



Kungliga Automobil Klubben

Mobilitet över gränserna i väster

– En rapport om bilismens situation i Göteborgsregionen



November 2020

Innehåll

3. **Förord från avdelningsordförande**
4. **Inledning**
Trafiksystemet
5. **Bilens roll i Västsverige och Göteborg**
 - Göteborg
 - Lerum
 - Partille
 - Kungsbacka
 - Kungälv
 - Härryda
 - Ale
 - Skillnaden mellan Göteborg och kranskommunerna
8. **Hur tänker politikerna?**
 - Vänsterpartiet
 - Miljöpartiet
 - Socialdemokraterna
 - Centerpartiet
 - Liberalerna
 - Kristdemokraterna
 - Moderaterna
 - Demokraterna
 - Sverigedemokraterna
10. **Behövs verkligen bilen i städerna?**
11. **Kommunal samverkan**
12. **Parkering**
Stora infrastrukturprojekt som är planerade eller på gång
13. **Vad tycker västsvenskarna om transportsystemet och trafikplaneringen?**
14. **Hur vill invånarna i Storgöteborg att samhällsbyggnad och trafikplanering ska ske?**
17. **Vad borde göras?**
20. **Källor**

Förord

Göteborg är navet i Västsverige. Staden beräknas växa med 150 000 invånare fram till 2035. Det ställer stora krav på att infrastrukturen utvecklas när fler ska kunna ta sig både in och ut och inte minst röra sig i staden.

För en stad som Göteborg är mer än bara en plats att bo på. Allt det som gör städer till fantastiska platser måste fungera. Arbetsplatser, nöjen, handel och annan service måste ges bästa möjliga förutsättningar. Det blir då av största vikt att människor som av en eller annan anledning behöver tillgång till staden får det. För detta behövs ofta bilen.

Många arbetspendlar eller reser till Göteborg på fritiden. Bor man i Alingsås, Kungsbacka, Härryda, Kungälv, Lerum, Lilla Edet eller på Tjörn är bilen ofta oundgänglig, inte minst för barnfamiljer. Därför måste kommunerna i Västsverige samverka för att skapa en planering som hänger samman. Det måste fungera att resa i regionen, inte minst med bil. Det ligger även i göteborgarnas intresse att stadskärnan är lättillgänglig för hela regionen. Bara så kan staden behålla sin attraktionskraft och bli ett hem för fler.

Kungliga Automobil Klubben (KAK) vill med denna rapport vara med och bidra till att trafikplaneringen i Göteborgsregionen sker på ett sätt som ser till helheten och därmed även tar hänsyn till bilens roll i sammanhanget. Vi hoppas att detta ska vara ett underlag för framtida diskussioner där vi vill vara en röst för den fria mobiliteten.

Magnus Hellsten

Ordförande, KAK, Västra

Inledning

Kungliga Automobil Klubben (KAK) har alltsedan bildandet 1903 arbetat för att "främja bilismens sunda utveckling". Vårt grundsyfte är att skapa goda förutsättningar för att bilismen hela tiden ska bli bättre och fylla människors behov av mobilitet. Personbilens flexibilitet är svårslagen, men ingenting är så bra att det inte kan bli bättre. Därför måste alla aktörer i samhället - både konsumenter, tillverkare, politiker och myndigheter - ta sitt ansvar för att bidra till en positiv utveckling.

Som bilklubb har KAK konsumentens perspektiv på frågor som rör mobilitet. Vår uppgift att påpeka vad som kan göras bättre vad gäller samhällsplaneringen för bilen och hur bilen som maskin kan utvecklas. Detta är ett arbete som vi bedriver både på nationell och lokal nivå.

Denna rapport syftar till att kartlägga hur läget ser ut för bilismen i Göteborgsregionen och att lyfta fram vad som skulle kunna göras bättre. KAK hoppas att denna rapport kan utgöra en god grund för diskussionen om planeringen för framtidens mobilitet. Vi vill vara en konstruktiv röst i diskussionen om framtidens mobilitet där personbilen har en viktig roll att fylla. Samtidigt behövs alla trafikslag och de ska inte ställas mot varandra. Behovet av transporter och resande kommer med största sannolikhet att fortsätta öka. Det är den utveckling som hela samhället måste planera för.

Låt oss göra det.

Trafiksystemet

Viljan att förflytta sig och att resa löper som en tråd genom mänsklighetens historia. Det ligger en enorm kraft i mötet mellan människor som uppstår när vi besöker nya platser. Nya idéer kommer till, olika perspektiv ställs mot varandra och kreativitet frigörs.

Ett modernt demokratiskt samhälle förutsätter att människor kan resa och ha utbyte med andra. I FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna står det att "Var och en har rätt att fritt förflytta sig och välja bostadsort inom varje stats gränser".¹ Möjligheten att resa är alltså ingen lyxvana, utan en mänsklig rättighet. För detta behövs transporter.

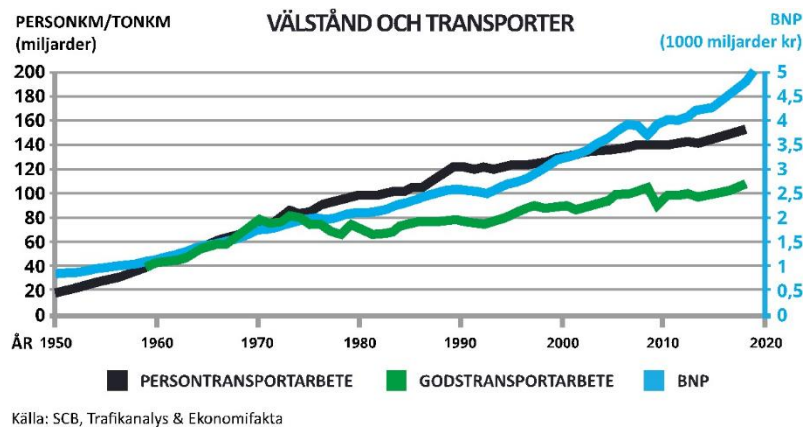
Transportsystemet är just ett system bestående av olika sammanlänkade delar. De fyller olika funktioner och täcker olika behov i samhället. Ingen av dem kan plockas bort, då faller hela systemet samman. Som enskilda individer rör vi oss mellan flera olika trafikslag dagligen. Vi kanske åker bil till pendeltåget för att sedan gå från stationen till arbetsplatsen.

