRAFIKUTVECKLING I DE FASTA SNITTEN 1970–2012



UTMANINGAR AV REGIONAL KARAKTÄR

Göteborg är kärnan i en växande region, där den lokala arbetsmarknadsregionen förväntas växa till att omfatta cirka 1,75 miljoner invånare till 2030. Göteborg samspelar regionalt med ett flertal starka och attraktiva regiondelscentrum längs tydliga stråk.

Idag pendlar varje dag 100 000 personer in till Göteborg och 45 000 personer pendlar ut. På 20 års sikt förväntas antalet arbetstillfällen i staden öka med 80 000 och antalet arbetstillfällen i regionen med 50 000 vilket kommer medföra ytterligare in- och utpendling.

År 2005 var kollektivtrafikandelen för inpendling till Göteborg 17 procent. Nuvarande trend visar på en svag fortsatt ökning av biltrafik över Göteborgs kommungräns.

Göteborg är också en evenemangsstad. Liseberg, Svenska Mässan, Scandinavium, Ullevi, Universeum och Världskulturmuseet lockar tillsammans över sex miljoner besökare varje år.

Utmaningen är därför att:

- möjliggöra för fler pendlare och besökare att resa till och från Göteborg utan att öka biltrafikarbetet.

UTMANINGAR AV LOKAL KARAKTÄR

Från stor småstad till storstad

Fram till mitten av 1900-talet var Göteborg en blandstad med korta avstånd mellan bostäder, arbetsplatser och affärer. När allt fler fick tillgång till bil var det inte längre nödvändigt att bo nära arbetsplatsen vilket drev på utvecklingen mot glest bebyggda bostadsområden och koncentration av handel till köpcentra. Resultatet är en stadsstruktur med spridda start- och målpunkter som driver på resandet med bil.

I översiktsplanen pekar staden ut att Göteborg ska förtätas enligt principen att bygga staden inifrån och ut. En tät, sammanhållen stad ger underlag för ett mer effektivt transportsystem och bidrar till att individens totala miljöpåverkan minskar. Den sammanhållna staden sänker också samhällskostnaden och skapar möjlighet för en ökad integration. Det finns dock en risk att den växande staden inte blir så sammanhållen; växande städer tenderar att bli mer segregerade.

Stadens planering är inställd på att Göteborg ska växa med 150 000 nya invånare och 80 000 arbetstillfällen de närmaste 20 åren, varav många arbetstillfällen i linje med översiktsplanen kommer att lokaliseras i centrala utvecklingsområden. Förtätning tillsammans med ett stort antal boende och verksamma kommer att ge staden en mer urban karaktär och medför konkurrens om gaturummet.

Utmaningen är därför att:

- hantera resbehovet hos ett kraftigt ökat antal invånare, inpendlare och besökare i en tät stadsmiljö med begränsad tillgång till markyta
- hantera resbehovet hos invånare i den glest byggda staden och undvika en tudelning.

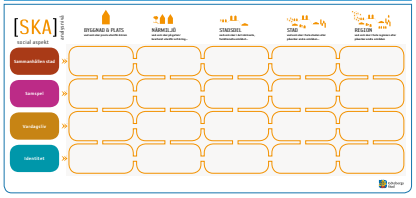
Stadens barriärer

Göteborg karaktäriseras idag till stor del av fasta barriärer i form av berg, vatten, vägtrafikleder och järnvägsstråk. Sådana hinder förstärker också stadens sociala barriärer och bidrar till segregation. Även stora trafikflöden (bil-, kollektiv- och cykeltrafik) kan i sig upplevas som barriärer.

Utmaningen är därför att:

- överbrygga barriärer för en större möjlighet till rörelse utan att försämra framkomligheten för gods- och kollektivtrafik och i stadsmiljöer även cyklister.

SOCIAL KONSEKVENSANALYS



Det sociala perspektivet ska genomsyra all planering i Göteborg Stad. Som en hjälp och ett tankestöd i planeringsprocessen har staden utvecklat ett verktyg för sociala konsekvensanalyser.

TRE AV GÖTEBORGS MILJÖMÅL

Frisk luft
Luften i Göteborg ska vara så ren att den inte skadar människors hälsa eller ger upphov till återkommande besvär.

– Dygnsmedelvärde för partiklar (PM10) ska underskrida 35 mikrogram/m^3 år 2013.

– Årsmedelvärde för partiklar (PM2,5) ska underskrida 12 mikrogram/m^3 år 2013.

– Årsmedelvärdet för kvävedioxid (NO_2) ska underskrida 20 mikrogram/m^3 vid 95 procent av alla förskolor och skolor i Göteborg samt vid bostaden hos 95 procent av göteborgarna senast år 2020.

God bebyggd miljö
Bebyggelse, grönområden och andra offentliga platser samt transporter ska samverka till en god stadsstruktur.

– Minst 90 procent av Göteborgs invånare har senast år 2020 en utomhusnivå vid sitt boende som understiger 60 dBA ekvivalentnivå vid utsatt fasad.

– Minst 95 procent av stadens förskolor och grundskolor har senast år 2020 tillgång till lekyta med högst 55 dBA ekvivalentnivå och samtliga stadsparker har senast år 2020 nivåer som ligger under 50 dBA ekvivalentnivå på större delen av parkytan.

Bara naturlig försurning
Det sura nedfallet och försurande effekter av skogsmarkens användning ska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål.

– De totala utsläppen av svaveldioxid i Göteborg ska minska till under 670 ton/år till år 2025, vilket innebär 60 procents minskning jämfört med 2006. Sjöfartens utsläpp ska minska till under 100 ton/år under samma period (90 procents minskning).

– Utsläppen av kvävedioxider i Göteborg ska minska till under 7 500 ton/år till år 215 jämfört med år 2006 (30 procents minskning).

Rörelsefrihet för alla

Att skapa en stad som är jämlik och tillgänglig för alla handlar om att organisera stads- och närmiljön så att vardagliga behov och sysslor är lätta att hantera. Olika grupper har olika behov och vanor. I Göteborg reser män i högre omfattning med bil medan kvinnor mer ofta reser kollektivt. När det gäller cykling finns ingen direkt skillnad mellan könen, däremot är det fler kvinnor än män som går till arbetet.

Trygghet, säkerhet, orienterbarhet och tillgänglighet är nyckelfaktorer för hur transportsystemet upplevs. Även här har olika grupper olika behov, där exempelvis hänsyn i utformning måste tas till människor med funktionsnedsättning. Perspektivet kommer att bli ännu mer aktuellt i och med en åldrande befolkning. Barn i alla åldrar behöver kunna röra sig fritt och ha tillgång till service och platser för lek och vistelse utan vuxnas sällskap. För att kunna röra sig på egen hand behöver barn en trygg och anpassad kollektivtrafik samt sammanhängande gång- och cykelstråk. Det går inte att enbart hänvisa barnen till tillrättalagda lekplatser och miljöer – kvaliteten och säkerheten i gaturummet måste förbättras.

Behoven hos olika grupper i samhället är olika och ibland är lösningar som är optimala för en grupp försämrande för en annan grupp. Det är viktigt att hitta balansen, kompromisserna och en lösning som ger god effekt för alla.

Utmaningen är därför att:

- erbjuda ökad rörelsefrihet för alla, oavsett förutsättningar, utan att det minskar den totala tillgängligheten.

Lokal miljö

I Göteborg har luftkvaliteten blivit bättre de senaste 30–40 åren. Stora punktutsläpp har åtgärdats och trafiken har delvis fördelats på kringleder med effektivare trafikflöde. Men trots omfattande åtgärder klarar inte Göteborg miljökvalitetsnormen för kvävedioxid. På vissa platser finns även risk för att gränsvärdet för partiklar överskrids.

Transportsystemet står för en tredjedel av Göteborgs utsläpp men är den källa som dominerar i gatunivån, vilket gör att utsläpp från vägtrafiken har stor påverkan på människors hälsa. Vanliga hälsoeffekter är ökad sjuklighet i luftvägssjukdomar samt i hjärt- och kärlsjukdomar.

Buller är den miljöstörning som påverkar flest människor i Sverige. Trenden pekar på att allt fler utsätts för sådana störningar till följd av att allt fler människor flyttar till bullerstörda miljöer. I Göteborg besväras cirka 30 procent av invånarna minst en gång i veckan av buller i eller i närheten av sin bostad. Höga bullernivåer kan leda till stressrelaterade symptom men ökar också risken för att drabbas av hjärt- och kärlsjukdomar. Den största källan till buller i Göteborg är trafiken. Trafikbuller uppkommer dels från motorljudet, dels från friktionen mellan däck och vägbana.

Utmaningen är därför att:

- minska trafikens negativa hälsopåverkan i Göteborg.

En stad med trafiksäkerhet i fokus

Göteborg har under de senaste 20 åren bedrivit ett mycket framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete. Fortfarande dör och skadas dock människor i göteborgstrafiken.

Utmaningen, i enlighet med trafiksäkerhetsprogrammet, är därför att:

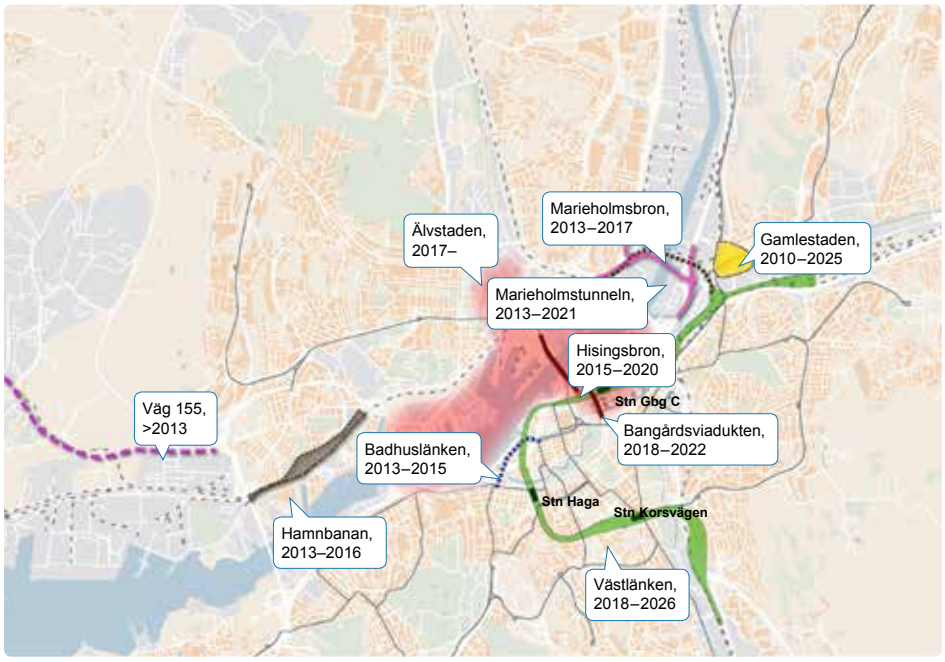
- fler ska röra sig i staden men färre ska skadas i trafiken.

Många stora projekt i centrala Göteborg

Inom trafikstrategins tidshorisont kommer flera stora väg- och järnvägsprojekt att genomföras i centrala Göteborg samtidigt som stadsutvecklingen av Älvstaden tar fart. Byggandet av infrastrukturprojekt kommer att påverka alla trafikanter som rör sig i staden. Framkomligheten i gatunätet kommer att vara begränsad, ofta på flera ställen samtidigt. Tillfälliga trafikomläggningar kan göra det svårare att orientera sig i staden. Antalet arbetsfordon och byggtransporter i trafiken kommer att vara stort.

Utmaningen är därför att:

- det ska vara lika enkelt och pålitligt att nå sin destination under byggtiden som innan
- få fler att oftare välja att gå, cykla och åka kollektivt.



Exempel på planerade projekt och byggtider.

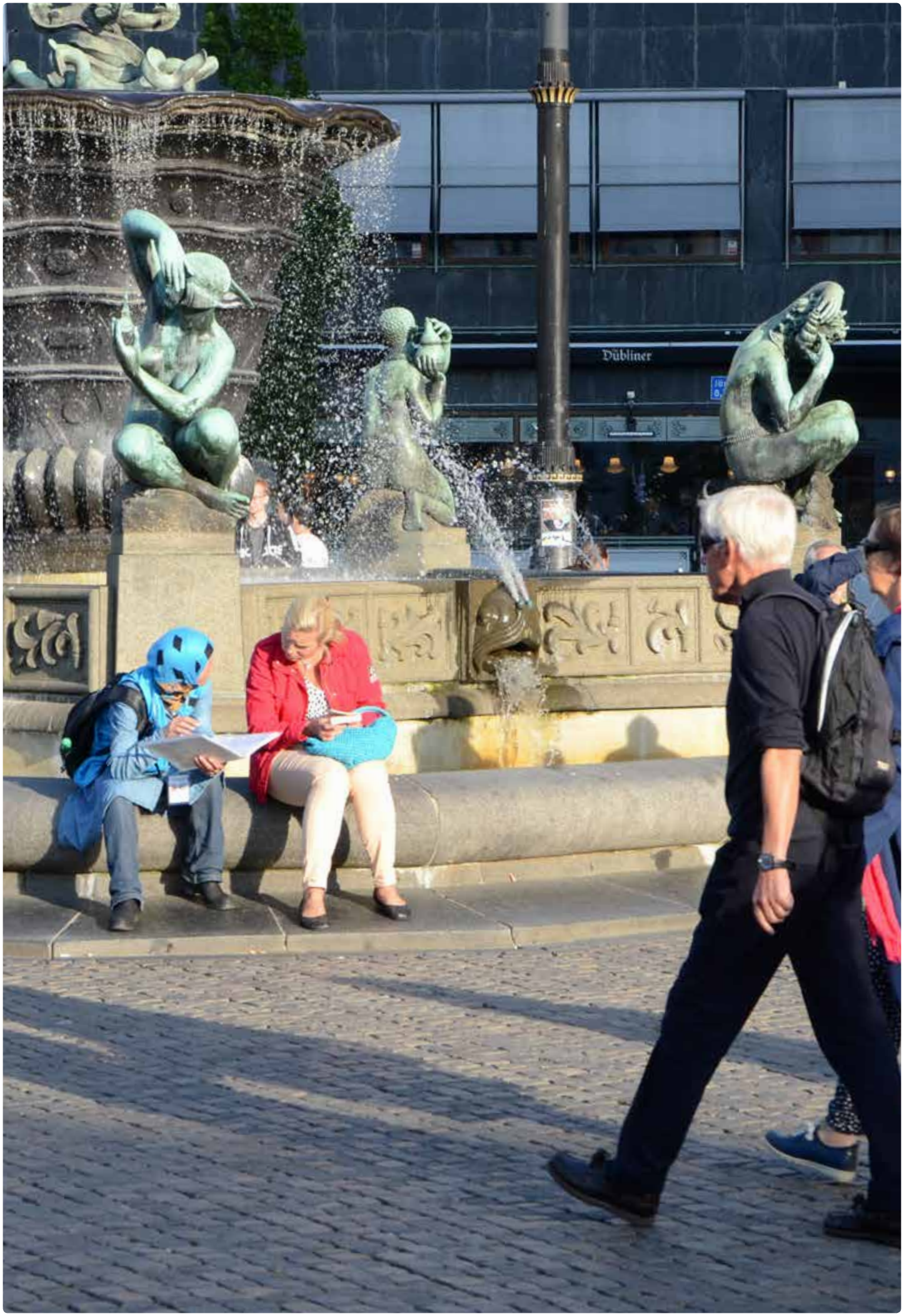


Foto: Hans Arby

KAPITEL 3

MÅL OCH STRATEGIER

VISION FÖR EN NÄRA STORSTAD

I en nära storstad finns det attraktiva stadsmiljöer med mötesplatser, promenadstråk och ett stort utbud av affärer, kultur och evenemang samt en blandning av arbetsplatser och bostäder som tillsammans skapar ett rikt stadsliv. I en nära storstad är det lätt att ta sig till arbetet, stadsparker, sjukhus och andra viktiga mål oavsett vem du är och hur du färdas. I en nära storstad ligger många av de funktioner som krävs för att vardagen ska gå ihop inom gångavstånd. I en nära storstad finns en stark tjänste- och besöksnäring, men också en konkurrenskraftig industri- och logistikverksamhet som erbjuder arbeten och samhällsintäkter utan att för den skull störa stads- och friluftslivet.

I en nära storstad är förbrukningen av energi och fossila bränslen låg samtidigt som tillgången till det som stadens och regionens invånare behöver och önskar är stor. En nära storstad skapar konkurrenskraft och erbjuder livskvalitet. En nära storstad är en del av sin region och en motor för uthållig tillväxt.

MÅL OCH STRATEGIER

Trafikstrategin utgår från den politiskt fastslagna målbilden för Göteborg, som sammanfattats i översiktsplanen från 2009. Hållbar utveckling är ett centralt förhållningssätt som genomsyrar både översiktsplanen och trafikstrategin.

MÅL

Trafikstrategin sätter mål inom tre områden, där rätt inriktning på planering och investering inom transport- och trafiksektorn har störst betydelse för att Göteborg ska nå uppsatta mål för livskvalitet, konkurrenskraft och hållbar utveckling. De tre områdena är resor, stadsrum och godstransporter.

Trafikstrategins tre huvudmål härleds ur översiktsplanens tretton strategiska frågor för Göteborgs utveckling, där varje fråga har ett mål och en strategi. Fyra av dessa strategiska frågor har identifierats som mest relevanta och styrande för inriktningen av den framtida trafikplaneringen. Av dessa skapas tre mål för trafikstrategin:

- **Ett lättillgängligt regioncentrum** som skapas ur översiktsplanens mål: Göteborgs roll i en växande region (1) och Förändrat transportbehov (8). Målet inkluderar även Göteborgsregionens kommunalförbunds måldokument Uthållig tillväxt och Strukturbild för Göteborgsregionen.
- **Attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv** (2)
- **Nordens logistikcentrum** (7)

Strategierna är utarbetade med hänsyn tagen till de utmaningar för en ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar utveckling som pekas ut i kapitel 2.

Huvudmål för resor: Ett lättillgängligt regioncentrum, där det är lätt att nå viktiga platser och funktioner, oavsett färdmedel och förutsättningar. Trafikstrategin ska skapa förutsättningar för ett attraktivt, effektivt och hållbart transportsystem som stödjer stadsutvecklingen och gör att invånare, besökare och verksamheter upplever Göteborg som lättillgängligt.

Huvudmål för stadsrum: Attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv, där människor vill bo, arbeta, handla, studera och mötas. Trafikstrategin ska medverka till att de urbana miljöerna blir så attraktiva att stadens konkurrenskraft stärks då många vill etablera sig här. Trafikstrategin ska också bidra till att människor känner sig trygga och säkra och mår bra av att vistas i stadsmiljöerna.

Huvudmål för godstransporter: Göteborg som Nordens logistikcentrum har en konkurrenskraftig logistik- och industrinäring och främjar en utveckling av befintliga och nya branscher som skapar arbetstillfällen. Trafikstrategin ska bidra till robusta transporter av gods till och från hamnen, andra logistikverksamheter och industri, samtidigt som de negativa effekterna på den lokala och globala miljön minskar.

