

# Trafikplan 2017

## Kungälv's kommun

---



Ingår i Kungälv's kommuns författningssamling enligt beslut 2015-12-10 KF §315/2015  
KS2015/1382

Diarienummer:	KS 2016/2282
Dokumentansvarig:	Anna Silverberg Poulsen
Beredande politiskt organ:	Samhällsbyggnadsutskottet
Beslutad av:	Kommunstyrelsen
Ersätter tidigare beslut	Trafikplan 2001 KS2000/173- 501
Datum för beslut:	År 2017-10-11
År, Giltighetstid:	År 2030
Handläggare:	Jenny Bjönness Bergdahl

KUNGÄLV'S  
KOMMUN



## 1. Innehållsförteckning

1. Inledning .....	2
2. Bristanalys och behov i Kungälv .....	4
3. Trafikplanens strategiska mål och resultatmål .....	5
4. Strategi för hållbart resande .....	7
5. Fortsatt arbete .....	20
6. Uppföljning .....	20



## 1. Inledning

År 2001 togs Kungälvskommuns förra trafikplan fram. Som grund för den låg främst Riksdagens proposition ”Nollvisionen och det säkra samhället” som antogs 1997 och handboken ”Lugna gatan” som gavs ut 1998. Den gamla trafikplanen saknade mer eller mindre en strategisk inriktning, fokus låg snarare på åtgärder och därmed kan den trafikplanen liknas mer med en handlingsplan än en trafikplan. Sedan dess har mycket förändrats i kommunen och på de regionala och nationella planerna, både kunskapsmässigt och planeringsmässigt. Nationellt har de transportpolitiska målen utvecklats och krav på ett mer hållbart Sverige ur transportsynpunkt formats. Även regionalt inom Västra Götalandsregionen har kraven på hållbarhet betonats med bland annat det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

År 2007 uppgick Kungälvskommuns invånarantal till 39 700 invånare. Sedan dess har befolkning ökat och år 2015 bodde drygt 42 700 invånare i kommunen. Det senaste kommunala befolkningsmålet är att det år 2020 ska bo minst 49 000 invånare i kommunen.

År 2015 visar att arbetspendlingen i kommunen som helhet har en större utpendling ca 12 000 resor/dag år än inpendling ca 7 800 resor/dag år 2015 mycket beroende på kommunens läge med närhet till Göteborg. Inom kommunens geografiska gränser genererar arbetspendlingen cirka 10 000 resor/dag.

### 1.1 Vad är en trafikplan?

Transportsystemets främsta uppgift är att ge tillgänglighet<sup>1</sup> för alla, där tillgänglighet kan definieras som med vilken enkelhet det är möjligt att nå något önskvärt. Alla som lever och verkar i Kungälvskommun ställer sina egna krav på transportsystemet. Trafikplanen ska vara ett stöd i att skapa en balans mellan den tillgänglighet som transportsystemet ger, och de effekter som transporter har på samhället.

Den nya trafikplanen är ett inriktningsdokument med målar 2030 och innehåller en övergripande bristanalys av transportsystemet inom kommunen för att visa var de viktigaste motstridiga intressena och konflikterna finns. Utifrån bristanalysen samt kunskap och tidigare erfarenheter inom förvaltningen kan strategier tas fram som också grundar sig i trafikplanens strategiska mål och resultatmål. Nästa steg är att strategierna konkretiseras i planer innehållande fördjupade strategier och mål, som går mot en önskvärd utveckling som trafikplanen pekar ut. Genom regelbundna uppföljningar kontrolleras om genomfört arbete har önskvärd effekt eller om förändringar i arbetet ska genomföras.

---

<sup>1</sup> Tillgänglighet betyder möjlighet att kunna nå en målpunkt avseende såväl persontrafik som godstransporter.

## 1.2 Varför en trafikplan?

Tillväxten inom kommunen i närtid som på längre sikt kommer ställa nya krav att befintlig infrastruktur används effektivt. I kombination med kommunala, regionala och nationella mål<sup>2</sup> om ökad hållbarhet inom miljö, transport och bebyggelse finns ett behov av att tänka efter, och även tänka nytt, kring hur trafiken<sup>3</sup> ska planeras i Kungälv kommun. För att kommun ska kunna bidra till att uppsatta mål uppfylls (nationella, regionala och kommunala) behövs en ny strategiskt inriktad trafikplan arbetas fram.

En allt viktigare aspekt som får större genomslag är att mycket stillasittande har en negativ påverkan på människors hälsa. Relaterat till transporter innebär det att bilen har störst negativ påverkan och gång har störst positiv påverkan på hälsan. Alla dessa aspekter är viktiga skäl till att planera för hållbart resande och att skapa en attraktiv kommun.

## 1.3 Avgränsningar

Trafikplanen behandlar hela kommunen med fokus på huvud- och sekundärstråken, vilket inkluderar centralorten<sup>4</sup>, serviceorter och landsbygd.

Genom ett långsiktigt perspektiv med strategier som verkar både på kort och lång sikt skapas förutsättningar för ett tydligt och robust samhällsplanerande över flera mandatperioder, där målår sätts utifrån andra styrdokument fastställda målår. För att samtidigt hålla trafikplanen uppdaterad bör den aktualitetsprövas samtidigt som översiktsplanen.

## 1.4 Trafikplanens samband med andra inriktningsdokument

Inom kommunen finns strategiska ställningstaganden för samhällsplaneringen i form av inriktningsdokument såsom Vision 2040, Översiktsplan 2010 och Kommunfullmäktiges strategiska mål. För att kommunens samhällsplanering ska vara stringent och tydlig krävs att trafikplanen är synkroniserade med dessa. Trafikplanen påverkas även av andra strategiska mål genom dess relation till andra kommunala styrdokument som till exempel Energiplan, Bostadsförsörjningsprogram (under framtagande), Lokalförsörjningsprogram, Miljöpolitiskt program och Näringslivsplan m fl.

---

<sup>2</sup> Sveriges transportpolitiska mål och Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland

<sup>3</sup> Trafik är förflyttning av människor, gods och information oavsett färd sätt och infrastruktur.

<sup>4</sup> Centralorten inkluderar Kungälv och Ytterby.

## 2. Bristanalys och behov i Kungälv

Nedanstående sammanfattas brister och behov i Kungälvs kommuns transportsystem. Sammanställningen grundas främst i erfarenheter sedan tidigare trafikplaner samt tjänstemäns och politikernas kunskaper. Dessa ligger till grund för formulerandet av trafikplanens strategiska mål.

