



På väg

# Trafikprogram 2035

Typ av styrdokument	Program
Beslutsinstans	Kommunfullmäktige
Beslutsdatum och paragraf	2021-10-21, KF § 202
Diarienummer	KS 2015/764
Datum för senaste revidering	2021-09-08
Giltighetstid	Tills vidare
Dokumentansvarig funktion	Samhällsbyggnadsförvaltningen
Målgrupp för dokumentet	Alla kommunens förvaltningar och bolag



# Innehåll

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
1.1	Läsanvisning.....	1
1.2	Bakgrund och syfte.....	1
1.3	Avgränsningar.....	1
<b>2</b>	<b>Strategiska insatsområden</b>	<b>2</b>
2.1	Organisation och samverkan.....	2
2.2	Beteendepåverkan.....	3
2.3	Samhällsplanering.....	5
2.4	Parkering.....	6
2.5	Infrastruktur och trafikering.....	8
2.5.1	Gångtrafik.....	8
2.5.2	Cykeltrafik.....	9
2.5.3	Kollektivtrafik.....	10
2.5.4	Biltrafik inklusive gods, utryckningsfordon och LGF.....	11
<b>3</b>	<b>Planer och aktiviteter</b>	<b>13</b>
3.1	Organisation och samverkan.....	13
3.2	Beteendepåverkan.....	13
3.3	Samhällsplanering.....	14
3.4	Parkering.....	14
3.5	Infrastruktur och trafikering.....	14
<b>4</b>	<b>Genomförande och uppföljning</b>	<b>16</b>
4.1	Kostnadsanalys.....	16
4.2	Gemensamt ansvar för genomförande.....	16
4.3	Uppföljning och utvärdering.....	17
4.4	Kommunikation och dialog.....	18
	<b>Begreppsförklaringar</b>	<b>19</b>

# 1 Inledning

## 1.1 Läsanvisning

*Trafikprogram 2035* (denna handling, nedan kallad trafikprogrammet) är ett resultat av det fleråriga projektet *På Väg!* (nedan kallat projektet) inom Tjörns kommun. Projektet har även resulterat i handlingarna *Trafikstrategi 2035* (nedan kallat trafikstrategin) och *Projektrapport På Väg!* (nedan kallat projektrapporten) med bilagor.

Trafikstrategin och trafikprogrammet är styrdokument som innehåller politiska mål och riktlinjer för fortsatt utveckling av kommunens trafiksystem. Projektrapporten är en beskrivning av projektets utgångspunkter och genomförande. Bilagorna är de kunskapsunderlag och material som utarbetats under projektets gång.

## 1.2 Bakgrund och syfte

Tjörns kommun har befolkningsmålet 20 000 bofasta på Tjörn till 2035<sup>1</sup>. I trafikstrategin definieras långsiktiga mål och utvecklingsstrategier för transportsystemet, för att både kunna erbjuda god tillgänglighet och uppnå hållbar utveckling. Trafikprogrammet syftar till att precisera fortsatt arbete med att styra mot målen i trafikstrategin, och ska vara vägledande i alla kommunens planer där trafikfrågor ingår. Det är avsett att användas i tjänstepersonernas dagliga arbete och utgöra en del av kommunens målstyrning gällande innehåll i budget och verksamhetsplaner. Trafikprogrammet avses även förtydliga kommunens position gällande trafikfrågor i det lokala och regionala sammanhanget, och främja samverkan med Länsstyrelsen, Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Västtrafik, grannkommuner samt kommunens vägföreningar.

## 1.3 Avgränsningar

Trafikprogrammet är ett övergripande aktiverande styrdokument som antas av kommunfullmäktige<sup>2</sup>, och utgör en precisering av trafikstrategin mot aktiviteter för måluppfyllelse. Trafikprogrammets aktiviteter kan konkretiseras ytterligare i efterföljande handlingsplaner. Trafikprogrammet omfattar det geografiska området Tjörns kommun, men berör även kommunens relationer till omgivande region. Planeringshorisont för aktiviteter i trafikprogrammet är samma som för kommunens vision, 2035. Trafikprogrammet aktualiseras varje mandatperiod. Uppföljning sker genom kommunens centrala uppföljningsprocess.

