

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2020-05-13

Diarienummer 1035/18

Handläggare

Joachim Karlgren/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon: 031-368 2398

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

Svar på yrkande från (M), (L) och yttrande (KD) angående utvärdering av trafikstrategin

Förslag till beslut

I trafiknämnden

1. Uppdraget att, enligt yrkande från (M), (L) och yttrande (KD), utvärdera om målbilden i trafikstrategin är rimlig samt göra en tydlig analys över vilka åtgärder som behöver prioriteras för att nå trafikstrategins mål (TN 2018-03-13, § 69), förklaras för fullgjort.
2. Kommunfullmäktige föreslås förklara trafiknämndens uppdrag att återkomma till kommunstyrelsen med utvärdering och analys av målbilden för stadens trafikstrategi (KF budget 2019) för fullgjort.

Sammanfattning

Trafikkontoret har av trafiknämnden fått i uppdrag att (1) utvärdera om trafikstrategins effektmål E1 (minst 35 % av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel år 2035) och E2 (minst 55 % av de motoriserade resorna i Göteborg sker med kollektivtrafik år 2035) är möjliga att nå till år 2035, samt att (2) göra en tydlig analys över vilka åtgärder som behöver prioriteras för att nå dessa effektmål.

Göteborg är inne i en expansiv fas med kraftig ökning av befolkning och arbetsplatser. Trafik, och särskilt biltrafik, tar mycket plats. För att alla invånare och verksamma ska få plats behöver många fler av resorna göras med färdssätt som kräver mindre utrymme per resenär än vad biltrafiken gör.

Trafikstrategins mål är anpassade till 2-gradersmålet. Stadens nya Miljö- och klimatprogrammet, som under våren 2020 är på remiss, siktar mot att vi ska klara 1,5-gradersmålet, som kräver betydligt mer kraftfulla åtgärder jämfört än 2-gradersmålet.

Mot bakgrund av vad som framkommit från jämförelser med andra städer som genomfört motsvarande förändring som Göteborg står inför, kan konstateras att det är möjligt, men svårt, att nå trafikstrategins effektmål 1 och 2 till år 2035.

Stadens förvaltningar har inte haft ett tydligt uppdrag att aktivt arbeta med åtgärder för att minska biltrafiken. Detta är sannolikt huvudanledningen till att utvecklingen för biltrafik inte följer den i trafikstrategin angivna utvecklingen. För att ändra på utvecklingen kommer det att krävas kraftfulla åtgärder av en annan typ än vad som använts hittills och det innefattar även åtgärder som direkt syftar till att minska biltrafiken till, från och inom Göteborg. Exempel på olika kraftfulla åtgärder som syftar till att effektmål 1 och 2 ska

kunna nås är följande (ytterligare utredning av varje åtgärd krävs innan de kan genomföras):

- Utökad och förbättrad kollektivtrafik är den viktigaste åtgärden, den behövs för att biltrafiken ska kunna minska.
- Verka för ökad trängselskatt för att minska biltrafik och säkerställ att de extra avgifterna går till att finansiera förbättrad kollektivtrafik.
- Underlätta för arbete hemifrån så att behovet av resor minskar.
- Undersök möjlighet att ta gröntid och utrymme från biltrafik och ge till cykel, gång och kollektivtrafik, genom att låta det bli grönt oftare för gång och cykel, samt genom att omvandla gatuparkering och körfält till ytor för cykel, gång och kollektivtrafik.
- Gör kraftfulla satsningar på att få anställda att öka cykelpendling och elcykelpendling, bland annat genom att erbjuda förmånliga avtal om förmånscykel.
- Minska arbetspendlingen med bil genom att öka kostnader för bilparkering och minska tillgången till arbetsplatsparkering i de delar av Göteborg som har god kollektivtrafikförsörjning. Även pris och tillgång till boendeparkering behöver ses över.

Vidare behöver trafikkontoret arbeta mer omfattande och systematiskt med mätning, utvärdering och kunskapsåterföring av olika åtgärder och projekt för att säkerställa att de mest fördelaktiga åtgärderna för aktuell situation används.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Då uppdraget varit att utvärdera och komma med förslag på åtgärder att prioritera, har utgångspunkten inte varit att leverera helt genomarbetade åtgärdsförslag som kan bedömas ur en ekonomisk dimension. Dock kan redan nu konstateras att trafikkontoret kommer behöva utökade resurser för att kunna arbeta mer med analys, utvärdering, mätning samt även beteendepåverkande och informerande åtgärder inom detta kunskapsområde.

Om åtgärder som ökad trängselskatt, ökade kostnader för parkering, ökade kostnader per körd kilometer genomförs, påverkas bilpendlars privatekonomi. Att pendla med bil blir därmed inte lika attraktivt. För de som inte har acceptabla alternativa färd sätt, där restiden med kollektivtrafik blir orimligt lång och där avståndet för att pendla med elcykel är för långt, kan pendlingskostnaderna komma att öka. Dock kommer restiden sannolikt minska för de som fortsätter bilpendla, eftersom ökade trängselskatter och förbättrad kollektivtrafik samt ökat cyklande kommer medföra att trafiken på de flesta vägar minskar, varför även köerna minskar. För godstransporter kan detta bli positivt, då leveranser kan genomföras mer precist och förutsägbart med minskade köer.