Bristanalysen visar:

- I tätbebyggt område är få gång- och cykelvägar separerade.
- Vägvisning av gångvägar och cykelbanor är inte tillräcklig.
- Drift och underhåll där fotgängare och cyklister färdas är undermålig.
- Pendlingsmöjligheterna till och från serviceorterna med kollektivtrafik för invånare är inte tillräckliga.
- Kollektivtrafik är inte tillräcklig ute i stora delar av landsbygden.
- Kapaciteten och pålitligheten på södra Bohusbanan är bristfällig.
- Kommunen arbetar inte i tillräcklig utsträckning med ”hållbart resande”.
- I dagsläget saknas det en sammanhållen strategi för parkeringsfrågorna för hela kommunen.
- I dagsläget saknas det en strategi för utbyggnad laddinfrastruktur för personfordon.
- Antalet passager över älvarna är få vilket ger ett störningskänsligt transportsystem.
- Det är otydligt i Kungälvs tätort och Ytterbys transportsystem var genomfartstrafik ska ledas.

Bristanalysen har påvisat ett antal behov gällande transportsystemet som Kungälvs kommun står inför. Några av de mer övergripande är:

- Gena gång- och cykelbanor i befintliga tätbebyggda områden.
- Säkra och sammanhängande cykelbanor med säkra cykelpassager i tätbebyggt område.
- Pålitlig och punktlig kollektivtrafik i hela kommunen.
- Pålitlig och punktlig kollektivtrafik i det regionala perspektivet.
- Långsiktigt effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur med god framkomlighet för kollektivtrafiken.
- Omställning från ensambilåkande till hållbart resande, idag och i framtiden.>



### 3. Trafikplanens strategiska mål och resultatmål

Trafikplanens inriktning definieras av strategiska mål och resultatmål. Dessa utgår från styrande dokument dels på nationell och regional nivå men även på kommunal nivå, det vill säga inriktningar som Kungälv kommun har tagit fram.

På nationella nivå är det framförallt Nollvisionen och det övergripande transportpolitiska målet med tillhörande funktions- och hänsynsmål som vägleder tillsammans med två av miljökvalitetsmålen, begränsad klimatpåverkan och frisk luft.

Vägledande på regional nivå är Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i Västra Götaland som behandlar transportsystem, gods- och persontransporter samt Regionalt trafikförsörjningsprogram genom mål om ökad kollektivtrafikandel.

På kommunal nivå, inom Kungälv kommun, är Vision 2040 den kommunövergripande visionen där området "Framtid och utveckling" är vägledande för trafikplanen. I Kommunfullmäktiges strategiska mål är det målet om minskad miljö- och klimatpåverkan som är drivande. De strategiska målet konkretiseras av kommunstyrelsens resultatmål genom målen om att öka andelen hållbara resor och minska energiförbrukning, utsläpp till vattenmiljö och koldioxidutsläpp. Förvaltningens tolkning av kommunstyrelsens resultatmål är bland annat att andelen som åker kollektivt, går och cyklar ska öka medan ensambilåkandet ska minska samt att energieffektivisering och utbyte till förnybara bränslen ska genomföras succesivt både internt i kommunförvaltningen och externt i den geografiska kommunen. Trafikplanen är en även konkretisering av Översiktsplan 2010 där den övergripande trafikrelaterade inriktningen är att ny bebyggelse ska stödja, och stödjas av, god kollektivtrafik.

#### 3.1 Trafikplanens strategiska mål

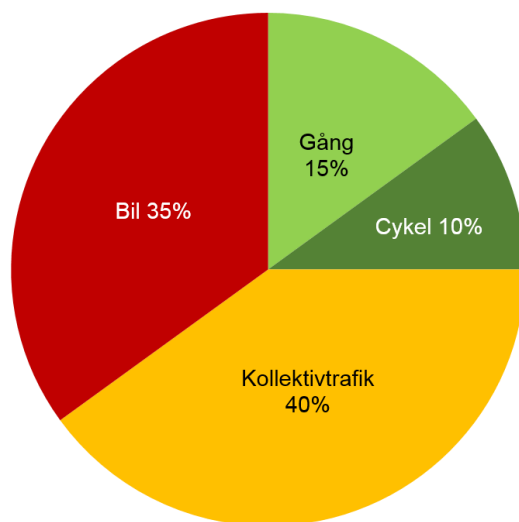
Trafikplanens strategiska mål är de utpekade mål som trafikplanens strategier ska verka mot. De är definierade utifrån övergripande mål som beskrivits ovan.

- Öka andelen hållbara resor.
- Ny bebyggelse ska stödja en välutbyggd och attraktiv kollektivtrafik genom att i första hand utvecklas i huvud- och sekundärstråk samt i serviceorter.
- Öka trygghet, säkerhet och tillgänglighet i trafikmiljöer.
- Öka samnyttjande av trafikslag.
- Minskad miljö- och klimatpåverkan.

### 3.2 Trafikplanens resultatmål

Trafikplanens resultatmål är konkreta och mätbara i syfte att komplettera de strategiska målen. Resultatmålen är kopplade till trafikslagen gång, cykel, kollektivtrafik och bil med målar 2030.

- Öka andelen gångresor till 15 %, i kommunen som genomsnitt.
- Öka andelen cykelresor till minst 10 %, i kommunen som genomsnitt.
- Öka andelen kollektivtrafikresenärer till minst 40 %, i kommunen som genomsnitt.
- Minska ensambilåkandet i kommunen som genomsnitt.



Figur 3.2-1 Mål för färdmedelsfördelning i kommunen som genomsnitt, år 2030. Beskriven färdmedelsfördelning för bil är en konsekvens av uppsatta mål för färdmedelsandelarna för gång, cykel och kollektivtrafik.

För att uppnå trafikplanens strategiska mål och resultatmål har strategier tagits fram vilka beskrivs i kapitel 4. Ett mål kan innefattas i flera strategier och vice versa.

## 4. Strategi för hållbart resande

Den övergripande strategin för att uppnå trafikplanens strategiska mål och resultatmål är hållbart resande. Hållbart resande kan definieras som transporter och resande som är effektiva och bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling som hälsa och miljö. I en mer praktisk hållning menas att resande i första hand sker med hållbara färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik eller att resor inte behöver göras alls. Det konkreta arbetet att möjliggöra hållbart resande kan då delas in i två delar:

- Att påverka människors attityder och beteenden i riktning mot ett mer hållbart resande.
- Hållbar planering, som ger förutsättningar för ett effektivare resande

I andra hand kan även en effektivare bilanvändning, i form av exempelvis bilpool eller samåkning, och i viss mån också resor med fossilbränslefria och bränslesnåla fordon räknas som hållbart resande.