Samhället skulle inte fungera en dag utan transporter. Enligt en svensk scenariostudie skulle den gemensamma välfärden drabbas redan dag ett. Äldreomsorgen skulle få problem att

¹ FN, Allmän förklaring om de mänskliga rättigheterna, s.5

ordna mat och sjukvården skulle få brist på rena textilier, vilket gör mycket av vården omöjlig att utföra. Även apoteken skulle få slut på många mediciner, eftersom de får leveranser varje dag, vilket i sin tur skulle drabba sjukhusen. Dag tre skulle skolmaten ta slut och avloppsslam bli ett problem när avloppsreningsverken är fulla.² Detta är bara några exempel på varför det är så enormt viktigt att samhället planerar för ett robust och långsiktigt hållbart transportsystem.

Det finns dessutom ett tydligt samband mellan den allmänna välståndsutvecklingen och ökningen av transporter och resor (se diagrammet). Resor



är välstånd. Ingen kan med säkerhet veta hur framtidens transporter av vare sig varor eller människor kommer att se ut, men att transporterna kommer att bli fler i takt med att vi människor blir fler, kan vi vara relativt säkra på. Ny teknik gör dessutom att transporterna blir effektivare, billigare och mer miljövänliga.

Bilens roll i Västsverige och Göteborg

Västsvensarna reser mycket till vardags. En genomsnittlig vardag gör 80 procent av invånarna i Västra Götalandsregionen minst en resa. Enligt resvanundersökning gör invånarna i snitt 2,5 resor på en vardag och 1,8 resor på en helgdag. Personer i de yrkesverksamma åldersgrupperna gör flest resor per person. Antalet är också högre för de boende i Göteborgsregionen jämfört med boende i kommuner i omnejd.³

De allra flesta personresor görs med bil i Sverige och Göteborgsregionen är inget undantag. Bilen är det vanligaste färdssättet i regionen och används vid mer än hälften av resorna, 53 procent i hela Västra Götalandsregionen. Kollektivresorna står för knappt en fjärdedel av alla resor, 23 procent. Resor till fots står för 15 procent och cykelresorna för 8 procent av resorna. I Göteborgsregionen är andelen bilresor bland de boende något lägre, 49 procent. Men bland de som bor i kommuner i omnejd görs 65 procent av resorna med bil.⁴ Lite mer än hälften av arbetsresorna, 51 procent, görs med bil i regionen och det råder ungefär samma fördelning för Göteborgsregionen.⁵ När det gäller biltätheten ligger Västra Götaland något under rikssnittet. 458 bilar per 1000 invånare finns i trafik, vilket kan jämföras med 474 för hela landet. Sverige ligger dessutom under EU snittet som är 573. Här finns en

² Sveriges Åkeriföretag, 2011

³ Göteborgs stad/Västsvenska paketet, 2017 s.12

⁴ Göteborgs stad/Västsvenska paketet, 2017 s.14

⁵ Göteborgs stad/Västsvenska paketet, 2017 s.28

tillväxtpotential av antalet fordon per capita.⁶

Trafikplaneringen i Göteborgsregionen

Det råder alltså ingen tvekan om bilens betydelse för människors mobilitet i Västsverige och Göteborgsregionen. Men hur tänker då kommunerna i Göteborgsregionen när man planerar trafiken? Först bör det nämnas att kommunerna i Göteborgsregionen sedan 2009 ingår i K2020, vilket är ett samverkansprojekt Göteborgsregionens kommunalförbund, där ett antal kommuner, Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Trafikverket deltar. Syftet med projektet är att fram till 2025 nästan fördubbla antalet kollektivtrafikresor inom Göteborg med kranskommuner, till en andel på 40 % av det totala antalet resor. Inom Göteborgs kommun ligger andelen redan på en liknande siffra, men det gäller inte mellan Göteborg och omgivande kommuner. Det finns alltså en gemensam uttalad vilja att styra människors resande mot mer kollektivtrafik.⁷

Här följer en genomgång av de styrande dokument när gäller trafikplaneringen som finns i Göteborg och dess grannkommuner, det vill säga ett urval av kommunerna i Storgöteborg.

Göteborg

I Göteborgs stads gällande trafikplan anges att man anser det nödvändigt att minska personbilstrafiken i framtiden för att klara de utmaningar som staden står inför. Dock poängterar man att minskningen främst gäller resande med fossildrivna personbilar, vilket skulle kunna tolkas som att motstånd mot just fossildrivna bilar är större än bilen per definition. Trafikstrategin konstaterar även att den vill underlätta E-handel med dagligvaror och dylikt för att minska antalet bilresor för att handla.

Gällande bilens roll i det framtida Göteborg beskrivs denna som nödvändig. Det konstateras att bilen är ett nödvändigt färdmedel för att möjliggöra ett tillgängligt centrum även för de som inte bor central samt att bilen som färdmedel erbjuder mycket som alternativen inte gör. Exempelvis inom flexibilitet och möjligheten till transport av varor. Summerat bör det därmed sägas att Göteborgs trafikstrategi kanske inte verkar vara explicit emot bilen, men samtidigt vill man minska andelen bilresor, vilket är en svår ekvation att få ihop.⁸

⁶ Pantzare information, regionfakta.com

⁷ K2020

⁸ Göteborgs stad, 2014

Lerum

Kommunen har ett stycke om "hållbart" resande på sin hemsida. Där klargörs att man vill förmå fler att välja andra trafikslag än bilen.

"Om inget görs förväntas biltrafiken i Sverige öka med ungefär två procent per år under de kommande fem åren. Den ökade biltrafiken riskerar inte bara att vara synonymt med mer utsläpp, buller, fler olyckor och ökad trängsel utan är också ett potentiellt folkhälsoproblem – om fler väljer bilen istället för att gå eller cykla. Därför är det viktigt att få till ett nytt tänkande när det gäller vårt resande." Mening sammanfattar väl hur tankesättet kring mobilitetsfrågor och bilens rolla i det sammanhanget.⁹

Partille

I översiktsplan för Partille centrum talas det om att "att nå målet om en hög kollektivtrafikandel i Partille centrum" och hänvisar till den tidigare nämnda strategin K2020 där ambitionen är att andelen kollektivtrafik ska öka.¹⁰ Här talas det också om att biltrafiken i centrum måste minska.¹¹

Kungsbacka

Kungsbacka arbetar just nu med en översiktsplan för kommunen. Denna är just nu i skedet där kommuninvånare och andra grupper kan få se en digital version av denna och tycka till. Tyvärr är denna mer visuellt inriktad snarare än att den säger något angående inställningen till bilen. I Cykelplanen för Kungsbacka konstateras det att det naturliga färdmedlet i kommunens tätorter eller även i vissa fall mellan dessa ska vara gång eller cykling. Kungsbacka hoppas att genom extra infrastruktursatsningar på dessa färdmedel samt genom beteendeförändrande kampanjer i form av mobility management uppnå detta mål.¹²