Att inte genomföra satsningar på förbättrad kollektivtrafik och minskad biltrafik kommer medföra att biltrafiken ökar. Enligt Trafikverkets basprognos¹ kommer biltrafiken att öka med över 20 % till år 2040 (i Storgöteborg, jämfört med år 2014). Att bygga ut vägsystemet för att hantera dessa ökningarna skulle kosta mycket i tid och pengar. Staden

¹ Denna beskrivs översiktligt i Bilaga 3. Alternativa trafikprognosscenarier för Storgöteborg – Hållbarhetsscenario.

växer och vi blir fler oavsett planeringsinriktning och det kommer krävas resurser för att hantera det totalt sett ökande reandet, oavsett planeringsinriktning.

Bedömning ur ekologisk dimension

Ökad andel hållbart resande är en nödvändighet för att utsläppen och energiåtgången för transporter ska minska. För att nå minskad klimatpåverkan i nivå med Parisavtalets 1,5-gradersmål² (som är utgångspunkten i stadens nya miljö- och klimatprogram som nu är ute på remiss) krävs mycket omfattande förändringar inom området resor och transporter. En så snabb övergång som möjligt till el- och bibränsle drivna fordon är en förutsättning för att nå målet, men kommer inte att ta oss hela vägen. Den privata motorfordonstrafiken måste också minska markant till 2030 om detta mål ska vara möjligt att nå. Därför är trafikstrategins effektmål 1 och 2, som är baserade på 2-gradersmålet, sannolikt bara ett första steg på vägen.

Göteborg växer mycket och fort, både i antal invånare och i antal arbetsplatser. Det är inte möjligt att få plats med all den tillkommande trafiken som skulle uppstå om bilen skulle vara det huvudsakliga färdmedlet även för dessa nya invånare. Att minska biltrafiken är nödvändigt för att det ska finnas utrymme att anlägga bostäder och verksamheter för tillkommande invånare och verksamheter i staden, samt för att det ska få plats med kollektivtrafik, cykel och gång.

Vidare är målen om en mer attraktiv stad, där det är lätt att resa och utföra ärenden utan att behöva använda personbil, ett sätt att minska det beroende av biltransporter som många av stadens invånare är fast i. Detta gör att när staden växer och blir tätare så blir avstånden till service kortare och då blir det lättare att resa mer hållbart.

Bedömning ur social dimension

I samrådshandlingen för ny översiktsplan för Göteborg ligger fokus på att planera för en nära, sammanhållen och robust stad. På sidan 17 står följande: *”Närhet bidrar till att göteborgarna får tillgång till stadens utbud och skapar underlag för handel och verksamheter. En blandning av funktioner skapar närhet och ökar attraktiviteten både dagtid och kvällstid. Det ger förutsättningar för korta avstånd mellan arbetsplatser och bostäder. Behovet av att resa minskar och fler kan klara vardagen genom att gå, cykla och åka kollektivt”*. Trafikstrategins ligger väl i linje med detta men vissa delar kan förtydligas ytterligare. En sådan del är vikten av att minska det utrymme som trafiken tar genom att ställa om från bilresande till resande med mer ytsnåla färdmedel, såsom kollektivtrafik, gång och cykel. Det gör det lättare att resa med de hållbara färdmedlen gång, cykel och kollektivtrafik men gör det även lättare att bygga staden nära och sammanhållet.

Att öka möjligheten att resa med kollektivtrafik, gång och cykel, gör samhället mer jämställt. Bilinnehavet i Göteborg är ungefär 0,28 bilar per invånare (dock ingår sannolikt inte den ökande andelen leasingbilar i den siffran). Alltså är det många som inte har tillgång till bil och inte kan nyttja den stora del av trafiksystemet som vägnätet för biltrafik utgör.

² På regeringens webbsida om Parisavtalet står följande: ”I december 2015 enades världens länder om ett nytt klimatavtal som binder alla länder och ska börja gälla senast år 2020. Den globala temperaturökningen ska hållas långt under 2 grader och vi ska jobba för att den ska stanna vid 1,5 grader. Avtalet trädde i kraft i november 2016 och nu fortsätter arbetet med att genomföra avtalet.”
<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/parisavtalet/>

Folkhälsan ökar ju fler som är fysiskt aktiva och de som arbetspendlar med kollektivtrafik rör sig mer än de som pendlar med bil. Vidare upplever de som cykelpendlar med elcykel att de får en tydligt förbättrad kondition (vilket givetvis de som pendlar med vanlig cykel också får)³.

Med sänkt tillåten hastighet på merparten av vägarna skulle även trafiksäkerheten förbättras vilket leder till färre dödade och skadade i trafiken. Detta gäller för alla färd sätt. Med omfördelning av gaturummen så att mer utrymme ges till fotgängare och cyklister blir det även lättare för barn och de med funktionsnedsättningar att ta sig fram på egen hand i staden.

Dock är det viktigt att inte helt omöjliggöra för pendling med bil eftersom det inte kommer gå att kollektivtrafikförsörja allas enskilda resbehov. Det ska i framtiden vara möjligt att nyttja bil ungefär som idag, men det kommer inte vara lika attraktivt i jämförelse med gång, cykel och kollektivtrafik.

Förhållande till styrande dokument

Trafiknämnden beslutade 2014-02-06 att anta Trafikstrategi för en nära storstad. Trafikstrategin togs fram samtidigt och i samklang med en ny Utbyggnadsstrategi och Grönstrategi. Dessa tre dokument utgör tillsammans ett ramverk för Göteborgs expansion och är nära kopplade till Vision Älvstaden och gällande översiktsplan.