Som kommunens vision anger finns en tydlig miljöprofil och strävan efter ett långsiktigt hållbart samhälle. En viktig del för att uppnå visionen är att arbeta med hållbart resande. För att uppnå hållbart resande är det av stor vikt att se till hela resan, från start till slut. För att skapa förståelse för hur vi ska uppnå en attraktivt och tillgängligt kommun bör fokus ligga på att det är människor och gods som utgör trafiken, inte fordon.

Ett verktyg för att gå mot hållbart resande är att använda fyrstegsprincipen. Den har tagits fram av Trafikverket och är ett förhållningssätt för planering som innebär att möjliga lösningar prövas stegvis. Principen innebär att åtgärder väljs i ordningen Tänk om, Optimera, Bygg om och sist Bygg nytt. Inom kommun bör fyrstegsprincipen användas för att identifiera lämpliga lösningar.

Nedan redogörs för delstrategier som alla verkar mot trafikplanens huvudstrategi – Hållbart resande.

### 4.1 Strategi för bättre tillgänglighet som bidrar till attraktivt Kungälv

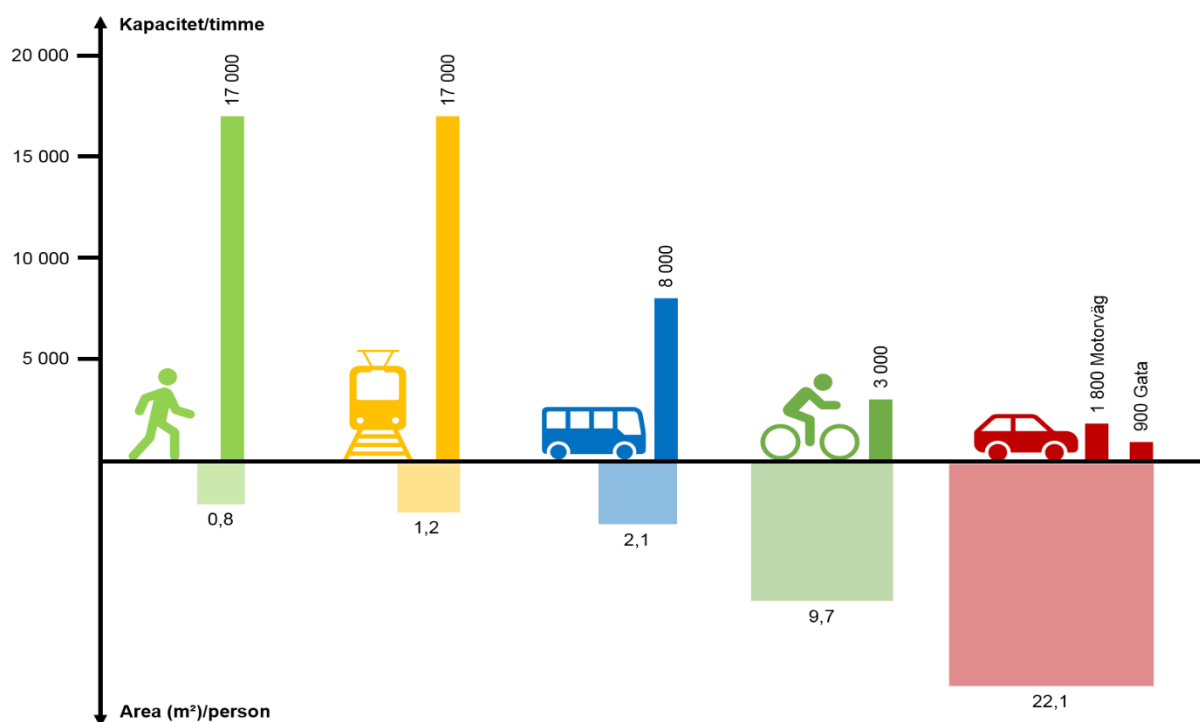
Bilen är en grundläggande förutsättning för att dagens samhälle ska fungera. Så kommer det med all sannolikhet att fortsätta att vara under överskådlig framtid. Däremot kan inte bilen lösa alla människors res- och transportbehov. En ökad biltrafik leder bland annat till ökat markanspråk för infrastruktur, buller- och luftföroreningar, trängsel, sämre framkomlighet och tillgänglighet för kommuninvånare och näringsliv vilket påverkar attraktivitet på flera olika plan.

Genom att prioritera yteffektiva trafikslag kan bilköer förebyggas och tillgängligheten i kommunen öka. Fler kommuninvånare, verksamma, in- och utpendlare får då lättare att ta sig till arbete och skola, handel och nöjen, rekreation och fritidsaktiviteter. En god tillgänglighet med olika trafikslag inom, till och från Kungälvs kommun bidrar till att stimulera arbetsmarknadsregionen och är gynnsamt för såväl kommuninvånare, som in- och utpendlare och näringslivet i kommunen. En förändrad färdmedelsfördelning skapar både utrymme för andra nyttor än trafik och krävs för att skapa bättre framkomlighet och ökad tillgänglighet för fler.



Att möta ökad biltrafik och bilköer med fler eller bredare gator och vägar har visat sig vara en kortsiktig lösning. Mer vägutrymme leder i stor utsträckning till inducerad, och totalt sett, ökad biltrafik. En sådan strategi är därmed inte förenligt med kommunen mål att öka andelen hållbara resor och minska ensambilåkandet. För att kommunen ska kunna växa hållbart måste det ske satsningar på alternativ till ökad framkomlighet för biltrafiken – det vill säga med ökad tillgänglighet och framkomlighet för cykel-, gång- och kollektivtrafik<sup>5</sup>.

Gång, cykel och kollektivtrafik är alla mer yteffektiva färdslag än personbilstrafik – både när det gäller parkeringsytor och ytor för rörelse. Detta betyder att fler människor får plats att förflytta sig och vistas om fler väljer att gå, cykla eller resa med kollektivtrafiken – fler kan ta del av vad som erbjuds, se Figur 4.1-1.



