



**Tjänsteutlåtande**

Trafiknämnden  
2015-09-25  
Diarienummer 0995/13

**Samhälle och Planering**

Jörgen Einarsson  
Telefon 031-368 24 89  
E-post: jorgen.einarsson@trafikkontoret.goteborg.se

**Motion av Axel Josefson (M) och Hampus Magnusson (M)  
om att anpassa Göteborgs trafikstrategi för en växande stad**

---

**Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta

- att avstyrka motionen
- att som eget yttrande till kommunstyrelsen översända trafikkontorets tjänsteutlåtande.

**Sammanfattning**

Göteborgs nuvarande trafikstrategi är nyligen framtagen och är tätt sammanlänkad med flera andra styr- och planeringsdokument, vilka alla tillsammans skapar en nödvändig plattform för planering och utbyggnad av staden. Det är en förutsättning när Göteborgs Stad nu står inför en stadsutvecklingsuppgift som är större och mer komplex än tidigare.

Den nuvarande trafikstrategin möjliggör den förtätning av bostäder och arbetsplatser som är Stadens inriktning både i Älvstaden och i övriga mellanstaden. Den ger riktlinjer för hur prioritering ska ske mellan trafikslagen för att staden ska vara effektiv, tillgänglig, attraktiv och hållbar. Motionens förslag om en god framkomlighet för alla trafikslag innebär att betydligt färre bostäder och arbetsplatser än planerat kan byggas i Älvstaden och övriga mellanstaden.

Motionens förslag om att ta fram en ny trafikstrategi innebär att en osäkerhet kommer att uppstå om hur Göteborg ska utvecklas, vilket påverkar möjligheten att ta fram program och detaljplaner. Det påverkar negativt i kontakterna med våra samverkanspartners Trafikverket, Länsstyrelsen, Västra Götalandsregionen samt med byggbolag och övriga näringslivet.

Motionen är otydlig med vilka planeringsprinciper som ska ligga till grund för en ny trafikstrategi. Motionen hänvisar till Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen, K2020, och dess målsättningar från 2007. Trafikkontoret konstaterar att den nuvarande, av trafiknämnden beslutade, trafikstrategin inkluderar inriktningen i K2020. Trafikstrategin kompletterar K2020 med en helhetssyn över alla trafikslag och en syn på stadsrummets utveckling. Trafikstrategin har en längre planeringshorisont än K2020 för att ge ett mer

långsiktigt underlag. Det är otillräckligt som planeringsinriktning för en ny trafikstrategi att hänvisa till målsättningen i K2020.

Trafikkontoret ser generellt en nytta i att en trafikstrategi beslutas av kommunfullmäktige, då det ger ett stabilare planeringsunderlag för kommunens alla verksamheter. Frågan om kommunens hantering av styrdokument avgörs inte av trafikkontoret, men eftersom vi inte anser att en ny trafikstrategi bör tas fram kan vi heller inte föreslå trafiknämnden att tillstyrka motionens förslag.

### **Ekonomiska konsekvenser**

En ny trafikstrategi med ett annat förhållningssätt i prioriteringen mellan trafikslag kommer att påverka investeringsbudgeten. Vid beslut om en ny trafikstrategi i enlighet med motionen kommer nu pågående och planerade projekt att bli försenade när osäkerhet uppstår om planeringsinriktning. Göteborgs möjlighet att få statlig medfinansiering till infrastruktur i kommunen genom nu aktuella Stadsmiljöavtal och Sverigeförhandlingen påverkas negativt om planeringsförutsättningarna ändras de närmaste åren. Att ta fram en ny trafikstrategi är också resurs- och tidskrävande.

### **Barnperspektivet, Jämställdhetsperspektivet, Mångfaldsperspektivet**

Om motionen antas och trafikstrategin omarbetas utifrån en mer ytkrävande trafiksystemlösning som i högre grad bygger på att medborgarna löser sina vardagsärenden med personbilar försämras mobiliteten för barn och ungdomar. Arbetet med att främja jämställdhet och jämlikhet genom att strategiskt utjämna villkoren för olika grupper i staden försvåras.

Den täta innerstaden kommer att vara uppväxtmiljö för tiotusentals framtida göteborgare. Centrumgator kommer att vara platser där barn och ungdomar ska röra sig dagligdags. Hänsyn behöver tas till att dessa trafikmiljöer bör vara lättbegripliga och barnvänliga. Trafikmiljöer som är trånga och farligare på grund av biltrafik är svårförenliga med detta.