Under sommaren 2016 lyftes till Kommunfullmäktige huruvida trafikstrategin skulle vara formulerad som den är angående att målen ger att biltrafiken ska minska.

Kommunfullmäktige valde dock att låta trafikstrategin vara kvar i sitt nuvarande skick.

Bilagor

1. PM: Utvärdering av trafikstrategin – med avseende på effektmål 1 och 2
2. Omvärldsanalys av städer med en modal split i linje med Trafikstrategins effektmål
3. Alternativa trafikprognosscenarier för Storgöteborg – Hållbarhetsscenariot
4. PM: Infartstrafik med mål i Göteborg
5. Protokollsutdrag Trafiknämnden 2018-03-13, § 69.

³ Se utvärdering av Jönköpings förmåncyklar från 2018, sid 17-18:
http://www.mynewsdesk.com/material/document/84113/download?resource_type=resource_document

Ärendet

Trafiknämnden beslutade efter yrkande från (M) och (L) och yttrande (KD) vid sammanträdet 2018-03-13 (§ 69) följande:

1. Trafikkontoret får i uppdrag att utvärdera om målbilden i trafikstrategin är rimlig.
2. Trafikkontoret får i uppdrag att göra en tydlig analys över vilka åtgärder som behöver prioriteras för att nå trafikstrategins mål.

Trafiknämnden informerades skriftligen om hur trafikkontoret tolkat uppdraget vid sammanträdet 2018-11-06 (§ 405) och fick en muntlig redogörelse av preliminära resultat vid sammanträdet 2019-06-13 (§ 260).

Beskrivning av ärendet

Uppdraget från trafiknämnden var att (1) utvärdera om målbilden i trafikstrategin är rimlig och att (2) göra en tydlig analys över vilka åtgärder som behöver prioriteras för att nå trafikstrategins mål. Tolkningen av uppdraget är att trafikkontoret ska utvärdera om det är möjligt att nå trafikstrategins effektmål E1 och E2 till år 2035.

I bilaga 1 PM: Utvärdering av trafikstrategin – med avseende på effektmål 1 och 2 återfinns mer utvecklade beskrivningar och resonemang av vad som ligger bakom detta tjänsteutlåtande.

Bakgrund – trafikstrategin

Trafiknämnden beslutade 2014-02-06 att anta Trafikstrategi för en nära storstad. Den togs fram parallellt med Strategi för utbyggnadsplanering samt Grönstrategin och de utgjorde år 2014 tillsammans med Vision Älvstaden en inriktning för Göteborgs markanvändning de närmaste 15 åren. Trafikstrategin är också samordnad med Klimatstrategiskt program (oftast kallat klimatprogrammet) som antogs av kommunfullmäktige i september 2014.

I trafikstrategin finns tre huvudmål (eller målområden): Resor, Stadsrum och Godstransporter. Vidare finns det nio olika effektmål, tre för varje målområde. De som rör målområdet Resor är formulerade enligt följande:

- E1: Minst 35 procent av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel år 2035.
- E2: Minst 55 procent av de motoriserade resorna i Göteborg sker med kollektivtrafik år 2035.
- E3: Restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik.

Inom ramen för detta uppdrag är det E1 och E2 som ska utvärderas med avseende på om målen är rimliga. De resor som avses är de till, från och inom Göteborg på vardagar.

Nuläge – trafik

I trafikkontorets årliga rapport Trafik- och resandeutvecklingen går det att följa hur resandet med de olika färdställen utvecklas. I rapporten har det framgått att utvecklingen inte helt gått i linje med målsättningen i trafikstrategin. Resandet med kollektivtrafik har ökat snabbare än vad målsättningen var i trafikstrategin medan cykeltrafiken inte ökat lika snabbt som planerat (dock har målen för cykeltrafiken varit betydligt tuffare och på kortare tid). Gångresorna har inte helt gått att följa upp då det inte funnits metoder för att mäta dessa kontinuerligt. Slutligen kan konstateras att resandet med bil inte har ökat, men heller inte tydligt minskat, vilket hade behövts för att effektmålen ska nås.

Under den pågående pandemin (Covid-19) har motorfordonstrafiken på vägarna minskat med 10-15 %, kollektivtrafikresandet med omkring hälften och cykel med omkring 10 %. Minskningen för bil och cykel avser vardagar, ungefär mellan vecka 11 och vecka 18 i år.

I en modellanalys av varifrån biltrafiken i Göteborg kommer visar det sig att ungefär en tredjedel av biltrafiken med mål innanför en ring kring centrala Göteborg (Järntorget, Korsvägen, Gårda, Göta Älv) har sin startpunkt i en annan kommun. Denna analys redovisas i bilaga 4 PM: Infartstrafik med mål i Göteborg.

Trafikkontorets hantering av uppdraget

Jämförelse med andra städer

För att besvara trafiknämndens första del av uppdraget, om effektmål 1 och 2 är rimliga, har konsulter på uppdrag av trafikkontoret studerat fyra olika städer i Europa som genomgått en motsvarande förändring i färdmedelsfördelning (modal split) på ungefär samma tid som Göteborg har på sig till år 2035. De fyra städerna är Oslo, Zürich, Dublin och Freiburg. Dessa städer har på olika sätt och med olika framgång arbetat med åtgärder för att förändra resebeteendet. En förutsättning för urvalet av städer var att trängselskatter inte skulle vara den primära orsaken till förändrat resande, samt att de skulle ha haft dokumenterade målsättningar och metoder för att följa upp målen.

