



Remissvar på Trafikförsörjningsprogrammet från Naturskyddsföreningen i Göteborg

Allmänna synpunkter på programmet

Världen står inför stora utmaningar med global uppvärmning, nedskräpning, föroreningar och förlust av biologisk mångfald. Den globala medeltemperaturen har nu stigit med 1.2 grader från förindustriell nivå. Om inga åtgärder vidtas kommer vi att nå 1.5 grader inom 7-8 år. Fortsätter den utvecklingen når vi 2 grader vid 2040 och sedan finns ingen möjlighet att stoppa det skenande klimatet. Hela samhället behöver ställa om mot hållbart resurs- och markanvändande, förnyelsebart energisystem och hållbar stadsutveckling. Städer breder ut sig och konflikter mellan bebyggelse och grönområden ökar, samtidigt som vår närhet och relation till naturen minskar. Det är därför oerhört angeläget – livsviktigt – att Trafikförsörjningsprogrammet visar på en kraftsamling inom regionen.

Programmet pekar ut vad som på ett övergripande plan är nödvändigt att göra för att leva upp till Agenda 2030 och Sveriges nationella miljömålssystem. Däremot når programmet inte upp till den kraftsamling Naturskyddsföreningen i Göteborg efterfrågar. Målnivåerna är lågt satta i förhållande till vad klimatet och miljön kräver och i förhållande till föregående trafikförsörjningsprogram, exempelvis målet för hållbart resande i regionen.

En bred politisk enighet kring programmet är grundläggande för att det ska kunna genomföras. Vägen framåt är således samverkan på bred front. Särskilt viktigt är samverkan med markhållare för att öka antal cykelstråk och cykelleder samt möjligheten att kombinera gång, cykel och kollektivtrafik.

Följande synpunkter bör beaktas:

- Saknas kapitel med avgränsningar. Gäller programmet allmän kollektivtrafik endast eller är särskild kollektivtrafik också inkluderat?
- s. 3: Bredden (gång, cykel, samåkning, elbilen till pendelparkeringen med mera) tas inte upp i detta program. Vem avses när det står "VI måste jobba bredare"?
- s. 7: På sid 23 under rubrik Samhällsplanering och kollektivtrafik står inte något om ÖP, detaljplaner samt nationell. Och regional plan för trafikinfrastruktur och hur det ska genomföras inom ramen för detta program.



Målstrukturen i programmet

Följande synpunkter bör beaktas:

- s. 9: Målet *låg klimatpåverkan* är lågt satt. Öka till minst 65 % till år 2035.
- s. 9: Andel resor ska öka till minst 380 miljoner, hur räknar man in befolkningsökning i denna siffra?
- s. 9: Förklarat vad som avses med inkluderande kollektivtrafik med målsättning för det.
- s. 9: målet om minst 20 resmöjligheter är det mål från landsbygdsutredningen?
- s. 9: Om kollektivtrafiken motoriserade marknadsandel, är detta mål felformulerat? Borde vara Kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna ska vara minst 35%. Står på fler ställen samt förklaras på sid 15. Kommer detta mål att vara relevant att följa för att se på låg miljöpåverkan? I scenario att cyklister och gångare går över till kollektivtrafik och andelen bilister är den samma, innebär att koll får högre marknadsandel av den motoriserade trafiken också, men det är ju inte ett önskvärt scenario ur miljöperspektiv.
- s. 9: Om huvudmålet är en kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet, varför är målet då för stråk och stadstrafik?
- s. 10: Vidare behövs färre satsningar på bilparkeringar i storstadsregionerna och mer satsningar på cykelvägar, cykelparkeringar, busskörfält och trevliga gång och cykelbanor.
- s. 10: Utgångsläget 39 % hållbara resor i VGR till 42 % på fem år är ett väldigt lågt uppsatt mål, behöver vara mycket högre. 39 % - 50 % 2025 och 65 % till 2035.
- s. 12: Målsättningarna och de strategiska inriktningarna i programmet visar inte på en kraftsamling.
- s. 12: Scenarierna hänger helt löst och är inte kopplade till det som står i strategisk inriktning och genomförande.
- s. 12: Ta med de som kan stå över att resa /arbetar på distans/digitalt
- s. 12: Varför finns inte landsbygdstrafik i målsättningen? Finns det ingen potential att öka resandet här?
- s. 13: Kollektivtrafiken måste även tillgängliggöra naturen och rekreationsområden. Kollektivtrafik till närnatur. Se naturbussen i Malmö: <https://malmo.se/Service/Kultur-och-fritid/Kultur-och-natur-till-forskolor-och-skolor/Naturbussen.html>
- s. 14: Barn nämns inte i avsnittet Enkel, trygg och inkluderande.
- s. 14: Saknas mångfald och jämlikhet.
- s. 14: Attraktiviteten beskrivs utförligt men det finns inte lika utförliga beskrivningar av enkelt och tryggt – och inget om inkluderande.
- s. 15: saknas mål om buller, luftkvalitet och energianvändning. Saknas mål om fotgängare och cyklister. Saknas mål om minskad andel parkeringsytor.
- s. 15: Elektrifiering är inte den enda åtgärden, lyft fram biogas?
- s. 15: Kollektivtrafiken ska minska med minst 95 % till 2025 istället för 85 %.