Trafikstrategin och strategin för utbyggnadsplanering syftar till att på lång sikt kunna erbjuda fler göteborgare möjligheten att klara sig utan egen bil. Bilen är en av de stora utgiftsposterna för hushållen, framförallt för de ekonomiskt svagare hushållen som idag är beroende av sin bil i vardagen. Att erbjuda fler möjligheten att välja bort denna utgiftspost är att utjämna livsvillkoren för olika grupper.

### **Miljöperspektivet**

En ny trafikstrategi som inte har lika stora ambitioner om biltrafikminskning som den nuvarande kommer att innebära större mängder biltrafik i staden. Därmed kommer större utsläpp av koldioxid att ske, luftkvaliteten bli sämre genom högre halter av partiklar och NO<sub>2</sub> och bullernivåerna bli högre.

## **Omvärldsperspektivet**

Om Göteborg river upp den nyligen beslutade trafikstrategin kommer detta att påverka den plattform för planering som staden skapat och därmed orsaka osäkerhet hos alla aktörer i stadsutvecklingsprocessen. Samtliga styr- och inriktningsdokument som hänger samman med trafikstrategin försvagas och kan behöva omprövas. I stadens EU-samarbeten har flera ansökningar knutits upp mot nuvarande trafikstrategi, vilka kommer påverkas om ambitionsnivån hos målsättningarna kring det hållbara resandet sänks.

Stefan Eglinger  
Trafikdirektör

Jörgen Einarsson  
Avdelningschef

## ***Bilaga***

Motion av Axel Josefson (M) och Hampus Magnusson (M) om att anpassa Göteborgs trafikstrategi för en växande stad

## Ärendet

Ärendet avser svar på remiss från stadsledningskontoret avseende motion till Göteborgs kommunfullmäktige ”Motion av Axel Josefson (M) och Hampus Magnusson (M) om att anpassa Göteborgs trafikstrategi för en växande stad”.

I motionen framförs att den i trafiknämnden antagna Trafikstrategi för en nära storstad (februari 2014) har en skarpare målsättning kring färdmedelsfördelning än målsättningen i Målbild för kollektivtrafiken (K2020, 2007) och att denna målsättning kommer att försämra framkomligheten kraftigt för fordonstransporter. I motionen framförs också att det i Göteborgs kommun finns gott om utrymme för alla trafikslag, att det främst är miljöpåverkan från bilismen som ska minskas och att det ska göras attraktivt med miljövänliga transporter så att befolkningen efterfrågar detta. Motionen tar också upp att Trafikstrategi för en nära storstad inte är behandlad eller godkänd av kommunfullmäktige.

Motionen avslutas med förslag till beslut i kommunfullmäktige:

- Att ge trafiknämnden i uppdrag att ta fram en ny trafikstrategi som ger god framkomlighet för alla trafikslag
- Att målet för Göteborgs trafikstrategi angående trafikökningar ska följa målbilden för kollektivtrafiken (K2020)
- Att den nya trafikstrategin ska antas av kommunfullmäktige

## Bakgrund

Kommunstyrelsen gav under våren 2011 trafiknämnden i uppdrag att, i samverkan med berörda förvaltningar, utreda vad som ska vara stadens övergripande inriktning för resor, transporter, gatumiljöer och infrastruktur.

Utredningen resulterade i en trafikstrategi. Strategin som togs fram parallellt med strategin för utbyggnadsplanering (UP) och grönstrategin, är vägledande för hur trafiksystemet ska utvecklas och fungerar som en grund för prioriteringar. Trafikstrategin är också samordnad med Klimatstrategiskt program som togs fram i samma tidsperiod.

Trafikstrategins tre huvudmål – ett lättillgängligt regioncentrum, attraktiva stadsmiljöer och Nordens logistikcentrum – svarar mot några av de 13 strategiska frågor som anges i Stadens översiktsplan. De tre huvudmålen har stor relevans för Göteborgs roll som centrum och motor för hela regionen.

Trafikstrategin antogs av trafiknämnden i februari 2014, ungefär samtidigt som Strategi för utbyggnadsplanering godkändes av byggnadsnämnden och Grönstrategin antogs av park- och naturnämnden. Klimatstrategiskt program antogs i kommunfullmäktige i september 2014.