NU SÄTTER VI PUNKT – OM TYNGDPUNKTER, KNUTPUNKTER OCH MÅLPUNKTER

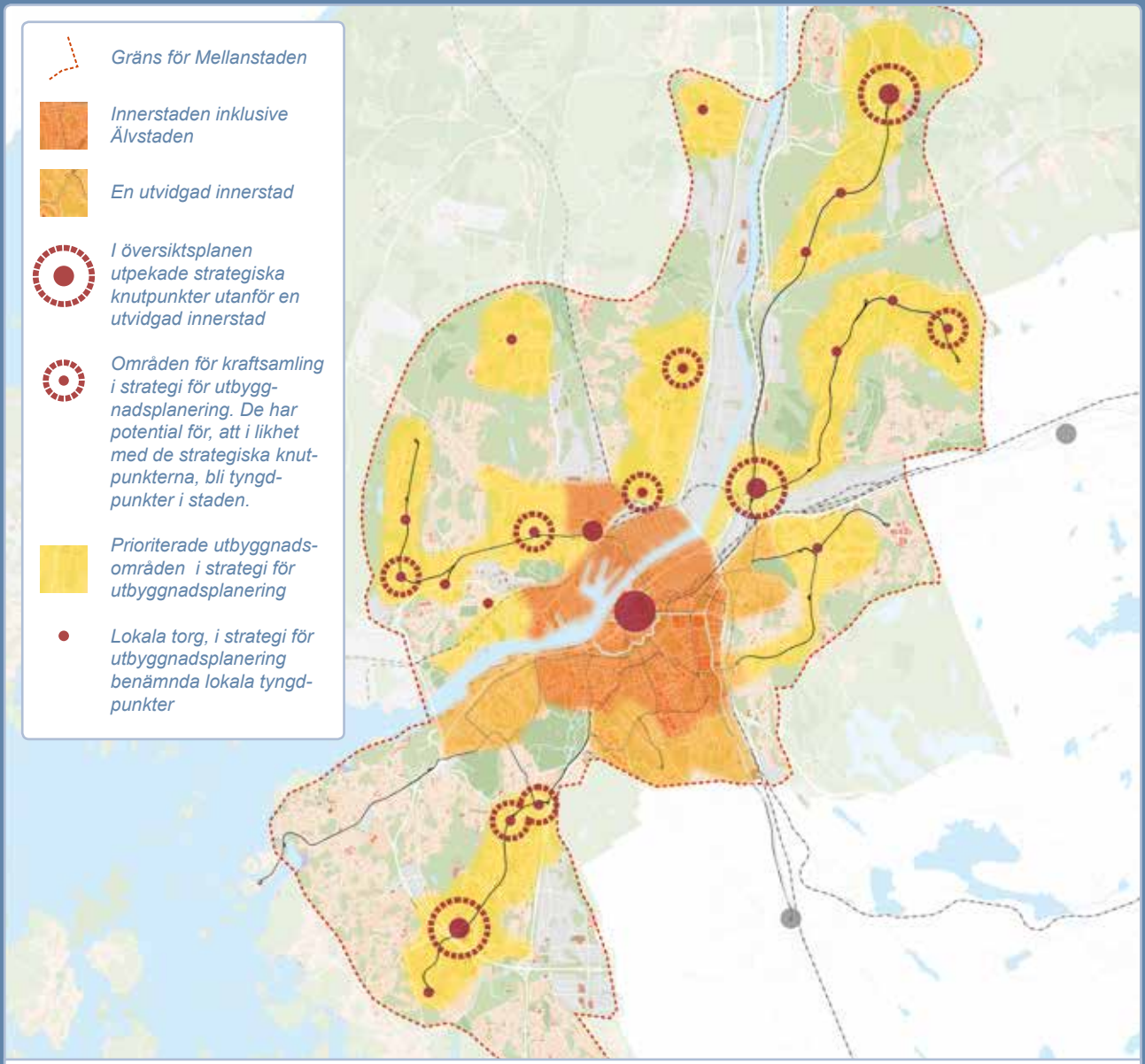
Översiktsplanen och K2020 pekar, utöver city, ut fyra strategiska knutpunkter där man vill se tät blandad stad och levande platser: Backaplan, Frölunda Torg, Gamlestaden och Angereds centrum. Mölndals centrum och Partille centrum ingår i det sammanhängande stadsområdet och kan också räknas som strategiska knutpunkter.

Med en strategisk knutpunkt menas alltså någonting mer än en stor bytespunkt i kollektivtrafiksystemet – det är vad som kan kallas en tyngdpunkt i staden, en plats eller ett område med stadsmiljö där människor bor, arbetar, handlar, möts och roar sig. Vid sidan av dessa fem strategiska knutpunkter i Göteborg finns ytterligare ett antal platser i mellanstaden som har förutsättningar att utvecklas till sådana tyngdpunkter fram till 2035. Samtidigt kan innerstaden komma att utvidgas, inte bara genom omvandlingen av de centrala förnyelseområdena på ömse sidor älven, utan även öster-, väster- och söderut.

Strategi för utbyggnadsplanering har identifierat ett tiotal platser för kraftsamling, inklusive de strategiska knutpunkterna. De har, eller kommer att få olika grad och typ av stadsliv och har ofta redan en bra kollektivtrafik. Genom olika typer av investeringar i bebyggelse och infrastruktur kan några av dessa utvecklas till tyngdpunkter fram till 2035. Det krävs dock olika typer av kompletteringar och förtätningar och därmed investeringar av olika parter för att de uppräknade platserna ska utvecklas så långt.

En tyngdpunkt karaktäriseras av en tät stadsmiljö med ett stadsliv större delen av dygnet som gör den värd en omväg för invånare i hela Göteborg och i andra delar av regionen. Idag gäller den beskrivningen bara city och andra delar av innerstaden. Centrala Göteborg – omfattande dagens innerstad och de centrala förnyelseområdena – kommer att vara en sammanhängande stadsmiljö som i sig har en handfull inre tyngdpunkter, extra täta stadsdelar eller målpunkter dit många behöver ta sig.

Det finns ett antal stora och täta arbetsplatsområden, sjukhus, evenemangsområden och stadsparker som alltså inte har direkta stadskvaliteter eller många boende, men som är viktiga att nå för många i och utanför Göteborg. De definieras som viktiga målpunkter och kan ses som ett önskat eller oönskat uttryck för funktionsseparering. Exempel på målpunkter i mellan- och ytterstaden är Lindholmen, Östra sjukhuset, Sahlgrenska sjukhuset och delar av Volvo Torslanda.



Kartan är hämtad från strategi för utbyggnadsplanering och visar bland annat områden för kraftsamling i mellanstaden. Vid sidan av de i översiktsplanen utpekade strategiska knutpunkterna utanför den utvidgade innerstaden (Frölunda torg, Angereds centrum och Gamlestads torg), finns det en potential för fler platser att bli tyngdpunkter i staden. Strategi för utbyggnadsplanering pekar ut områdena kring Marklandsgatan/Axel Dahlströms torg, Vårväderstorget, Wieselgrensplatsen, Brunnsbotorget, Selma Lagerlöfs torg och Rymdtorget. Vid sidan av dessa finns fler platser där fortsatt utveckling och utbyggnad kan ske.

Trafikstrategin stödjer utvecklingen genom att bland annat visa hur tyngdpunkter i staden ska förbindas med ett pendlingscykelnät och ett snabbkollektivtrafiknät som även omfattar viktiga målpunkter (ej markerade i kartan).

I strategi för utbyggnadsplanering anges tre tröskelnivåer på täthet uttryckt i hur många som bor eller arbetar inom en kilometer. Antalet ”urbana verksamheter” ökar i mer eller mindre markanta språng vid cirka 5 000, 10 000 och 15 000 boende och arbetande. I den siffran ingår inte kortvariga besökare. Enligt forskningen är det först vid den högsta nivån som städer eller områden blir riktigt attraktiva för gående och cyklister. I Göteborg är det bara i innerstaden och vid några knutpunkter och enstaka lokal torg nära innerstaden som det finns en sådan täthet. Nivån kan ses som ett riktvärde för om en plats är, eller har potential för att bli en tyngdpunkt i staden. Även nivån på handel, kultur- och nöjesaktiviteter och andra verksamheter som bidrar till ett rikt dags- och kvällsliv spelar stor roll för stadslivet.

STRATEGI FÖR RESOR

Vi gör det lätt att nå viktiga platser och funktioner i Göteborg genom att:

1. **Stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter** (struktur)
   En struktur baserad på stadens tyngdpunkter gör det möjligt att erbjuda en snabb och pålitlig kollektivtrafik med stor kapacitet och ett högklassigt cykelnät som är lätt att nå från hela staden. Samtidigt stöds utvecklingen av utpekade knutpunkter till områden med tät blandstad.

2. **Öka tillgången till nära service, handel, mötesplatser och andra vardagliga funktioner** (samhällsplanering)
   Förbättrade möjligheter att hantera vardagsärenden hemma eller i närmiljön minskar behovet av att resa, och att resa långt, samtidigt som vi får en tryggare och mer levande närmiljö. Trafikplaneringens viktigaste bidrag är att prioritera fotgängare och cyklister i den lokala miljön.

3. **Effektivisera användningen av vägar och gator** (nyttjande)
   Information samt styrning och ledning av vägtrafiken i kombination med åtgärder som begränsar antalet fordon i trafiksystemet säkerställer en god framkomlighet för alla trafikanter och godstransporter.

Foto: Johan Ekstam, Göteborgs Spårvägar

1 Stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter

Läs mer i strategi för utbyggnadsplanering och grönstrategi om stadens tyngdpunkter och viktiga gröna målpunkter.

Översiktsplanen och strategi för utbyggnadsplanering är tydliga med att bostadsbyggandet till stor del ska ske i centrala förnyelseområden och i anslutning till de strategiska knutpunkterna (se illustration på sid 31). Strategi för utbyggnadsplanering identifierar ytterligare områden med potential att erbjuda en tät blandstad med stadslivskvaliteter. Trafikstrategin stödjer den utvecklingen genom att fokusera på att binda samman stadens tyngdpunkter, större arbetsplatsområden, sjukhus, stadsparker och andra viktiga målpunkter med ett snabbkollektivtrafiknät och ett högklassigt pendlingscykelnät som är lätt att nå från hela Göteborg med olika färdmedel.

Cykel är ett eget trafikslag som behöver en egen struktur. Göteborg har idag ett relativt väl utbyggt cykelnät, vilket inte är samma sak som att det alltid är lätt att vara cyklist. Genhet, separering och prioritering i trafiknätet är avgörande för cykelns attraktivitet, men cykel som trafikslag är också mer än andra trafikslag beroende av en helhetssyn. Cykel ska betraktas som ett eget trafikslag och ska som huvudregel vara tydligt separerat från övriga trafikslag. Det betyder att även cykel- och gångtrafik separeras istället för att blandas. I områden där cykel- och motorfordonstrafik måste blandas eller mötas, prioriteras cykeltrafiken och hastigheten anpassas till cykelfart.

Människor måste uppleva att det är snabbt, enkelt och säkert att arbetspendla på cykel. Därför ska ett pendlingscykelnät knyta samman stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter. Pendlingscykelnätet erbjuder en mycket god framkomlighet med få eller inga konflikter med andra trafikanter.

Cyklistens möjlighet att nå tyngdpunkter och större målpunkter även från övriga delar av Göteborg säkras genom ett kompletterande övergripande cykelnät. Pendlingscykelnätet och det övergripande cykelnätet är sammanhängande, gena, säkra och av hög standard. De är väl underhållna och upplysta vilket gör att människor kan arbetspendla med cykel året runt.

Cykelresan ingår ofta som en del i en längre resa och därför ska det finnas tillräckligt med säkra cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken.

Cyklistens behov och förutsättningar ska alltid beaktas vid ombyggnad, stadsomvandling, förtätning och nybyggnation.

Näst efter att resa till fots är cykling det mest effektiva, resurssnåla och hälsosamma trafikslaget. Om fler väljer att cykla till arbete eller skola avlastas inte bara vägnätet utan även kollektivtrafiken under tider då det är som mest trängsel.

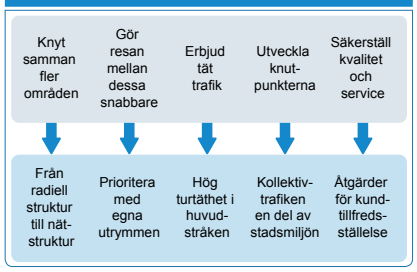
Foto: EcoRide

Många skepnader: *Cyklistens fordon kan se ut på många sätt, ha olika mått och antal hjul, gå olika snabbt och vara mer eller mindre manuella. Utveckling av nya cykeltyper får konsekvenser för utformning av både cyklistens vägar och parkeringsmöjligheter.*

Att gå är också att resa. Idag är de flesta resor till fots kortare än två kilometer men många går betydligt längre sträckor än så. Fotgängares behov och förutsättningar vid längre resor ska undersökas för att på sikt leda till åtgärder som gör att fler kan och vill uträtta ärenden till fots även vid längre avstånd.

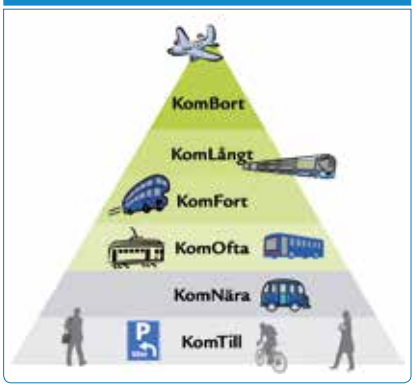
Storsatsning på kollektivtrafiken. Storsatsningen på kollektivtrafik syftar till att korta restiderna, öka kapaciteten och höja pålitligheten, framförallt i ett snabbnät mellan stadens tyngdpunkter och till viktiga målpunkter. I dessa stråk säkerställs framkomligheten och en kapacitet som möter behovet under högtrafik och resten av dygnet, oavsett om det gäller buss, båt eller spårbunden trafik. Snabbnätet är en extra prioriterad del av stomkollektivtrafiknätet, det som i K2020 kallas KomOfta-systemet. Begreppet är kopplat till ett effektmål om maximalt 30 minuters restid mellan två tyngdpunkter eller målpunkter och är inte låst till en viss teknisk lösning. Snabbnätet kommer att minska restiderna i många relationer och knyter ihop stadens delar på samma sätt som pendeltåg och expressbussar knyter ihop regionen. Det är också till snabbnätet som KomFort-trafikens expressbussar och pendeltåg ansluts.

HUVUDPRINCIPER FRÅN K2020



K2020 slår fast fem huvudprinciper för hur kollektivtrafiken ska kunna locka och ta hand om dubbelt så många resenärer.

K2020:S KOM-BEGREPP



De stora projekten i Västsvenska paketet förbättrar i huvudsak KomFort-trafiken, medan trafikstrategins fokus kan sägas ligga mellan KomOfta- och KomFort-trafiken i K2020:s pyramid.

Genom att skapa goda möjligheter att ta sig till snabbnätet och där byta linje eller färdmedel sprids nyttan till hela staden. En attraktiv kollektivtrafik ger fler tillgång till hela stadens utbud av arbete, utbildning, kultur, service, mötesplatser och rekreation och möjliggör en integration av stadens olika områden och av dem som bor där.

Buss- och spårvagnstrafik ska prioriteras i stråk som ingår i övriga delar av stomkollektivtrafiknätet. Det syftar till att öka både framkomlighet och komfort och omfattar både körvägar och hållplatser. I knut- och bytespunkter måste särskild omsorg läggas på möjligheten till effektiv, trygg och bekväm omstigning mellan färdmedel och mellan olika kollektivtrafikslag.

Trafikstrategin följer i huvudsak K2020 vad gäller utvecklingen av kollektivtrafiken. Den har ett större fokus på strukturen och resorna inom Göteborg och en tidshorisont som är tio år längre. Genomförandet av K2020 är ett mycket viktigt steg på vägen för Göteborg, men det finns fler steg som måste tas. Satsningen på ett snabbnät är ett viktigt bidrag för att nå K2020:s mål och möta pågående satsningar på den regionala kollektivtrafiken till och från Göteborg.

Kraftsamling i innerstaden. För att kunna erbjuda snabba resor mellan viktiga målpunkter måste kollektivtrafiken genom eller runt Göteborgs innerstad bli snabbare. Det är idag lätt att ta sig in till centrala Göteborg, även från andra delar av regionen, men desto svårare att snabbt ta sig genom eller vidare till andra platser i Göteborg. Det finns en målkonflikt mellan en snabb kollektivtrafik i markplan och en attraktiv stadsmiljö – buss- och spårvagnstrafik skapar barriärer och trafiksäkerhetsrisker. Ett ökat resande innebär tätare turer, längre fordon och större hållplatser, vilket ökar den effekten. Lösningen kommer med allra största sannolikhet innebära att kollektivtrafiken i vissa delar lyfts upp, sänks ned eller flyttas ut till tvärförbindelser mellan snabbnätets noder utanför de mest centrala delarna av staden.

Den väg- eller spårbundna kollektivtrafiken kan i viss mån avlastas genom att förstärka båttrafiken över älven, samtidigt som det knyter stadens delar på ömse sidor älven närmare varandra.

Kraftsamling mellan tyngdpunkter. För att en riktigt bra kollektivtrafik ska vara ekonomiskt hållbar krävs många resenärer, vilket i sin tur kräver tätbebyggda områden eller stråk. Större kollektivtrafikförbättringar ska därför i första hand ske mellan de delar av staden som redan är tätbebyggda eller där det finns ambition att förtäta i en nära framtid, alltså befintliga och blivande tyngdpunkter i staden. Strategi för utbyggnadsplanering pekar ut dem som områden för kraftsamling men anger ingen prioritering eller tidsordning dem emellan. Utbyggnaden av snabbnätet ska vara en integrerad del i kommande års stadsutveckling – vilket inte utesluter successiva förbättringar av kollektivtrafiken i takt med ett ökat resandeunderlag i övriga delar.

Genom att komplettera dagens radiella struktur med tvärförbindelser mellan tyngdpunkter, målpunkter och övriga noder i snabbnätet, förbättras inte bara kopplingen dem emellan. Det avlastar även innerstaden och minskar sårbarheten i systemet. Det i sin tur kräver investeringar i förbindelser över eller under älven. Tvärförbindelser knyter ihop stadens olika delar på ett sätt som bidrar till en ökad jämlikhet mellan stadsdelar, och bidrar till ökade möjligheter till integration av stadens delar till en helhet.

Genom att förstärka kollektivtrafiken till tätorter i grannkommuner kan knutpunkter längre ut i strukturen stärkas, både i sin roll som bytespunkt i kollektivtrafiken och som en plats för stadsliv. Två exempel är kopplingarna mellan Angered och Surte och mellan Bergsjön och Partille.

En heltäckande kollektivtrafik i Göteborg. Snabbnätet omfattar även ett antal noder i mindre tätbebyggda områden som har ett stort resandeunderlag. Dessa noder är knut- eller bytespunkter och fungerar som entrépunkter till snabbnätet och finns framförallt i mellanstaden. Vid dessa kan infartsparkeringar för bil och cykel finnas och ofta ansluter annan kollektivtrafik. För att inte stå i konflikt med stadsutvecklingsmål, kan infartsparkeringarna på vissa platser behöva placeras i parkeringshus eller garage.

Snabbnätets struktur och kopplingar

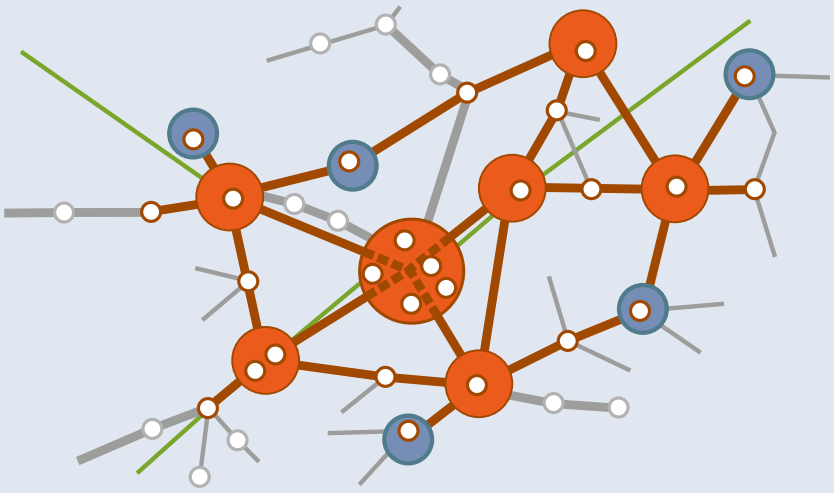
Snabbkollektivtrafiknätet definieras av ett antal väl förbundna noder, som i sin tur knyter ihop tyngdpunkter och andra viktiga målpunkter i staden. Några av noderna tjänar som entrépunkter i mindre täta områden med stort resandeunderlag. Snabbnätet är en extra prioriterad del av stomkollektivtrafiknätet.

Nod i tyngdpunkt
Betjänar en av de i översiktsplanen utpekade strategiska knutpunkterna eller annan plats/område som har eller får tät blandstad och stadslivskvaliteter. Den är av både lokalt och regionalt intresse. I innerstaden finns redan idag flera noder, vilket kan bli fallet i fler av stadens tyngdpunkter.

Nod i viktig målpunkt
Betjänar ett stort, tätt arbetsplatsområde, sjukhus, en viktig stadspark eller annan plats av både regionalt och lokalt intresse – som inte också är en av stadens tyngdpunkter!