Hållbarhetsscenariot

För att genomföra uppdragets andra del och ge förslag på åtgärder som behöver prioriteras för att effektmål 1 och 2 ska nås har flera åtgärder och goda idéer från ovan beskrivna jämförelse med andra städer använts. Vidare har resultat från arbetet med hållbarhetsscenariot⁴ av samt andra utredningsarbeten och med stöd av data från mätningar av trafik och beteenden använts. Modellanalysen inom arbetet med hållbarhetsscenariot resultatet ett samarbete mellan Trafikverket och Trafikkontoret och en direkt följd av den överenskommelse mellan direktörerna för trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och Trafikverket Region väst i augusti 2018⁵ om samarbete och öppenhet i tidiga planeringsskeden. I studien har trafikmodeller använts för att analysera effekter på resebeteende och färdmedelsval som olika typer av åtgärdsområden förväntas ha. Målet har varit att skapa ett scenario med åtgärdsområden som tillsammans, enligt modellanalysen, gör att trafikstrategins effektmål 1 och 2 uppnås. Detta scenario har kallats Hållbarhetsscenariot och det har använts vid modellanalyser av flera pågående Åtgärdsvalsstudier.

I arbetet med Hållbarhetsscenariot har följande åtgärdsområden analyserats var för sig och tillsammans:

1. Justerad markanvändning till år 2040
2. Ökade parkeringsrestriktioner
3. Fördubblad trängselskatt
4. Sänkt bashastighet i Mölndal och Göteborg
5. Förbättrade förutsättningar för cykel
6. Km-skatt/ökad bränslekostnad

⁴ Denna redovisas kortfattat i PM:et i bilaga 1 och mer fullständigt i eget PM i bilaga 3.

⁵ Överenskommelse om samverkan samt förhållnings- och arbetssätt avseende stadsutveckling, mobilitet och kommunal och statlig infrastruktur 2018-08-29 (även kallad "Direktörsöverenskommelsen", dnr 1802/20.

7. Minskad restid med kollektivtrafik
8. Lägre bilinnehav

Om de 8 åtgärdsområdena i hållbarhetsscenarioet genomförs, så uppnås, enligt analyserna, trafikstrategins effektmål E1 och E2 genom att andelarna blir 36 % resor med gång och cykel (målet är 35 %) respektive att 60 % av de motoriserade resorna utförs med kollektivtrafik (målet är 55 %). Bakom dessa värden ligger en total ökning av antal resor till, från och inom Göteborg med 34 % för år 2035 jämfört med år 2014. Inom detta rymms en ökning av kollektivtrafikresorna med 65 % och en minskning av biltrafiken för år 2035 med 15 % jämfört med år 2014. Här bör noteras att prognosen är baserad på Trafikverkets basprognos som har år 2040 som prognosår, varför många parametrar och markanvändning utanför Göteborg än anpassade till år 2040.

Analysarbetet med hållbarhetsscenarioet visar att olika åtgärdsområden ger effekter på olika delar av beteendet. Vissa åtgärdsområden har störst effekt på bilpendling från grannkommuner medan ett annat gör att cykelpendling inom Göteborg ökar. Inget åtgärdsområde är ensam kraftfull nog att leda till att trafikstrategins effektmål E1 och E2 uppnås, utan det behövs flera olika typer av åtgärdsområden. Analysarbetet visar också att det krävs mycket kraftfulla åtgärder för att det ska bli så stora effekter på resandet som behövs för att effektmål E1 och E2 ska nås.

Förvaltningens bedömning

Varför är det viktigt att nå effektmål 1 och 2?

Göteborg är inne i en expansiv fas med kraftig ökning av befolkning och arbetsplatser. Befolkningen ökar oavsett hur stadens planer ser ut. För att invånare och verksamheter ska få plats behöver staden byggas ut på ett klokt och utrymmeseffektivt sätt.

Trafik, och särskilt biltrafik, tar mycket plats. Att trafikförsörja framtida göteborgare och verksamma i staden med bil som huvudsakligt färdmedel blir svårt, eftersom utrymmet sannolikt inte räcker till. För att alla invånare och verksamma ska få plats behöver många fler av resorna göras med färdmedel som kräver mindre utrymme per resenär än vad biltrafiken gör. Även om inga satsningar på andra färdmedel skulle göras så växer staden i storlek, till yta, invånare och verksamma. Med detta följer att stadens totala transportbehov ökar. Enligt Trafikverkets basprognos så ökar trafiken på vägarna med över 20 % till år 2040 om planeringen inte ändras (om vi fortsätter i samma spår, alltså "business as usual"). Modellanalysen visar att vissa centrala vägnät får ökning på mer än 40 %. Med en sådan ökning följer att nuvarande vägkapacitet inte räcker till, varken på det statliga vägnätet men sannolikt inte heller på det kommunala väg- och gatunätet.