## Översiktsplan för Göteborg

Översiktsplanen aktualitetsprövades hösten 2014 och kommunfullmäktige beslutade då att förklara den som aktuell. I beslutsunderlaget framgår att: ”Strategierna konkretiserar översiktsplanens intentioner dels när det gäller utbyggnaden av Älvstaden och mellanstaden, dels för trafikfrågorna och för stadens parker och naturområden. Eftersom strategierna inte tagits fram enligt PBL [Plan- och bygglagen] kan de inte bli formella delar av översiktsplanen. Men de preciserar översiktsplanens strategier och utbyggnadsordning och är stöd i tillämpningen av översiktsplanen.”

## Klimatstrategiskt program

Hösten 2014 antogs Klimatstrategiskt program för Göteborg av kommunfullmäktige. Klimatprogrammets strategier går i linje med mål och åtgärder i trafikinämndens *Trafikstrategi för en nära storstad*. Programmet omfattar och vidareutvecklar de klimatrelaterade delarna av trafikstrategin med ett längre tidsperspektiv.

### Strategimål 4:

”Koldioxidutsläpp från vägtransporter inom Göteborgs geografiska område ska minska med minst 80 procent till år 2030 jämfört med år 2010.”

Nivån är framtagen utifrån nationella utredningar om nödvändig nivå. Genom teknisk utveckling kommer utsläppen att minska. Men för att nå en reduktion på 80 procent av koldioxid behöver även biltrafiken minska.

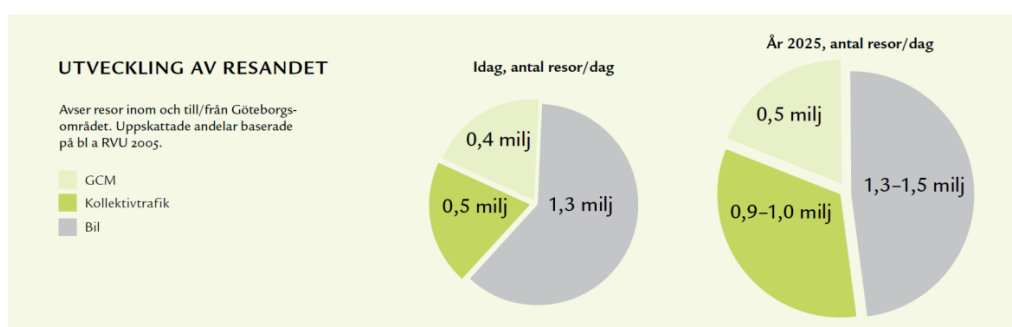
Strategi 14 i det klimatstrategiska programmet svarar mot strategimål 4 och är i stora delar direkt hämtat från trafikstrategin:

”Vi ska verka för att biltrafiken minskar med 25 procent oberoende av befolkningsökning. Vi ska uthålligt bygga staden inifrån och ut i riktning med vår översiktsplan, strategi för utbyggnadsplanering och trafikstrategi. Vi ska skapa plats för och prioritera fotgängare, cyklister och kollektivtrafik. Vi ska verka för att de regionala resorna i mycket högre utsträckning än idag sker med kollektivtrafik.”



## Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen (K2020)

Kollektivtrafikprogrammet K2020 antogs i april 2009 av förbundsstyrelsen vid Göteborgsregionens kommunalförbund (GR). Det övergripande målet i K2020 följer *Målbild för kollektivtrafiken i Göteborgsregionen* från 2007 och anger att minst 40 procent av resorna med kollektivtrafik och bil inom och till och från Göteborgsområdet ska ske med kollektivtrafik år 2025. Detta innebär nästan ett dubblerat kollektivtrafikresande inom Göteborg och tre till fyra gånger fler kollektivtrafikresor till/från Göteborgsområdet. Andelen kollektivtrafikresor kommer att variera mellan olika delar och i centrala delar uppgå till 70 procent. Andelen gång-, cykel, och mopedresor antas öka marginellt. Göteborgsområdet definieras som Göteborg, Partille, norra Mölndal och västra Härryda.