Övrig nod
Är en knut- eller bytespunkt i ett glesare område (i mellanstaden) som tjänar som entrépunkt till snabbnätet. Den ligger alltså inte i någon av stadens tyngdpunkter eller i viktiga målpunkter, men har ett stort resandeunderlag. Den kan vara av regionalt och lokalt intresse om den exempelvis ligger centralt i ett verksamhetsområde. Den kan också vara en hållplats, mindre bytes- eller knutpunkt i stråk mellan tyngdpunkter och målpunkter.

Snabbnät = KomOfta och fort
Övriga delar av stomkollektivtrafiknätet = KomOfta
Övriga delar kollektivtrafiknätet = KomNära (och KomTill)
Expressbuss/pendeltåg = KomFort



Större bostadsområden och andra platser som ligger längre ut betjänas av KomFort-trafik (exempelvis expressbussar) längs stråk, i likhet med orter i regionen utanför Göteborg. KomFort-trafiken angör snabbnätets noder i centrala Göteborg eller andra tyngdpunkter. Längs med KomFort-stråken ska utbyggnaden av pendelparkeringar för både cyklar och bilar fortsätta. Göteborg ska ha ett tätt samarbete med framförallt Mölndals stad och Partille kommun som delar det sammanhängande stadsområdet med Göteborg.

Regionala resor. Det ömsesidiga beroendet mellan Göteborg och den omgivande regionen kommer att öka, vilket bland annat leder till fler in- och utpendlare och fler besökare. Att stärka resmöjligheterna inom Göteborg gör det lättare att nå slutmålen oavsett om de ligger i eller utanför Göteborg. En viktig del är att erbjuda möjligheten för byte mellan tåg och kollektivtrafikens snabbnät i halvcentrala lägen runt Göteborg såsom vid Gamlestaden. Det gör att fler får kortare och snabbare resor, samtidigt som Göteborgs innerstad avlastas. En ny station vid Brunnsbo längs Bohusbanan med anslutning till ett snabbnät är ett exempel, en flytt av Sävenäs station till ett läge närmare Gamlestaden ett annat.

Västlänken kommer att öka kapaciteten i tågtrafiken och även avlasta Centralstationen, men det krävs fler satsningar på den regionala tågtrafiken om inte inpendlingen med bil ska öka. Göteborgs Stad ska därför aktivt medverka till att såväl kompletterande investeringar i det befintliga nätet som nyinvesteringar genomförs inom strategins tidsperiod. Götalandsbanan mot Borås är ett viktigt exempel. Ett annat är möjligheten att på sikt anlägga en ny järnvägskoppling från Västlänken och söderut i stråket mot Särö.

Även på regional nivå finns det ett mål att utveckla tyngdpunkter och andra knutpunkter längs med starka kollektivtrafikstråk. Genom att regionala tyngdpunkter stärks med fler arbetsplatser kan en balans uppnås i resandet in mot och ut från Göteborg, vilket är önskvärt av bland annat kostnadseffektivitetsskäl.

Diskussioner pågår om att knyta samman Osloregionen och Öresundsregionen med en höghastighetstågbana. Utifrån ett trafikperspektiv är det viktigt att en station placeras i anslutning till en tyngdpunkt i staden där också snabbnätet ansluter, men frågan är komplex och kommer att utredas vidare.

THE SCANDINAVIAN 8 MILLION CITY

Ett arbete pågår för att undersöka möjligheten till en höghastighetsjärnväg mellan Oslo och Köpenhamn via Göteborg. Arbetet kan fortlöpande följas på www.8millioncity.com.

Drift och underhåll. Det räcker inte med att bygga ny infrastruktur för cykel och kollektivtrafik för att nå målen. Om resorna verkligen ska bli snabba och pålitliga, behöver stadens gator, vägar och spårnät skötas och för det krävs resurser som beror på hur mycket vi bygger och hur vi gör det.

Foto: Hans Arby

2 Öka tillgången till nära service, handel, mötesplatser och andra vardagliga funktioner

Tillgång till mötesplatser, kultur, natur, mat, friskvård och att kunna träffa vänner och delta i fritidsaktiviteter, utbildningar och andra aktiviteter hemma eller i närmiljön minskar nödvändigheten av att resa, eller att resa långt.

Trafikstrategins mål för ett lättillgängligt regioncentrum uttrycks som ”att det ska vara lätt att nå viktiga platser och funktioner”. Om avståndet till några av de viktiga funktionerna minskar blir de lättare att nå till fots eller med cykel. En nära tillgång till vardagliga funktioner skapar förutsättningar för levande och attraktiva närmiljöer och tvärtom. Trafikplaneringen bidrar till den utvecklingen genom att fokusera på att förbättra för gående och cyklister. Strategi för utbyggnadsplanering bidrar genom att skapa förutsättningar för att fler kan bo och verka i utpekade områden och grönstrategin genom att öka tillgången till det gröna i närmiljön.

Öka tillgången utan någon resa. Människor är uppkopplade och använder internet till allt fler ärenden. Staden ska underlätta e-handel med dagligvaror. Hemleverans eller leverans till närområdet minskar antalet inköpsresor med bil, men ökar mängden distributionstrafik som måste kunna tas omhand i närområdet. I den egna organisationen ska staden öka andelen resfria möten på bekostnad av tjänsteresorna.

Öka den nära tillgången. De senaste decennierna har ökad tillgänglighet varit synonymt med ökad rörlighet, vilket har bidragit till en relativt gles stad. För att få en ur alla aspekter hållbar utveckling, behöver paradigmet bytas mot ökad tillgänglighet genom ökad tillgång i närmiljön. På så sätt kan de ”strukturellt tvungna” resorna minska och det blir lättare att klara vardagen utan att behöva äga bil. Om fler ärenden kan skötas på gång- eller cykelavstånd ger det många positiva effekter som förbättrad hälsa för den enskilde, ett tryggare och livligare närområde och en minskad belastning på trafiksystemet i stort.

De stadsbyggande nämnderna och stadsdelsnämnderna behöver tillsammans göra det möjligt för fler att handla, få service, lämna återvinningsmaterial och ta sig till skola, förskola eller fritidsaktiviteter i närområdet. Det handlar om att stärka lokala torg i befintlig bebyggelse genom att komplettera bebyggelsen för att öka kundunderlaget och genom en medveten lokalisering av offentlig service, förskolor och skolor. Men det handlar också om att öka möjligheten till etablering för många små verksamheter.

Fler boende betyder ett större underlag av kunder, besökare och elever, men för att potentialen ska förverkligas måste det också vara lätt och tryggt att ta sig till det lokala torget eller andra lokala målpunkter till fots eller per cykel. Att fokusera på fotgängare och cyklister genom att öka de lokala gång- och cykelstråkens samt cykelparkeringarnas kvalitet och attraktivitet är därför avgörande. Särskilt viktig är möjligheten för barn att kunna cykla i närmiljön med eller utan sällskap av vuxen, eftersom resvanor grundläggs redan i tidig ålder. En viktig aspekt av den nära tillgången är möjligheten att enkelt nå målpunkter lite längre bort via en bra kollektivtrafik. Därför är det viktigt med trygga, gena gångvägar och en tydlig skyltning mellan hållplatser och lokala målpunkter som stadsdelscentra, idrottsanläggningar och stadsdelsparkers entréer.

Människors möjlighet till rörlighet bidrar till att minska segregationen och därför ska åtgärder som stärker den lokala tillgången i närmiljön främst inriktas på att minska de strukturellt tvungna, längre resorna. Staden ska aktivt delta i forskningsarbetet kring begrepp som tillgång för att öka kunskapen om potential, hinder och sociala aspekter vid planering för en transportsnål samhällsutveckling.

Läs mer om möjligheter till utveckling av stadens närmiljöer i strategi för utbyggnadsplanering och grönstrategin.

NÄRMILJÖ

Närmiljö är området inom gångavstånd från en bostad, vilket kan variera beroende på personliga förutsättningar, men 400 meter anses vara ett riktvärde.
I strategi för utbyggnadsplanering mäts tätheter som antal boende eller arbetande inom 1 kilometer.

ALLA RESOR ÄR INTE ÖNSKADE

”Tvungna resor” är resor som till skillnad från ”önskade resor” är förknippade med olust, oönskad ansträngning eller försakelse. Resan kan då gärna förkortas om den ändå ger det utbyte den var ämnad att gynna: arbete, service etcetera. Med strukturellt avses att det tvungna resandet, dess omfattning, betingas av samhälleligt strukturella förhållanden som till exempel geografisk uppdelning mellan arbete och bostad.

EXTERN HANDEL

När fler vardagsärenden kan lösas hemma eller i närområdet, minskar behovet av dagligvaruhandel i externa lägen.

3 Effektivisera användningen av vägar och gator

Att effektivisera användningen av vägar och gator handlar om att på bästa sätt använda den befintliga infrastrukturen. Det sker genom två typer av åtgärder, dels sådana som påverkar efterfrågan och därigenom minskar biltrafikarbetet, dels sådana som påverkar hur och var fordonen rör sig och därigenom ökar framkomligheten. Den första typen faller inom det som kallas mobility management och den andra inom det som ryms i begreppet transportinformatik. Ofta hänger åtgärderna ihop, som i fallen trängselskatt och trafikinformation.

Bilen kommer även i fortsättningen vara ett viktigt färdmedel i ett lättillgängligt regioncentrum, även om den inte är det vanligaste. Det fysiska, ekonomiska eller klimatmässiga utrymmet för större väginvesteringar kommer att vara litet. Det betyder att biltrafikens fortsatta framkomlighet bygger på att minst hela resandeökningen sker med andra färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik. Fler boende, besökande och verksamheter innebär mer av godstransporter, varudistribution och annan nyttotrafik som behöver prioriteras, samtidigt som framkomligheten för utryckningsfordon måste säkerställas. Det understryker nödvändigheten av åtgärder som gör att människor oftare kan och vill gå, cykla och resa med kollektivtrafiken.

Underlätta och stimulera ett flexibelt resande. Behovet av att äga och använda bil beror på samhällsplaneringen i stort och på hur väl övriga färdmedel möter människors behov och förväntningar. Staden ska fortsätta dialogen med invånare, verksamheter och andra intressenter för att skapa insikt om olika resmöjligheter. Staden ska också skapa bättre förutsättningar för ett flexibelt resande. Det sker genom att stimulera framväxten av nya hållbara restjänster, men även genom att ha trafikantens perspektiv vid utformning och genomförande av åtgärder. Exempel är arbete med bilpooler, lånecykelsystem och extra omsorg om trafikanter vid byggnadsprojekt. Stadens olika samhällsbyggande nämnder ska använda så kallade gröna transportplaner som ett strategiskt verktyg vid nyetableringar och utökning av befintliga transportintensiva verksamheter.

RESTJÄNSTER

En samlad restjänst kan minska hushållens behov av att äga en bil och fungera som ett paketerat abonnemang på kollektivtrafikresor, bilpools- och hyrbilstjänster, taxiresor, elcykelhyra och moderna varianter av samåknings-system.

Använd styrmedel för att säkerställa framkomlighet. När flera olika färdmedel fungerar för en resa, påverkar incitamentens utformning och resenärens kunskap och attityder valet av färdmedel.

Trängselskatten har skapat ett starkt ekonomiskt incitament som lett till en minskad biltrafik till och genom centrala Göteborg. Stadens parkeringspolicy har en liknande effekt. Göteborg ska fortsätta att använda och utveckla ekonomiska styrmedel som ett sätt att behålla en god framkomlighet för godstrafik, kollektivtrafik och annan nyttotrafik samt för de trafikanter som saknar realistiska alternativ till bilen. Styrmedlens impopularitet och deras effektivitet är två sidor av samma mynt. De ska därför grundas på kommunicerbara principer om ett effektivt utnyttjande av gemensamma, begränsade resurser – främst plats, pengar och luftkvalitet – och uppfyllande av en gemensam, attraktiv målbild.

Informationssystem i trafiken. Transportinformatik är ett verktyg för att optimera användningen av vägar och samtidigt öka tillängligheten för människor och gods. Det handlar om att med information stödja beslut om färdmedel, starttid eller rutt före och under resan eller transporten, men också om en mer direkt styrning och ledning av trafiken. Att effektivisera trafiksystemet minskar också känsligheten för störningar och ökar restidspålitligheten.

TRANSPORTINFORMATIK

Med Transportinformatik, eller ITS (Intelligenta Transportsystem), menas användning av informations- och kommunikationsteknik inom transportområdet. ITS används framförallt för att informera, leda och styra trafikanter. ITS omfattar alla trafikslag och samtliga delar av transportsystemen – fordon, infrastruktur, användare och den omgivande miljön.

Staden ska använda transportinformatik som ett strategiskt verktyg för att öka framkomligheten i trafiken och kvaliteten för alla trafikanter och verksamheter, samt delta i den regionala, nationella och internationella utvecklingen av nyttiga system och

tjänster. Detta gäller även tillämpningar för att förbättra framkomlighet och kvalitet i spårbunden trafik och annan kollektivtrafik. Tillsammans med andra väghållare och myndigheter och i samarbete med kommersiella aktörer ska staden erbjuda kvalitetssäkrad information till trafikanter och främja innovationer, bland annat genom att erbjuda ’öppen data’ och förberedda testrutter.

Samspelet mellan olika typer av fordon och trafik- och stadsmiljön kommer att öka, vilket understryker vikten av att staden kan erbjuda en digital infrastruktur vid sidan av gator och vägar.

Foto: Karin Bäfver

Samordnad trafikledning: *Trafikkontoret och Trafikverket bedriver under 2013–2014 en försöksverksamhet med målet att informera och vägleda trafikanter dygnet runt. Det sker i nära samverkan med vägassistans, räddningstjänst, polis och kollektivtrafiken.*

Principiell struktur för användning av vägar och gator

Kör Nära
I alla miljöer där oskyddade trafikanter samspelar med motorfordonstrafik behöver fordonshastigheten vara låg, från gångfart till 30 km/h. Det är en mänsklig hastighet, där risken att dödas eller skadas svårt vid en kollision är låg.

Kör In
En tätbebyggd miljö behöver ett huvudgatunät som gör det möjligt att köra fram till den stadsdel eller område i staden man behöver nå. Detta huvudgatunät är dock inte till för genomfartstrafik (utom för kollektivtrafik), och fordonshastigheten bestäms av vilka korsningsanspråk människorna i staden har i olika sektioner. Skyltad hastighet i detta huvudgatunät kan variera mellan 30-60 km/h.

Kör Buss
Det finns stråk inom mellanstaden som expressbusstrafik använder eller väntas använda och där framkomligheten behöver vara mycket god. Skyltad hastighet kan variera mellan 60-80 km/h.

Kör Runt
Det finns ett huvudvägnät i Göteborg som i huvudsak utgörs av de nationella och regionala vägarna. Detta vägnät fyller en viktig funktion för näringslivets transporter och kollektivtrafik och utgör stommen för biltrafikförflyttningar. Trafiken här ska flyta så effektivt som möjligt och skyltad hastighet kan variera mellan 60-80 km/h.

Appen Cykelstaden *från Trafikkontoret underlättar cyklingen, men är även en plattform för felanmälningar och annan återkoppling till staden. Cykelstaden bygger på på öppen data (data.goteborg.se) från olika verksamheter inom staden som är tillgänglig för andra utvecklare av IT-tjänster.*

BILEN I EN NÄRA STORSTAD

Bilen, och framtidens individuella fordon, kommer att behövas för att skapa ett lätttillgängligt regioncentrum och hålla ihop hela den nära storstaden. Det finns många områden där det inte är ekonomiskt möjligt att erbjuda bra kollektivtrafik eller där avstånden är för stora för att cykla eller gå, eller där bilen erbjuder funktioner som inte alternativen gör. Bilen som färdmedel är nödvändig för många servicenäringar och för dem med särskilda behov, oavsett del av staden.

För att bilen ska kunna fylla den rollen även då fler boende, arbetande och besökare rör sig i staden, måste allt fler både kunna och vilja använda andra färdmedel. En bärande del av trafikstrategin är att skapa möjligheter för många fler att gå, eller att använda kollektivtrafik eller cykel för en större andel av sina resor. Bilen blir för många då ett komplement som används för att ta sig till en bytespunkt med bra kollektivtrafik, för att göra vissa inköpsresor eller för att besöka släkt och vänner utanför staden.

Det kommer gå bra att använda bil i innerstaden och andra stadsmiljöer, men av plats-, säkerhets- och attraktivitetsskäl kommer det att ske på gåendes och cyklisters villkor. Det ska vara enkelt och pålitligt att ta sig fram med bil – vilket det inte alltid är idag – men det kommer att ske i hastigheter som passar människor som vistas och rör sig där. Det kommer att vara lätt att parkera, men det kommer finnas färre parkeringsplatser på gator och torg och priset kommer att spegla vad det kostar att bygga nya parkeringsplatser på attraktiv mark.

Det ligger en stor utmaning i att hålla ihop den centrala staden med mindre täta områden utanför. De som till vardags rör sig i den tätbebyggda staden kommer inte att behöva bil, medan de som bor, arbetar eller har dagliga ärenden i andra områden är mer eller mindre beroende av bilen för att få vardagen att gå ihop. Det finns en risk att trängselskatt, eventuella miljözoner eller krav på elbilar förstärker skillnaden mellan innanför och utanför och gör att människor och verksamheter inrättar sig efter ett liv på den ena eller andra sidan. Att kunna färdas relativt fritt mellan olika typer av områden är viktigt. Det gäller både lägenhetsinnehavaren i Majorna som behöver bil för att utöva fritidsintressen utanför staden eller villaägaren från förorten som vill bli av med bilen innan hon kommer in i trängselskattezonen.

Göteborg ska därför bli bäst på att integrera framtidens fordon i den nära storstaden. På andra platser i trafikstrategin beskrivs viljan att låta Göteborg bli en testarena för innovationer. Göteborg har ett starkt kunskapskluster inom transporter och transportinformatik. Det finns en framgångsrik och kompetent fordonsindustri som ständigt utvecklar allt renare och effektivare bilar. Bilar, bussar och lastbilar av pluginhybridtyp – eller rena elfordon – kör tyst och utsläppsfritt inne i staden, men har även en lång räckvidd för resor och transporter utanför. Det är troligt att vi kommer få se en mer blandad bilflotta om 20 år. Att ha tillgång till bil där och när man behöver det genom olika hyresformer, istället för att äga sin egen, sparar plats och pengar för både hushåll och samhälle. Självparkerande fordon kan drastiskt minska det totala utrymmet för en parkeringsplats. Och vad händer om vi vågar släppa fram självkörande bilar?

Illustration: Volvo Cars

Effektmål för resor

E1 Minst 35 procent av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel år 2035

I en nära storstad har det blivit möjligt för många fler att utföra sina ärenden till fots eller med cykel. Att en större andel av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel år 2035 är därför ett viktigt mål för resor. Idag är andelen 26 procent. Målet innebär en fördubbling av antalet resor till fots och med cykel.

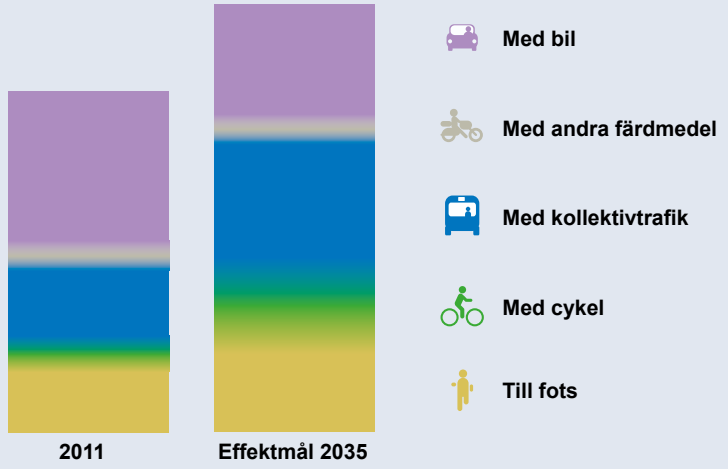
Målet grundar sig på bedömningar dels av hur stor andel av de korta kollektivtrafik- och bilresorna som kan ersättas av en resa till fots eller med cykel, dels av hur många fler ärenden som kan uträttas på gång- och cykelavstånd.

E2 Minst 55 procent av de motoriserade resorna i Göteborg sker med kollektivtrafik år 2035

Enligt 2011 års resvaneundersökning är kollektivtrafikandelen för resor i Göteborg (till, från och inom) 24 procent, vilket motsvarar 34 procent av de motoriserade resorna. Trafikstrategins mål innebär nära nog en fördubbling av antalet kollektivtrafikresor, och tillsammans med fördubblingen av cykel och gång, att antalet bilresor minskar med en fjärdedel.