Figur 4.1-1 Olika färdssätts kapacitet för personresor och ytan de tar upp i gatumiljön. Källa: TÖI, Transportøkonomisk institutt (Norge).

En omDispositionering av gatu- och stadsrum som leder till en ökad möjlighet att förflytta sig till fots, med cykel och kollektivtrafik innebär ett mer jämlikt transportsystem med större rörelsefrihet. Fler människor, oavsett kön, ålder, fysisk förmåga eller socioekonomiska förutsättningar, har tillgång till och möjlighet att förflytta sig med dessa färdslag i jämförelse med ett transportsystem som domineras av biltrafik. En utveckling mot en mer balanserad färdmedelsfördelning bidrar till en mer jämlik, demokratisk och tillgänglig stad för fler.

<sup>5</sup> Inom begreppet kollektivtrafik innefattas även färdtjänst och särskild kollektivtrafik.

## Strategier:

- Prioritera yteffektiva trafikslag.
- Öka tillgänglighet och framkomlighet för cykel-, gång- och kollektivtrafik.
- Disponera om gatu- och stadsrum till en ökad möjlighet att förflytta sig till fots, med cykel och kollektivtrafik.
- Fortsatt tillgänglighetsanpassning av busshållplatser i huvud- och sekundärstråken.
- Kommunen samverkar med aktörer inom handel för att stärka möjligheterna till hållbara inköpsresor.

### 4.2 Strategi för intermodala bytespunkter – hela resan

Betydelsen av intermodala bytespunkter<sup>6</sup> ökar när stor andel av resorna ska göras till fots, med cykel och med kollektivtrafik och en kombination av dessa färdslag. Dessa färdslag stärker varandra, vilket innebär att färdvägen till bytespunkten och i anslutning till bytespunkten måste det vara stor tillgänglig till exempelvis parkering. I kommunen finns de stora intermodala bytespunkterna i Kungälvns tätort, Ytterby och Kode.

För de som inte kan ta sig till kollektivtrafik till fots eller med cykel bör det finnas möjlighet till pendelparkering. Detta gäller framför allt bytespunkter i serviceorterna.

## Strategier:

- Det ska vara tryggt att vistas i anknytning till kollektivtrafikknutpunkterna.
- Säkerställa att det finns tillräckligt med cykelparkering vid kollektivtrafikknutpunkter.
- Det ska finnas pendelparkeringsmöjligheter vid kollektivtrafikknutpunkter i serviceorterna.

### 4.3 Strategi för gatans betydelse för stadslivet

För att möta de förmodade kommande trafikökningarna behöver ett helhetsgrepp tas på hur gatustrukturen i centralorten ska fungera i samspel med bebyggelse. Därmed blir den enskilda gatans eller vägens plats i helheten tydligare när man planerar nybyggnader eller ombyggnader i stadsmiljön. Gatustrukturen måste fastläggas med huvudmålet att skapa hållbart resande och utformas attraktivt för boende, besökare och verksamheter.

Gatans utseende och utformning behöver stämma överens med dess funktion och den hastighetsnivå som önskas. Genom rätt gatuutformning kan mer självförklarande gator åstadkommas där trafikanten intuitivt inser vilken hastighet som gatan är avsedd för.

---

<sup>6</sup> Betyder bytespunkt som kan ske med utnyttjande av flera trafikslag t.ex. gång, cykel, kollektivtrafik och bil

## Strategier:

- Skapa en översikt hur trafiken skall fungera i samspel med bebyggelse.
- Skapa en tydlig funktionsindelning av trafiknätet där utformningen stödjer nätets funktion.
- Utforma trafikmiljön enhetligt i tätbebyggda områden.
- Utveckla samarbetet mellan aktörer som arbetar med trygghetsfrågor.

### 4.4 Strategier resor till/ från Kungälv kommun

Kungälv kommun är med sin lokalisering tydligt sammankopplad med Göteborgsregionen. Kommunen är en del av arbetsmarknaden i Västsverige. Kommunen har ett flertal stora arbetsplatser men i huvudsak ett stort antal småföretag. Arbetspendlingen visar utpendlingen är cirka 50 % större än inpendlingen. Eftersom alla sekundärstråk, samt mindre stråk, i kommunen kopplas huvudstråket har kapacitetstaket i stort sett nåtts. För att klara den utmaningen krävs att en andel av dessa pendlare väljer att resa på annat sätt än med bil.

Enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet i Västra Götaland ska 40 % av alla resor göras med kollektivtrafik år 2025. Idag görs cirka 28 % av resorna med kollektivtrafik. Kommun är beroende av en fungerande mobilitet<sup>7</sup>, både lokalt och regionalt, och det är därför en stor utmaning att göra resandet hållbart både ur miljömässigt, ekonomiskt och socialt perspektiv. Kollektivtrafiken är ett attraktivt alternativ till bilen om tillgänglighet, enkelhet och framkomlighet säkerställs.

Med Kungälv kommuns placering kommer en stor andel av personresorna till och från kommunen att göras med kollektivtrafik eller personbilar. Det är av stor vikt att studera hur människor gör hela resan från hemmet till jobbet, skolan, fritidssysselsättningen etc. Alla invånare har inte en busshållplats eller tågstation inom gång eller cykelavstånd vilket innebär att möjligheten till pendelparkering kan vara avgörande för ett hållbart resande i dessa fall.

För att uppnå att 40 % av resorna görs med kollektivtrafik är det viktigt att arbeta med en kombination av olika strategier. Detta stärker även den enskilda strategin och ger positiva synergieffekter.

#### 4.4.1 Samverkan med regionala aktörer

Sveriges näst största stad är Göteborg och är Västsveriges största regionala nod. För att möjliggöra hållbart resande i regionen är det viktigt att ny bebyggelse i Kungälv kommun och andra kommuner sker i nära anslutning till starka kollektivtrafikstråk. För att lyckas med detta är samverkan med regionens aktörer (grannkommuner, Trafikverket, Västra Götalandsregionen,

---

<sup>7</sup> Mobilitet är möjligheten för människor och gods att förflytta sig från en plats till en annan.

I trafikplanen avser begreppet mobilitet att en växande befolkning ska ges goda möjligheter att resa hållbart och att gods kan transporteras effektivt.

Göteborgsregionens kommunalförbund, andra organisationer och kommunens invånare) av yttersta vikt.