*Utveckling av resandet i Göteborgsområdet mellan 2005 och 2025.*

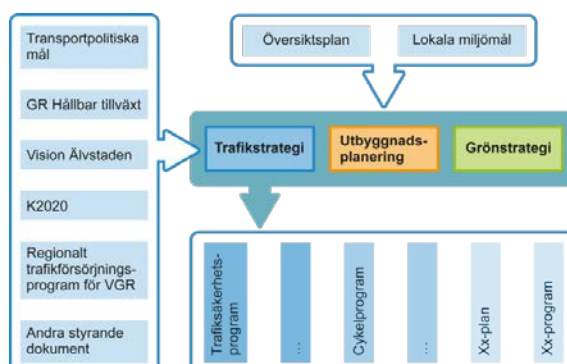
*Källa: Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen, K2020.*

Som framgår av figuren bygger K2020 på att antalet bilresor i regionen ska ligga på ungefär samma nivå som idag år 2025 samtidigt som antaganden gjorts om utvecklingen även för gång-, cykel och mopedresor. Det står dock inget om hur resandet i Göteborg ska utvecklas.

## Göteborg 2035 - Trafikstrategi för en nära storstad

Strategin syftar till att ge de samhällsutvecklande aktörerna i Göteborg en plattform för samverkan kring trafiken och ett instrument för kommunen att välja goda och resurseffektiva insatser för att integrera trafiken i stadsutvecklingen. Strategin ska ge underlag till framtida exploateringsbeslut. Den bör också leda till att Göteborg Stad än bättre kan medverka i andra samhällsutvecklande aktörers planeringsprocesser. Omställningen och utvecklingen av Göteborg står inför ett mångårigt skede med omfattande byggverksamhet. Det ställer stora krav på överblick, koordination och resurseffektiva planeringsprocesser samt resurseffektiva investeringar och trafikåtgärder.

Trafikstrategin utgår från en rad politiskt antagna styrdokument på nationell, regional och lokal nivå, däribland K2020.



Trafikstrategins tre huvudmål härleds ur översiktsplanens 13 strategiska frågor och dessutom Göteborgsregionens kommunalförbunds måldokument Uthållig tillväxt (numera Hållbar tillväxt) och Strukturbild för Göteborgsregionen. Av dessa skapas tre mål för trafikstrategin: Ett lättillgängligt regioncentrum, Attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv samt Nordens logistikcentrum.

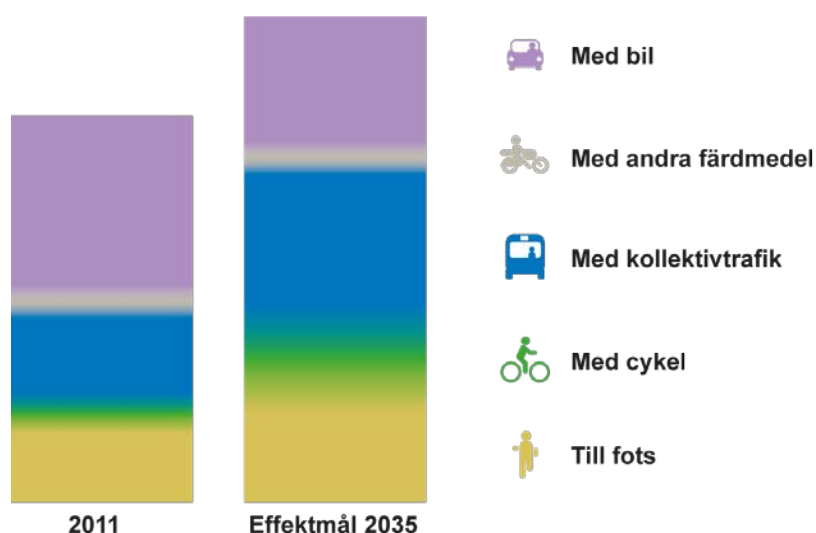
Trafikstrategin sätter effektmål för de tre målområdena resor, stadsrum och godstransporter. Ett effektmål är ett verktyg för att konkretisera och följa upp en strategi. Effektmålet ska vara relevant för strategin, vara kommunicerbart och hjälpa till att identifiera nödvändiga åtgärder.

Effektmålen för resor är:

**(E1)** Minst 35% av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel år 2035

**(E2)** Minst 55% 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



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 koldioxid i Göteborg.

Det relevanta måttet för biltrafikens klimatpåverkan är trafikarbete vilket 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.

## Trafikkontorets synpunkter

Göteborgs Stad har en trafikstrategi som bara är ett drygt år gammal. Processen att ta fram trafikstrategin var lång och involverade många personer både inom och utom Göteborgs Stad, på tjänstemannanivå liksom på politisk nivå. Processen innefattade också en långtgående samverkan med andra förvaltningar i framtagandet av andra strategiska dokument, som samtliga nu är politiskt antagna. Trafikstrategin baseras på ett mycket omfattande utredningsmaterial. Trafikkontoret vill redogöra för delar av både utredningsmaterialet och processen för att sätta innebörden i motionen i ett sammanhang, och möjliggöra en bedömning av konsekvenserna vid beslut enligt motionens förslag.