Kungälv

I trafikplanen för Kungälv tar man upp frågan om att stillasittande har dokumenterat negativa effekter på hälsan, vilket enligt dom gör att bilen blir det transportmedel som har värst påverkan på människan samtidigt som gång har den största. Därmed anses det viktigt att minska bilkörandet för att skapa en attraktiv och hälsosam kommun. Den typ av bilåkning som kommunen främst vill motverka är ensambilåkning. Detta vill man lösa genom exempelvis bilpooler. Styrdokument diskuterar möjligheterna att bredda/bygga ut vägnätet för att möta den ökande biltrafiken men anser detta vara en kortsiktig lösning. Slutligen konstaterar även Kungälv i likhet med andra kommuner att tillgången till parkering nära hem

⁹ Lerums kommun

¹⁰ Partille kommun s.22

¹¹ Partille kommun s.36

¹² Kungsbacka kommun, 2018

och arbetsplats är ett av de starkaste styrmedlen för huruvida en person tar bilen eller inte och vill därmed kartlägga antalet parkeringsplatser i kommunen.¹³

Härryda

I Härrydans mobilitetsplan konstateras det att prioritering av olika färdmedel är ett bra verktyg för att öka jämställdheten. Exempelvis äger fler män än kvinnor bilar vilket leder till att män har en större mobilitet än kvinnor. För att öka jämställdheten vill därför kommunen prioritera andra transportmedel. Även socioekonomiska faktorer åberopas då rikare hushåll gör fler resor, främst med bil. Härryda (precis som andra kommuner) uttrycker också att bilen är en hälsofara då det är dåligt att sitta stilla och bättre att gå. Slutligen vill även Härryda använda sig av så kallad mobility management för att ändra människors beteende och stoppa bilresan innan den ens har börjat.¹⁴

Ale

Ale kommun består av fler mindre orter där tätorten Nödinge-Nol är den största. I trafikplanen talas mycket om att farten måste anpassas efter förhållandena.¹⁵ Det talas om att funktionsindela trafiken och att skapa ett bra trafiksäkerhetsläge. Man nämner järnvägen som byggts under senare år, vilket underlättat pendling, men man talar samtidigt om att väg E45 fungerar som den stora genomfartsvägen i kommunen. Utmed väg E45 finns en parallellväg som binder ihop flera av kommunens orter. Den fungerar som en huvudgata och används främst för lokala resor. Det talas mindre om att styra resmönster in någon riktning, utan mer om hur trafikflöden kan optimeras.¹⁶

Skillnad mellan Göteborg och kranskommunerna

Slutsatsen som kan dras av hur kommunerna i Göteborgsregionen förhåller sig till trafikplaneringen är att attityden till bilen som färdmedel är försiktigt negativ och att det vore önskvärt att minska andelen resor med bil. Detta är tydligt uttalat i Göteborgs stads trafikplan, och K2020, medan det sägs något mer vagt i övriga kommuner. Här finns alltså en noterbar skillnad i förhållningssätt.

Hur tänker politikerna?

Hur trafikplanering ska ske i en kommun är ytterst en politisk fråga. Därför har de lokala partiprogrammen för de partier som finns representerade i Göteborgs kommunfullmäktige

¹³ Kungälv kommun, 2015

¹⁴ Härryda kommun, 2019

¹⁵ Ale kommun, 2016, s.6

¹⁶ Ale kommuns, 2016 s.9

studerats. Det ger en uppfattning om hur man tänker i regionens största stad, vilket ger konsekvenser för hela Storgöteborg, då staden är ett ekonomiskt och transportmässigt nav.

Vänsterpartiet:

Vänsterpartiet konstaterar att Göteborg är en stad som historiskt sett är byggd för bilen men tycker att bilismen och infrastrukturen kopplad till denna tar för mycket plats och påverkar invånarna negativt. I ett utvecklande stycke säger Vänsterpartiet att bilismen medför återkommande trängsel och fossila utsläpp samt befäster klass- och könsskillnader. Därför vill de istället satsa på cykelpendling och kollektivtrafik.

Miljöpartiet:

Under den del av sin kommunala politik som Miljöpartiet har angående trafik skriver partiet att Göteborg ska vara en stad för människor, inte bilar. Vidare vill därför Miljöpartiet prioritera gående, cyklister, kollektivtrafik och "andra smarta mobilitetslösningar." För att uppnå detta vill partiet införa nya miljözoner, trängselskatt och en utbyggnad av kollektivtrafik samt cykelvägar.

Socialdemokraterna:

Partiets ambition är att Göteborg ska bli ett internationellt föredöme för progressiva, innovativa och effektiva mobilitetslösningar för hela staden som samtidigt är klimatsmart. Bilismen ses som en utmaning men också en del av lösningen. Bilarna behöver göras fossilfria och en större del av transportererna behöver ske med andra medel. Socialdemokraterna vill också utveckla en plan för att stadens egen fordonsflotta så långt det är tekniskt och ekonomiskt möjligt ska vara fossilfri 2025. Utöver detta vill man även göra satsningar på gator och trafikstråk för resande med alla trafikslag, samtidigt som klimatsmarta resesätt ska prioriteras.

Centerpartiet:

Centerpartiet har som ambition att Göteborg ska bli Sveriges främsta cykelstad år 2025 och i detta ingår det att det naturliga transportslaget i Göteborg är just cykeln. Detta innebär i sin tur att cykeln ska prioriteras över bilen vid stadsplaneringen. Utöver detta vill Centerpartiet se till att Göteborg ställer om sin fordonsflotta till mer miljövänliga fordon. Detta vill de göra genom att införa gratis parkering och halvera trängselavgiften för miljöbilar. De vill även utreda införandet av miljözoner samt bygga fler laddstationer.

Liberalerna:

I Liberalernas avsnitt angående trafik och infrastruktur konstateras det att Göteborg är en stad som växer mycket i centrum och detta kommer leda till att parkeringsplatser försvinner. Det är därför viktigt att staden säkerställer att det finns tillräckligt mycket parkeringsmöjligheter och speciellt pendlarparkeringar under byggtiden. De konstaterar även att det är viktigt att fordonsflottan ställer om och blir klimatsmartare och därför bör

framtida stadsplanering ta hänsyn till faktorer som exempelvis fler laddstationer och en ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken.

Kristdemokraterna:

Kristdemokraterna i Göteborg är måna om att bilen ska ses som något naturligt i stadsbilden. Göteborg behöver anpassa sin stadsbyggnadsutveckling efter bilen och skapa förutsättning för att ta sig över hela Göteborg. Givet den befolkningsökning som Göteborg står inför vill Kristdemokraterna öka investeringar i infrastruktur för i alla trafikslag med utgångspunkt efter göteborgarnas behov.