Det huvudsakliga syftet med att nå effektmålen i trafikstrategin är att skapa en attraktiv stad som klarar framtidens utmaningar, och där invånarna mår bra och trivs. I trafikstrategins kapitel 3, avsnittet Strategi för stadsrum anges bland annat som strategier att ge gående och cyklister förtur och anpassa hastigheter efter i första hand gående, samt att omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig. Att minska biltrafiken är viktigt för att detta ska gå att förverkliga.

Vidare måste biltrafiken minska kraftigt för att det ska finnas en möjlighet att närma sig de lokala, nationella och internationella mål som finns om minskad miljöpåverkan. I remissutgåvan av Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030 (förväntas antas av kommunfullmäktige våren 2021) finns *Bilaga 1: Fördjupad beskrivning av mål och*

indikatorer, som innehåller fördjupade bakgrundsbeskrivningar samt motiveringar till miljömålen och delmålen i miljö- och klimatprogrammet, med detaljerade beskrivningar av programmets indikatorer. På sidan 13 finns följande text om det delmål som mest berör trafiken:

”3. Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från resor och transporter

Vägrafiken är den näst största källan till geografiska utsläpp av växthusgaser i Göteborg, efter raffinaderierna. Delmålet innebär att klimatpåverkan från resor och transporter i Göteborg ska minska med minst 90 procent till 2030 jämfört med 2010 och det motoriserade vägrafikarbetet i Göteborg ska minska till 2030 (nuläge och målvärde tas fram under remissperioden).”

De mål som trafikstrategin har är anpassade till 2-gradersmålet. Det nya Miljö- och klimatprogrammet siktar mot att vi ska klara 1,5-gradersmålet, som kräver betydligt mer kraftfulla åtgärder jämfört med 2-gradersmålet.

Är det möjligt att uppnå effektmål E1 och E2 till 2035?

Mot bakgrund av vad som framkommit från ovan redovisade jämförelse med andra städer kan konstateras att det är möjligt, men svårt, att nå trafikstrategins effektmål 1 och 2 till år 2035. Andra städer har lyckats med motsvarande förändring inom samma tidsrymd, bland annat med åtgärder såsom sänkt tillåten hastighet, begränsningar och fördyring av parkering, ökad och förbättrad kollektivtrafik, förbättringar för cykel och gång på biltrafikens bekostnad. Utifrån detta kan sägas att effektmål E1 och E2 är rimliga.

I den senaste utgåvan av Trafik- och resandeutvecklingen för 2019 konstateras att utvecklingen för kollektivtrafik går i linje med målen, men att cykelresandet ökar för långsamt samtidigt som biltrafiken inte minskar på det sätt som hade behövts. Om inte utvecklingen av biltrafiken tydligt förändras kommer det inte gå att nå trafikstrategins effektmål 2 till år 2035 (även effektmål 1 blir svårt att nå).

Arbetet vid stadens förvaltningar som kan sägas vara kopplat till trafikstrategins effektmål 1 och 2, har hittills i huvudsak inriktats mot att öka resandet med kollektivtrafik, gång och cykel, samt mot att resande med bil inte ska öka. Stadens förvaltningar har inte haft ett tydligt uppdrag att aktivt arbeta med åtgärder för att minska biltrafiken. Detta är sannolikt huvudanledningen till att utvecklingen för biltrafik inte följer den i trafikstrategin angivna utvecklingen, vare sig det är resande med bil eller själva mängden biltrafik som avses.

Utvecklingen av resandet i Göteborg går åt rätt håll men omställningen till ett mer hållbart resande går inte tillräckligt fort för att trafikstrategins mål ska nås till 2035. Kraftfulla åtgärder av en annan typ än vad som använts hittills kommer behövas för detta och det innefattar även åtgärder som direkt syftar till att minska biltrafiken i Göteborg. I avsnittet nedan ges exempel på olika kraftfulla åtgärder som syftar till att effektmål 1 och 2 ska kunna nås.

Förslag på åtgärdsområden som bör prioriteras för att nå E1 och E2

Åtgärderna som här föreslås är av övergripande karaktär och ska ses som komplement till redan planerade åtgärder. Samtliga behöver också utredas vidare med avseende på effekter och genomförbarhet innan de kan förverkligas.

De åtgärdsområden som i modellanalyserna (inom arbetet med hållbarhetsscenario) visat sig vara mest effektiva är sådana som medför olika typer av begränsningar eller fördyringar för biltrafiken och minskad tillgång till bil. Detta kan exempelvis handla om ökade bränslekostnader, ökade kostnader per körd kilometer (kilometerskatt), ökade trängselskatter, minskad tillåten hastighet, ökade kostnader för parkering och minskad tillgång till parkering. Denna slutsats stöds även av de framgångar som främst Oslo och Zürich haft i sina omställningsarbeten, där olika former av begränsningar av biltrafiken och parkering varit ett betydande inslag.

Åtgärdsområden som handlar om att göra det lättare för hållbara färd sätt, som att göra kollektivtrafiken snabbare, öka cykeltrafikens hastighet (exempelvis genom snabbare cykelbanor, att subventionera elcyklar, m m) och minska behovet av transporter genom långsiktigt justerad markanvändning, har också effekt. Dock får dessa åtgärdsområden inte så tydlig effekt avseende att minska resandet med bil.