K2020 har som mål att minst 40 procent av alla motoriserade resor sker med kollektivtrafik år 2025. Målet avser resor till, från och inom Göteborgsområdet, som även innefattar norra Mölndal, Partille och västra Härryda. För att K2020-målet ska uppfyllas behöver resorna i Göteborg i än högre utsträckning ske med kollektivtrafik istället för bil.

Resandetillväxt och färdmedelsfördelning för resor i Göteborg



Rollen som regioncentrum gör det relevant att sätta mål för och att följa utvecklingen för alla resor som görs till, från och inom Göteborg – även om de i huvudsak görs av göteborgarna (cirka 80 procent 2011). Strategin för resor kommer att leda till åtgärder som ger alla, även besökare och inpendlare, goda förutsättningar att välja ett hållbart transportsätt.

När Göteborg och regionen växer kommer det totala antalet resor att öka, enligt beräkningarna med 27 procent. Enligt den nationella prognosen kommer antalet resor med personbil att öka med cirka 35 procent till år 2030, medan klimatmålen pekar på att de måste minska.

Trafikstrategins mål för färdmedelsfördelningen motsvarar en minskning av antalet bilresor med 25 procent jämfört med år 2011. Nås effektmålen ovan – och den tekniska utvecklingen leder till betydligt klimatsmartare fordon – nås även målen för persontransporternas utsläpp av klimatgaser i Göteborg.

EFFEKTMÅL

Ett effektmål är ett verktyg för att konkretisera och följa upp en strategi. Vad blir resultatet av att vi följer strategin? Effektmålet ska vara relevant för strategin, vara kommunicerbart och hjälpa till att identifiera nödvändiga åtgärder.

FÄRDMEDELSFÖRDELNING

Färdmedelsfördelning är det vanligaste sättet att mäta resbeteende och används för att sätta långsiktiga mål och följa förändringar i resvanor. Effektmålen om färdmedelsfördelning i trafikstrategin inkluderar alla personresor och alla typer av ärenden. Målet följs upp genom resvaneundersökningar och valideras genom resmätningar för de olika färdmedlen.

TRAFIKARBETE

Det relevanta måttet för klimatpåverkan är trafikarbete (mäts i fordonskilometer). För att även fånga effekter som trängsel, luftkvalitet och parkeringsbehov i tätbebyggda områden, baseras trafikstrategins effektmål istället på antalet resor, uttryckta i färdmedelsandelar.

DETTA INNEBÄR EFFEKTMÅLEN

En fördubbling av antalet resor till fots eller med cykel.

En fördubbling av antalet kollektivtrafikresor.

En minskning av antalet bilresor med en fjärdedel.

TILLGÄNGLIGHET

Tillgänglighet kan definieras som hur lätt medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av. Graden av tillgänglighet beror på hur stor uppoffringen är i restid, kostnader, hinder, trygghet samt tillgång till färdmedel för att nå önskad destination.

E3 Restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik

Tillgängligheten med bil i Göteborg är redan mycket god. Idag når man i princip alla typer av platser, oavsett startpunkt i kommunen, inom 30 minuter med bil. Så ser det inte ut för den som väljer kollektivtrafiken. Restiden i mer än 25 procent av relationerna mellan de utpekade tyngd- och målpunkterna är idag längre, eller betydligt längre, än 30 minuter. Därför prioriteras åtgärder som kortar restiderna och ökar kapaciteten i kollektivtrafiken. Restidskvoten (kollektivtrafikresa/bilresa) påverkar färdmedelsvalet och är därför en viktig indikator, men eftersom det är ett relativt mått är det inte relevant för att mäta tillgängligheten. Områden där man kan nå 50 procent av stadens arbetsplatser inom 30 minuter med kollektivtrafiken anses i Göteborg ha mycket god tillgänglighet, och just 30 minuter används ofta som en gräns. För att klara 30-minutersmålet behöver speciellt kollektivtrafiken genom eller runt innerstaden snabbas upp. I valet av lösningar och prioriteringar av åtgärder och i uppföljningen räcker det sålunda med detta mått.

Observera att målet även gäller personbils- och distributionstrafik, men inte säger något om kostnader eller hastigheter på vissa sträckor.

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt för planering inom vägtransportsystemet som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska ske i en samlad bedömning av olika åtgärder.

Steg ett: Tänk om
Det första steget omfattar åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor.

Steg två: Optimera
Det andra steget omfattar åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

Steg tre: Bygg om
Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

Steg fyra: Bygg nytt
Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

EXEMPEL PÅ ÅTGÄRDER

Steg ett: Tänk om
En medveten planering och placering av offentlig service.

Reserverade parkeringplatser för bilpooler vid lokala torg, tyngdpunkter, viktiga målpunkter och knutpunkter.

Upprätta fler gröna transportplaner (ur Göteborgs miljöprogram).

Initiera projekt för utveckling av e-handelslogistik (ur Göteborgs miljöprogram).

Steg två: Optimera
Fler och utbyggda smarta infarts- och pendelparkeringar.

System för tidsstyrd prioritering av gods- och kollektivtrafik.

Verka för sänkta hastigheter på infartslederna (ur Göteborgs miljöprogram).

En samordnad trafikledning, gemensam för regionens trafikhuvudmän.

Nya motorlösningar för kollektivtrafik- och distributionsfordon.

Samordna och förbättra drift och underhåll av cykelbanor (ur Göteborgs miljöprogram).

Öka komforten i kollektivtrafiken genom en kundkvalitetsstyrd utformning och underhåll av körfält, spår och hållplatser.

Spårvägsnätet – principstruktur i centrala Göteborg.
Källa: K2020

Steg tre: Bygg om
Prioriterade gång- respektive cykelstråk mellan tyngdpunkter och målpunkter.

Omdisponering av väg- och gatuutrymme till förmån för övergripande cykelnät.

Ökad yta för fotgängare respektive cyklister i närmiljöer runt lokala torg.

Konvertering av befintliga väg- och gatustråk till kollektivtrafikkörfält.

Steg fyra: Bygg nytt
Spårvägsutbyggnad i linje med intentionerna i K2020:

- Spårväg till Backa
- Spårväg till Eriksberg
- Spårvägsförbindelse mellan Linnéplatsen, Stigbergstorget och Lindholmen (”Lindholmsförbindelsen”).

Ett snabbnät mellan tyngdpunkter som inte hindrar stadsutveckling kan kräva nya, stora lösningar, allt från spårväg i Allén till att gräva ner eller höja upp spårvägen eller – för Göteborg – nya system som lightrail, duospårväg, tunnelbana, eller på vissa ställen linbana.

Depåer och uppställningsplatser för kollektivtrafikfordon.

Tågtunnel under älven för Bohusbanan från Brunnsbo med anslutning i Göteborgs Central och tågtunnel från Haga station söderut mot Särö.

En interregional station för bland annat höghastighetståg (Götalandsbanan och Oslo–Köpenhamn) i nytt, eller delvis nytt läge.

Utbyggnad av ett tydligt separerat pendlingscykelnät.

Bygg en gång- och cykelbro över älven (ur Göteborgs miljöprogram).

STRATEGI FÖR STADSRUM

Vi skapar attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv i Göteborg genom att:

1. **Ge gående och cyklister förtur och anpassa hastigheter efter i första hand gående** (rörelse)
   Gatumiljöer och hastigheter anpassade i första hand utifrån gående och i andra hand utifrån cyklisters behov och villkor skapar förutsättningar för trygga, säkra och levande gatumiljöer utan att stänga ute andra trafikantslag.

2. **Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig** (yta)
   Ytan i stadsmiljöer är begränsad. Genom att omfördela yta mellan olika trafikslag och mellan trafik och vistelse skapas förutsättningar för attraktiva, livliga och därmed tryggare stadsrum. Parkering ska i första hand ske i parkeringshus eller garage och varudistribution ska i första hand ske på tider då få människor störs.

3. **Skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät utan barriärer** (struktur)
   Orienterbarhet, genhet och avsaknad av barriärer i gatunätet gör det lättare att ta sig fram, bygger samman staden och sprider stadslivet till fler platser. Ett finmaskigt och sammanhängande gatunät förbättrar tillgängligheten för alla trafikanter, så länge flöden och höga hastigheter inte skapar nya barriärer.

HÄR FINNS STADSMILJÖER

Stadsmiljöer kan definieras utifrån en konkurrens om marken. När tillräckligt många vistas och rör sig i ett område uppstår förutsättningar för handel, restauranger och annan service som vi förknippar med stadsmiljö. Idag är det mer eller mindre sammanhängande stadsmiljö i centrala Göteborg men inte på så många fler ställen. Strategi för utbyggnadsplanering visar vilka platser som har potential att utvecklas till stadsmiljöer förutsatt att fler människor bor eller arbetar där.

Foto: Hans Arby

1 Ge gående och cyklister förtur och anpassa hastigheter efter i första hand gående

Människor i rörelse är stadens livsnerv, det bidrar till ökad trygghet, ger större underlag för service och utgör mer än något annat den attraktivitet vi förknippar med städer. Att röra sig till fots ger bra förutsättningar för möten och social interaktion. Att förbättra förutsättningarna för gående har därför ett egenvärde för en stad som önskar ett rikt stadsliv. Här ska alla, oavsett ålder och fysiska förutsättningar, uppleva att de kan gå tryggt och säkert genom att hastigheten i fordonstrafiken anpassas efter de gående. Utformningen av stråk och korsningspunkter ger fotgängare förtur. Cyklisten är också viktig i stadens transportsystem. Cykeln är ett effektivt och snabbt transportmedel som bidrar till en attraktiv stadsmiljö med mer liv, utan att bullra eller försämra luften. Att cyklisten är prioriterad i stadsmiljön innebär att det är tydligt var och hur man ska cykla och att utformningen av både stråk och korsningspunkter anpassas till cyklistens krav på framkomlighet – men med hänsyn till fotgängarens behov.

Mänsklig hastighet är en förutsättning för en attraktiv stadsmiljö. Ambitionen i Göteborgs framgångsrika trafiksäkerhetsarbete ska vara fortsatt hög, allt färre ska skadas i trafiken. En nyckel till den säkra och attraktiva stadsmiljön utan barriärer är att där gående och cyklister rör sig, vistas och samspelar med annan trafik ska mänsklig hastighet vara en förutsättning. Lägre hastighet för fordonstrafiken minskar också bullret. En låg fordonshastighet innebär att samspelet mellan trafikanter förbättras vilket innebär möjligheter till ett bättre flyt i motorfordonstrafiken. Detta kan bidra till en bättre luftkvalitet vilket har en positiv inverkan på människors hälsa. En låg hastighet ska vara inriktningen för den absoluta majoriteten av alla gator i stadsmiljö.

Kollektivtrafiken måste ibland prioriteras, upp eller ned. På vissa platser kommer kollektivtrafikens krav på framkomlighet och hastighet i konflikt med oskyddade trafikanters behov av stadsliv och mänsklig hastighet. Det kommer att bli nödvändigt med kompromisser mellan trafikslagen där kollektivtrafiken i vissa miljöer måste anpassa sig till gåendes hastighet, och tvärt om. Eftersom i princip all kollektivtrafik i stadsmiljöer idag går i markplan behöver staden, i samarbete med stat och region, säkra medel för att ge kollektivtrafik med höga anspråk på hastighet och kapacitet nya lägen, framförallt genom innerstaden. Lösningarna kommer troligen innebära att delar av kollektivtrafiken grävs ner under mark eller lyfts upp över mark. Som ett kompromissalternativ ska möjligheten att ha differentierad hastighet mellan kollektivtrafiken och omgivande fordonstrafik undersökas.

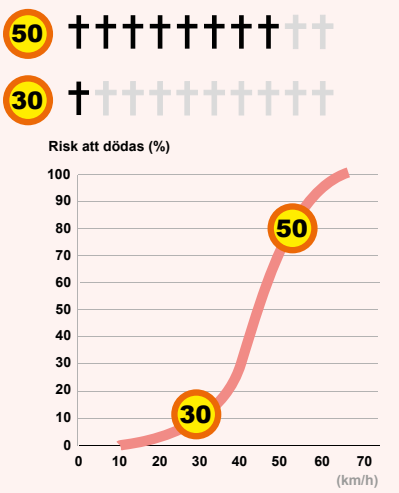
Skapa balans i mötet mellan fotgängare och cyklister. I takt med att de täta stadsmiljöerna blir fler, får större utbredning och i högre grad angörs med andra färdmedel än bil, kommer konflikter mellan cyklister och fotgängare bli en allt viktigare fråga att hantera.

Snabba cykelstråk kan skapa barriärer för fotgängare och i vissa miljöer kommer det för cykel, likväl som för kollektivtrafik, bli nödvändigt med kompromisser där cykeltrafiken måste anpassa sig till gåendes hastighet, och tvärt om. I specifika punkter där fotgängarflödet är högt och där cykeltrafikens framkomlighet prioriteras bör separerade lösningar prövas, till exempel genom omledning av cykelstråk eller planskildheter.

STRATEGIERNA I GÖTEBORGS STADS TRAFIKSÄKERHETSPROGRAM 2010–2020

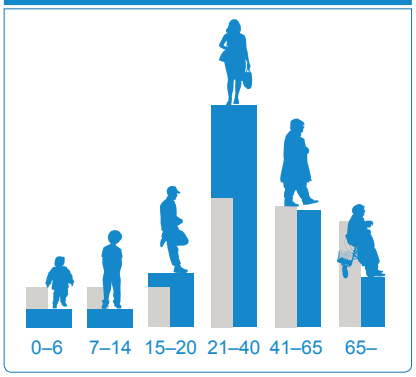
- Vi ska arbeta för att trafiksäkerheten prioriteras i stadsutvecklingen.
- Vi ska prioritera de oskyddade trafikanterna.
- Vi ska motivera till ett ökat ansvarstagande i trafiken.
- Vi ska arbeta för fler säkra fordon och transporter.
- Vi ska fortsätta hastighetssäkra våra gatumiljöer.
- Vi ska grundlägga ett säkerhetsmedvetande hos barn och unga.

KROCKVÅLDSKURVAN



Mänsklig hastighet innebär att trafikmiljöer behöver hastighetssäkras till max 30 km/h.

SOCIAL BLANDNING I GATURUMMET – ÅLDERSGRUPPER



Källa: Stadslivet i centrala Göteborg (Stadsbyggnadskontoret 2012)

20–40-åringar är idag överrepresenterade bland dem som vistas på gator och platser i centrala Göteborg.

2 Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig

I takt med att Göteborg förtätas kommer många fler att röra sig i staden. På flera håll är det redan idag trångt mellan fasaderna i rusningstrafik, när många samtidigt ska gå, cykla, åka buss, spårvagn och bil i samma stråk. Men gaturummet är inte enbart till för transport utan är också en plats för vistelse med potential att utvecklas ytterligare. Man behöver inte ha ett ärende, arbeta eller bo i staden för att uppleva stadsmiljöer. Många tar en promenad, joggar, fikar, umgås med vänner, eller besöker Göteborg som turist.

Fler människor på samma yta kräver en omdisponering av gaturummet. I en befintlig, tät stadsmiljö är gaturummets bredd ofta given. Hur denna bredd utnyttjas beror till stor del på vilka hastighetsanspråk man vill tillgodose för olika trafikanter och vilka flöden av trafikanter som ska kunna passera. För att ge utrymme för människor och stadsliv behöver vi tänka om, och ge mer yta till kapacitetsstarka transportslag som fotgängare och kollektivtrafik. Fordon med hög hastighet kräver ett större utrymme, vilket medför att motorfordon upptar en förhållandevis stor areal per resande, och än mer om parkering läggs till. Med sänkt hastighet i stadsrummet kan ytan för motorfordon minskas genom smalare körfält och mindre radier, samtidigt som tillgängligheten för bilister och distribution finns kvar. På detta sätt skapas utrymme för tillräckligt breda trottoarer med möjlighet att strosa, flanera eller skynda på samma yta. Cyklister upptar förhållandevis mycket plats i gatusektionen när de har egna körfält. I trånga gatusektioner kan därför ”cykelfartsgator”, där cyklister samsas med bilister, vara ett bra alternativ. Detta sätt att utforma stadens gator och vägar grundar sig i hastighetsseparering snarare än trafikslagsseparering. Miljön blir på så vis även mer användarvänlig för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

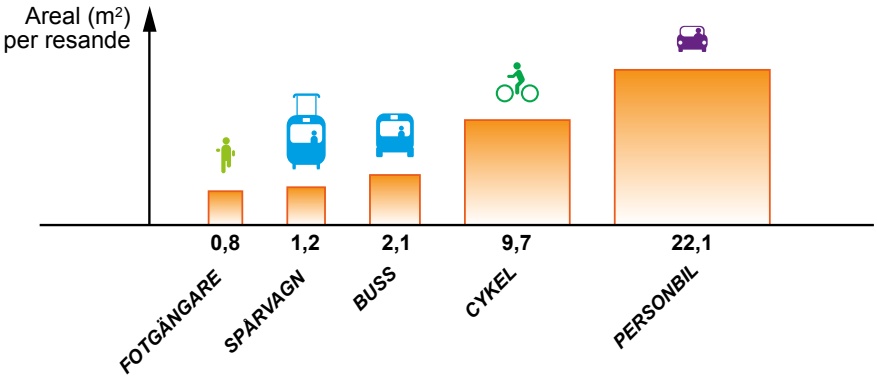
HASTIGHETSSEPARERING

”Gångfartsgata”: här får man cykla och köra bil, men på gåendes villkor.

”Cykelfartsgata”: här får man köra bil, men på cyklistens villkor.

Foto: Asbjörn Hanssen

På cykelfartsgator får cyklister samsas med bilister.



Ytanspråket varierar för olika färdmedel. En fotgängare i rörelse tar betydligt mindre plats än en cyklist eller bilist. Beräkningarna bakom illustrationen är hämtade från en norsk studie och är inte avstämda med hur väl de beskriver Göteborgstrafiken, men ger en bild av förhållandet mellan trafikslagen.

Källa: Norheim, Bård and Stangeby, Ingunn: Fakta om kollektivtrafikk. Transportøkonomisk institutt, Oslo, 1995.

Att staden följer parkeringspolicyns intentioner är avgörande. Stadens hantering av parkeringsplatser i urbana miljöer är en nyckelfråga för möjligheten att skapa utrymme för stadsliv. Parkeringspolicyn pekar på behovet av fler cykelparkeringar nära cyklistens slutmål. Gatumark som idag är parkering för bilar behöver frigöras genom att parkeringsplatserna i större grad förläggs till parkeringsanläggningar. Stadens pågående arbeten med cykelprogram och riktlinjer för parkering i Göteborgs innerstad konkretiserar lösningsförslag på dessa frågor.

Foto: Jonas Andersson

I Lyon har parkeringsgarage anlagts i kajkant.

TILLGÄNGLIGHETSPROGRAMMET

Utformningen av stadsrummet har stor betydelse för personer med funktionsnedsättning. Tillgänglighetsprogrammet beskriver hur staden ska utformas för att gaturummet ska upplevas tryggt, oavsett psykiska och fysiska förutsättningar.

Från infrastrukturyta till stadsrum. Arvet från en tid då det fanns gott om plats att bygga på och då trafikplaneringsidealet byggde på separering av trafikslagen har lett till att många platser i Göteborg har en överdimensionerad infrastruktur. Det finns möjlighet att skapa täta stadsmiljöer genom att släppa infrastrukturyta till byggnader och skapa stadsgator av trafikleder. Särskilt intressant är denna möjlighet i de områden som strategi för utbyggnadsplanering har pekat ut som områden för kraftsamling.

Illustration: Ramböll

En tänkbar omdaningsidé för Vågmästareplatsen.

BARN I DEN TÄTA STADEN

Staden växer, vilket även innebär fler barn och unga i staden. Hur ser den täta staden ut för barn? Var i gaturummet kan barnen röra sig självständigt? Var finns den trygga yta där barn kan lära sig cykla? Var ”hänger” unga? Hur ser barns skolvägar ut? Detta är aspekter och frågor som måste finnas med i vårt förhållningssätt när vi bygger stad. Barnkonsekvensanalyser säkerställer att barnperspektivet tas med.