Moderaterna:

Moderaterna vill riva upp den "rödgröna trafikstrategin" som togs 2014 där målet är att minska biltrafiken med 25% då partiet anser detta orimligt om staden samtidigt ska växa. De vill även värna de parkeringsplatser som finns i innerstaden och om dessa byggs bort ska de ersättas med nya i så stor mån som möjligt. Moderaterna vill slutligen satsa på kollektivtrafik och underlätta för gång eller cykel men motsätter sig dock införandet av miljözoner.

Demokraterna:

Demokraterna anser att trafik och infrastruktursatsningar ska vara långsiktigt hållbara och funktionella för Göteborg. Partiet vill föra samman stadens alla delar och invånare genom att erbjuda en god och effektiv kollektivtrafik, utan att försvåra för andra trafikslag. Västlänken måste stoppas och ersättas med investeringar som ger bättre trafikflöden, ökad kollektivtrafik och därmed skapar utrymme för tillväxt i staden, anser partiet.

Sverigedemokraterna:

Sverigedemokraterna är emot den trängselskatt som finns i Göteborg i nuläget. Enligt de själva är de också det parti som konsekvent har varit emot den så kallade Västlänken. I sin budget för Göteborg vill Sverigedemokraterna göra satsningar på vägunderhåll och att göra kommunens fordonsslotta miljövänligare.

Vi kan alltså konstatera att partiernas syn på trafik- och mobilitetsfrågor spretar betydligt.

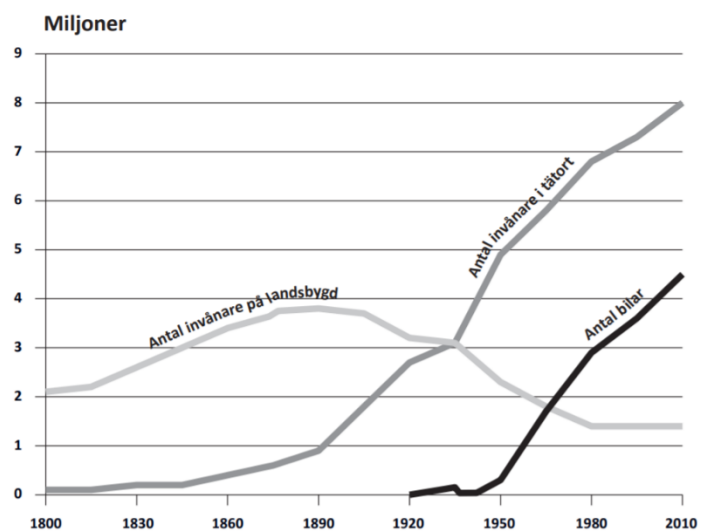
Behövs verkligen bilen i städerna?

Mot bakgrund av partiernas syn på bilen och Göteborgsregionens kommuners sätt att planera för trafiken kan man ställa sig frågan om bilen verkligen behövs i våra städer om dessa byggs ännu tätare i framtiden? Mer än hälften av världens befolkning bor enligt FN idag i städer och år 2050 förutspås att hela 66 procent kommer att göra det. För Sverige förutspås hela 90 procent vara bosatta i städer år 2050. Redan idag bor de flesta svenskar i våra tre storstadsregioner.

Urbaniseringen betyder däremot inte minskat behov av resor. Tvärtom bygger moderna städer på transporter av både människor och varor, annars skulle de inte fungera. Även om storstäder innebär ökat underlag för kollektiva trafiksystem så har bilen en viktig roll. Det är bilen som ytterst

konkurrensutsätter de kollektiva trafiksystemens utformning. Även om kollektivtrafik har stor andel av trafiken i städer, är bilen dominerande så fort man kommer utanför de absolut centralaste stadsdelarna.

Här är det viktigt att notera att våra större svenska städer i global jämförelse är riktiga småstäder. Underlaget för kollektiva trafiklösningar är därför mindre, och så fort man kommer utanför de absoluta stadskärnorna är bilen avgörande.



Sverige befolkning på landsbygd och i stad samt antalet bilar i landet.
Källa: SCB och Trafikanalys

Som svar på frågan tidigare, om bilen behövs i våra städer, kan vi konstatera att redan idag bor 85 procent av alla svenskar i städer och bilen dominerar transporterna. Det är till och med så att hittills har antalet bilar och urbaniseringen följts åt.

Kommunal samverkan

En faktor som komplicerar frågan om trafikplaneringen, kanske särskilt i storstadsregionerna, är något som närmast kan beskrivas som den klassiska allmänningens dilemma. Detta innebär att det som uppfattas som mest rationellt ur en enskild aktörs eller individs perspektiv, kanske inte alltid är det som bidrar till det gemensamma bästa. Politikerna i den största kommunen lyssnar ofta främst på väljarna i innerstaden som i någon mån vill begränsa tillgängligheten dit för dem som bor i närliggande kommuner.

Men resultatet av detta förhållningssätt riskerar att bli minskad attraktionskraft hos stadskärnorna. Både handel och arbetstillfällen riskerar att flytta därifrån om invånarna i närliggande kommuner hindras från att ta sig in till centrala delarna av den största staden i regionen. Det är naturligtvis förödande för en stad som vill växa och fungera som ett nav i regionen.

Kommunerna borde istället ha som intresse att samverka. Kompetens och köpkraft behöver kunna röra sig fritt över kommungränserna, det ska uppmuntras, inte motarbetas. Handeln i stadskärnorna behöver köpkraft från kringliggande kommuner. Det måste vara enkelt att jobba och arbetspendla över kommungränserna för att den regionala arbetsmarknaden ska fungera. Storstäderna måste acceptera kranskommunstrafiken.

Det är därför viktigt att samverkansformer över kommungränserna etableras så att ett helhetsperspektiv på trafikplaneringen kan tas. Ett regionalt samverkansråd borde inrättas i storstadsregionerna där gemensamma strategiska planeringsfrågor kan hanteras.

Parkering

Att göra städer tillgängliga kräver att alla trafikslag ges goda möjligheter att samexistera. En förutsättning för att bilismen ska kunna fungera optimalt är att det finns gott om parkeringsmöjligheter. Planeringen måste ske därefter. Tyvärr finns även här ett allmänningens dilemma. Genom att markägare och byggbolag inte själva tar ansvar för plats för parkering belastas gator och andras parkeringar istället. Det finns kortsiktiga vinster att hämta för exempelvis fastighetsutvecklare på att strunta i att ta ansvar för parkering för boende och verksamheter, men om alla resonerar på samma sätt så blir det stora problem.