För att långsiktigt kunna balansera åtgärderna som rör parkering, så att de ger minskad biltrafik och ökad yta för hållbara färd sätt men utan att skapa tydliga svårigheter för boende, handels- och besöksnäringen, bör fortsatt nära samverkan med Göteborgs Stads Parkering AB ske i dessa frågor. I deras uppdrag ingår att ta ett helhetsgrepp om mobilitetsfrågan, oavsett om det handlar om att besökare till Svenska Mässan, Scandinavium eller Liseberg ska kunna planera och utföra sin resa, eller om det handlar om att utveckla koncept för mobilitetshubbar (med exempelvis bilparkering, cykelparkering, poolbil, hyrbara el-lastcyklar) i olika delar av staden.

Utökad och förbättrad kollektivtrafik är den viktigaste åtgärden
Bilbegränsande åtgärder är de mest effektiva, med det är också viktigt att kollektivtrafiken byggs ut för att den ska kunna ta emot nuvarande bilpendlare och framtida göteborgare. Detta arbete behöver sannolikt ske växelvis så att när kollektivtrafiken har ökat kan biltrafiken krympa något och då behöver kollektivtrafiken öka ännu mer, o s v.

Utbyggnad av kollektivtrafiken, för att minska restider, öka kapaciteten och skapa nya resmöjligheter, är därför en förutsättning för och kanske den viktigaste och högst prioriterade åtgärden för att trafikstrategins effektmål E1 och E2 ska nås. För att biltrafiken ska kunna minska behöver de som reser med bil andra färd sätt. Men Göteborgs Stad har inte ensamt rådighet över kollektivtrafiken och många av de åtgärder som föreslås bland annat i Målbild Koll2035 saknar finansiering. Det tar också lång tid att förverkliga dessa åtgärder, i några fall kanske längre än till år 2035.

Ökad trängselskatt för att minska biltrafik och finansiera kollektivtrafik
Som en åtgärd för att finansiera förbättrad kollektivtrafik och för att minska biltrafiken föreslås att Göteborgs Stad omgående påbörjar nödvändiga processer för att öka trängselskatteavgiften och säkerställa att dessa extra avgifter går till utökning och förbättring av kollektivtrafiken i och omkring Göteborg. Denna typ av åtgärd har genomförts i Oslo.

Underlätta för arbete hemifrån

För att minska biltrafiken och skapa extra utrymme i kollektivtrafiken så att fler bilpendlare kan byta till kollektivtrafik, bör staden uppmuntra alla branscher att, där så är möjligt, låta anställda arbeta hemifrån en dag varje eller varannan vecka. Detta skulle minska belastningen på väg- och kollektivtrafiksystemet väsentligt, så att trafikflödena

hamnar på ungefär de nivåer som brukar vara under sportlovet. Under pågående pandemi har många skaffat sig nya vanor och vant sig vid att arbeta hemma. Att fortsätta med det en dag i veckan eller två dagar per månad är kanske den bästa åtgärden sett till med vilken lätthet den går att genomföra och vilken effekt den skulle ge. Med ett fortsatt lågt trafikflöde så kan det vara enklare att genomföra vissa av övriga åtgärder jämfört med om trafikflödena är som de var innan pandemin.

Undersök möjlighet att ta grön tid från biltrafiken och ge till cykel och gång
Så snart som möjligt, innan utbyggnad av kollektivtrafiken tydligt kommit igång, bör olika åtgärder för att förbättra för cyklister undersökas och genomföras (hänsyn ska givetvis tas till redan pågående cykelsatsningar). Ett förslag för att förbättra för cykel och gång kan vara att öka hur ofta det blir grönt ljus vid signalregleringar för dessa trafikanter, så att de inte behöver vänta på grönt lika länge som idag. Målet kan exempelvis vara att cyklister ska få grönt dubbelt så ofta som biltrafiken på samma plats. Detta skapar en något ökad kapacitet för cykeltrafiken redan innan ytterligare utbyggnad av cykelnätet hunnit genomföras. Åtgärden ger också en minskad kapacitet för biltrafiken, sannolikt med ökad köbildning som följd. Huruvida denna åtgärd är möjlig, utan att det blir tydligt försämrade framkomlighet i signalreglerade korsningar för kollektivtrafiken, behöver utredas och testas. Vidare behöver effekter av ökat tomgångskörande vid rödljus för motortrafiken utredas och beskrivas. Innan denna åtgärd kan införas på platser med höga flöden behöver den testas och utvärderas i liten skala först. Liknande åtgärder har genomförts i Freiburg.

Ta utrymme från biltrafiken och ge till cykel, gång och kollektivtrafik
För att förbättra förutsättningarna för cykelpendling och resor till fots föreslås att gatuparkering (samt kanske vissa parkeringsytor) och hela eller delar av körfält görs om till cykelbanor och ytor för fotgängare. I de centrala och halvcentrala delarna av Göteborg är det ofta en förutsättning att gatuparkering tas i anspråk för att det ska vara möjligt att förbättra stråken för gång och cykel eller skapa nya stråk. Liknande åtgärder har genomförts ibland annat Freiburg, Köpenhamn och Oslo. Det kan även vara möjligt, och motiverat, att omvandla ovan nämnda ytor till kollektivtrafikkörfält.

Denna åtgärd kan vara ett sätt att ge extra fart i de generella förbättringar för cykeltrafiken som planeras inom ramen för Cykelprogrammet. Idag är det enligt attitydundersökningar strax över 40 % som anser att Göteborg är en cykelvänlig stad. Målet är att 75 % ska anse detta (se Trafik- och resandeutveckling 2019 sid 37). Ovan nämnda åtgärd, samt att ge cyklister mer grön tid vid trafiksignaler, kan vara några sätt att öka nöjdheten hos stadens cyklister.