### Därför tog vi fram en trafikstrategi

År 2009 antogs Göteborgs översiktsplan. Samma år antogs Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen (K2020) av förbundsstyrelsen för Göteborgsregionens kommunalförbund. 2009 tecknades avsiktsförklaring för det Västsvenska paketet inklusive införande av trängselskatt av politiska företrädare för hela Västra Götaland. I Göteborg antogs en parkeringspolicy, ett trafiksäkerhetsprogram och ytterligare lokala miljö kvalitetsmål. Arbetet med utvecklingen av Älvstaden började ta fart och en ny kollektivtrafiklagstiftning höll på att utarbetas jämte en ny organisering för planering och drift av kollektivtrafiken i regionen.

Omställningen och utvecklingen av Göteborg var och är inne i ett nytt och intensivt skede. Efter många års politiska diskussioner om staden Göteborgs roll i regionen, stadskärnans roll i staden och trafiksystemets övergripande funktion, stod vi 2009 inför ett mångårigt skede med mycket omfattande byggverksamhet. Detta ställde och ställer mycket stora krav på överblick, koordination och resurseffektiva planeringsprocesser samt resurseffektiva investeringar och trafikåtgärder.

Göteborg saknade en sammanhållen strategi för utvecklingen av trafiksystemet. Översiktsplanen berörde de övergripande inriktningarna men konkretiserade inte innebörden i riktlinjer för planering. K2020 angav en övergripande målsättning för kollektivtrafiken och strategier för utveckling av kollektivtrafiksystemet i Göteborgsregionen, utan att gå in på praktiska avväganden mellan olika trafikslag och utan att ha en genomarbetad målsättning för samtliga trafikslag. K2020 byggde på kunskap från år 2007 om befolkningstillväxt. Tidshorizonten för målsättningar och beräkningar i K2020 var år 2025, och tog därmed inte höjd för de utmaningar som finns i en fortsatt efterfrågan på boende och arbetsplatser centralt. Översiktsplanen och K2020 räckte på så sätt inte till som planeringsinriktning för trafiksystemet i Göteborg.

Genom att ta fram en trafikstrategi kunde vi skapa en plattform för planeringen och möta behovet av långsiktiga planeringsförutsättningar för hela trafiksystemet i Göteborg.

### 11 utgångspunkter för trafikstrategin

Våren 2012 fastställde trafikinämnden elva utgångspunkter för arbetet med trafikstrategin (TN 2012-05-02 § 107). Endast Vägvalet reserverade sig mot beslutet. Utgångspunkterna beskrivs utförligt i det tillhörande tjänsteutlåtandet och tydliggör de förändrade prioriteringar i synen på



mobilitet som var utgångspunkt i arbetet. De elva utgångspunkterna i trafiknämndens beslut var:

1. Utmaningarna pekar mot både en omdaning och en utveckling av trafiksystemet.
2. Trafikanten måste vara i fokus under hela processen.
3. Rörligheten ska i högre grad ske med kapacitetsstarka transportmedel som kollektivtrafik, gång och tvåhjulningar.
4. Trafikkontoret går från prognosstyrd till viljestyrd trafikplanering.
5. Trafik är människor och gods som rör sig, inte fordon.
6. Trafikplaneringen har nyckeluppgifter i att skapa en attraktiv stad.
7. Arbetet kommer kräva tydliga prioriteringar – och bortprioriteringar.
8. Trafikkontoret utgår från politiskt antagna mål men behöver arbeta på nya sätt.
9. Den hållbara utvecklingens tre dimensioner och barnperspektivet är självklara utgångspunkter.
10. Trafikkontoret har en realistisk tilltro till teknikutveckling i 20-årsperspektivet.
11. Trafikkontoret siktar på 2035 och 2071 och ser några givna milstolpar under tiden.