**Strategier:**

- Lokalisera nya bostads- och verksamhetsområden huvudsakligen i anslutning till kollektivtrafikstråk.
- Förtätad bebyggelse kring intermodala bytespunkter främst i Kungälv och Ytterby tätort samt i serviceorter.
- Samverka med regionala intresseorganisationer inom transportsektorn.
- Sprid kunskap och utbyt erfarenheter med regionala aktörer.

#### 4.4.2 Ökade möjligheter till kollektivtrafikresande i regionen

Kollektivtrafiken är ett system som knyter samman internationella, nationella, regionala och kommunala målpunkter. För att göra kollektivtrafiken mer attraktiv krävs att restidsskillnaderna mellan bil och kollektivtrafik samt att kollektivtrafikens restider i rusningstid minskar. Därtill ska kommunen arbeta för att öka pålitlighet och turtäthet. Möjligheterna att arbeta eller göra andra saker under resan är även det en viktig konkurrensfördel gentemot bilen.

Den regionala tågtrafiken i Bohusstråket kopplar samman Ytterby och Kungälvs tätort med Kode, Göteborg och Bohuslän, i förlängningen hela Sverige. Även med regionbusstrafik är Kungälvs kommun sammanlänkat med flera grannkommuner. Kommunen ska verka för att tågtrafiken genom kommunen trafikerar som pendeltåg.

**Strategier:**

- Färdigställa plan för konkurrenskraftig kollektivtrafik
- Lokalisera nya bostads- och verksamhetsområden i huvudsak i anslutning till kollektivtrafikstråk.
- Förtätad bebyggelse kring intermodala bytespunkter främst i Kungälv och Ytterby tätort samt i serviceorter.
- Verka för hög turtäthet, hög pålitlighet och kortare restider i kollektivtrafiken.
- Verka för samordning av buss- och tågtider.
- Kommunen arbetar för att underlätta pendling med regionalbuss till våra stora arbetsplatsområden.
- Utveckla samarbetet med aktörer inom kollektivtrafiken.
- Kommunen deltar i samarbeten kring järnväg för att stärka järnvägens roll i den regionala trafiken, men också nationellt.
- I samverkan med besöksnäringen marknadsföra hållbara resor.

#### 4.4.3 Bilparkering och tillgång till parkering

Tillgång till gratis bilparkering nära arbetsplatser eller målpunkter har stor betydelse för val av färd sätt. Tillgången och kostnaden av bilparkering är ett starkt styrmedel som kan användas för att minska biltrafiken. Utbudet och kostnaden av bilparkering vid arbetsplatser i kommunen bör kartläggas. Detta ska sedan ligga till grund för ständig utveckling av kommunens strategiska arbete med parkering och parkeringsnorm samt stödja arbetet med hållbart resande.

##### Strategier:

- Färdigställa kommuntäckande plan för smart och effektiv parkering.
- Kartlägga parkeringsplatsers utbud och regleringsformer, de kommunen har rådighet över.
- Samnyttjande av parkeringar.
- Verka för ett p-ledningssystem som minskar söktrafiken.

#### 4.5 Strategier resor i Kungälv

Arbetspendlingen med start och slut inom kommunens gränser står för nästan lika många resor per dag som utpendlingen och de resor som görs med bil trafikerar i mångt och mycket samma stråk som in- och utpendlarna.

Arbetspendling bidrar till en stor andel av det totala trafikarbetet men en betydande andel av alla resor sker även till fritidssysselsättningar och andra aktiviteter, både på vardagar och helger. Valet av färd sätt till och från arbetet är i många fall även avgörande för vilket färd sätt som används till andra typer av resor, t.ex. hämta och lämna barn, handla livsmedel etc.

Precis som för de delregionala och regionala resorna ska minst 40 % av resorna inom Kungälvs kommun ske med kollektivtrafik år 2025. Senast sammanställda färdmedelsdata för kollektivtrafik i kommunen är från år 2014 där cirka 10 % av resorna skedde med kollektivtrafik. Målet är ambitiöst men skillnaden för resor inom kommunen är att möjligheten att gå och cykla är större än för de delregionala och regionala resorna. Cirka hälften av kommunens invånare bor i centralorten vilket pekar på att potentialen att fler kan gå och cykla för de kortare resorna under 5 kilometer är stor. För de längre resorna är kollektivtrafik fortfarande mycket viktig om andelen bilresor inte ska öka.

Möjligheterna och potentialen att nå 40 % kollektivtrafikresor varierar beroende på var i kommunen invånarna bor. Då är det rimligt att andelen kollektivtrafikresor är större för de som bor i Kungälvs tätort och Ytterby jämfört med de som bor på mindre kollektivtrafiktäta platser i kommunen.

För att förändra resvanor krävs en kombination av olika typer av insatser – både insatser för beteendeförändring och fysiska åtgärder. Tillsammans skapar de synergieffekter och möjliggör för kommuninvånarna att kunna förflytta sig med olika färd sätt vid olika typer av resor.

#### 4.5.1 Gångtrafik – alla resor startar och slutar till fots

Gångtrafik är ett viktigt färdssätt och det är ett färdssätt som börjar eller avslutar i princip alla förflyttningar oavsett vilket annat färdssätt som används i övrigt. Fotgängare bidrar till rörelse och möten varför det är viktigt att skapa bra miljöer för fotgängare framförallt i Kungälvns tätort, Ytterby och Kode där bebyggelsestätheten kommer att öka med nyexploatering av bostäder och verksamheter. Attraktivitet, komfort och orienterbarhet är tre aspekter som är grundläggande för ökad gångtrafik. I kombination med tillgänglig kollektivtrafik är gångtrafik ett attraktivt alternativ för allt fler kommuninvånare och besökare.

Genom att kontinuerligt säkerställa att gångvägar är gena i sin dragning, standarden är hög i sin utformning, stråken är sammanhållna, gångpassager är trafiksäkra och tryggheten är hög genom exempelvis belysning skapas en hög tillgänglighet och framkomlighet i gångtrafiknätet. Detta är viktiga grundstenar för att fler ska välja att gå för resor under tre kilometer och i förlängningen att målet om minskade koldioxidutsläpp ska uppnås. Därtill har den fysiska aktiviteten mycket goda hälsoeffekter.