Foto: Asbjörn Hanssen

Cykeldistribution: *Move by bike är Sveriges första cykelåkeri.*

Foto: Mats Udde Jonsson

Lätt att leverera på gångfartsområde: Omvandlingen av vanliga gator till gator där det inte är tillåtet att parkera har underlättat leveranser till butiker. Fordonen kan stanna direkt utanför vilket minskar såväl transportarbetet som lossnings- och lastningstider.

GODA EXEMPEL I EUROPA

På flera håll i Europa arbetas det framgångsrikt med att skapa attraktiva urbana miljöer där varudistributionen är en del av samhällsplaneringen. Exempel är Graz, Utrecht, Bologna och Barcelona.

Optimera varudistributionen. Varudistribution till olika handelsområden i Göteborg sker i allmänhet med tunga fordon, över 3,5 ton. Områdena har olika karaktär och skrymmande gods är vanligare i externhandelsområdena än i city. Lösningarna, inklusive valet av storlek och typ av lastfordon, behöver anpassas till förutsättningarna i respektive handelsområde.

Tillgänglighet för transportleverantörer är ett centralt begrepp för varudistribution i tätort. God tillgänglighet skapas genom en kombination av effektiv infrastruktur, styrmedel och nya transportsystem. Exempel på detta är fler gångfartsområden, lokala trafikföreskrifter och tidsfönster för varudistribution, respektive nya koncept som Stadsleveransen. Vid sidan av att bidra till att optimera varuflödena i stadsmiljön ska staden även stimulera en bredare användning av miljöfordon och prova nya lösningar. Ett exempel på det sistnämnda kan vara att använda älven i större utsträckning för distribution av varor till innerstaden. Staden ska i sina upphandlingar ställa sådana krav att de samhällsekonomiska kostnaderna för transporterna minimeras. Det kan ske genom att minimera transportarbetet och att varudistributionen utförs med miljöfordon. Elhybrider och elfordon har inte bara lägre emissionsvärden utan också lägre bullernivåer. Avfallshanteringen är också en upphandlad tjänst, där motsvarande krav ska ställas.

Foto: Asbjörn Hanssen

I tätbebyggda områden kan en lokalt samordnad varudistribution förbättra servicen till handlarna samtidigt som konfliktriskerna mellan tunga distributionsfordon och oskyddade trafikanter minskar.

UTDRAG UR PARKERINGSPOLICY

Antagen oktober 2009 av Kommunfullmäktige

Inriktning för bilparkering
Policyns inriktning är att innerstaden bör bibehålla ungefär samma antal bilplatser som idag. Dessa platser kan dock behöva omfördelas för att till exempel ge plats för nya kollektivtrafik- och cykelstråk, förskönade stadsmiljöer eller prioritering av andra slag av parkering. I takt med att kollektivtrafiken byggs ut ges emellertid förutsättningar för att minska antalet bilplatser, speciellt i områden i anslutning till god kollektivtrafik.

Inriktning för cykelparkering
Antalet ordnade cykelparkeringar bör utökas i centrala Göteborg inom bekvämt gångavstånd till målpunkter. Cykelparkering ska också ordnas vid infarts- och pendelparkeringar samt alla större kollektivtrafikhållplatser. Cykelparkering vid bostäder och arbetsplatser ska ordnas på kvartersmark.

Parkeringsplatserna ska vara trygga, av god kvalitet, ha väderskydd och det ska finnas möjligheter att låsa in eller fast cykeln.

Utdrag ur Strategiska åtgärdsområden:

- Förändra dagens bilplatser i innerstaden
- Planera för oförändrad tillgänglighet till Evenemangsområdet
- Premiera bilpooler
- Använd avgifter och tidsbegränsad parkering för att nå målen
- Prioritera korttids- och halvdagsparkering
- Tillgodose parkering för boende på kvartersmark
- Prioritera stadsmiljö före bilparkering
- Anpassa bilparkeringen till stadsbilden
- Ersätt markparkering med gemensamma anläggningar
- Bygg tryggt, säkert och attraktivt
- Pröva bilparkeringsfria områden

3 Skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät utan barriärer

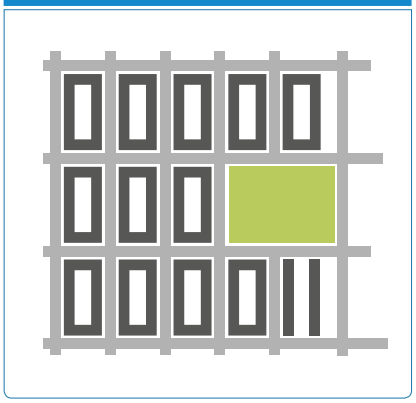
Skalan i olika städers gatustruktur varierar. Antalet gatukorsningar per kvadratkilometer skiljer sig hundrafalt mellan Venedigs 1 500 korsningar per kvadratkilometer och den amerikanska staden Irvines 15. Begreppet tillgänglighet handlar just om hur nåbar en plats är, och därmed hur lätt det är att hitta dit. Genom en större finmaskighet och ett sammanhängande gatunät blir fler platser tillgängliga, vilket ökar flödet av människor och därmed potentialen för stadsliv.

Finmaskigt gatunät för alla som rör sig i stadsmiljön. Ett finmaskigt gatunät för gående ger fler vägval och större variation. Det skapar också fler och mer integrerade allmänna platser i staden och fler offentliga rum. Bättre strukturella förutsättningar för att förflytta sig i staden ger också underlag för rikare och mer dynamiskt stadsliv på fler platser. Som cyklist vill man kunna komma nära sitt mål och därför behövs ett gent och finmaskigt cykelvägnät men också allmänna cykelparkeringar i varje kvarter. Även för bilisten är ett finmaskigt nät betydelsefullt för möjligheten att hitta rätt och ta sig till målpunkter i stadsmiljön när så krävs. Ett mer finmaskigt gatunät kan åstadkommas genom kortare kvarterslängder eller kvartersgenomgångar likt Viktoriapassagen. Att skapa bättre möjligheter att korsa trafikintensiva stadsleder och gator eller att binda samman åtskilda gator är andra sätt. För cyklisten och bilisten handlar det om att vara så fri som möjligt att använda gatunätet för att hitta genaste vägen, till exempel genom att antalet dubbelriktade gator ökar.

Att läka samman staden. Känslan av trygghet, det vill säga att kunna, vilja och våga röra sig fritt i staden under dygnets alla timmar, har stor betydelse för stadens attraktionskraft. Genom att utforma välskötta och överblickbara gaturum i god kontakt med omgivningen, där det är lätt att orientera sig, skapas platser där människor gärna vill vara. Förändringspotentialen är stor i centrala omvandlingsområden men även i befintliga miljöer behöver insatser göras. Det kan handla om att överbrygga barriärer där flödet av fordon är högt. Det kan också betyda att trafikseparerade områden omdanas så att trafikantslag blandas och ger ett större flöde av människor för att skapa en ökad trygghet. Genom att knyta samman idag osammanhängande gator till längre gatustråk, kantade av större målpunkter, läks staden samman rent fysiskt, vilket också har en positiv social inverkan. När innerstaden ska utvidgas kan de befintliga långa gatustråken förlängas in i de nya stadsdelarna, samtidigt som de mest tillgängliga gång- och cykelstråken anpassas till ett ökat flöde.

En trygg och attraktiv stad kräver drift och underhåll. Ska ett sammanhängande nät upplevas tryggt innebär det även investeringar i drift och underhåll: mer belysning under längre tid av dygnet och mer städning och borttagning av klotter. Säkra gatumiljöer som kräver mer insatser i driftskedet kostar mer pengar. En satsning på drift och underhåll är därför nödvändigt för den attraktiva staden.

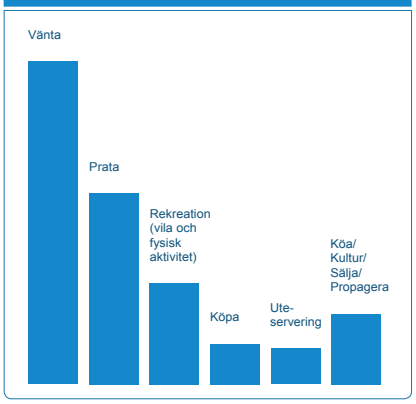
TRADITIONELL KVARTERSSTAD



Källa: Stadsbyggnadskvaliteter Göteborg (Stadsbyggnadskontoret 2008)

En finmaskig och småskalig gatu- och kvartersstruktur ger stora fördelar för stadslivet.

DE VANLIGASTE AKTIVITETERNA



Källa: Stadslivet i centrala Göteborg (Stadsbyggnadskontoret 2012)

Gator och platser används inte bara till rörelser utan även till andra former av stadsliv. 2011 gjordes en inventering av vad människor gör på några av de viktigare platserna i centrala Göteborg.

Effektmål för stadsrum

E4 Senast år 2035 anser minst xx procent av göteborgarna att gång är det mest attraktiva sättet att röra sig i innerstaden och i andra stadsmiljöer

Att göteborgarna upplever att stadsmiljöerna är anpassade för fotgängare är en viktig bekräftelse på att omdaningsarbetet följer strategin. Effektmålet är avsett att både spegla insatser som görs under en intensiv byggperiod och det färdiga resultatet. Effektmålet kompletteras med ett antal indikatorer för att säkerställa sambandet mellan insatser och effekter. Nulägesmätning saknas och under år 2014 genomförs därför en attitydundersökning. Därefter fastställs målet baserat på stadens ambition samt planerade och önskade förändringar. Målet och uppföljningen av det kommer att påverkas av att innerstadens geografiska utbredning successivt kommer att ändras liksom att platser pekas ut för kraftsamling i strategi för utbyggnadsplanering. Därför kan parallella mätserier med olika geografiska definitioner bli nödvändiga.

E5 Senast år 2035 anser minst xx procent av göteborgarna att gaturummen i innerstaden och i andra stadsmiljöer är attraktiva att vistas i.

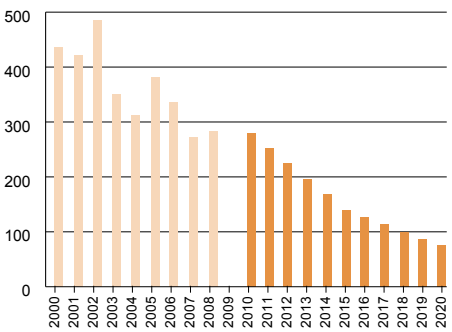
Att göteborgarna upplever att satsningar på stadsmiljöer leder till mer och fler attraktiva stadsrum att vistas i är en viktig bekräftelse på att omdaningsarbetet följer strategin. Effektmålet är avsett att både spegla insatser som görs under en intensiv byggperiod och det färdiga resultatet. Effektmålet kompletteras med ett antal indikatorer för att säkerställa sambandet mellan insatser och effekter. Nulägesmätning saknas och under år 2014 genomförs därför en attitydundersökning. Därefter fastställs målet baserat på stadens ambition och planerade och önskade förändringar. Målet och uppföljningen av det kommer att påverkas av att innerstadens geografiska utbredning successivt ändras liksom att platser pekas ut för kraftsamling i strategi för utbyggnadsplanering. Därför kan parallella mätserier med olika geografiska definitioner bli nödvändiga.

E6 Antalet dödade, allvarligt och måttligt skadade i Göteborgstrafiken ska minska med 75 procent fram till 2020 jämfört med 2010.

Målet i Göteborgs trafiksäkerhetsprogram är en halvering av antalet skadade och dödade mellan 2010 och 2015 och ytterligare en halvering till 2020. Ett nytt mål för 2030–2035 kommer att formuleras i kommande version av trafiksäkerhetsprogrammet och ändras då även i trafikstrategin.

Trafiksäkerhetsprogrammets mål

ANTALET SKADADE I TRAFIKEN 2000–2008 SAMT MÅLET TILL ÅR 2020



ANTALET DÖDADE I TRAFIKEN 2000–2008 SAMT MÅLET TILL ÅR 2020

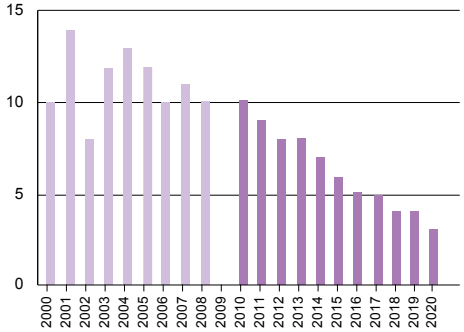


Foto: Hans Arby

EXEMPEL PÅ ÅTGÄRDER

Steg ett: Tänk om
Utveckla tjänster som gör det lättare att välja bland hållbara färdsätt, exempel idag är stadens cykelapp och trafiken.nu.

Arbeta för en successiv övergång till distributionsfordon med andra motorlösningar, exempelvis elmotorer.

Kommunicera vinsterna med medvetna resvanor genom koncept som Nya vägvanor.

Arbeta mer systematiskt med vägvisning, kartor och information till fotgängare.

Steg två: Optimera
Flytta bilparkering från gaturum till parkeringsanläggningar.

Anlägg fler cykelparkeringar i den täta stadsmiljön. Erbjud cykeltjänster i form av exempelvis service.

Upplåt fler platser för bilpool och lånecyklar.

Arbeta med flexibel användning av gaturummet, till exempel cykelparkering eller sittmöbler under vår, sommar och höst och bilparkering övrig tid.

Ta fram testområden för automatisk fordonsparkering (ur Göteborgs miljöprogram).

Sänk hastigheten i staden (ur Göteborgs miljöprogram).

Steg tre: Bygg om
Minska de stora trafikledernas barriäreffekter. Omdaning till stadsboulevarder, fler planskilda korsningsmöjligheter eller överdäckning är alternativ.

Omdaning av Hjalmar Brantingsgatan från trafiklandskap till stadsrum (i samband med utbyggnad av Kvillemotet).

Omdaning av Dag Hammarskjöldsleden från trafiklandskap till stadsboulevard.

Ändra gaturummets disposition i samband med annan omdaning av stadsmiljön, till exempel i samband med att Västlänkens stationer byggs eller när kollektivtrafiksystemet byggs om och till.

Bygg fler cykelfartsgator. Västra Hamngatan har byggts om till cykelfartsgata, Östra Hamngatan byggs om 2014.

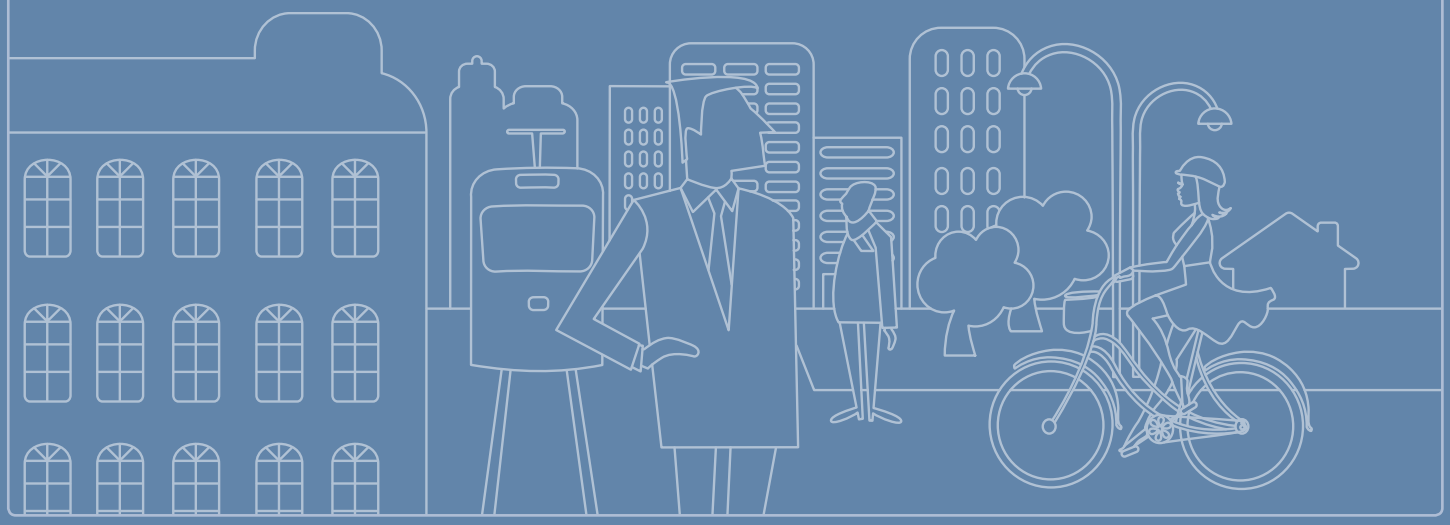
Omdana infrastrukturlösningarna i Bergsjön i samband med andra utvecklingsprojekt.

Skapa fler gångfartsgator i centrum (ur Göteborgs miljöprogram).

Steg fyra: Bygg nytt
Skapa fler älvförbindelser för att knyta samman ”gamla” centrum med nya innerstadsdelar på Hisingen.

Skapa fler förbindelser över Vallgraven för fotgängare och cyklister.

Gräv ner eller lyft upp kollektivtrafik genom eller runt centrum.



STRATEGI FÖR GODSTRANSPORTER

Vi gör Göteborg världsledande inom effektiv och klimatsmart* godshantering i samverkan med andra aktörer genom att:

1. **Säkerställa en god framkomlighet för godstransporter i Göteborg och samtidigt minska de lokala, negativa miljökonsekvenserna**
   En ökad kapacitet i järnvägsnätet och prioritering av godstrafik på utpekade leder ökar framkomligheten för gods och medger samtidigt effektiva åtgärder för att minska effekterna av buller, utsläpp och barriärer. Optimering av valet av transportslag och kombinerade transporter ökar effektiviteten och minskar miljöpåverkan.

2. **Samverka regionalt vid lokalisering av logistikcentraler och transportintensiva verksamheter**
   Genom att inkludera godstransporter i samhällsplaneringen och ha ett regionalt perspektiv på lokaliseringen av transportintensiva verksamheter kan industri och logistikverksamheter utvecklas och målkonflikter undvikas.

3. **Stimulera innovationer i samverkan med akademi och näringsliv**
   En innovationsplattform för staden skapar tydlighet och samordning gentemot andra aktörer. Nätverk och liknande plattformar för dialog med näringsliv och andra offentliga verksamheter skapar förutsättningar för gemensamma lösningar och snabbare genomförande. Nätverken ska finnas på både strategisk och operativ nivå.

**Med klimatsmart menas effektiva lösningar som minskar eller eliminerar de totala utsläppen av växthusgaser.*

TRANSPORTAVSTÅND

Inom ett par timmars transportavstånd från Göteborg ligger en mycket stor del av Sveriges, Norges och Danmarks industrikapacitet. Markerat är 30- respektive 50-milsradier från Göteborg.

Göteborg har många industri- och logistikverksamheter och är kunskapsstarkt inom transportområdet. Det finns en stark akademi i staden och här finns världens största tillverkare av lastbilar. Göteborg har många företag med stora godsvolymer och här finns också Nordens största hamn, genom vilken en stor del av Sveriges export och import passerar. Göteborg rankas allmänt som logistikläge nummer ett i Sverige. Inom 30 mils radie är 50 procent av Nordens industrikapacitet lokaliserad och inom 50 mils radie 70 procent av denna kapacitet. Detta skapar möjligheter för staden att bli världsledande inom effektiva och klimatsmarta transporter.

Stora godsvolymer kan orsaka mer buller, försämrad luftkvalitet och barriäreffekter. En framgångsfaktor för att minimera de negativa konsekvenserna är att samverka med andra intressenter, såsom Trafikverket, Göteborgs Hamn och kranskommunerna, för att öka kapaciteten på järnväg, styra godsflöden och optimera lokaliseringen av logistikcentraler.

Det stora transportbehovet är problematiskt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv och ett klimatperspektiv. Belastningen på vägar och spår måste generellt minimeras genom ökad effektivitet, till exempel genom ökad fyllnadsgrad. Det krävs också en omfördelning av fordonsrörelser över dygnet i kombination med tydliga anvisningar om vilka vägar godstrafiken ska ta. Transporterna måste också omfördelas i större utsträckning till järnväg och sjöfart eller kombineras med lastbil för att uppnå maximal samhällsnytta.

1 Säkerställ en god framkomlighet för godstransporter i Göteborg och minska samtidigt de lokala, negativa miljökonsekvenserna

Godsflöden är beroende av bra och säkra transportvägar. Staden ska verka för att godstransporter kan ske smidigt och för att minimera risken för störningar. I dagens och morgondagens logistiksystem är buffertarna mycket små och näringslivet är därför beroende av att gods kan levereras inom korta tidsintervall. Staden ska i samarbete med andra intressenter verka för att detta sker genom att anpassa infrastrukturen, utveckla transportinformatik-lösningar, och använda prioriteringar i trafiken som verktyg.