---

<sup>1</sup> Tjörns kommun, 2015, Vision 2035 - Möjligheternas ö

<sup>2</sup> Tjörns kommun, 2020, Riktlinje för styrdokument i Tjörns kommun.

## 2 Strategiska insatsområden

I detta avsnitt beskrivs hur respektive insatsområde i trafikstrategin ska styra mot målsättningarna för transportsystemet.

### 2.1 Organisation och samverkan

Trafikstrategi 2035:

- *Bedriv systematisk samverkan med andra aktörer för att uppnå hållbara transportlösningar. Viktiga aktörer är vägföreningar, Trafikverket, Västtrafik, grannkommuner och näringsliv.*
- *Stärk hela den kommunala organisationen för systematiskt arbete med hållbart resande och hållbara transporter.*

Eftersom Tjörn är en ö-kommun med mycket in- och utpendling, besöks trafik och godstrafik, samt att kommunen inte har huvudmannaskap över väginfrastrukturen, finns stort behov av samverkan med både lokala och regionala trafikaktörer. För att kommunens strategiska inriktningar för trafiksystemet ska kunna få genomslag behövs legitimitet för inriktningarna hos övriga berörda aktörer, och att en konstruktiv och kontinuerlig dialog förs mellan berörda parter. För att kunna arbeta aktivt med förverkligande av målsättningar gällande trafiksystemet behöver kommunen även en fungerande intern samverkan och organisation kring trafikfrågorna.



Kommunen har etablerade regionala samarbetsforum för infrastrukturfrågor i form av *Nordvästsvenska Initiativet*, där Stenungsund, Tjörn och Orust tillsammans med lokala näringslivsaktörer verkar för stärkta fastlandsförbindelser, samt *KUSTO-samarbetet* där STO-kommunerna samt Kungälv och Uddevalla gemensamt verkar för bland annat stärkt kapacitet på södra Bohusbanan. Kommunen har regelbunden dialog med *Trafikverket* om såväl strategiska som operativa infrastrukturfrågor, samt med *Göteborgsregionen GR* genom deras etablerade kommunnätverk. Via

GR har kommunen även utbyte med *Västra Götalandsregionen* i samband med deras upprättande av regional infrastrukturplan.

På de gator och vägar på Tjörn som inte har statligt huvudmannaskap, tillämpas av tradition enskilt huvudmannaskap med vägförening som väghållare. Detta innebär att kommunen har begränsat inflytande över hur gator och vägar utvecklas och används. Kommunen kan juridiskt påverka gator och vägar genom nya detaljplaner, eller genom avtal med vägföreningar i de fall kommunen ger dem ekonomiska bidrag. Övriga påverkansmöjligheter baseras idag på samarbete och förtroende mellan kommun och enskilda vägföreningar. För att kommunen i framtiden ska ha tillräckligt inflytande över trafiksystemet för att kunna styra mot uppställda mål, behövs utveckling av samverkan med vägföreningarna.



Kommunen är Tjörns största arbetsgivare varför kommunens interna klimatarbete gällande hållbara transporter kan få stort genomslag. Det är därför av stor vikt att stärka organisationen, dess interna kommunikationsvägar samt samordna och budgetera för arbetet med hållbart resande och hållbara transporter.

## 2.2 Beteendepåverkan

Trafikstrategi 2035:

- *Arbeta med och uppmuntra till mobility management-åtgärder.*
- *Verka för att andelen resor med hållbara färdmedel till och från samt inom Tjörn ska öka.*

Mobility management är ett koncept att påverka beteende inom transportområdet och fungerar ofta som ett komplement till mer traditionell trafikplanering. Kännetecknande för dessa åtgärder är att de inte nöd-



vändigtvis kräver stora finansiella investeringar, men ofta förbättrar effektiviteten av fysisk infrastruktur genom att optimera användningen. En vanlig definition av mobility management är *mjuka åtgärder för att påverka resan innan den börjar*. För att påverka invånarna till att välja mer hållbara transporter behöver vi arbeta med beteende- och attitydförändringar genom hela planeringsprocessen.