#### Strategier:

- Färdigställa plan för attraktiva miljöer och stråk för gång och cykel.
- Verka för att fler barn och ungdomar går till/från skolan och fritidsaktiviteter.
- Verka för separering av gång- och cykeltrafik på vältrafikerade stråk.
- Utforma gångstråk enhetligt, sammanhängande och gent.
- Öka tryggheten på gångstråk.
- Fortsatt tillgänglighets- och säkerhetsanpassning av gång- och cykelpassager.
- Prioritera yta för gångtrafik i tätbebyggda områden.
- Förbättra vägvisningen längs gångstråk.
- Kontinuerligt förbättra standarden på underhåll och vinterväghållning.

#### 4.5.2 Cykeltrafik

Från Västra Parken i centrala Kungälvns tätort nås stora delar av centralorten inom 5 kilometer. Det indikerar att potentialen för att öka andelen cykelresor till- och från målpunkter i stadskärnan och närliggande områden är hög. Kungälvns kommun är starkt bilberoende med en befolkning som är vana vid att använda sig av bilen. Cykeln behöver bli ett reellt alternativ till bilen för kortare resor under fem kilometer.

Barriärer i form av topografi och transportinfrastruktur kan bidra till att viljan och möjligheten att cykla begränsas. För att öka andelen cykelresor i kommunen behövs ett attraktivt cykelnät med gena och sammanhängande stråk främst inom Kungälv, Ytterby samt serviceorter och om möjligt även övriga kommunen samt trafiksäkra passager i korsningspunkter inom tätbebyggt område. Precis som för den strategiska inriktningen för gångtrafik är det viktigt att detta kontinuerliga arbete fortsätter. Det är också viktigt att arbeta för en bra drift och underhåll av cykelvägnätet för att minska risken för olyckor orsakade av ojämn beläggning och halka.

Cykling behöver prioriteras högre i tätbebyggda områden än idag, sett till yta och framkomlighet. Cykelvägnätet behöver koppla samman viktiga målpunkter i kommunen, inom och mellan kommunens tätbebyggda områden samt på landsbygd. Genom att systematiserat dela in cykelstråk gällande funktion, både inom tätbebyggt område och landsbygd, kan lämpliga åtgärder identifieras. Fotgängare och cyklister är olika färdssätt och har olika behov, vilket också ska återspeglas i planering av respektive färdssätt. Inom tätbebyggt område ska cykelbanor separeras med gångtrafik i så stor utsträckning som möjligt och prioriteras framför framkomlighet för bil.

Vinsterna av att investera i insatser för en ökad och säker cykling är bland annat bättre folkhälsa, attraktivare livsmiljöer, mindre miljöpåverkan och ett ökat kollektivtrafikresande (om goda kopplingar görs till kollektivtrafiken).

### **Strategier:**

- Färdigställa plan för attraktiva miljöer och stråk för gång och cykel.
- Verka för att fler barn och ungdomar cyklar till/från skolan och fritidsaktiviteter.
- Verka för separering av gång- och cykeltrafik på välanvända stråk.
- Utforma cykelstråk enhetligt, sammanhängande och gent.
- Utöka och förbättra möjligheterna till cykelparkering.
- Öka tryggheten på cykelstråk.
- Fortsatt tillgänglighets- och säkerhetsanpassning av gång- och cykelpassager.
- Prioritera yta för cykeltrafik i tätbebyggda områden.
- Förbättra vägvisningen längs cykelstråk.
- Kontinuerligt förbättra standarden på underhåll och vinterväghållning.

### **4.5.3 Kollektivtrafik**

Kollektivtrafik skapar tillgänglighet för stora delar av kommunens invånare. Den ska vara pålitlig, konkurrenskraftig gentemot bilen och enkel att använda i vardagen. Ytterligare satsningar på verksamheter och boendemiljöer i kollektivtrafknära lägen är avgörande för att Kungälv ska bli en hållbar och attraktiv kommun.

Buss- och tågtrafiken i kommunen möjliggör ett stort antal resmöjligheter inom kommunen och ut i regionen men kollektivtrafikens marknadsandelar bedöms fortfarande vara utvecklingsbara. En annan mycket viktig aspekt är kvaliteten på den kollektivtrafik som erbjuds. Här är pålitlighet, turtäthet och restid mycket viktiga parametrar. Turtätheten kan påverkas i positiv riktning med hjälp av förtätning av bebyggelse/verksamheter i befintliga kollektivtrafikstråk, medan pålitlighet och restid påverkas av vilken framkomlighet som kollektivtrafiken ges i gaturummet. I detta sammanhang vore det en god idé att följa upp hur restidskvoten kollektivtrafik/bil ser ut dels idag och dels följa hur den utvecklas över tid för ett antal utvalda reserelationer.

För att nå en ökad andel kollektivtrafikresor i kommunen bör de stationsnära lägena tas tillvara. De större intermodala knutpunkterna som finns idag behöver samverka på ett bättre sätt, med bättre resmöjligheter sinsemellan. Kommunen ska verka för att kollektivtrafiken har hög

turtäthet, hög pålitlighet och korta restider samt att infrastruktur för kollektivtrafiken har god standard.

En stor del av resorna med kollektivtrafiken görs till arbete och skola där turutbudet är prioriterat för dessa typer av kollektivtrafikresor. Det är även viktigt att beakta invånarnas möjlighet att resa med kollektivtrafik på fritiden. För dessa resor är det inte ekonomiskt försvarbart att erbjuda en kollektivtrafik med hög turtäthet till många olika destinationer, men det finns en rad andra åtgärder att arbeta med för att fritidssysselsättningar ska vara tillgängliga med andra färdmedel än egen bil även utanför arbetstid.

För att kollektivtrafiken ska upplevas som attraktiv är det även viktigt att arbeta för en trygg kollektivtrafik, på fordonet men även i anslutning till hållplatser, kollektivtrafikknutpunkter och anslutande gång- och cykelvägar.

#### **Strategier:**

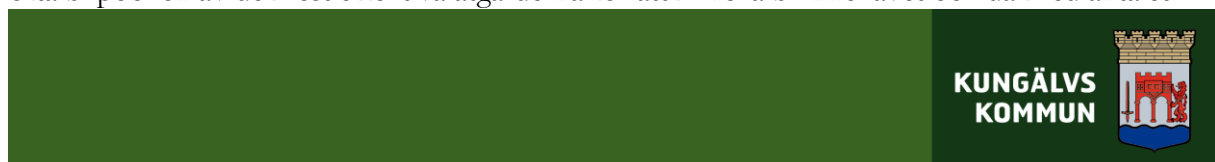
- Färdigställa plan för konkurrenskraftig kollektivtrafik.
- Verka för hög turtäthet, hög pålitlighet och kortare restider i kollektivtrafiken.
- Förkorta restiderna i kollektivtrafiken genom tydlig avvägning mellan restid och antalet hållplatsstopp.
- Utveckla samarbetet med aktörer inom kollektivtrafiken.