Anledningen till att parkeringsnormen tillkom var att det helt enkelt blev för trångt på gatorna när så många bilar skulle parkeras där. Därför är det en klok strategi att reservera plats för framtidens trafik i form av gator, vägar och inte minst parkering. Ingen skulle drömma om att bygga hus som inte var anslutna till VA-nät eller elnät. På samma sätt bör fastigheter vara anslutna till transportnätet. Att försöka planera bort parkeringsmöjligheter riskerar att leda till underskott på parkeringsplatser, både för boende och de som av andra anledningar besöker staden. Många grupper med var för sig olika intressen är idag överens om att försöka få bort krav på att det finns parkering.¹⁷ Detta är ett kortsynt och farligt synsätt som hotar mobiliteten. Underskottet på parkeringsplatser måste helt enkelt byggas bort.

Detta innebär inte att all parkering måste ske på gatumark, snarare tvärtom. Innovativa parkeringslösningar ska uppmuntras och lösningarna kan se olika ut. Inriktningen måste dock vara klar; tillgången på parkeringsplatser måste vara god.

Stora infrastrukturprojekt som är planerade eller på gång

Om 15 år beräknas Göteborg ha ytterligare 115 000 invånare, vilket naturligtvis ställer krav på bostadsbyggande och att infrastrukturen utvecklas.¹⁸ Flera större infrastrukturprojekt pågår i Göteborg och Västra Götaland. De allra största är del i det västsvenska paketet som rör både järnväg och väginfrastruktur.

- Projekt Hisingsbron pågår och är beräknat att vara klar 2021. Den nya bron ska ersätta Göta älvbron från 1939 och blir en ny förbindelse mellan Hisingen och Södra Älvstranden.

¹⁷ Höglund och Ydstedt

¹⁸ Göteborgs stad, 2020

- Marieholmstunneln är en tunnel under Göta älv som länkar samman genomfartslederna E20, E6, E45 och Lundbyleden. Tanken är att detta ska avlasta den befintliga Tingstadstunneln som byggdes på 1960-talet. Projektet ska vara färdigt 2020.
- Inom ramen för västsvenska paketet har eller håller också ett antal mindre åtgärder att göras på väginfrastrukturen i Göteborg. E45 sänks mellan Stadstjänaregatan och Falumotet, halva sträckan får tak – Gullbergstunneln. Färdigt 2020. Bullerskärmar byggdes vid Hjalmar Brantingsgatan 2013 och en mittbarriär och planskilda korsningar gjordes för att göra Lundbyleden mera trafiksäker. Det var klart 2018.
- Även på andra håll i Västra Götaland pågår infrastrukturprojekt. Arbetet med att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten på E20 mellan Göteborg och Örebro fortgår. Planerade åtgärder som finns med i den nationella planen för transportsystemet är motorväg på delar av sträckan och mötesfri väg med mitträcke. Projekten har pågått under flera och löper på kontinuerligt.

Vad tycker västsvenskarna om transportsystemet och trafikplaneringen?

Mot bakgrund av västsvenskarnas resmönster och bilens betydelse för resandet har KAK ställt ett antal frågor kring hur man ser på planeringen för bilismen.

Med hjälp av Skop tillfrågades västsvenskarna om de tror att resande och transporter kommer att öka i framtiden? 66 procent tror på ökade resor och transporter, 25 procent på oförändrat och endast 9 procent tror på en minskning.¹⁹

En tidigare undersökning²⁰ ställdes frågan om invånarna anser att politikerna planerar på ett bra sätt för att möta behoven från den växande bilismen i Sverige? 27 procent ansåg att planeringen sker på ett bra sätt, medan 73 procent ansåg att detta inte var fallet.²¹

I samma undersökning frågades också om det görs tillräckliga satsningar för att underhålla och utveckla vägnätet eller om det ska skall man satsas mer? 24 procent ansåg att satsningarna som görs är tillräckliga, medan 76 procent ansåg att mer måste göras.²²

En undersökning har också gjorts av hur västsvenskarna ser på biläggande. Frågan ställdes om vilken ägarform som föredras. Tre procent vill inte ha tillgång till bil alls och lika stor andel föredrar att hyra bil vid behov. Fyra procent vill ha bilpool. 12 procent föredrar att leasa bil, men hela 78 procent vill helst äga sin egen bil.

¹⁹ KAK/Skop 2019 s.9

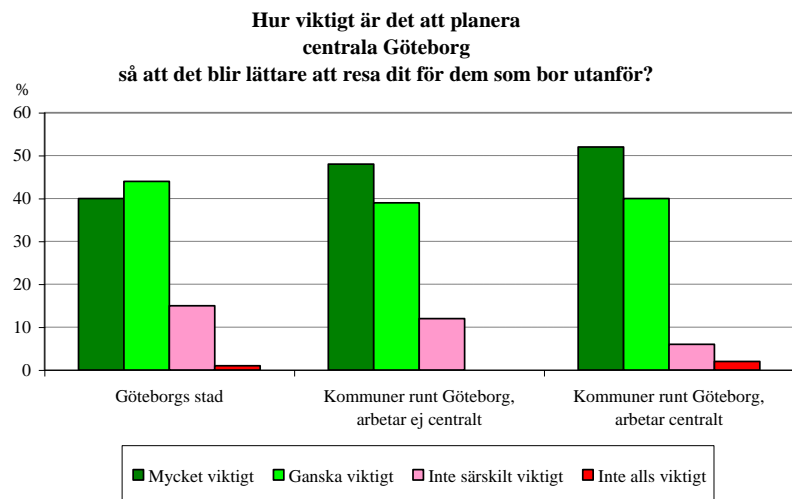
²¹ KAK/Skop 2016 s.8

²² KAK/Skop 2016 s.10

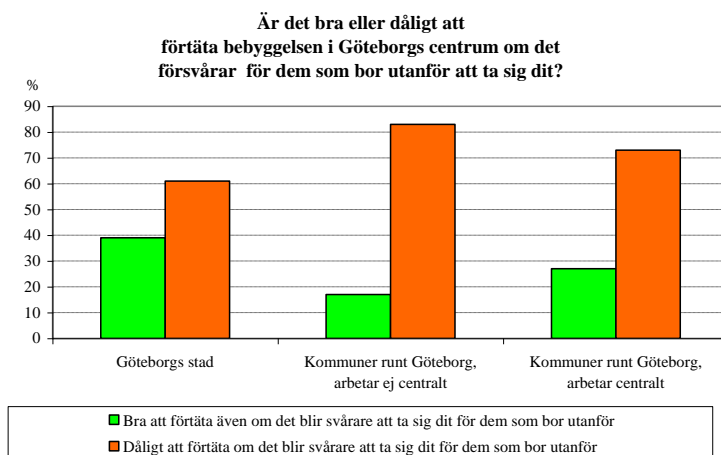
Sammanfattningsvis kan konstateras att västsvenskarna tror på ökat resande och vill äga sin egen bil, men tycker samtidigt att politikerna inte gör tillräckligt för att möta utvecklingen där fordonen blir allt fler.