s. 15: cykelparkeringen ska vara närmast hållplatsen och enkel att ta sig till och från. Samverkan med markägare behövs för att vägarna ska vara bra och säkra till och från cykelparkeringen för barn och vuxna.

Tydlighet gällande de övergripande planeringsstrategierna

Följande synpunkter bör beaktas:

Detta avsnitt tar upp stråk, noder, landsbygd, ekonomi som alla kan hänföras till mål 1 God geografisk tillgänglighet. Mål 2 o 3 nämns inte. Hållbarhet är inte en planeringsstrategi som tas upp. Social och ekologisk hänsyn i planeringen saknas.

s. 18: Ska andra restyper inte finnas med i planeringen? Fritidsresandet ökar till exempel stort, hur får vi det mer hållbart?

s. 18: I de övergripande planeringsstrategierna saknas lokala prioriterade stråk och noder. En underprioriterad nod i Göteborg är vid Älvsborgsbrons brofästen. Snabb kollektivtrafik för vidare transport över bron skulle lösa många resor, t ex ut till/från Göteborgs hamn där de flesta resor med bil sker pga. skiftesarbete.

Källa: Studie av personals resor, Göteborgs hamn.

s. 19: på vilket sätt är godstransporter relevant i detta program?

s. 20: behöver finnas en skrivning om hur ekonomi ska vägas jämfört med övrig hållbarhet, ekologisk och social.

s. 20: Saknas beskrivning om hur strategin kopplar till översiktsplanen och bostadsförsörjningsplanen?

s. 20: Dagens spårvagnshållplatser är mycket otrygga i förhållande till den mycket mer öppna sidan för biltrafiken med dess parkeringar mot förorternas centrumbyggnader.

s. 20: Varför omvänd prioriteringsordning på landsbygden? Kollektivtrafiken syftar i första hand att tillgodose ett grundläggande behov av resor för service och fritidsändamål och i andra hand arbets- och studiependling.

Genomförande

Följande synpunkter bör beaktas:

s. 21: Vilka organisatoriska gränser? Mellan de olika förvaltningarna eller större bolag som ex. Göteborgs Hamn, Volvo, Göteborg energi m.fl.?

s. 22: Främjar även privatbilism: avläggset belägna köpcentrum, köpcentrum med gratis parkering, parkeringshus och parkeringsplatser i stan, brist på kollektivtrafik, brist på tillgänglig service nära hemmen, friskolereformen.