Kommunen kan påverka transporterna till och från de egna verksamheterna. Det gäller både godstransporter till skolor och äldreboenden, men också hur de anställda reser till och från arbetsplatsen och i tjänsten. Kommunen bör genomföra en resvaneundersökning bland de anställda för att se hur de i dag reser till och från arbetet samt inom tjänsten för att kunna ta fram en handlingsplan. Kommunen avser att genom styrande upphandlingar fortsätta att minska andelen fordon inom den kommunala fordonsflottan som enbart framförs på bensin och diesel med traditionella förbränningsmotorer.

Kommunen ska arbeta tillsammans med och uppmuntra stora arbetsgivare inom kommunen för att ställa om till mer hållbara transporter, såväl i nätverks- som projektform. Inom ramen för samarbetet diskuteras problem och möjliga lösningar för att effektivisera personalens arbetspendling och transporter till och från arbetsplatsen samt möjligheter att styra om till mer hållbara färdmedel med mera.

Tjörnborna bör kontinuerligt få information om möjligheterna till hållbart resande i kommunen. Möjliga aktiviteter är bland annat cykeldagar, direktbearbetning av särskilda bostadsområden med stor andel bilåkande till och från arbetet, prova på-kampanjer och cykelutbildningar för att förändra Tjörnbornas attityder, kunnande och beteende.

Under sommarsäsongen växer Tjörns befolkning kraftigt genom sommarboenden samtidigt som turismen är stor vilket medför att befintlig

infrastruktur belastas hårdare än under resterande del av året. Mobility management-åtgärder är även ett sätt att påverka val av färdmedel vid besök på Tjörn. Genom att tydliggöra hållbart resande i kommunens strategiska arbete med turism och inkludera åtgärder för att besökare och invånare ska välja andra färdmedel än bil kan kommunen profilera sig mot hållbar turism.

## 2.3 Samhällsplanering

Trafikstrategi 2035:

- *Lokalisera nyexploatering och utveckling i närheten av kollektivtrafikstråk och goda gång- och cykelförbindelser.*
- *Verka för trygga och tillgängliga trafikmiljöer och allmänna platser för alla.*
- *Verka för stärkta lokala och regionala resmöjligheter.*

Rådigheten över lokalisering vid exploatering är ett av kommunens tydligaste verktyg för att påverka resandebehov. Genom att exploatering och utveckling sker vid kollektivtrafikstråk ökar tillgängligheten till kollektivtrafik samt att de som flyttar in i nya områden ges tillgång till kollektivtrafik redan från dag ett. Att kollektivtrafikförsörja nya områden är dyrt och för att det ska motiveras krävs en kritisk massa i form av kundunderlag vilket inte är säkert att nyexploateringen når upp till. Genom att förtäta bebyggelsen inom befintliga områden kan en högre täthet leda till ett bättre kollektivtrafikunderlag. Även kundunderlag för lokal samhällsservice ökar, vilket kan minska behovet av längre inköps- och serviceresor som idag utförs med bil. Detta arbete kan stärkas genom att erbjuda möjligheter för fastighetsutvecklare att bygga eller finansiera alternativ till bilparkering i form av mobilitetstjänster, som exempelvis bilpool.

I de fall exploatering inte sker i direkt anslutning till kollektivtrafikstråk ska planering utgå från att tillgängliga och attraktiva pendelparkeringar för bil finns inom rimligt avstånd, så att även människor i dessa områden ska ges realistiska möjligheter att resa med kollektivtrafik.

Investeringar i transportsystemet bör i första hand göras utifrån en bedömning om hur attraktiviteten att resa med olika transportslag påverkas, och om det går att utnyttja och optimera befintlig infrastruktur. Styrning av färdmedelsval vid resor som görs till och från arbetet/studierna bör prioriteras, då dessa kan ha stor påverkan på vilket färdmedel som används till andra typer av ärenden. Detta då många genomför flera ärenden under en och samma resa.