När det gäller att ta parkering i anspråk behövs dock viss försiktighet avseende att ta bort besöksparkering, då det kan slå hårt mot affärsidkare och evenemangsverksamhet. Om besöksparkering med hög belägningsgrad behöver tas bort för att utrymmet bättre kan nyttjas av cykel- och gångtrafik, bör parkeringen ersättas inom rimligt avstånd.

Stötta kommunens anställda att komma igång med cykling

En åtgärd som sannolikt kan genomföras förhållandevis omgående, för att öka cyklingen och avlasta andra färdmedel, är att tydligare lyfta fram den möjlighet till att leasa en cykel mot löneavdrag som Göteborgs Stad redan idag har (cykelförmån), för att följa

Jönköpings exempel⁶. Cykelförmånen kanske kan göras ännu mer attraktiv för att locka fler att nyttja den och samtidigt kan kampanjer för att öka cyklandet genomföras. Om Göteborgs Stad samtidigt verkar för att grannkommunerna och större företag i och omkring Göteborg ska göra motsvarande satsning så kan den totala effekten på cyklandet bli god. Enligt uppföljningen av Jönköpings satsning så blir elcyklisterna ofta ambassadörer och kan påverka övriga familjemedlemmar, släktingar och vänner, så att det blir ett uppsving för cyklandet även utanför den grupp som får erbjudande om att hyra/köpa elcykel. Vidare visade undersökningen att många av resorna med elcykel ersatte resor som innan utfördes med bil. I denna tid när många undviker kollektivtrafiken på grund av pandemin kan en sådan satsning få ett stort genomslag.

Styr och minska biltrafik genom ändrad tillgång till bilparkering

Ett förslag som tydligt skulle minska arbetspendlingen med bil är att på olika sätt minska tillgången till arbetsplatsparkering (via ökat pris och/eller borttagning av parkeringsplatser) i de delar av Göteborg som har eller kan ges god kollektivtrafikförsörjning. I många fall är arbetsplatsparkeringen utanför Göteborgs Stads rådighet. I dessa fall kan arbetet handla om att göra det lättare för fastighetsägare och företag att omvandla bilparkering till annat, eller att verka för extra kostnader eller skatter på de parkeringar som försörjer arbetsplatser, så att det inte är lika attraktivt att ha denna typ av parkeringsplatser. En viktig del i detta arbete kan vara att visa företag att de kan få ut mer för de resurser som parkeringen kostar, som exempelvis genom att kunna nyttja ytan till annat, att kunna sälja marken och få förbättrad hälsa hos sina anställda genom att de får mer rörelse i vardagen.

Att på olika sätt verka för att minska tillgången till bilparkering för arbetande i centrala Göteborg bedöms vara ett svårt och mödosamt arbete. Därför är det viktigt att det arbetet påbörjas omgående med rekommendationen att införa begränsningarna stegvis och i samarbete med arbetsgivare. På så vis kan övergången till färre parkeringsplatser och ökat hållbart pendlande ske i små steg och när utökad kollektivtrafik och förbättrade cykelmöjligheter finns på plats. Även här behöver poängteras att eventuell besöksparkering kan behöva värnas så att inte affärsidkare och evenemangsverksamhet drabbas. För att underlätta för besök till evenemang, handel och kanske arbetsplatser kan ytterligare infarts- och pendelparkering tillskapas. Exempel på tillvägagångssätt för detta kan vara att komma överens med externhandeln att få nyttja deras parkeringsplatser, där de platser som ligger närmast kollektivtrafikhållplatser ofta är de minst attraktiva, samtidigt som dessa ofta har låg beläggning vid tider när behov av infarts- och pendelparkering är som störst.

När det gäller boendeparkering kan även dessa behöva värnas, men också utsättas för granskning avseende prisnivå för att dels nå en kostnadsnivå som ligger närmare annan parkering, dels för att ge en lägre nivå på bilinnehavet. Modellanalysen i arbetet med Hållbarhetsscenarioet pekar mot att minskat bilinnehav ger tydligt minskat bilresande. Parkeringsbegränsningar är en av de mest använda och mest effektiva åtgärderna för att minska biltrafiken. Vidare är boendeparkeringar ofta belägna längs gator och längs dessa gator finns det ibland behov av ökade ytor för gång- och cykeltrafik. Även detta är en

⁶ Se utvärdering av Jönköpings förmåncyklar från 2018, sid 17-18:

http://www.mynewsdesk.com/material/document/84113/download?resource_type=resource_document

anledning att tydligare och mer aktivt pröva behovet av boendeparkering längs gatan mot andra trafikslags behov av utrymme.

Sänkt tillåten hastighet

Som beskrivs i avsnittet ovan om hållbarhets scenariot har en generell sänkning av tillåten hastighet god effekt avseende att minska bilresor. En sådan åtgärd skulle också få god effekt på trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter. För att kollektivtrafiken inte ska bli långsammare behöver möjligheten att ha högre tillåten hastighet i kollektivtrafikkörfält utredas (om lagstöd saknas bör förslag till lagändring framföras under förutsättning att utredning visar att så är lämpligt). Vilken hastighetsnivå som ska eftersträvas i olika delar av staden och på olika gator och vägar behöver dock utredas vidare, dock med redan utfört arbete inom hastighetsöversynen som utgångspunkt. Bland annat Zürich och Freiburg använt denna åtgärd.