### **Från prognosstyrd till viljestyrd trafikplanering**

Trafikkontoret konstaterar att utgångspunkt nr 4 handlar om att gå från prognosstyrd till viljestyrd trafikplanering, och att samtliga partier i trafiknämnden utom Vägvalet ställde sig bakom denna utgångspunkt. I motionen framförs att detta skulle vara ett sätt att använda trafikplaneringen som ett verktyg för att driva igenom en politisk ideologi. Trafikkontoret menar att innebörden i denna utgångspunkt inte är grundad i en politisk ideologi utan i en medvetenhet om brister i trafikprognoser och deras olämplighet att användas för modern trafik- och stadsplanering. Det har visat sig att prognosbaserad planering delvis är självuppfyllande för biltrafik men inte för kollektivtrafik. Detta har också koppling till forskning kring inducerad trafik, d v s att biltrafik tenderar att öka när framkomligheten ökar, samt en skepsis mot vad de nationella prognosystemen bygger på för antaganden.

### **Om att ge god framkomlighet för alla trafikslag**

I motionen föreslås att en ny trafikstrategi ska tas fram som ger god framkomlighet för alla trafikslag. Detta är en stor förändring av inriktningen för Göteborgs trafikplanering som får konsekvenser för hela stadsutvecklingen.

### **Tillgänglighet för att möjliggöra tät bebyggelse**

Den nuvarande trafikstrategin ger god tillgänglighet för alla trafikslag genom att arbeta för en minskning av antalet fordon i trafiksystemet. På vissa ställen i staden innebär detta en minskning av framkomligheten som ett medel för att uppnå en mer attraktiv stadsmiljö och ett verktyg för att uppnå målet om tillgänglighet i en tätbebyggd stad. Det är en nödvändig prioritering som görs

för att möjliggöra tät bebyggelse i staden, både Älvstaden och mellanstaden. Trafikkontoret anser att det inte är möjligt att åstadkomma de kvaliteter, miljöer och volymer som är målsättningen för Älvstaden utan att göra en prioritering av framkomlighet mellan trafikslagen. Det är alltså inte möjligt att bygga så många bostäder och arbetsplatser i Älvstaden eller i mellanstaden som planerat om en god framkomlighet för alla trafikslag ska vara planeringsinriktningen.

Vision Älvstaden innebär att stora, centralt belägna områden ska exploateras de närmaste tjugo-trettio åren. För att garantera tillgängligheten till, inom och från det nya, större, centrala Göteborg är det därför nödvändigt att färre än idag använder den ytkrävande bilen. Då kan vi erbjuda plats för all den fordonstrafik som behöver använda vägar och gator såsom distribution, näringslivets transporter, funktionshindrade, kollektivtrafiken, taxi och annan nyttotrafik. Generöst med plats ska finnas för fotgängare liksom plats för att skapa ett attraktivt stadsrum att vistas och verka i. I den täta innerstaden är utrymmet begränsat och den nuvarande trafikstrategin visar vår prioriteringsordning.

Den nuvarande trafikstrategin innebär heller inte ett förbud mot privat biltrafik i centrum som motionärerna skriver, det är både nödvändigt och önskvärt att bereda plats även för den. Men strategin innebär att fler än idag byter till kapacitetsstarka och ytsnåla transportsätt för merparten av sina resor till, från och i centrum, särskilt i högrafik. De senaste 20 åren har biltrafiken minskat i centrum med upp till 40 procent. Trots detta är besöksfrekvensen högre än någonsin och många upplever innerstadsmiljön som attraktiv.

### **Det finns inte gott om utrymme i vägsystemet i Göteborg**

Enligt motionen finns det gott om utrymme för att låta alla trafikslag komma fram på ett bra sätt i Göteborgs kommun. Trafikkontoret håller inte med om detta, trängselskatten är införd för att öka framkomligheten i vägtrafiksystemet som är ansträngt redan idag på grund av höga fordonsflöden. I flera detaljplanarbeten förs diskussioner med Trafikverket och Länsstyrelsen om vilka åtgärder för minskad biltrafik som behöver vidtas för att Trafikverket och Länsstyrelsen överhuvudtaget ska godkänna detaljplanerna. Detta är en konsekvens av att det statliga vägnätet är nära sitt kapacitetstak. Det finns alltså inte gott om utrymme i det befintliga vägnätet. Eftersom staden ska växa med många fler invånare, särskilt i centrala lägen, är det här som vägkapaciteten är mest kritisk. Det visar svårigheten i att bygga den tätare staden om inte tydliga planeringsriktlinjer för en minskad biltrafikstring finns.

