



1 Augusti 2013

Naturskyddsföreningen i Göteborg
Pölgatan 5
414 60 Göteborg
info.goteborg@naturskyddsforeningen.se

Remissvar på Trafikstrategi för en nära storstad

Övergripande synpunkter

Trafikstrategierna för resor och för stadsrum har många bra intentioner och innovativa förslag och det är därför viktigt att de tillsammans med Utbyggnadsplaneringen och Grönplanen kommer att tillämpas vid beslut om stadens utveckling.

Strategierna för godstransporter anser vi däremot mest vara gammal skåpmat utan nytänkande eller syftande mot den hållbara staden som Trafikstrategin i övrigt talar mycket om. Godstransportstrategierna bör enligt vår mening därför arbetas om i sin helhet.

Även om stadens utbyggnad kommer att ske i samklang med dokumenten kommer det med största sannolikhet uppstå målkonflikter mellan bevarande av stadens gröna värden och behovet av yta att bygga på. I sådana fall är det viktigt att i beslutsunderlagen tydligt redovisa konflikter, t ex förlust av natur och grönska. Föreningen anser att det är viktigt att beslutsfattarna har målkonflikter tydligt redovisade innan beslut fattas.

Utmaningar

Det är bra att man börjar ett dokument av detta slag med att redovisa de globala, nationella, regionala och lokala utmaningar man har att förhålla sig till. Enligt vår mening är den viktigast insikten att klimatpåverkan från transportsektorn måste minska och att det också måste genomsyra alla förslag och åtgärder inom området.

Mål och strategier

Trafikstrategins tre huvudmål har härletts ur översiktsplanens tretton strategiska frågor och strategierna är utarbetade med hänsyn till de utmaningar för en ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar utveckling och föreningen anser detta vara ett rimligt och bra upplägg:

1. Huvudmål för resor: Ett lättillgängligt regioncentrum
2. Huvudmål för stadsrum: Attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv
3. Huvudmål för godstransporter: Nordens logistikcentrum

Strategierna för de två första målen *resor* och *stadsrum* är väl utvecklade och innehåller många intressanta och bra delar:

1. Strategi för resor

Storsatsning på kollektivtrafiken för att korta restider, öka kapaciteten och höja pålitligheten.

Prioritering av ett högklassigt stomkollektivtrafikenät mellan stadens tyngdpunkter och andra viktiga mål.

Snabba upp kollektivtrafiken framförallt i innerstaden bland annat genom att gräva ned eller lyfta upp vissa delar.

Satsning på ett antal accessknutpunkter i glesare områden där det även ska finnas tillgång till parkering, service och bra KomNära-trafik.

Fler pendelparkeringar i anslutning till stomkollektivtrafikenätet.

Cykel lyfts fram som ett eget trafikslag som behöver en egen struktur separerad från övriga trafikslag.

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

Öka tillgången utan att resa genom att utveckla bland annat e-handel med dagligvaror.

Öka tillgången, istället för tillgänglighet genom snabb rörlighet, i närmiljön.

Öka tillgången till kollektivtrafiken bland annat genom att fotgängare och cyklister ska vara prioriterade i förhållande till övrig trafik i gaturummet.

Effektivisera trafiksystemet genom mobility management och bättre trafikinformatik.

Dessa förslag anser vi vara mycket bra och vi noterar också med tillfredsställelse att man genomgående bytt ut tillgänglighetsbegreppet mot tillgång till vilket ger ett annat tänk och andra och mer långsiktigt hållbara lösningar. Används tillgänglighet hamnar man alltför ofta i lösningar som medför fler (bil)resor.

2. Strategi för stadsrum

Gående och cyklister ges förtur i innerstaden och i tyngdpunkterna genom att anpassa gatumiljöerna och fordonens hastighet utifrån de gåendes behov och villkor.

Skapa fler och varierande stadsrum som passar vardagslivet, arbetslivet och sällskaplivet.

Skapa mer finmaskiga och sammanhängande gatunät genom kortare kvarter längder eller kvartersgenomgångar likt Viktoriapassagen.

Även strategin för stadsrum har många intressanta och bra förslag.

Båda strategierna har kompletterats med ett antal effektmått som kan hjälpa till att styra mot de mål som satts upp, vilket är bra.

3. Strategi för godstransporter

Tillförsäkra en god framkomlighet till och från målpunkter samt minimera negativa miljökonsekvenser.

Beakta godstransporter vid planering av markområden.

Bygg upp kunskap om godstransporter och våga mer (!?)

Denna strategi verkar vara betydligt mindre genomarbetad och innehåller egentligen inget nytt eller särskilt innovativt. Den ger heller ingen eller dålig vägledning om eller hur man vill påverka utvecklingen på lång sikt. När man läser strategin får man känslan att godstrafiken ska vara prioriterad före all annan trafik dock med viss hänsyn till utsläpp, buller och säkerhet. Detta för att "i dagens och morgondagens logistiksystem finns mycket små buffertar och att industrin är beroende av att gods kan levereras inom små tidsintervall". Man säger också att "godstransporterna är i hög grad nyttoskapande samtidigt som det ofta saknas alternativ, vilket gör att de ska få en positiv särbehandling. Detta kan till exempel ske genom möjligheten att utnyttja kollektivtrafikkörfälten." Dessa enligt vår mening ganska löst grundade påståenden skulle därigenom kullkasta det mesta av de goda intentioner som tagits fram i strategier för resor och strategier för stadsrum!! Om man skulle

tillåta godstrafiken att köra i de nyligen tillkomna och efterlängtrade kollektivtrafikkörfälten skulle dessa snabbt fyllas ut och bussarna återigen komma att sitta fast i köerna under högtrafiktimmarna. Detta vore synnerligen olyckligt! Några andra förslag skulle till exempel vara att man tog upp en diskussion med industrin om varför man har så små buffertar och om detta går att förändra. Man kan också diskutera varför industrin inte använder den mycket stora överkapacitet som finns i väg- och gatunätet på andra tider än vid de fåtal timmar på morgonen och eftermiddagen då det råder högtrafik på grund av arbetspendlingen?

Att flytta över gods från väg till vatten och järnväg är naturligtvis bra, men ingenting sägs om hur detta ska gå till.

Att bygga upp kunskap om godstrafiken kan naturligtvis aldrig vara fel, men det är ändå anmärkningsvärt att man i så fall först nu vill starta en sådan uppbyggnad. Godset har ändå flödat genom Göteborg och till och från hamnen i många decennier! Vad "våga mer" betyder i sammanhanget framgår inte av texten och kan leda till viss oro med tanke på vad som hittills föreslagits.

Något anmärkningsvärt tycker vi också det är att ett av de effektmått som anges att "andelen gods som transporteras på järnväg till och från Göteborgs hamn är minst 50 procent", samtidigt som man i undertexten skriver att "andelen idag ligger runt 50 procent och detta är inte acceptabelt varför målet måste sättas högre än 50 procent". Ändå vågar eller vill man inte ange ett effektmått som lever upp till vad som man anser skulle vara en acceptabel nivå!

Fortsatt arbete

Som beskrivs återstår mycket viktigt arbete. Det är bra att ambitionsnivån är fortsatt hög och det är viktigt att tillräckliga resurser ges för detta arbete och det är naturligtvis bra att detta arbete sker i samverkan med andra organisationer så som beskrivs. Det vore bra om en uppföljning gjordes efter t ex fem eller tio år om vilken betydelse Transportstrategin och de andra strategidokumenterna haft.

För Naturskyddsföreningen i Göteborg

Helena Norin

ordförande