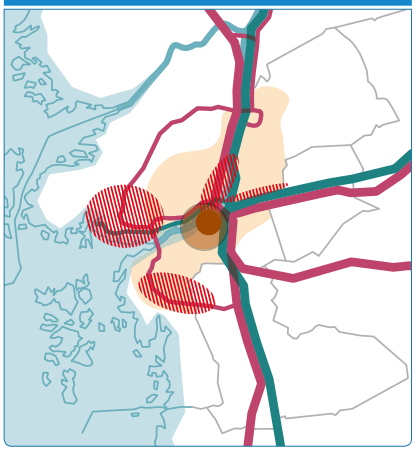
Förebyggande åtgärder och extra säkerhetsåtgärder kan minska risken för störningar. Alternativa färdvägar och tidig information kan ge önskad flexibilitet. Godstransporterna är i hög grad nyttoskapande och ofta saknas det rimliga alternativ till lastbilar. Detta gör att godstransporter ska ha en positiv särbehandling. Exempelvis kan godstrafiken få prioritet i vissa körfält och ha förtur i vissa signalsystem.

I ett historiskt perspektiv användes älven för godstransporter i större utsträckning än vad som sker i dagsläget. Detta är något som kan förändras på sikt i takt med ökade godsvolymer. Staden ska satsa på kombinerade transporter i form av enhetslaster där varje trafikslag används optimalt. Flera kombiterminaler ska lokaliseras på platser strategiskt utvalda utifrån såväl ett samhällsekonomiskt som ett kundperspektiv.

En fullständig genomlysning ska göras kring betydelsen av befintliga industrispår på Hisingen och dess anpassning till en framtida förtätad blandad stadsmiljö. Staden ska arbeta för ökad kapacitet på järnvägen till Borås och Jönköping samt österut mot Alingsås.

Staden ska verka för att godstransporter till södra Hisingen i första hand sker via Hisingsleden/Norrleden, Lundbyleden och Söderleden. När färjelägena på södra älvstranden hittar nya externa lägen behöver E45 genom centrala Göteborg inte längre användas för långväga godstransporter. Staden ska också verka för att styra transporter av farligt gods till specifika stråk under tider med lågtrafik.

GODSVÄGAR



Bilden visar de prioriterade huvudstråken för gods samt de mest transport-genererande verksamhetsområdena.

Godsgenererande eller godskonsumerande verksamheter

Vägar

Järnvägar

Foto: Göteborgs Hamn

Göteborg ska minimera godshanteringens negativa konsekvenser för människor. Vid planering för god framkomlighet måste hänsyn tas till de negativa sociala och miljömässiga konsekvenserna. Höga godsflöden och stora arbetsplatsområden skapar både fysiska och sociala barriärer i staden. Att överbrygga trafikleder, bryta upp stora arbetsplatsområden med gång- och cykelstråk och att utgå från ett socialt perspektiv vid lokalisering av nya verksamheter är exempel på hur staden kan minska transportintensiva verksamheters barriäreffekt. Utsläpp, buller och trafiksäkerhet är aspekter som har stor påverkan på människors hälsa och upplevelse av trygghet och dessa aspekter måste få stor inverkan på besluten.

Foto: Göteborgs Hamn

Hamnen bidrar till goda villkor för näringslivet. Hamnen är mycket betydelsefull för företag och verksamheter i staden och regionen. Hamnen har tillräckligt stora volymer för att ha transoceana direktanlöp vilket skapar fördelar för Göteborgs näringsliv. Staden ska stötta Göteborgs hamn så att den förblir Nordens främsta hamn och även fortsättningsvis kan utnyttja sina skalfördelar. Göteborgs hamn är inte bara stadens hamn, den är av stort regionalt och nationellt intresse. Även i ett nationellt perspektiv är det därför viktigt att tillgodose de behov och önskemål som hamnen och dess kunder har.

Transporterna till och från hamnen ska till stor del ske på järnväg. Vid långa (mer än 10 mil) och tunga transporter (över 3,5 ton) är järnväg ett effektivt och hållbart transportsätt. En ökad användning av järnväg främjar också framkomligheten på vägarna. Hög kapacitet på hamnbanan och tillräcklig kapacitet på omgivande banor är en förutsättning för en effektiv hamn.

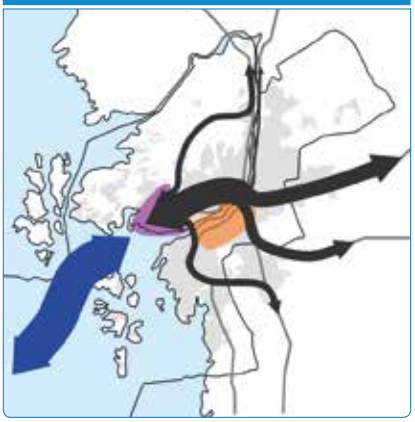
En stark hamn möjliggör också en utveckling av kustnära sjöfart och en bättre användning av de inre vattenvägarna (Göta Älv), vilka är miljömässigt bra alternativ till landsvägstransporter. Staden ska verka för en ökad satsning inom godsområdet och framförallt på utvecklingen av kustnära sjöfart som kan möta det ökade framtida transportbehov som hamnen kommer att ha. Vägtransporter från och till hamnen ska på sikt stimuleras att utföras med miljöfordon enligt Göteborgs miljöfordonsdefinition för tunga lastbilar.

Göteborg ska erbjuda goda villkor för dem som transporterar gods. Godstransportörer ska erbjudas bra förutsättningar för att kunna bedriva en effektiv och hållbar verksamhet. God framkomlighet ska kompletteras med bra information om färdvägar och tydliga alternativ vid eventuella störningar. Säkra uppställningsplatser ska finnas på utvalda leder. De skapar värde genom att optimera flöden och genom att öka säkerheten och tryggheten för förare och gods. Staden ska också i större utsträckning arbeta med styrmedel för ökad flödeseffektivitet. Göteborg ska upplevas positivt såväl av dem som direkt använder infrastrukturen, till exempel speditörer, åkerier och chaufförer, som av varuägare och kunder.

HAMNEN

Göteborgs hamn är Skandinaviens största hamn med direktlinjer till 140 destinationer globalt. Det gör hamnen till Skandinaviens främsta godsnav och därmed porten till världen för hela industrin. I över 400 år har hamnen tagit Sverige ut i världen och världen till Sverige.

GODSTRANSPORTER PÅ VÄG



Referens: Planera för verksamheter, rapport 2010. Göteborgs Stad.

Godstransporter till hamnen på väg, och ungefär hur proportionerna ser ut avseende flöden av lastbilar i stråk.

2 Samverka regionalt vid lokalisering och planering av logistikcentraler och transportintensiva verksamheter

Fysisk planering och trafikstyrning måste ses i ett sammanhang. Detta gäller genomfartsvägar, till- och frånfarter, terminallokaliseringar och uppställningsplatser. Vid planeringen av nya bostads-, industri- och grönområden ska godstransporternas behov vägas in för att motverka onödiga målkonflikter. Transporter av gods vinner av säkerhetsskäl på att separeras från andra transportslag, exempelvis genom att flytta godstransporter från landsväg till sjöfart och järnväg.

Vidare måste verksamheters behov av expansionsutrymme tillgodoses. Tillgången till mark för nya tillverkningsenheter, lager och uppställningsplatser är avgörande för stadens och regionens attraktivitet och utbudet av arbetstillfällen. Det är viktigt att tidigt i planeringen identifiera industrins behov av expansionsytor samt tillfartsvägar.

Godsalstrande och godskonsumerande verksamheter ska söka sig till stadens ytterkanter eller till definierade industriområden genom riktade styrinsatser från staden. Färjeterminaler i centrala staden med mycket lastbilstransporter ska flytta ut till externa lägen.

Terminaler ska lokaliseras där det finns möjlighet till järnvägsanslutning. De kan också lokaliseras till platser där det inte är möjligt, eller är svårt att bygga bostäder, exempelvis i inflygningsleder.

När områden och infrastruktur planeras ska stor hänsyn tas till miljöeffekterna av tung trafik. Konflikter mellan bostäder å ena sidan och större industriverksamhet med godstransporter å andra sidan måste hanteras på bästa sätt.

Planera för verksamheter (rapport 2010, Göteborgs Stad) innehåller viktiga principer för planering av markanvändning.

Foto: Göteborgs Hamn

3 Stimulera innovationer i samverkan med akademi och näringsliv

Göteborg ska ligga i framkant när det gäller logistik. Göteborg ska präglas av innovationer och handlingskraft. Staden ska i samarbete med akademi och näringsliv skapa innovationsplattformar med en väldefinierad process och tydliga mål för vad staden vill uppnå, såsom att bli världsledande inom klimatsmart godshantering. Genom att arbeta proaktivt med tunga godstransporter gynnas industriell verksamhet, både vid utveckling av befintliga verksamheter och nyetableringar. Det behövs ett nytänk och en ökad kreativitet inom områden som stadsplanering, styrning av godstrafik och energieffektiva transportsystem. I Göteborg finns en mycket stark akademi med omfattande forskning som kan stödja stadens strategiska planering.

Göteborg rymmer flera stora industriföretag som är verksamma inom transport- och logistikrelaterad verksamhet. Staden ska därför främja och understödja utveckling genom att initiera försöksverksamheter och erbjuda testmiljöer för nya transportsystem och stimulera utvecklingen av alternativa bränslen och motoralternativ. Göteborg ska få ett internationellt erkännande som en testarena för effektiv, klimatsmart godshantering. Innovativa demonstrationsprojekt ska sjösättas, som till exempel elektrifierade vägar för lastbilstransporter.

SENDSMART

Sendsmart är ett Vinnova-finansierat samverkansprojekt med deltagare från näringsliv, akademi och samhälle som ska skapa hållbara transporter i stadsmiljö.

Dialogplattformar. En förutsättning för innovation är samarbete och samverkan. Staden ska skapa plattformar för dialog och genomförande av åtgärder med berörda intressenter.

För att Göteborg ska bli världsledande inom godshantering behövs lösningsorienterade grupperingar inom staden där olika förvaltningar, kommunala bolag och även statliga aktörer deltar. För samarbete med privata näringslivet behövs externa forum med representanter för transportnäringen, industri, handel, fastighetsägare och intressentorganisationer.

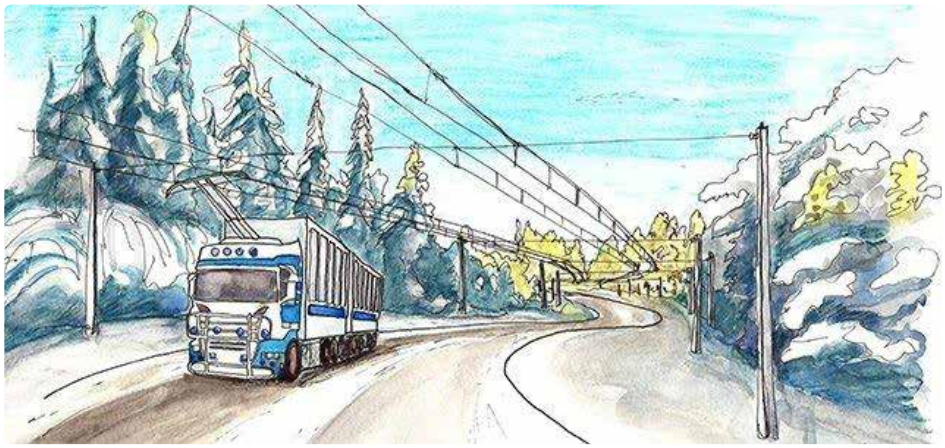


Illustration: Trafikverket

Elektrifiering av vägar för godstransporter är ett sätt att begränsa miljöpåverkan.

Effektmål för Nordens logistikcentrum

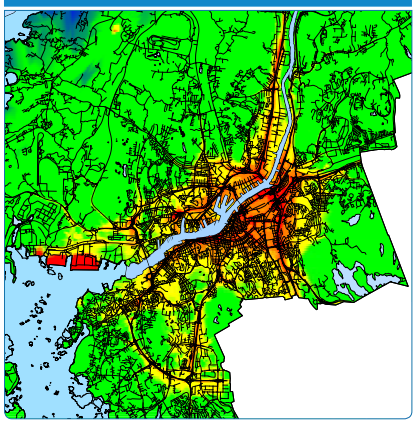
E7 Transporttiderna och variationen i transporttider på väg och järnväg till och från viktiga industri- och logistikområden ökar inte och ligger år 2035 kvar på 2014 års nivåer.

Med framkomlighet avses tiden det tar att ta sig mellan olika strategiska punkter. Transporttider påverkar direkt attraktiviteten för att verka i Göteborg, men det är inte bara tiden det tar att ta sig till hamn-, logistik- och industriområden som är intressant, utan även variationen i tid. En första mätning görs 2014 längs de stora stråken med hjälp av Trafikverkets och trafikkontorets kamerabaserade restidssystem och kompletteras med uppgifter från Trafikverket om transporttider och pålitlighet på järnväg till och från hamnen. Då systemet för restidsmätning utvecklas ska det dels kompletteras med fler mätpunkter – bland annat vid hamnen – dels utformas så att det är enkelt att separera person- och godstrafik.

E8 Godstransporternas påverkan på luftkvalitet, buller och försurning ska minska jämfört med 2014 års nivåer.

Trafikstrategin sätter inga mål som avser att minska den totala godsmängden till och från Göteborg, däremot mål som avser att minska de lokala, negativa miljökonsekvenserna. Göteborg har förutsättningar för att kunna hantera godsflöden både effektivt och klimatsmart, vilket är av nationellt och nordiskt intresse, men det får inte gå ut över stadens attraktivitet och människors hälsa, eller skapa barriärer i staden. Göteborg har under flera år överskridit de svenska miljökvalitetsnormerna, framförallt vad gäller dygnsmedelvärdet av kvävedioxid vid ett par mätpunkter. Frisk luft, God bebyggd miljö och Bara naturlig försurning är de tre lokala miljömål som, vid sidan av Begränsad klimatpåverkan, påverkas mest av godstransporterna. Luftkvaliteten följs löpande upp av miljöförvaltningen och de bullerkartläggningar som kommer att göras var tredje år med start 2013 kan användas för uppföljning av bullersituationen i staden. Fokus ligger på sträckor där människor bor och vistas. Miljöförvaltningen ansvarar också för uppföljningen av vissa av de indikatorer som gäller försurning.

KVÄVEDIOXIDHALTER



Källa: Ren stadsluft, Miljöförvaltningen.

Spridningskarta för dygnsmedelvärden av kvävedioxid i centrala Göteborg 2011.

E9 Göteborg ska anses vara Nordens bästa logistikläge i ledande rankingar samt allmänt ansedd som ledande inom klimatsmarta transporter.

En av de ledande facktidningarna inom logistik gör en årlig ranking av logistiklägen i Sverige, där ett antal olika parametrar värderas. De är bland annat forskning, utbildning och tillgång till mark för expansion. I dessa rankingar ligger Göteborg etta sedan länge. Rankingen läses av näringsidkare och har en påverkan på beslut om exempelvis lokalisering. Motsvarande ranking vad gäller klimatsmarta transporter saknas. Här behövs ett index, vilket kan utvecklas i samarbete med forskare och experter inom branschen.

Foto: iStock Photo

EXEMPEL PÅ ÅTGÄRDER

Steg ett: Tänk om
Delta i forsknings-, utvecklings- och testverksamhet för att få fram effektivare och klimatsmartare transportlösningar.

Öka kunskapen om godsflöden genom mätning av godstrafik (på statliga nät tillsammans med Trafikverket) och utredningar om var gods genereras och vilka målpunkterna är.

Utveckla och delta i nätverk och andra arenor för godstransportfrågor tillsammans privata och offentliga aktörer, och skapa ett forum för godstransportfrågor inom staden.

Verka för en utveckling av den kustnära sjöfarten.

Steg två: Optimera
Led godstrafiken till utpekade stråk med hjälp av ITS-lösningar som mobila applikationer, vägsidesskyltning och förtur i signalsystem samt tillstånd att använda utpekade kollektivtrafikkörfält under vissa tider.

Reglera godstransporter med lastbil till och från Göteborgs hamn (ur Göteborgs miljöprogram).

Prioritera godstrafiken vid störningar med hjälp av en samordnad trafikledning.

Steg tre: Bygg om
Gör om E45 genom staden till kommunal gata då Stena-terminalen flyttar.

Skapa fler säkra uppställningsplatser för lastbilar i samarbete med grannkommunerna och Trafikverket.

Elektrifiera utpekade godsstråk genom och runt staden, börja med ett demonstrationsprojekt på exempelvis Hisingsleden/Norrleden.

Bygg till- och frånfarter från leder vid Högsbo–Sisjöns industriområde, Arendal och Volvo Torslanda.

Steg fyra: Bygg nytt
Infrastrukturella satsningar främst på det statliga väg- och spårnätet såsom:

– Hamnbanan
– Kopplingen Rv40/E6
– Hisingsleden/Norrleden (korsningsfri)
– Ny kombiterminal