Målsättningen i den nuvarande trafikstrategin innebär inte en exakt minskning av antalet bilar på varje vägavsnitt i Göteborgs Stad. Målsättningen om en generell minskning av antalet bilresor med 25 procent kommer att fördelas olika i olika delar av staden. Trafikkontoret håller just nu på med analyser av detta. Det är tydligt att en större minskning krävs för bilresor till, från och inom det framtida centrum, eftersom en så stor andel av resorna har start- eller målpunkt här. Det är samtidigt här, i det nya centrum, som det är ”enklast” att åstadkomma en överflyttning från bil och lastbil till kollektivtrafik, gång, cykel och samlastning, givet att trafiksystemet planeras för det.

## **God framkomlighet leder till ökad biltrafik**

Det är vetenskapligt väl underbyggt vad en god framkomlighet för alla trafikslag innebär. En god framkomlighet kräver att utrymme finns. Mer utrymme till biltrafik genererar än mer biltrafik, så kallad inducerad trafik. Det är alltså inte möjligt att ge stort utrymme till biltrafik utan att mängden biltrafik då ökar.

Om en ny trafikstrategi ska tas fram som ger god framkomlighet för en större mängd fordon i den centrala staden kommer stora investeringar i ny väginfrastruktur att bli helt nödvändiga, många troligen under mark. En ny inriktning på Göteborgs trafikstrategi enligt motionen måste medföra stora förändringar i vilka investeringar som ska prioriteras. Det påverkar också vilken bebyggelse vi kan planera för. Detta eftersom större ytor för trafiken samtidigt innebär mindre ytor för bostäder och verksamheter. Ökad biltrafik innebär att vi får sämre möjligheter att klara kraven på luftkvalitet och miljö kvalitetsnormer (MKN) för kvävedioxid. Svårigheter att klara MKN påverkar stadens möjligheter att ta fram detaljplaner för nya bostäder och arbetsplatser.

## **Ingen ändring av förutsättningar för den nuvarande trafikstrategin**

Den nuvarande trafikstrategin är framtagen utifrån lokalt antagna miljö kvalitetsmål och den inriktning som finns i Göteborgs översiktsplan. Den baseras på den senaste kunskapen inom trafik- och stadsplanering, till exempel forskning kring inducerad trafik, resultat från forskningsprojektet Den Goda Staden och UN Habitat. Inga av dessa förutsättningar har förändrats sedan nuvarande trafikstrategi antogs.

## **Uppbruten planeringsplattform skapar osäkerhet**

Den nuvarande trafikstrategin är del av en helhet av strategidokument som utgår från nu gällande översiktsplan. Det är Vision Älvstaden, strategi för utbyggnadsplanering, grönstrategin och även det klimatstrategiska programmet. Dessa styr- och inriktningsdokument utgör en plattform för planeringen inom Göteborg och är viktiga i vår kommunikation med andra aktörer som Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Länsstyrelsen och Näringsdepartementet och Europakommissionen.

Motionens förslag om en ny trafikstrategi med en ny inriktning för trafikplaneringen gör att planeringsplattformen bryts upp. Detta kommer att skapa en osäkerhet om hur Göteborg ska fortsätta att utvecklas. Pågående programarbeten och detaljplaner kommer att försenas, både på grund av osäkerhet internt inom Staden kring planeringsinriktning och på grund av osäkerhet i vår kommunikation med samverkanspartners som Trafikverket, Länsstyrelsen och Västra Götalandsregionen. Till exempel äventyras Jubileumssatsningen.

Även i stadens kommunikation med marknadens aktörer som byggbolag och näringsliv, uppstår en osäkerhet om stadens utvecklingsriktning om den nuvarande trafikstrategin rivs upp. Detta kan leda till en bristande investeringsvilja.

Ytterligare en konsekvens i närtid är att möjligheterna till statlig medfinansiering av infrastruktur genom Stadsmiljöavtal och Sverigeförhandling påverkas negativt. Stadsmiljöavtalens grund är målsättning om en minskande biltrafik. Sverigeförhandlingen handlar om

kollektivtrafiksatsningar ihop med bostadsutbyggnad. Att inte längre kunna hänvisa till en helhet av strategier i samtalen med staten försvagar vår förhandlingsposition.

### **Resurs- och kostnadskrävande att ta fram en ny trafikstrategi**

Att ta fram en ny trafikstrategi är mycket resurs- och kostnadskrävande och tar lång tid. Den nuvarande trafikstrategin tog två och ett halvt år att ta fram, till en kostnad av ca 7 miljoner kronor. Nuvarande planeringssituation med genomförande av investeringar i det västsvenska paketet och den stora volym bostäder som planeras gör det mycket olämpligt att gå in i en process att ta fram en ny trafikstrategi.