Hur vill invånarna i Storgöteborg att samhällsbyggnad och trafikplanering ska ske?

Det är alltså uppenbart att planeringen brister i invånarnas ögon. Men vad vill man då ha istället? För att ta reda på hur invånarna i Göteborgsregionen faktiskt vill att planeringen av infrastruktur, bostäder och service ska ske gjordes en undersökning sommaren 2020, med hjälp av Skop, där ett antal frågor ställdes till invånare i Kommunerna runt Göteborg: Ale, Alingsås, Härryda, Kungsbacka, Kungälv, Lerum, Lilla Edet, Mölndal, Partille, Stenungssund, Tjörn samt Öckerö.



Vad som kan konstateras generellt är att synen på frågor som rör mobilitet och resande



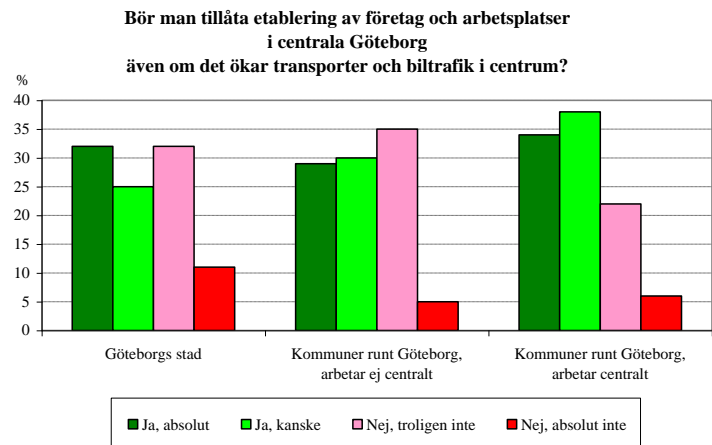
skiljer sig mellan de som bor i Göteborg och de som bor i kranskommuner i regionen. Inte oväntat vill de som bor utanför Göteborg ha tillgång till stadens alla möjligheter och utbud av varor och tjänster, vilket torde vara förklaringen till att man har en mer positiv inställning till mobilitet av alla slag, inte minst bilen. Invånarna i Göteborg tenderar dock att ha

en mer restriktiv inställning till möjligheten att förflytta sig till och inom staden. Här föreligger det alltså något av en motsättning mellan centrum och periferi.

På frågan "Hur viktigt är det att planera centrala Göteborg så att det blir lättare att resa dit för dem som bor utanför?" svarade 86 procent att de anser det är mycket eller ganska viktigt att planera så att det blir lättare att resa till Göteborgs centrum för dem som bor utanför. Två av fem (44 procent) tycker att det är mycket viktigt.

Av dem som bor i Göteborgs stad anser två av fem (40 procent) att det är mycket viktigt att underlätta resor till Göteborg för dem som bor utanför, alltså en något lägre andel.

Av dem som bor i kringkommunerna och inte arbetar inne i Göteborgs stad är det nästan varannan (48 procent) som tycker att det mycket viktigt.



En majoritet (52 procent) av dem som arbetspendlar till Göteborgs stad från kringliggande kommuner anser att det är mycket viktigt att planera så att resor till centrum underlättas.²³

Förtätning i syfte att minska resandet är något som ofta diskuteras när trafik och byggande ska planeras i dagsläget. Frågan ställdes därför om det är bra eller dåligt att förtäta bebyggelsen i Göteborgs centrum om det försvårar för dem som bor utanför att ta sig dit?

En stor majoritet (69 procent) anser att det är dåligt att förtäta centrala Göteborg om det försvårar för dem som bor utanför att ta sig dit. En av tre (31 procent) tycker att det är bra.

Av dem som bor i Göteborgs stad anser tre av fem (61 procent) att det är dåligt att förtäta om det försvårar att ta sig dit. Av dem som bor i kommunerna runt om och inte arbetar i centrum är det fyra av fem (83 procent) som tycker så.

Av dem som bor i kringkommunerna och som arbetar i centrum tycker tre av fyra (73 procent) att det är dåligt att förtäta i de fall som det leder till minskad tillgänglighet för dem som bor utanför.²⁴

Som tidigare konstaterats syftar mycket av trafikplaneringen i Göteborg till att minska bilresorna. Det tycks dock inte finnas något stöd för denna inställning hos befolkningen.

På frågan "Bör man tillåta etablering av företag och arbetsplatser i centrala Göteborg även om det ökar transporter och biltrafik i centrum?" svarade en majoritet (60 procent) att man absolut eller kanske bör tillåta etableringar som ökar transporter och biltrafik i centrum, 32 procent tycker att man absolut bör göra detta.

Det är bara små skillnader i åsikter mellan dem som bor i Göteborgs stad jämfört med dem som bor i kringliggande kommuner. Men de som aldrig och sällan kör eller åker bil i Göteborgs centrum vill i mindre utsträckning än andra att man skall tillåta etableringar som medför ökade transporter och biltrafik.²⁵

Frågan om mobilitet och tillgänglighet till staden är nära sammankopplad med tillgången på parkeringsplatser. frågan ställdes därför "Hur ser du på planeringen för parkeringsplatser

²³ KAK, Skop 2020 s.8

²⁴ KAK, Skop 2020 s.6

²⁵ KAK, Skop 2020, s.12

när man bygger ett nytt bostadsområde? Skall man planera så att parkeringsplatserna räcker åt alla som bor och besöker bostadsområdet? Eller ska man minska antalet parkeringsplatser för att minska bilismen?”

Två av tre (68 procent) anser att man vid nybyggnation skall planera så att det finns tillräckligt många parkeringsplatser både för boende och besökare. En av tre (32 procent) anser att man bör minska antalet parkeringsplatser för att minska bilismen.

De som bor i Göteborgs stad (37 procent) anser i större

utsträckning än de som bor i kringliggande kommuner (25 procent) att man bör minska antalet parkeringsplatser för att minska bilismen. Ju oftare som intervjupersonerna kör eller åker bil i centrum, desto större andel tycker att man skall planera så att parkeringsplatserna räcker åt alla boende och besökare.²⁶

Tillgången på parkeringsplatser är inte bara viktig för boende, utan också för handeln.