#### **4.5.4 Biltrafik**

Att resa med bil är flexibelt och i många relationer det snabbaste färd sättet i Kungälv idag. En stor del av dagens bilresor som kommuninvånarna genomför skulle dock kunna ske med andra färd sätt. Att minska bilresandet får inte bara positiva effekter på miljö, hälsa, trafiksäkerhet och markutnyttjande, det innebär även att de resor som faktiskt måste göras med bil blir mer effektiva och pålitliga genom att trängsel minskar. En ökad andel hållbara resor möjliggör att luftkvalitet och bullernivåer förbättras.

Även om andelen kollektivtrafikresor ska öka markant i kommunen kommer biltrafiken på sikt att utgöra en stor andel av resorna inom centralorten och kommunen i sin helhet. Trafiksäkerhet, effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur, förutsättningar för nya tekniker (drivmedel, el och automation) samt nya tjänster (t ex bildelning) behöver beaktas. Att möjliggöra minskade utsläpp från fordonstrafik handlar både om att använda de resurser som finns på ett mer effektivt sätt, liksom att möjliggöra ett byte till fossilfria drivmedel. Det är viktigt att minska energianvändningen oavsett vilken typ av drivmedel som avses. Tillsammans med ny teknik och klimatsmart samhällsplanering minskar behovet av energi.

Bilnehavet i kommunen är idag relativt högt vilket ställer krav på bland annat bilparkering vid bostäder. Att verka för att en betydande andel av dagens bilresor som kommuninvånarna genomför istället sker med andra färd sätt är viktigt. Även en ökad bildelning i form av bilpool är ett bra sätt att skapa tillgång till bil utan att behovet att äga bilen. Genom att fler delar på samma bil sjunker efterfrågan på parkering, samtidigt som ”onödiga” bilresor kan ersättas med andra färd sätt. Förutom lagespecifika egenskaper som närhet till attraktiv kollektivtrafik och service är ofta bilpool en av de mest effektiva åtgärderna för att minska bilnehavet och därmed antalet





bilresor. Detta gäller både bland personer som överväger att helt avstå från bil eller för hushåll som funderar på att gå från två bilar till en bil. Oavsett var, bör parkeringsplatser för bilpool vara på de mest attraktiva parkeringsplatserna, exempelvis nära entréer eller hissar, för att ytterligare stimulera användandet.

#### **Strategier:**

- Färdigställa plan för hållbar och trafiksäker biltrafik
- Verka för att körsträcka med bil per invånare minskar med fokus på skol- och arbetsresor.
- Kommunen som arbetsgivare, även kommunala bolag, ska verka för att effektivisera sina anställdas resor till och från arbetet.
- Stöd företagens arbete med att effektivisera sina anställdas resor till och från arbetet.
- Uppmuntra och stöd lokala initiativ kring samåkning/bilpooler.

#### **4.5.5 Parkering**

För att skapa ett hållbart resande är det viktigt att inkludera parkering i samhällsplaneringen då dess inverkan på ytor, val av färdmedel, tillgänglighet och stadens karaktär kan vara mycket stor.

Genom att ytterligare utveckla bestämmelser för parkering kan kommunen planera för att parkeringsmöjligheterna i kommunen ska bidra till att uppfylla olika målsättningar. Vilken prissättning och annan reglering kommunen inför för de kommunala parkeringsplatserna för bil och godstrafik har stor påverkan på hur stor parkeringsefterfrågan kommer att bli, och därmed även trafikalkstringen. En strategisk parkeringsplanering är på så vis en mycket viktig del i ett hållbart transportsystem.

För att uppmuntra elbilsanvändningen bör laddplatser för elbilar införas på ett antal parkeringsplatser i strategiska lägen i kommunen. Laddplatser bör uppföras på både gatumark och i parkeringsanläggningar. Även om miljöpåverkan från biltrafiken kan minska genom elbilar kvarstår problematiken att de tar samma yta i anspråk, ytan som eventuellt kan nyttjas mer effektivt.

#### **Strategier:**

- Färdigställa en kommuntäckande plan för smart och effektiv parkering.
- Upprätta plan för pendelparkeringar i kommunen.
- Översyn av parkering i kommunen – vilka typ av parkering som ska vara belägen var.

## 4.6 Strategi för mobility management

Mobility management är ett koncept med verktyg för beteendeförändring inom transportområdet i syfte att skapa hållbart resande. För att kunna minska energiförbrukningen och koldioxidutsläpp i kommunen visar forskning att det är nödvändigt att utöver tekniska framsteg på fordons- och drivmedelssidan även ändra beteendet hur vi väljer att transportera oss. Mobility management består av åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Det kan även vara ett sätt att få kommuninvånare och näringsliv mer delaktiga i planeringsprocessen.

Kommunen ska arbeta med mobility management som en naturlig del i den dagliga verksamheten. Möjligheter finns för allmänheten att lämna åsikter och förslag, vilket är positivt för att inkludera medborgarna mer i trafikplaneringsprocessen. Detta arbete kan kompletteras med att genomföra fler mobility management-åtgärder för att informera och uppmuntra till mer hållbara resvanor och en effektivare nyttjande av det befintliga transportsystemet. Genom att involvera mobility management i tidiga skeden och i all trafikplanering i kommunen kan mer hållbara och transportval stödjas.

### Strategier:

- Färdigställa plan för samhällsplanering för hållbart resande
- Uppmuntra invånarna att resa mer hållbart genom mobility management-åtgärder.
- Gå med i redan etablerade mobility management-projekt/koncept i regionen, som bidrar till erfarenhet och att komma in i tänket.
- Att i kommunens arbete med trafikplanering och infrastrukturåtgärder alltid kombinera dessa med mobility management-åtgärder.
- Vid genomförande av mobility management-åtgärder för kommunens invånare ska motsvarande aktivitet genomföras riktat mot anställda vid Kungälv kommun. Denna princip syftar till att Kungälv kommun ska vara ett föredöme och visa vägen mot hållbara transporter.