### **Om motionens förslag gällande K2020 som utgångspunkt**

Motionen är otydlig med vilka planeringsprinciper som ska ligga till grund för en ny trafikstrategi. Motionen hänvisar till Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen, K2020, och dess målsättningar från 2007.

I motionen framförs att K2020 innebär att trafikökningen som följer av en växande befolkning ska hanteras genom en utbyggd kollektivtrafik. Detta är sant för Göteborgsområdet, men innebär att det i Göteborgs kommun behöver ske fler kollektivtrafikresor och färre bilresor. Det är i Göteborg vi har bäst förutsättningar att erbjuda en konkurrenskraftig kollektivtrafik och tillgodose människors resebehov med en större andel gång-, cykel och kollektivtrafikresor. För att biltrafiken inte ska öka totalt sett i Göteborgsområdet behöver den alltså minska i Göteborg. För att andelen kollektivtrafikresor ska vara 40 procent i Göteborgsområdet behöver andelen vara högre i Göteborg.

### **Den nuvarande trafikstrategin inkluderar inriktningen i K2020**

Trafikkontoret konstaterar att den nuvarande, av trafiknämnden beslutade, trafikstrategin inkluderar inriktningen i K2020. Strategin kompletterar K2020 med en helhetssyn över alla trafikslag och en syn på stadsrummets utveckling. Strategin har en längre planeringshorisont än K2020 för att ge ett mer långsiktigt underlag. Det är otillräckligt som planeringsinriktning för en ny trafikstrategi att hänvisa till målsättningar i K2020.

Målsättningen i K2020 gäller förhållandet mellan kollektivtrafik och biltrafik. Det är en styrka i den nuvarande trafikstrategin att målsättningar även finns för fotgängare, cyklister och för stadsrummets utveckling. När K2020 togs fram bedömdes färdmedelsandelarna som tillräckliga. Med nuvarande ambition för Göteborgs utveckling på ytterligare tio års sikt har inriktningen i K2020 utvecklats och anpassats till Göteborgs förhållanden.

Den längre planeringshorisonten i nuvarande trafikstrategi är nödvändig för att ge vägledning i planeringen. Med de långa planeringstider som gäller för infrastrukturinvesteringar är det nuvarande tidiga planering som kommer att genomföras runt år 2025 och framåt.

### **Färdmedelsfördelningen i nuvarande strategin är en sammanvägd bedömning**

Målsättningen i trafikstrategin om färdmedelsfördelning baseras på en sammanvägd bedömning av vad som krävs för att möta utmaningarna kring koldioxidutsläpp, tillgänglighet och attraktivitet. Målsättningens konkreta

nivå baseras till övervägande delen på Trafikverkets Klimatscenario, som är en slags prognos över biltrafikutvecklingen givet att utsläppen av koldioxid inte får överskrida de nationella målen. Prognosen innefattar också den teknikutveckling mot miljöbättre fordon som sker. Trafikverket uppdaterar Klimatscenariot regelbundet och får på det sättet med de förändringar som sker på tekniksidan. Om till exempel användningen av elbilar ökar dramatiskt kommer Trafikverkets prognos att visa att en högre bilanvändning är möjlig.

### **Effektmålet om färdmedelsfördelning kan behöva revideras**

Trafikkontoret är öppet för att målsättningen i trafikstrategin som innebär en minskning av biltrafiken med 25 procent kan behöva revideras. Detta kan med fördel ske när Trafikverket tar fram nya Klimatscenarier. Men biltrafikmängden påverkar inte bara utsläppen av koldioxid och andra klimatgaser. Den påverkar även hur vi utformar våra ytor i staden. Även framöver behöver trafikminskningen vara större i storstäderna än i landet i genomsnitt, och trafikminskningen behöver vara större i tätbebyggda delar av staden än utanför.

### **Om antagande av trafikstrategin i kommunfullmäktige**

Trafikkontoret ser generellt en nytta i att en trafikstrategi beslutas av kommunfullmäktige, då det ger ett stabilare planeringsunderlag för kommunens alla verksamheter. Frågan om kommunens hantering av styrdokument avgörs inte av trafikkontoret, men eftersom vi inte anser att en ny trafikstrategi bör tas fram kan vi heller inte föreslå trafiknämnden att tillstyrka motionens förslag.