Bilburna kunder handlar också mer och därför extra viktiga för butikerna. Frågan ställdes därför ”Hur viktig är tillgången på parkeringsplatser när du väljer var du skall handla?”

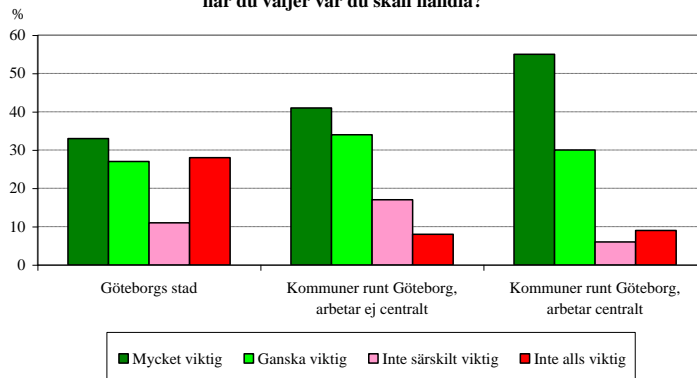
Två av tre (68 procent) anser att tillgången på parkeringsplatser vid affärer och köpcentra är mycket eller ganska viktig när man väljer var man skall handla, två av fem (38 procent) svarar mycket viktig.

Av dem som bor i Göteborgs stad anser en av tre (33 procent) att tillgången på parkeringsplatser är mycket viktig när man väljer var man ska handla

Av dem som bor i kringkommunerna och inte arbetar inne i Göteborg är det två av fem (41 procent) som tycker att det är mycket viktigt. Andelen är högst (55 procent) bland dem som arbetspendlar till Göteborg från kringliggande kommuner.²⁷

I slutändan handlar frågan om planeringen av transportsystemet ska favorisera vissa transportslag och på så sätt styra människors sätt att resa, eller om planeringen ska utgå

Vissa affärer och köpcentra erbjuder parkering när man handlar
Hur viktig är tillgången på parkeringsplatser när du väljer var du skall handla?



Skall man planera så att parkeringsplatserna räcker åt alla som bor och besöker bostadsområdet (nybyggt)? Eller ska man minska antalet parkeringsplatser för att minska bilismen?

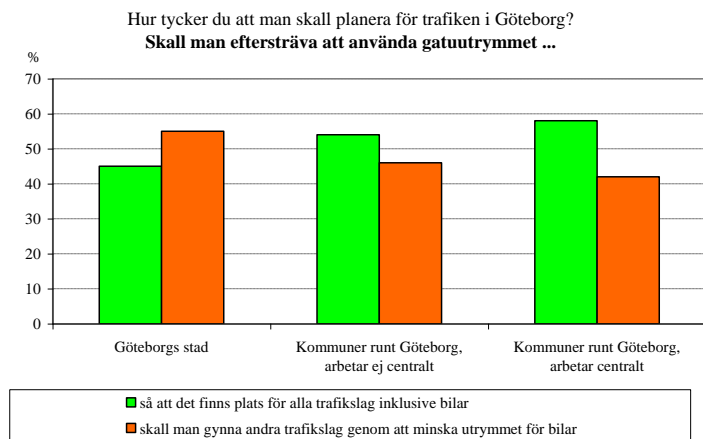


²⁶ KAK, Skop 2020, s.14

²⁷ KAK, Skop 2020, s.10

ifrån hur människor faktiskt reser och i den bemärkelsen vara neutral. För att klarlägga hur invånarna i Storgöteborg ser på hur planeringen ska ske ställdes frågan ”Hur tycker du att man skall planera för trafiken i Göteborg? Skall man eftersträva att använda gatuutrymmet så det finns plats för alla trafikslag, (kollektivtrafik, cyklist, gångare samt bilar) eller skall man gynna andra trafikslag genom att minska utrymmet för bilar?”

Resultatet är inte entydigt åt något håll. Ungefär varannan (49 procent) anser att det skall finnas plats för alla trafikslag inklusive bilar. Ungefär lika många (51 procent) vill gynna andra trafikslag genom att minska utrymmet för bilar. Det finns alltså ingen stor majoritet för att minska utrymmet för bilen totalt sett. De som själva bor Göteborgs stad (55 procent) vill i större utsträckning än förortskommunernas invånare (45 procent) att man skall gynna andra trafikslag genom att minska utrymmet för bilar.



Bland dem som bor i kommunerna runt Göteborg däremot är det en majoritet (55 procent) som vill att man skall ge plats för alla trafikslag inklusive bilar. Det finns en majoritet som vill ge plats åt alla trafikslag inklusive bilar bland dem som arbetspendlar från kringliggande kommuner in till Göteborg. Av dem vill 58 procent ge plats för alla trafikslag inklusive bilar. Av dem som bor i kringliggande kommuner utan att arbetspendla in till Göteborg är det 54 procent som vill ge plats åt alla trafikslag.²⁸

Ju oftare som en intervjuperson kör eller åker bil i centrum, desto större andel anser att man skall planera så att det finns plats för alla trafikslag inklusive bilar.

Här framträder alltså något av en klyfta mellan Göteborg och dessa kranskommuner. I detta ligger en risk som kan resultera i att trafikplaneringen i själva Göteborgs stad rimmar dåligt med resmönstren i övriga regionen. Ett transportsystem är just ett system som måste hänga ihop och inte skapa klyftor mellan olika delar av Storgöteborg. Här måste kommunerna samarbeta och inte verka som isolerade öar och bara se till sina egna intressen för stunden.

Vad borde göras?

Det kan alltså konstateras att bilen dominerar resandet i Västsverige, men att kommunerna i Göteborgsregionen knappast planerar för att förbättra förutsättningarna för bilismen. Snarare vill man styra resandet mot andra trafikslag genom lokalt beslutade trafikplaner. Enligt de studier som KAK låtit göra är detta inte en utveckling som uppskattas av invånarna. Missnöjet är högst påtagligt med trafikplaneringen.

²⁸ KAK, Skop 2020, s.4

Vad invånarna istället vill se är att trafikplaneringen hänger samman och att mobilitet är prioriterat när Göteborg växer. Endast förtätning på bekostnad av tillgänglighet är inget man efterfrågar. Det är också tydligt att man ser på trafikplaneringen på olika sätt i Göteborgs stad i jämförelse med närliggande kommuner, där invånarna i hela Storgöteborg sätter ett större värde på att alla ska ges god tillgång till staden, inte minst de som arbetspendlar.

Detta borde bli en varningsklocka till styrande politiker och myndigheter. Istället för att bekämpa bilismen borde man planera för att skapa goda förutsättningar för den. Här följer några förslag och inspel från KAK som riktar sig både till lokalt och nationellt, eftersom stora infrastruktursatsningar ofta görs i samverkan mellan kommuner, regioner och stat.