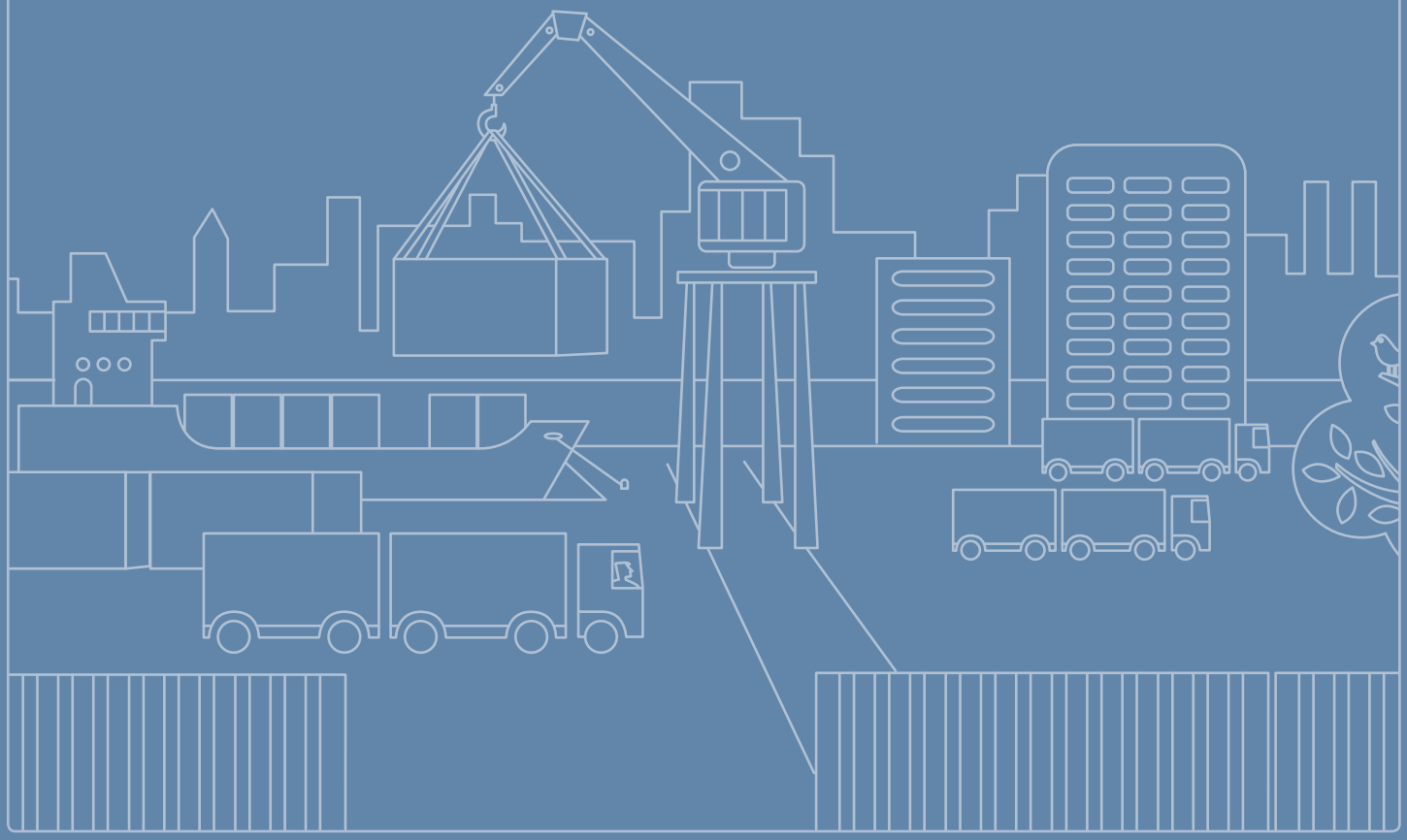
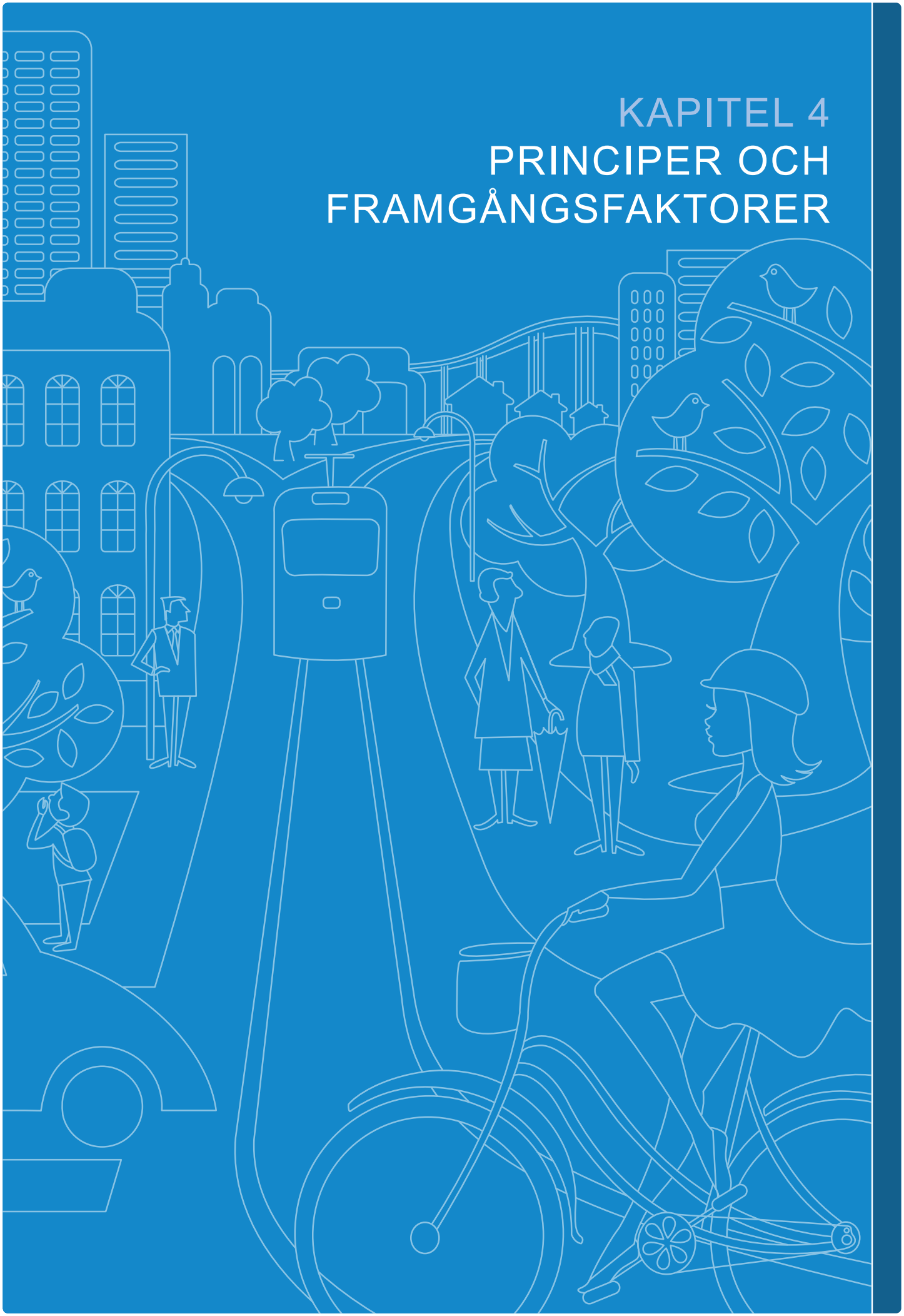


Foto: iStock Photo

KAPITEL 4
PRINCIPER OCH FRAMGÅNGSFAKTORER



PRINCIPER OCH FRAMGÅNGSFAKTORER

För att säkerställa ett framgångsrikt genomförande av strategierna har några viktiga förhållningssätt eller principer tagits fram. Ett antal framgångsfaktorer är identifierade både inom och utom stadens direkta ansvarsområde.

GENOMFÖRANDEPRINCIPER

Fyra principer för hur trafikstrategin ska genomföras:

- P1 Börja med investeringar som omfattar resor i, genom eller runt innerstaden.
- P2 Se till att det går att ta sig fram under tiden den nära storstaden byggs.
- P3 Stöd innovation och introduktion av nya lösningar och låt Göteborg vara en testarena.
- P4 Utnyttja potentialen i en meningsfull dialog med näringsliv och invånare.

Under större delen av tiden fram till 2035 kommer det att pågå stora infrastrukturprojekt i Göteborg samtidigt som befintliga och nya stadsområden förtätas och utvecklas. Mycket kommer att hända i de centrala delarna av staden. Hur projekten genomförs påverkar därför måluppfyllelsen nästan lika mycket som trafikstrategin i sig: var och i vilken ordning projekten genomförs, samverkan mellan olika aktörer, hur man löser trafikstörningarna samt hur man hanterar en osäker omvärld. Som komplement till mål och strategier finns därför fyra principer som ska vara vägledande under omdaningen av staden.

P1 Börja med investeringar som omfattar resor i, genom eller runt innerstaden

Kollektivtrafiksystemet är som mest ansträngt i Göteborgs centrala delar och trycket ökar i takt med att antalet arbetsplatser och bostäder växer. Projekten som ingår i Västsvenska paketet underlättar i första hand resandet till, men inte inom, staden. Västlänken kommer troligen leda till att trycket på det lokala kollektivtrafiksystemet ökar. Därför måste staden i samverkan med Västra Götalandsregionen börja med investeringar som ökar kapaciteten för resor i, genom eller runt innerstaden. Att börja i innerstaden gäller även för kommande satsningar på cyklisters framkomlighet.

P2 Se till att det går att ta sig fram under tiden den nära storstaden byggs

Även under en lång och intensiv period av omdaning och utbyggnad ska det vara enkelt, pålitligt och säkert för människor och gods att ta sig fram i Göteborg. Med bra information, ledning och styrning längs vägar, i kollektivtrafiken, på hållplatser och i handen får trafikanterna hjälp att klara sitt vardagsresande. Medan byggprojekten pågår ska kvaliteten upprätthållas med hjälp av konceptet 'Mobility management i byggskeden'. Trafikstrategins övergripande prioriteringar ska gälla även under byggtiden för att stödja den långsiktiga omdaningen av transportsystemet och grundlägga nya resmönster. Det betyder exempelvis att fotgängare och cyklister ska erbjudas gena och tydligt markerade alternativa vägar som ska vara så varaktiga som möjligt. Eftersom det kan dröja många år innan göteborgarna kan dra nytta av större, permanenta förbättringar i trafiksystemet behövs också tillfälliga lösningar som är snabba att införa. Det kan betyda flera älvskyttlar eller en linbana över älven. Att vara öppen för tillfälliga lösningar kan stimulera etableringen av ny teknik och skapa positiva attityder till nödvändiga förändringar i trafiksystemet.

P3 Stöd innovation och introduktion av nya lösningar och låt Göteborg vara en testarena

Det finns många osäkerheter inför framtiden. Mycket pekar på att tillgången på olja är begränsad, samtidigt som nya fyndigheter hittas. Hotande effekter av ett varmare klimat ökar behovet av en global samling för att minska utsläppen av växthusgaser, samtidigt som det saknas politiska överenskommelser som förbinder länder till åtgärder av större betydelse. Det finns en risk för fler extrema vädersituationer framöver. De globala utmaningarna kommer att leda till en teknisk utveckling liksom krav på politiska åtgärder; osäkerheten ligger snarare i vilken takt och vilken riktning utvecklingen tar. Genom att positionera Göteborg i framkant vad avser innovationer inom trafik- och transportområdet, och erbjuda staden som en testarena, uppnås flera syften. Förutom att staden tidigt kan dra nytta av innovationer, kan den behålla och stärka sitt goda internationella anseende och ge akademi och näringsliv chansen att verka och utvecklas på hemmaplan. Staden kan göra detta dels genom att fortsätta stimulera marknaden med hjälp av innovativa upphandlingar och regleringar, dels genom att upplåta platser och stråk i staden för testprojekt, men också genom att med öppenhet delta och bidra i olika forsknings- och utvecklingsprojekt. Med en stark akademi och ett innovationsrikt näringsliv ökar också chansen för Göteborg att navigera rätt då framtidens stad och trafiksystem formas.

MOBILITY MANAGEMENT I BYGGSKEDEN

Mobility management i byggskeden syftar till att med hjälp av information, ledning och styrning behålla en god tillgänglighet för människor och gods genom att påverka resbehovet, valet av färdmedel, tidpunkt och färdväg. För ett minst 15 år långt byggskede i Göteborg ska gälla:

- att resorna mellan innerstaden, stadsområden runt knutpunkter och andra viktiga målpunkter prioriteras
- att gående, cyklister, och kollektivtrafikanter, utryckningsfordon samt gods- och distributionstrafik prioriteras
- att staden och andra aktörer aktivt arbetar med tillfälliga lösningar vid långa led- eller byggtider, vid osäkerhet rörande finansiering eller tillstånd eller vid risker för förseningar i andra, relaterade projekt
- att staden har en tät samverkan med andra aktörer som ansvarar för eller påverkas av större bygg- och infrastrukturprojekt och ser till helheten ur trafikantens perspektiv
- att staden kommunicerar med invånare och verksamheter om vad som ska göras, varför, hur det påverkar trafikanterna och hur man ska bete sig. Det är avgörande för hur trafiken fungerar under tiden och vilka de bestående effekterna blir.

GODA SAMARBETEN

SEVS, ElectriCity, GoSmart och SendSmart är exempel på projekt som pågår 2013 där näringsliv, forskning och staden möts.

P4 Utnyttja potentialen i en meningsfull dialog med näringsliv och invånare

Göteborg är mitt i en omdaning från stor småstad till storstad. Med unika förutsättningar, som tillgång till utvecklingsbar mark i centrala lägen, ett starkt näringsliv och en framgångsrik akademi, jämte ett strategiskt läge i Norden, finns alla möjligheter att lyckas med denna omdaning – men den kräver en helhetssyn. Trafik och transporter samspelar med allt annat i staden och hur transportsystemet ser ut och utvecklas är därför avgörande för möjligheten att skapa en attraktiv och hållbar stad.

Omsvängningen i planeringsparadigm speglas mycket tydligt i trafikstrategin. Men stora förändringar påverkar också många personer och verksamheter. För att trafikstrategins mål ska nås behöver boende och verksamma i staden få möjlighet att genom en bred och aktiv dialog påverka hur staden genomför planerade åtgärder. De måste också förstå varför åtgärderna görs och vilka nya möjligheter och utmaningar de innebär. Nya forum och bättre verktyg för en meningsfull dialog behöver utvecklas tillsammans med stadsdelsnämnderna. Nya forum och processer för samverkan med näringslivet kring samhällsbyggnads- och stadsutvecklingsfrågor behöver utvecklas tillsammans med flera av stadens övriga nämnder och nära knutna organisationer.

Foto: Hans Arby

FRAMGÅNGSFAKTORER FÖR ATT NÅ MÅLEN

För att trafikstrategin ska göra skillnad och bidra på rätt sätt till en omdaning av staden och trafiksystemen krävs många processer, och många små och stora beslut som leder i riktning mot måluppfyllelse. Det gäller i stadens egen verksamhet inom trafikplanering, i andra samhällsbyggande nämnder och hos andra aktörer som påverkar och påverkas av varandras processer.

Framgångsfaktorer för trafiknämnden

För att trafikstrategins mål ska kunna uppnås och dess inriktningar omsättas i konkreta åtgärder behöver en beslutad trafikstrategi leda vidare till program, planer, utredningar och direkta åtgärder. Att hitta en balans mellan att utreda och planera å ena sidan och att genomföra konkreta åtgärder å andra sidan är viktigt i ett läge där det är ont om tid, pengar och trafikplanerare. Att få fram investeringsmedel för att sedan kunna genomföra åtgärder är avgörande. Mycket av arbetet pågår redan, men beskrivs inte här mer än som exempel. I stadens miljöprogram konkretiseras ett stort antal åtgärder som trafiknämnden ansvarar för, och som ska genomföras.

Trafikstrategins effektmål tjänar två huvudsyften: dels att konkretisera vad som ska uppnås och identifiera verkningsfulla åtgärder, dels att vara ett verktyg för att följa upp utfallet av strategierna och vid behov justera prioriteringar och åtgärdsprogram. De relativt få – nio stycken – kvantifierade effektmålen behöver kompletteras med indikatorer som låter organisationen följa en mer eller mindre påverkbar utveckling och som gör att den kan agera proaktivt.

Exempel på relevanta indikatorer för Resor är restidskvoter i olika relationer, bilinnehav och färdmedelsfördelning i olika typer av områden och bland olika trafikantgrupper.

Exempel på relevanta indikatorer för Stadsrum är genhetsmått, fotgängarflöden, vistelsetäthet, verklig fordonshastighet, antal parkeringsplatser på gatumark och infrastrukturens andel av markytan i stadsmiljöer.

Exempel på relevanta indikatorer för Godstransporter är utsläpp av CO_2-ekvivalenter för transporter till och från Göteborg, transportslagsandelar, transoceana anlöp i hamnen och invånarnas attityder till Göteborgs roll som Nordens logistikcentrum.

Framgångsfaktorer i trafiknämndens fortsatta arbete är att:

- en handlingsplan för de närmaste årens utredningsinsatser tas fram under 2014
- en långsiktig investeringsplan tas fram och att processen för denna klarläggs
- Miljöprogrammets handlingsplan genomförs
- en plan för uppföljning av trafikstrategins effektmål, som även innefattar en uppsättning indikatorer, tas fram under 2014.

EXEMPEL PÅ PÅGÅENDE ARBETEN

- Cykelprogram (färdigt våren 2014)
- Tillgänglighetsprogram (färdigt våren 2014)
- Bullerpolicy (i samverkan med byggnadsnämnden mfl)
- Riktlinjer för parkering i innerstaden (i samverkan med byggnadsnämnden mfl)
- Trafiknätsplan för centrum
- Målbild för stadstrafikens stomnät 2035 (i samverkan med Västra Götalandsregionen, Partille och Mölndal)
- Järnvägsplan för Götalandsbanan (Trafikverket, Göteborg deltar)

EXEMPEL PÅ KOMMANDE ARBETEN

- Godsprogram
- Fotgängarprogram
- ITS-program
- Drift- och underhållsstrategi

EXEMPEL PÅ MÖJLIGA FÖRDJUPNINGAR

- Stadsdelsvisa utvecklingsplaner (i samverkan med stadsdelar, stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret samt park- och naturförvaltningen)
- Handlingsplan för en stad utan barriärer
- Göteborg som del av '8 million city'
- Trafikkaraktärer i Göteborg och förslag till omdaning
- Strategi för hantering av dagvatten från trafikytor

PARKERINGSHUS SOM MÖTESPLATS

Ett nytt koncept där parkeringshus blir en mötesplats på ett annat vis än idag håller på att arbetas fram av Parkeringsbolaget. Bolaget vill också utveckla kundspecifika lösningar där teknik hjälper trafikanten att öka sitt flexibla resande.

JÄRNVÄGSSATSNINGAR I HAMNEN

Göteborgs hamn är världsledande vad gäller överflyttning av gods från lastbil till järnväg. Som ett led i det arbetet planeras järnvägssatsningar i ytterhamnsområdet, bland annat en kombiterminal. Göteborg arbetar också för att bli en transshipment-hamn.

Framgångsfaktorer inom Göteborgs Stad

Trafikstrategin utgår från att trafiksystemens fortsatta utveckling är starkt kopplad till hur staden utvecklas med fler boende, arbetande, besökande och studerande. De flesta nya bostäder behöver byggas i innerstaden, centrala förnyelseområden och i utpekade områden för kraftsamling där flertalet resor kan ske med hållbara färdmedel. Detsamma gäller flertalet lokaliseringar av arbetsplatser och handel. Avståndet till centrum har betydelse för genereringen av bilresor oavsett om förtätning görs i kollektivtrafiknära lägen eller ej. Detta har visats i flera studier i bland annat Sverige, Norge och Danmark.

Flera av stadens samhällsbyggande aktörer påverkar måluppfyllelsen i trafikstrategin. Deras bidrag behövs för att säkerställa att måluppfyllelsen sker med alla tre hållbarhetsperspektiven i balans. Staden ska byggas för alla och planeringen ska leda till ökad integration. Detta kan ske genom att sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser ligger till grund för åtgärderna. Staden ska nå de lokala miljömålen på ett ekonomiskt hållbart sätt. Detta kan ske genom att många nämnder och bolag aktivt arbetar för att skapa "den nära tillgången" vid nyetablering av samhällsfunktioner som förskolor, skolor, bibliotek och äldreomsorg så att behovet av transporter och resor minimeras.

Utöver de samhällsbyggande nämnderna finns inom staden flera bolag som också påverkar måluppfyllelsen i trafikstrategin. Parkeringsbolaget behöver aktivt fortsätta att utveckla parkeringslösningar för bil och cykel med syfte att underlätta det flexibla resandet. För att realisera parkeringspolicyn krävs samverkan med berörda förvaltningar, resurser och ett kontinuerligt arbete mot målen. Göteborgs Hamn behöver fortsätta sitt omställningsarbete till mer hållbara godstransporter och arbeta tillsammans med staden för att hitta de effektivaste och mest klimatsmarta lösningarna för godshanteringen.

Framgångsfaktorer inom Göteborgs Stad är att:

- utbyggnaden av Göteborg följer översiktsplanen, Vision Älvstaden och strategi för utbyggnadsplanering
- samarbetet utvecklas mellan stadsdelsnämnder och stadsbyggande nämnder och att verktygen social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys används
- övriga samhällsbyggande nämnder, inklusive stadsdelsnämnderna, aktivt arbetar för att skapa "den nära tillgången"
- Framtidenkoncernen och speciellt Parkeringsbolaget fortsätter arbeta i linje med parkeringspolicyn
- Göteborgs Hamn fortsätter omställningsarbetet till mer hållbara godstransporter i samverkan med övriga staden.

Framgångsfaktorer utanför Göteborgs Stads direkta ansvarsområde

För att nå måluppfyllelse i trafikstrategin räcker det inte att staden agerar på egen hand. Även andra aktörer är ansvariga för delar av transportsystemet inom stadens gränser. Trafikverket ansvarar för vissa vägar och har ett övergripande samhällsansvar i sitt direktiv från regeringen. Trafikverket upprättar också den nationella transportplanen. Västra Götalandsregionen är kollektivtrafikmyndighet och ansvarar för kollektivtrafiken i hela regionen. Västra Götalandsregionen är också planupprättare för den regionala transportplanen. Göteborgsregionens kommunalförbund är en viktig part och har möjlighet att upprätta en regionplan, en slags översiktsplan för regionen. Det är också kommunalförbundet som antagit K2020, kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen.

Framgångsfaktorer inom andra aktörers ansvarsområde är att:

- Trafikverket genomför beslutade och planerade åtgärder som tidigare pekats ut inom K2020 och inom regionala och nationella planer för godstransporter samt fortsätter att planera och genomföra förstärkningar av spårinfrastrukturen och andra satsningar för ett ökat hållbart resande
- Västra Götalandsregionens, Västtrafiks och eventuella andra aktörers satsningar på kapacitet och kvalitet i kollektivtrafiken matchar de satsningar Göteborgs Stad, regionens övriga kommuner samt Trafikverket gör i infrastruktur, planering och prioritering
- övriga kommuner i arbetsmarknadsregionen bidrar till att pendlings-, tjänste- eller fritidsresan till Göteborg, i enlighet med K2020 (lokalt), kan börja med buss eller tåg så tidigt som möjligt
- Göteborgs Stad tillförs regionala eller nationella medel för flera viktiga länkar som behövs för att öka kapaciteten, korta restiderna och minska sårbarheten i det lokala kollektivtrafiksystemet
- nationella lagar och regler förändras så att städer får en större verktygslåda för sin stads- och trafikplanering, exempelvis möjligheten att inrätta cykelfartsgator, reserverade bilpoolsplatser, möjligheten att differentiera trängselskatten utifrån exempelvis plats och fordonstyp, samt ändrade skatteavdragsmöjligheter för resor.