### 4.6.1 Inspiration ger motivation till förändring

Tillsammans med utveckling av den fysiska infrastrukturen behövs satsningar för att involvera, inspirera och informera kommuninvånarna. Detta för att den fysiska infrastrukturen ska användas fullt ut och nå sin fulla potential. Genom att kommunen påbörjar arbete med mobility management kan förbättras förutsättningar och acceptans för hållbara transporter. I förlängningen bidrar detta till att skapa en större efterfrågan av lösningar för hållbart resande, vilket i sin tur ytterligare driver utvecklingen i en önskad riktning. En mängd åtgärder, kampanjer och aktiviteter har genomförts genom åren. Det finns en utvecklingspotential att i högre utsträckning samordna mobility management med den fysiska bebyggelseplaneringen, främst i Kungälv tätort, Ytterby och serviceorter.

#### 4.7 Strategi för hållbar godstrafik

Godstrafiken i kommunen berör oss på flera sätt. Allt som köps och konsumeras måste nå kommuninvånare och kommunens besökare, antingen till bostaden eller till de restauranger, caféer, affärer etc. som utgör kommunens utbud. Efter förbrukning krävs fungerande returflöden i form av avfallshantering och återvinning. Godstrafiken inom kommunens geografiska område står inför ett antal utmaningar under de kommande åren. Inte minst eftersom att befolkningen förväntas fortsätta växa och att miljö- och klimatutmaningarna blir tydligare.

Förändrade och mer balanserade färdmedelsfördelningar för persontransporterna skapar möjligheter för en mer effektiv godstrafik. Godstrafikens tillgänglighet ökar då andelen hållbara resor ökar. Satsningar på yteffektiva personresor och samnyttjade ytor i form av gånggator och gångfartsområden kan även förbättra tillgängligheten för varuleveranser i tätbebyggda områden.

En utbyggnad av cykelinfrastrukturen skapar även möjligheter för att frakta gods med cyklar i tätbebyggda områden, där potentialen är störst i Kungälv's tätort. Införandet av gångfartsgator gynnar både stadsliv och skapar möjligheter för ökad tillgänglighet för godstrafiken att lossa och lasta. Genom att verka för en samordning av leveranser kan antalet godstransporter minska.

I likhet med att ny bebyggelse i första hand ska utvecklas i huvud- och sekundärstråk ska nya verksamheter i första hand förläggas där det redan finns robust infrastruktur. Detta gäller framförallt verksamheter som inte är lämpliga att förläggas i centrala lägen i centralorten eller serviceorterna. Med robust infrastruktur menas erforderlig, befintlig infrastruktur för den specifika verksamheten. I serviceorterna lämpar sig lokala verksamheter medan det i centralorten även är lämpligt med större verksamheter som kräver mycket transporter.

#### Strategier:

- Färdigställa plan för hållbar godstrafik.
- Verka för att nya verksamheter förläggs vid befintlig, robust och tillgänglig infrastruktur.
- I serviceorterna lämpar sig lokala verksamheter medan det i centralorten även är lämpligt med större verksamheter som kräver mycket transporter.
- Stöd företagens arbete med att minska sina transporter.
- Stimulera användning av renare och tystare godstrafikfordon, särskilt i tätbebyggt område.

#### 4.8 Strategi för miljöfordon, tekniska innovationer och förnybara bränslen

Parallellt med att arbeta med förändrade och mer balanserade färdmedelsandelar bör kommunen främja renare, tystare och bränslesnålare fordonstransporter. Eftersom en betydande andel bilresor även kommer göras i framtiden behövs fortsatta satsningar på miljöfordon och förnybara bränslen. Andelen motorfordon som drivs av miljövänligare drivmedel än bensin och diesel bör öka för att ytterligare minska motorfordonssektorns miljöpåverkan. Satsningar på eldrivna stads- och regionbussar kan ge effekt på luftkvalitet och bullermiljön i kommunen, främst i Kungälv's tätort och Ytterby. Kommunen ska även främja en energieffektiv färjetrafik som genererar mindre utsläpp än dagens fordon.

Kommunens interna verksamheter genererar en betydande mängd transporter. I detta vilar ett stort ansvar och en möjlighet att driva på utvecklingen och efterfråga förnybara och fossilfria bränslen.

En ökad användning av elcyklar innebär att cykeltrafiken kan vara en större konkurrent till biltrafiken. Elektrifiering av kollektivtrafiken bidrar till tystare, renare och mer attraktiva stadsmiljöer. Störst miljövinster uppnås om kollektivtrafiksystemet attraherar bilister. I kommunens perspektiv har ett utbyggt elbussystem bäst möjlighet att locka dessa resenärer till kollektivtrafiken. Mer miljöanpassade distributionsfordon kan också bidra i samma riktning. Detta blir inte minst viktigt i en växande stad med ökande varuflöden.

**Strategier:**

- Stimulera användningen av energieffektiva fordon.
- Stimulera användning av renare och tystare fordon.
- Verka för etablering av tankställen för förnybara drivmedel.

## 5. Fortsatt arbete

För att uppnå trafikplanens strategiska mål och resultatmål med avstamp i strategierna, där huvudstrategin är hållbart resande, är nästa steg att upprätta planer som ska leda till att trafikplanens strategiska mål och resultatmål uppfylls.

Planerna föreslås att delas upp i följande delar:

- Samhällsplanering för hållbart resande
- Attraktiva miljöer och stråk för gång och cykel
- Konkurrenskraftig kollektivtrafik
- Smart och effektiv parkering
- Hållbar och trafiksäker biltrafik
- Hållbar godstrafik

Planerna riktar sig främst till kommunala förvaltningar men förhoppningen är även att de ska motivera andra aktörer att arbeta åt samma håll.

## 6. Uppföljning

Kommunen ska i sin dagliga verksamhet succesivt förverkliga trafikplanens strategiska mål och resultatmål. Utan uppföljning är det svårt att ta rätt beslut eftersom kunskap saknas om genomförda åtgärder har gett önskad effekt. Uppföljning av uppsatta mål i trafikplanen och indikatorer i respektive plan kommer därför vara viktigt.

Målsättningen är att följa upp och utvärdera trafikplanens måluppfyllelse med 4 års intervall, på liknande sätt som aktualitetsprovningen av översiktsplaner.

Den senaste färdmedelsfördelning för kommuninvånarna togs fram inom ramen för en resvaneundersökning som genomfördes år 2014. Under år 2017 kommer kommunen att ingå i en liknande resvaneundersökning där resultatet kommer att utgöra bas för planerna.

Trafikplanens strategiska mål och resultatmål kommer att följas upp i kommunens uppföljningsverktyg.