Privatbilism främjas också av balansen mellan finansiering av vägar och finansiering av kollektivtrafik, järnväg och cykelinfrastruktur. Stora vägbyggen alstrar mer trafik, s.k. inducerande trafik.

s. 22: Vilka åtgärder ska genomföras för att satsa på potentialstudien för cykel? Saknas förslag på fler och breddade stambanor, skapa trafiksäkra



förutsättningar, skapa hjälpmedel för cykling, skapa säkrare förutsättningar för cykelparkeringar

s. 23: Det finns en mycket stor efterfrågan på att kunna transportera cykel med kollektivtrafiken. Många fler cykelresor skulle bli av, om man har tryggheten att kunna ta med cykeln ombord på kollektivtrafiken t ex i händelse av punktering eller oväntat skyfall.

s. 23: Viktigt att skapa förutsättningar för att kunna utföra de praktiska aktiviteter som kräver mobilitet. Hämta/lämna barn på förskolan på väg till och från jobb, veckohandla, ta sig till/från fritidsaktiviteter osv.

s. 23: Saknas information om att bilanvändandet är högre bland villaförorter än andra och hur åtgärder ska vidtas för att ändra det.

s. 23: Ang forskning och innovation använd den teknik som redan ligger i framkant, långt före Västra Götalandsregionen och Sverige? Titta på miljonstäder runt om i världen och lär av dem, lägg pengarna där istället.

s. 23: för att nå målet om ett ökat hållbart resande behövs också samordning mellan kollektivtrafik och lokalisering av verksamheter (arbetsplatser), handel, utbildning, vård o omsorg mm

s. 26: Sociala hänsyn är bra och viktigt. Det krävs också insatser för att göra kollektivtrafiken mer attraktivt. För höginkomsttagare ses kollektivtrafik som någonting fullt, obekvämt och för många helt otänkbart.

s. 27: Saknas beskrivning av vilka åtgärder som föreslås för att möta utmaningarna med att få hållbar båt och tågtrafik på oelektrifierad bana? Kan det förtydligas att det är viktigt att alla trafikslag ska bidra till måluppfyllelsen?

s. 33: De resor som beskrivs är i princip bara pendlingsresor, inga andra syften med resor beskrivs.

s. 35: Finns stort behov av att klimatanpassa infrastrukturen för bl.a. kraftiga skyfall, höga temperaturer som påverkas rälsar, bränder nära rälsen mm. Lär av sommaren 2018.

s. 35: Vid nybyggnation av depåer behöver hänsyn tas till placering utifrån både klimatgränser (strategiskt och nära) samt lokal naturhänsyn. Depåer får inte byggas på naturmark, skog eller jordbruksmark. Viktigt att också att bygga klimatanpassat och miljömässigt.

s. 36: Förslag på åtgärd? Att påverka så att skolorna börjar senare.

äldre åker gratis mellan 9-14 är en åtgärd för att påverka resandemönster.

eftersom dessa kommer öka markant i VGR, hur påverkar det peaktiderna?

Barn och unga som ska till idrotter, hur får vi dem gruppen att öka sitt resande med kollektivtrafik? de är ofta senare.

s. 38: Fler nyttor av kollektivtrafiken är effektivare markhushållning, ger mer utrymme för matproduktion och städer för stadsliv och tryggare miljöer för barn.

s. 45: Det behöver framgå hur programmet lever upp till att anpassa infrastrukturen och tillgången till kollektivtrafik med hänsyn till

klimatförändringarna. Klimatanpassa hållplatser för regn och värme. Avkylning av bussarna?



s. 48: Mål om att antal trafikplatser som är klimatanpassade behöver läggas till. Genom att plantera och/eller bevara träd riskerar inte hållplatserna att översvämmas vid höga vattenflöden.

- På vilket sätt kan vi samverka mellan våra organisationer för att uppnå ökad andel hållbara resor?

s. 34: Behövs regionala sammanhängande pendlingscykelstråk.

Trafikförsörjningsprogrammet för Naturskyddsföreningen i Göteborg

För Naturskyddsföreningen är kollektivtrafiken viktig, se vår strategi för en grön, artrik och hållbar stad https://goteborg.naturskyddsforeningen.se/wp-content/uploads/sites/94/2019/05/Strategi_Kortversion_190522.pdf

För Naturskyddsföreningen i Göteborg

Lena Nilsson
Ordförande

Oskar Tagesson
Sammanställande Stadsplaneringsgruppen