BEGREPPSFÖRKLARINGAR

Blandstad: En stadsbebyggelse med en blandning av funktioner (bostäder, kontor, handel etcetera), olika grupper av människor och byggnadstyper.

Citydistribution: Transporter av varor, material etcetera till och från affärer, restauranger, kontor och andra verksamheter och hushåll i centrala staden.

Cykelfartsgata: En gata öppen för all fordonstrafik men där man ska färdas med extra hänsyn till cyklande och med cykelfart, det vill säga 15–20 km/h. Linköpings kommun har av Trafikverket fått tillstånd att genomföra försök med cykelfartsgator. Göteborg fick 2013 sin första cykelfartsgata, Västra Hamngatan.

Effektmål: Tydliga, mätbara mål som syftar till att uppnå en vision, som konkretiserar vad som blir resultatet av att följa en strategi och som gör det möjligt att följa upp den. Väl formulerade effektmål bidrar också till att identifiera effektiva åtgärder och är en bärande del i kommunikationen i ett strategiskt dokument.

Finmaskigt gatunät: Innebär en gatustruktur med många korsningar vilket leder till ett genare gatunät där vägvalen är många.

Framkomlighet: Förmågan att ta sig fram för såväl fordon som för enskild person.

Gångfartsområde: En gata eller plats som är öppen för all trafik, men på gåendes villkor.

ITS: Intelligenta transportsystem eller transportinformatik är informationsteknik som används för att informera trafikanter, övervaka, styra och leda trafiken, men avser även system i fordon för kommunikation, säkerhet etcetera.

K2020: Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen, antaget av GR förbundsstyrelse 2009. K2020-projektet var ett flerårigt samarbete mellan Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund (i detta dokument förkortat till GR), Göteborgs Stad, Västtrafik och dåvarande Vägverket och Banverket. Programmet ger riktlinjer och vägledning för utveckling av kollektivtrafiken i Göteborgsregionen.

Kärnan: Se under geografiska definitioner.

Lokal arbetsmarknad (arbetsmarknadsregion): När pendlingen mellan två eller flera kommuner når en viss nivå bildar de statistiskt sett en lokal arbetsmarknad. I Göteborgs lokala arbetsmarknad ingår förutom GR:s kommuner idag även Orust, Vårgårda, Bollebygd och Mark.

Mellanstaden: Se under geografiska definitioner.

Mobility management: En term för åtgärder som syftar till att påverka efterfrågan på resor och styra över dem till mer hållbara färdmedel.

Mobility management i byggskeden: Samlade åtgärder för att genom information, ledning, styrning och tillfälliga trafikeringslösningar behålla en god tillgänglighet för människor och gods genom att påverka resbehovet, valet av färdmedel, tidpunkt och färdväg.

Målpunkter: I trafikstrategin avser begreppet platser eller samlade områden dit man tar sig för att uträtta ett särskilt ärende – det kan vara arbetsplatser, sjukhus, köpcentrum, parker, arenor etcetera. Med ’viktiga målpunkter’ menas i trafikstrategin sådana, ej fullt funktionsblandade, platser dit många invånare från både Göteborg och regionen har anledning att ta sig.

Nod (i trafikstrategin): En benämning på en knut- eller bytespunkter som ingår i snabbkollektivtrafiknätet. Den kan vara en del av en tyngd- eller målpunkt, eller tjäna som entrépunkt till snabbnätet för de som kommer med bil, annan kollektivtrafik, cykel eller till fots, längs med stråk eller i mindre täta områden med stort resandeunderlag.

Prognosstyrd planering: Strategier och åtgärder baseras på en trendmässig förändring av efterfrågan eller annan utveckling och kan ses som motsatsen till en mål- eller viljestyrd planering.

Radiell struktur: Inifrån och ut, som ekrarna i ett cykelhjul. Göteborgs (och regionens) kollektivtrafiksystem (och vägsystem) har idag en radiell struktur.

Restidskvot: Är ett mått på hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är i förhållande till bilen som färdmedel utifrån restid. En restidskvot på mindre än 1,5 (restid med kollektivtrafik/restid med bil) anses vara acceptabel. Det finns ett starkt samband mellan färdmedelsandelar och restidskvoter.

Robusta system: Robust betyder att vara stabil och hållbar över tid. Ett robust system kan alltså möta stadens, invånarnas och verksamheternas behov oavsett vilket av möjliga scenarier som blir verklighet (inom rimliga gränser).

Rörelsefrihet: Möjligheten att förflytta sig vart man vill utan att bli hindrad av till exempel trafikbarriärer.

Snabbkollektivtrafiknät: En struktur med kollektivtrafikstråk som binder samman stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter och som möjliggör en snabb, kapacitetsstark och pålitlig kollektivtrafik. Snabbnätet är en extra prioriterad del av stomkollektivtrafiknätet och skulle med K2020:s terminologi kallas KomFort och ofta-trafik. Är kopplat till trafikstrategins 30-minutersmål – att det ska ta maximalt 30 minuter att resa mellan två godtyckliga tyngd- eller målpunkter.

Stadsmiljö: Kan definieras utifrån en konkurrens om marken. När tillräckligt många vistas och rör sig i ett område, uppstår förutsättningar för handel, restauranger och annan service som vi förknippar med stadsmiljöer.

Stomkollektivtrafiknät: Det kapacitetsstarka kollektivtrafiksystem som idag i huvudsak utgörs av spårvagns- och stombusstrafik inom det sammanhängande stadsområdet, i vilket även norra Mölndal och centrala Partille ingår. I K2020 kallas den KomOfta-trafik.

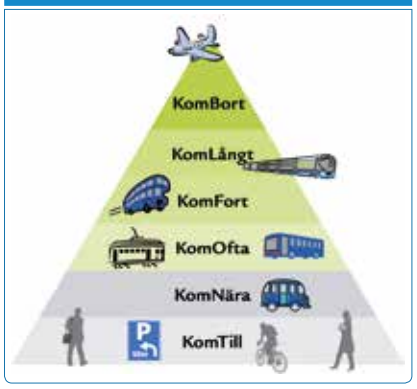
Strategiska knutpunkter: Översiktsplanen (och K2020) pekar, utöver city, ut fyra strategiska knutpunkter i Göteborg där man vill se tät blandstad och levande platser: Backaplan, Frölunda Torg, Gamlestaden och Angereds centrum. I trafikstrategin definieras dessa och tillkommande täta blandstadsområden som tyngdpunkter i staden genom deras funktion som gravitationscentrum för invånare, besökare och verksamheter.

Strukturellt tvungna resor: Resor som blir nödvändiga, snarare än önskvärda, på grund av hur samhället är byggt, exempelvis genom en geografisk uppdelning mellan arbete och bostad.

Tvärförbindelser: Förbinder noder, knutpunkter eller andra bytespunkter direkt med varandra och kompletterar radiella förbindelser som enbart är riktade mot mittpunkten. De kan vara fysiska (väg eller spår) eller funktionella. En snabb kollektivtrafikförbindelse som inbegriper en omväg via delar av snabbnätet, kan vara mer attraktiv än en direktlinje med glesare trafik.

Testarena: Att använda staden som testarena innebär att man ger utrymme för företag och andra aktörer att testa innovativa lösningar som exempelvis nya fordon för kollektivtrafik och distribution eller autonoma bilar.

K2020:S KOM-BEGREPP



Tillgång: Används i trafikstrategin som ett begrepp överordnat tillgänglighet (i de fall tillgänglighet definieras som att ta sig någonstans). Tillgång till kvaliteter som möten, service, mat, hälsa, rekreation eller arbete kan lösas med eller utan (längre) resor.

Tillgänglighet: Ett mått på hur lätt medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av. Begreppet inkluderar vid sidan av restid även faktorer som kostnader, hinder, trygghet samt tillgång till färdmedel. Begreppet tillgänglighet används ofta specifikt vad gäller funktionsnedsattas möjlighet att ta del av service, transporter, miljöer etcetera.

Transportinformatik: Se ITS.

Tyngdpunkt: Ett område eller plats som är av stort både lokalt och regionalt intresse. Begreppet utgår från den funktion som platsen har i staden, men en tyngdpunkt karaktäriseras normalt av en relativt hög täthet och urbana kvaliteter, alltså ett blandat utbud av bostäder, arbetsplatser, handel, service, kultur och fritidsverksamhet som skapar ett stadsliv under många av dygnets timmar. Översiktsplanen pekar ut fem strategiska knutpunkter och i trafikstrategin och strategi för utbyggnadsplanering anges ytterligare en handfull områden som med rätt kompletteringar i bebyggelse och åtgärder inom trafiksystemet kan bli tyngdpunkter i staden.

Viljestyrd planering: Används som motsats till prognosstyrd planering. Med viljestyrd, eller målstyrd, planering identifieras istället de strategier och åtgärder som är nödvändiga för att nå en önskvärd framtid.

Vision: Uttrycks oftast som ett framtida tillstånd som man vill uppnå. Behöver inte uppfylla formella krav på realism, tidsbundenhet eller mätbarhet.

Västsvenska paketet: En samlad satsning på infrastruktur och andra åtgärder i och kring Göteborg. Omfattar bland annat tågtunneln Västlänken, Marieholmstunneln, Hisingsbron och andra åtgärder som framförallt syftar till att öka kapaciteten och kvaliteten i kollektivtrafiksystemet.

Öppen data: Framförallt offentliga aktörer gör mer och mer av sina databaser lättillgängliga för utvecklare av olika typer av tjänster – exempelvis innehållsrika digitala kartor.

GEOGRAFISKA DEFINITIONER

Hur de olika geografiska begreppen används skiljer sig något mellan olika dokument. Här jämförs i första hand de definitioner som används i översiktsplanen, GR:s strukturbild och Göteborgs parkeringspolicy.

Trafikstrategin utgår i första hand från översiktsplanens definitioner, men ser dem vara lika mycket kvalitativa begrepp som geografiska avgränsningar. År 2035 kan det vi idag menar vara en innerstad ha vuxit med mer än de centrala förnyelseområdena.

City omfattar, enligt de flesta dokument, staden innanför vallgravarna.

Innerstaden omfattar enligt översiktsplanen ungefär stadsdelarna Centrum och Linnéstaden, eller området söder om älven från Järntorget i väster, Svingeln i öster och Korsvägen i söder. I parkeringspolicyns definition ingår även bland annat Gårda.

Centrala Göteborg omfattar enligt översiktsplanen, förutom innerstaden även de centrala förnyelseområdena på Norra älvstranden inklusive Backa och Frihamnen, Gullbergsvass och söder ut längs Mölndalsån. År 2035 kan det vara det som benämns innerstaden. Parkeringspolicyn inkluderar i Centrala Göteborg även bland annat Masthugget och Majorna. I den utvidgade innerstaden så som den beskrivs i strategi för utbyggnadsplanering antagen 2014, ingår förutom de centrala förnyelseområdena även Majorna i väster, Guldheden och området längs Mölndalsån i söder och områden mot Härlanda i öster.

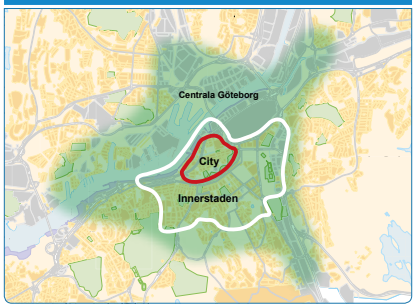
Centrala Älvstaden är det centrala område på ömse sidor älven som i sig rymmer stora förnyelseområden och som ingår i den antagna Vision Älvstaden.

Kärnan, eller regionkärnan, används som begrepp i GR:s strukturbild och är den del av centrala Göteborg som är lätt att nå från hela Göteborgsregionen. Området motsvarar innerstaden och inkluderar även Majorna och Norra älvstranden, men i dagsläget inte de centrala förnyelseområdena.

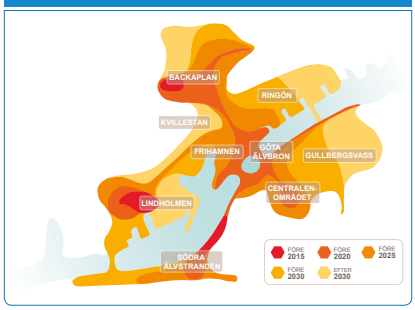
Mellanstaden definieras i översiktsplanen som det område inom tätorten som har god kollektivtrafik (boende når 50 procent av Göteborgs arbetsplatser inom 45 minuter). I översiktsplanen delas Mellanstaden in i den inre (Majorna, Kortedala, Guldheden, Lundby etcetera) och den yttre (Lövgärdet, Gårdsten etcetera).

Det sammanhängande stadsområdet i GR:s strukturbild motsvarar Mellanstaden samt centrala delar av Mölndal och Partille.

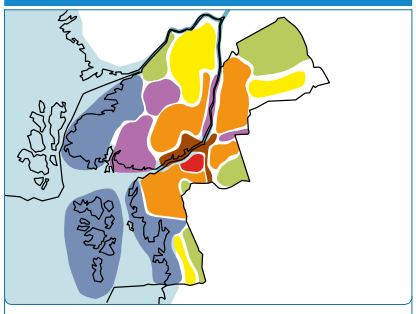
PARKERINGSPOLICY



CENTRALA ÄLVSTADEN

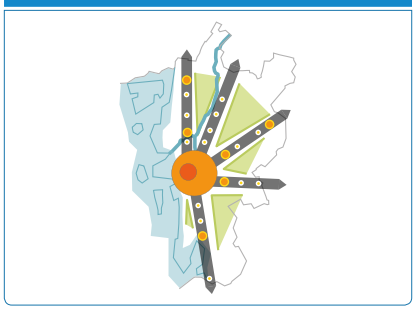


ÖVERSIKTSPLANEN



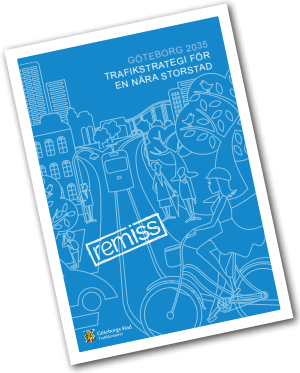
- Centrala Göteborg – Innerstaden
- Centrala Göteborg – Förnyelseområden
- Mellanstaden
- Ytterstaden – Framtida utvecklingsområden
- Kustnära områden och skärgården
- Storindustri, hamn och logistik
- Naturområden

GR:S STRUKTURBILD



LÄS MER

Under arbetet med trafikstrategin togs ett antal underlagsrapporter fram. Till dem räknas även remissversionen och sammanställningen av remissvaren. Dokumenten finns på stadens webbplats, och kan också beställas i digitalt format hos trafikkontoret.



Remissversion Göteborg 2035 – Trafikstrategi för en nära storstad.
– inklusive bedömningar av miljökonsekvenser, sociala konsekvenser och ekonomiska konsekvenser.

Sammanställning av yttranden och synpunkter
– en sammanställning av inkomna synpunkter på remissversionen Göteborg 2035 – Trafikstrategi för en nära storstad.

Underlagsrapporter

Planeringsförutsättningar
– sammanställning av styrande dokument, pågående planer och beslutade projekt.

Nuläge
– en beskrivning av respektive trafikslags nuläge och övergripande analys utifrån utvalda aspekter.

Historisk tillbakablick
– en beskrivning av utvecklingen av Göteborgs trafiksystem.

Hur många reser i Göteborg 2035?
– en resandeanalys och jämförelse av val av färdmedel mellan nationell prognos, K2020-målet och ett klimatdrivet scenario. Uppdaterad version hösten 2013.

Spaning och trend
– en sammanfattning av genomförda fördjupningar av framtida trender.

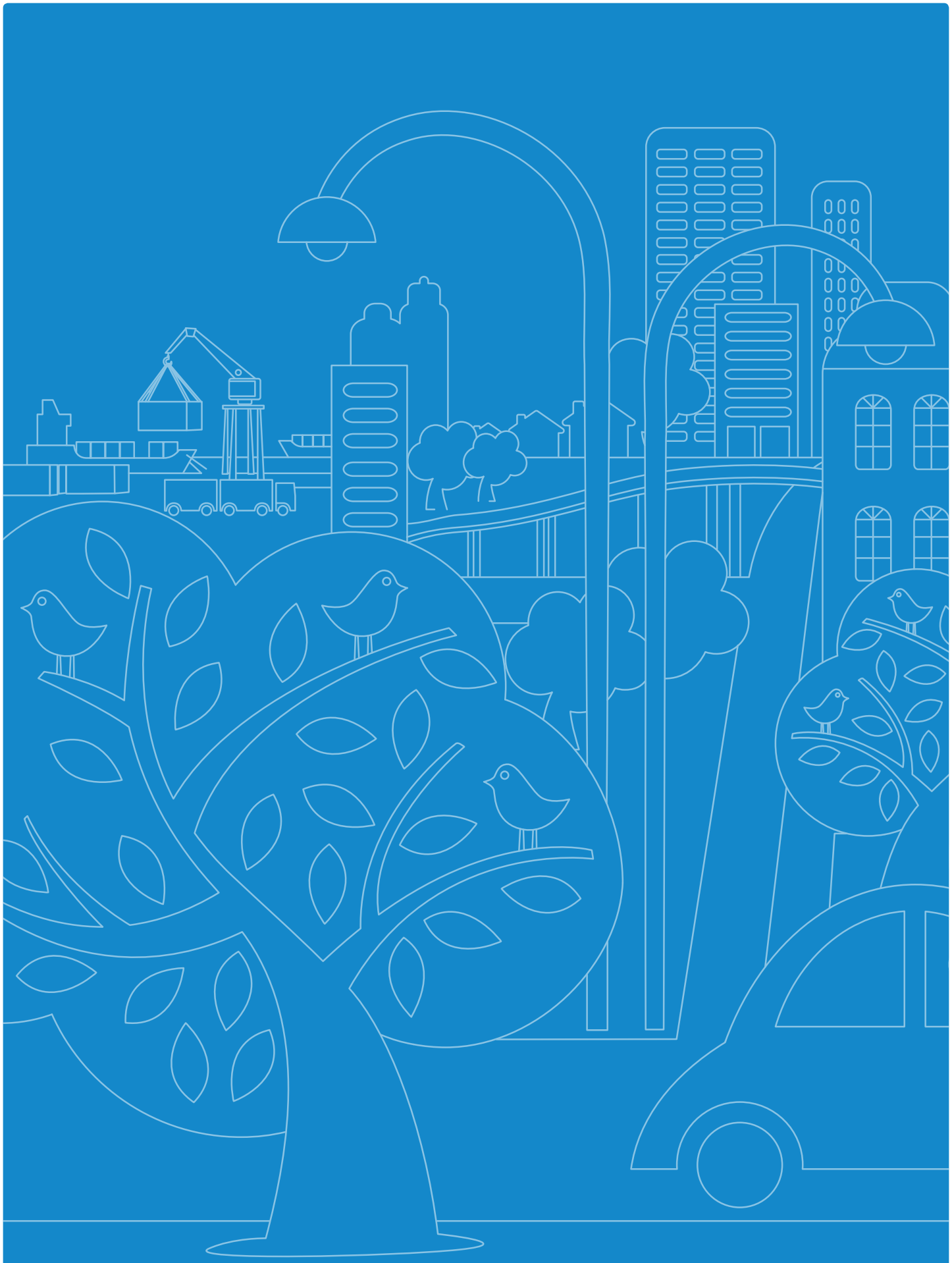
Attraktiv stadsmiljö
– hur trafik påverkar och kan bidra till en attraktiv stadsmiljö.

Kunderbjudande 2035
– så ser ett lättillgängligt regioncentrum ut.

Dialog
– en sammanställning av dialogen mellan trafikstrategin, strategi för utbyggnadsplanering, grönstrategin och stadens stadsdelsförvaltningar samt genomförda medborgardialoger i staden.

Kollektivtrafik
– nulägesbeskrivning med bristanalys, utkast till trafikering med utveckling enligt K2020 och näraliggande utveckling.

Godstransporter, målbild 2035
– bakgrund till mål och strategier för godstransporter.



Göteborgs Stad
Trafikkontoret