Fortsätt planera staden för minskat resandebehov och ökad gång- och cykelpotential På senare år har stort fokus i stadens planering legat på att bygga täta stadsdelar där tillgång till kollektivtrafik är god och där det är lätt att gå och cykla. Detta behöver vi fortsätta med och det är viktigt skapa förutsättningar för stadsdelarna att bli tillräckligt funktionsblandade för att undvika att stora resbehov skapas hos nya och befintliga invånare. En tät stad är också en viktig förutsättning för att resandet till hög andel ska kunna utföras med cykel och till fots. Att förtäta i centrala lägen är därför ett sätt att öka förutsättningar för hållbart resande.

Befintliga gatunät kan i vissa fall behöva kompletteras med nya gena länkar för att göra resor med kollektivtrafik, cykel och till fots snabbare. Detta gäller särskilt områden från 1960- och 70-talen. Med denna åtgärd har Freiburg varit framgångsrika. Så här står det i samrådshandlingen för ny översiktsplan för Göteborg på sidan 18: *"Orienterbara och gena kopplingar i gatunätet förbättrar tillgängligheten för alla trafikanter och gör det lättare att ta sig fram. Dessutom kan stadslivet spridas till fler platser. Gående och cyklister ska ges förtur på lokalgator och hastigheter i stadens lokalnät ska anpassas efter i första hand gående."*

Det är också viktigt att fortsätta planera för och genomföra barriäröverbryggande åtgärder över/under Göta älv, större trafikleder och tunga kollektivtrafikstråk så att resor med gång och cykel, men även kollektivtrafik, kan ges fördelaktiga restider jämfört med bil.

I bilaga 4 beskrivs att omkring en tredjedel av biltrafiken i centrala Göteborg har sin startpunkt i en annan kommun. Göteborg behöver därför arbeta mer aktivt med grannkommunerna och deras invånare med arbetsplats i Göteborg för att skapa förutsättningar för, och vilja till, att pendla mer hållbart.

Verka för ändrade regler kring bilförmåner

Så länge företag ger sina anställda tydliga ekonomiska fördelar och lättnader avseende bilnyttjade kommer de med stor sannolikhet inte att ändra sitt beteende. Här kan regelverket behöva ses över så att det istället blir mer gynnsamt att stötta de anställda i att resa mer hållbart och hälsosamt.

Mät och utvärdera systematiskt för att säkerställa att rätt åtgärder används

Trafikkontoret behöver arbeta mer omfattande och systematiskt med mätning, utvärdering och kunskapsåterföring av olika genomförda åtgärder och projekt för att säkerställa att de mest effektiva åtgärderna för aktuell situation väljs. Idag har vi modeller för utvärdering

som används före val av åtgärd. Dock kan en mer systematiskt genomförd kunskapsåterföring från utvärderingar av genomförda åtgärder (sådana utvärderingar görs sällan idag), ge ännu bättre beslutsunderlag och träffsäkerhet vid val av åtgärd.

I Zürich har stort fokus lagts på mätning och utvärdering av de åtgärder som använts för att säkerställa att de leder i rätt riktning. Det ger möjlighet att tidigt korrigera och ändra åtgärder om önskad effekt inte uppnås.

För att få bättre kunskap om vad olika åtgärder ger för effekter, för att få bättre beslutsunderlag och för att ge mer kostnadseffektiva åtgärder är bedömningen att trafikkontoret behöver utföra fler och mer systematiska mätningar. Detta gäller bland annat resvanor till och från arbetsplatser och bostäder, färdmedelsval i olika reserelationer, gångflöden, cykelflöden och kollektivtrafik. Biltrafiken har sedan många år tillbaka studerats mycket precist och konsistent. Liknande förhållningsätt behöver anammas för de andra trafikslagen och för detta behöver medel avsättas.

Under våren 2020 var avsikten att handla upp ett konsultuppdrag för att ta fram en metod för att göra enkla och snabba resvaneundersökningar vid bostäder och arbetsplatser. Detta fick dock skjutas på då det inte är meningsfullt att undersöka resvanor under pågående pandemi. Detta uppdrag kommer att utföras så snart situationen är sådan att det är meningsfullt med resvaneundersökningar igen.

Vidare behöver ett utvecklingsarbete inom trafikkontoret bedrivas för att säkerställa att rätt mätningar och utredningar görs vid rätt tillfällen, att kunskap från uppföljningar återförs så att löpande utvärderingar av arbetet kan göras. Eventuellt behövs krav på vissa förstudier av beteenden innan projekt och planer kan påbörjas införas. Avsikten med dessa mätningar och uppföljningar är att minimera riskerna för att fel åtgärder genomförs.

Med tiden kommer också utblickar mot tiden efter år 2035 att behöva göras utifrån trafikstrategins perspektiv. Delvis har detta arbete påbörjats inom ramen för framtagande av ny översiktsplan för Göteborg men sannolikt kommer ett mer fokuserat arbete, inriktat mot trafikstrategins områden, att behöva göras. Detta gäller särskilt efter att det nya miljö- och klimatprogrammet antagits.

Jenny Adler

Kristina Lindfors

Avdelningschef

Trafikdirektör