- Bilen är viktig för resandet i hela regionen. Varken arbetsmarknaden eller människors fritid skulle fungera utan bilen. Resmönstren visar dock att bilen är än viktigare för de som bor i kranskommuner än de som bor i centrala Göteborg. En fungerande stad måste dock vara öppen för alla som av en eller annan anledning vill dit. Göteborg bör inte planera trafiken på ett sådant sätt att boende i övriga regionen får svårt att ta sig in. Här måste kommunerna samarbeta för att utveckla människors mobilitet.
- Oavsett hur bilarna styrs och drivs kommer infrastruktur att behövas även i framtiden. Investeringar i infrastruktur är säkra investeringar inför framtiden. Våga satsa mer resurser.
- Politiker och planerare i Storgöteborg bör planera för den faktiska utvecklingen (prognosstyrd) och inte för hur man önskar eller tror sig den (viljestyrd). Allt annat riskerar att bli en dyrköpt erfarenhet med ett sämre fungerande transportsystem som resultat.
- Använd ny teknik för att utveckla trafiksystemet och parkeringsmöjligheter även i centrala Göteborg.
- Västsverige har en väl utvecklad fordonsindustri och bör gå före på vissa områden så att ny teknik kan utvecklas och spridas till omvärlden. Så ökar vi miljönyttan.
- Kritik mot bilismens störningar bör tas på största allvar. Den leder till bättre bilar och minskade störningar. Men kritik mot bilen som system som ger människor makt över sin egen rörlighet är något annat som vi bör identifiera och argumentera emot.
- En framgångsrik stad som Göteborg har en marknad och därmed ett utbud som är större än för bara de som bor i centrum. Politiker måste tänka större och få med sig väljarna på att framgångsrika städer är öppna för fler än för bara de som bor där. Lyssna inte på innerstadsbors krav på att få ha staden för sig själv.
- Reservera plats för pendling i och kring Göteborg. Plats för rörelse är motsatsen till murar. Ställs förtätning som motsats till mobilitet blir den en mur gentemot kranskommunerna. Betänk också att dagens förorter kan bli morgondagens stadsområde.
- Alltför många grupper med var för sig olika intressen är idag överens om att försöka få bort krav på att det finns parkering i anslutning till nya bostäder och service. Detta är ett kortsynt och farligt synsätt som hotar mobiliteten.

- Uppmuntra Göteborg och kranskommunerna att inrätta samverkansråd för regional trafikplaneringen. Så skapas bättre förutsättningar att helheten hänger samman.
- Använd ny teknik för att utveckla trafiksystemet och parkeringsmöjligheter även i staden. Inriktningen måste vara att parkeringsplatser ska byggas i den mån det finns en efterfrågan på dem. Att aktivt försöka planera bort parkeringsplatser är ingen framkomlig väg.
- Slop trängselskatten, inte minst för att avlasta kollektivtrafiken. Många pendlar med bil till Göteborg från kranskommunerna, vilket ska underlättas.

Källor

Boverket, Sverige 2025, 2012

Göteborgs stad, Stadsutveckling, 2020 <https://stadsutveckling.goteborg.se/>

Göteborgs stad/ Västsvenska paketet, Resvaneundersökning 2017

Göteborgs stad, "Trafikstrategi för en när storstad 2035", antagen av trafiknämnden 2014

[https://goteborg.se/wps/wcm/connect/32f1301c-7e10-4f6d-a0fa-](https://goteborg.se/wps/wcm/connect/32f1301c-7e10-4f6d-a0fa-ee4f1c2f3f3a/Trafikstrategi_Slutversion_swe_web_140402.pdf?MOD=AJPERES)

[ee4f1c2f3f3a/Trafikstrategi_Slutversion_swe_web_140402.pdf?MOD=AJPERES](https://goteborg.se/wps/wcm/connect/32f1301c-7e10-4f6d-a0fa-ee4f1c2f3f3a/Trafikstrategi_Slutversion_swe_web_140402.pdf?MOD=AJPERES)

https://goteborg.se/wps/wcm/connect/604aef91-a9f0-4cca-841b-d94dd86c0403/TRU_2019_slutversion.pdf?MOD=AJPERES

FN, "Allmän förklaring om de mänskliga rättigheterna"

<https://fn.se/wp-content/uploads/2016/07/Allmanforklaringomdemanskligarattigheterna.pdf>

Härby kommun, Trafik-och mobilitetsplan för Mölnlycke, 2019

<https://www.harryda.se/download/18.472ea48f168a3220f6e151bb/1566303250060/Trafik-%20och%20mobilitetsplan.pdf>

Höglund, P och Ydstedt, S, Elsevier, Science of the Total Environment: Will there be any space for private parking in our future city centers? Urban environment : proceedings of the 11th Urban Environment Symposium (UES), held in Karlsruhe, Germany, 16-19, September 2012

K2020, Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen, sammanfattning av förslag redovisat för Grs förbundsstyrelse i september, 2008, 2008

https://goteborgsregionen.se/download/18.1e54ec5411db5915e3880002389/1359469263305/K2020_kollektivtrafikprog_folder_2008.pdf

KAK/Skop, "Rapport till KAK om framkomlighet", 2016

KAK/Skop, "Rapport till KAK om mobilitet", 2019

KAK/Skop, "Rapport till KAK om byggplaner och trafik i Storgöteborg", 2020

Kungsbacka kommun "Gång- och cykelplan 2018–2021", antagen av nämnden för teknik 2018

https://www.kungsbacka.se/globalassets/gator-trafik-och-utemiljo/dokument/cykla/gc-plan1821_web.pdf

Kungälv kommun, "Trafikplan 2017 Kungälv kommun", 2015

https://www.kungalv.se/siteassets/dokument/kommun-och-politik/styrdokument/for-invanare-och-foretagare/trafikplan-2017_kungalv-kommun.pdf

Lerums kommun, <https://www.lerum.se/Trafik-vagar-och-resande/Hallbart-resande/>

Pantzare information, www.regionfakta.com,

<http://www.regionfakta.com/vastra-gotalands-lan/infrastruktur/personbilar-per-1000-invanare/>

Partille kommun, Fördjupad översiktsplan för centrala Partille, 2012

https://prod.partille.se/siteassets/bygga-bo--miljo/dokument/br_sbk_fordjupad_oversiktplan_for_centrala_partille.pdf

Sveriges Åkeriföretag, En Vecka utan Lastbilar – en undersökning på 6 orter i Sverige, 2011

World Urbanization Trends 2014, UN 79