God tillgänglighet och trygghet i trafikmiljöer är viktigt för att människor ska kunna förflytta sig till fots och med cykel. De med särskilda behov av att infrastrukturen är tillgänglig bör prioriteras, främst barn, äldre och personer med funktionsvariationer. Det är därför viktigt att kommunen verkar för detta i planeringsprocesserna och i samarbetet med Trafikverket och vägföreningar. Åtgärder som ökar trygghetskänslan är bland annat att gångstråk planeras i befolkade gaturum, god sikt och belysning utmed stråk och gångpassager.

I de stråk där flest reser är det lämpligt att kraftsamla för att föra över resor till de mer hållbara transportslagen. Hur resandet och trafiken utvecklas på Tjörn påverkas i högsta grad av hur stat, region och grannkommuner planerar sin bebyggelseutveckling och utveckling av transportsystemen. En stor andel av det regionala resandet till och från Tjörn görs idag med bil och eftersom Tjörns grannkommuner planerar för tillväxt medför det en ökad transportefterfrågan längs hela Bohusstråket. Ett ökat resandeunderlag förväntas ge förutsättningar för utveckling av regionala bussförbindelser, bland annat stärkt trafikering med expressbussar till och från Tjörn. En viktig framtida åtgärd är även utbyggnaden av Bohusbanan för att möjliggöra tätare tågtrafik.

## 2.4 Parkering

Trafikstrategi 2035:

- *Använd reglering i tid och avgift för att styra användningen av kommunens parkeringsytor.*
- *Utveckla pendelparkeringar i strategiska lägen.*
- *Möjliggör cykelparkering vid hållplatser och större målpunkter.*

En del i sammanlänkandet av transportsystemet är att sörja för en bra parkeringspolitik både för cykel och motorfordon. Parkering är ett mycket starkt styrmedel som kommunen kan använda för att styra mot ett mer hållbart transportsystem.



En strategisk parkeringsplanering med hjälp av tids- och avgiftsstyrning av bilparkering är en viktig del i ett hållbart transportsystem. Den prissättning och annan reglering som väljs påverkar i sin tur hur stor efterfrågan på parkering blir, och därmed även hur stor trafikstringen blir. Ur miljömässig synvinkel kan det bland annat leda till minskade utsläpp och ett mer effektivt markutnyttjande. Ur social synvinkel leder det till att tidigare parkeringsytor kan omvandlas till torg och mötesplatser och ur ekonomisk synvinkel kan en mer marknadsmässig prissättning bidra till att användaren får stå för parkeringsplatsens kostnad och inte ägaren av parkeringsytan eller samhället i form av kommunen eller via hyresavgifter för exempelvis lokaler och bostäder.

För att göra cykeln mer attraktiv som färdmedel måste cyklisten veta var parkeringar finns. Det har inte genomförts en inventering av cykelparkeringars placering, antal eller standard på Tjörn. Med en ökad kunskap om dagens situation kan cykelparkering inkluderas i ett styrande dokument som parkeringsstrategi och parkeringsnorm. Parkering är även ett viktigt verktyg för att sörja för en god tillgänglighet genom att säkerställa tillräckliga cykelparkeringar vid ny- och ombyggnationer.

För att skapa attraktiva och hållbara tätorter är det viktigt att inkludera parkering i stads- och trafikplaneringen då dess inverkan på ytor, val av färdmedel, tillgänglighet och tätortens karaktär kan vara mycket stor. Genom att ta fram en uppdaterad parkeringsnorm med strategier för bilparkering, där även cykelparkering ingår, kan arbetet med en hållbar parkeringssituation åstadkommas. En parkeringsstrategi med norm ska

beskriva parkeringstal för bil och cykel samt hur parkering ska anordnas vilket medför att det inte vid varje enskilt ärende ska bli en diskussion om kommunens hållning i parkeringsfrågan.

En planeringsprincip, som även kan användas utan ett styrdokument kring parkering, är att planera för besökare som den kundgrupp som är mest prioriterad sett till avstånd mellan bilparkering och målpunkt, följt av boende och därefter verksamma. I kundgruppen "besökare" ingår inte bara personer som är bosatta utanför kommunen och besöker Tjörn utan det kan även vara Tjörnbor som använder en parkering till besöksändamål.

## 2.5 Infrastruktur och trafikering

Trafikstrategi 2035:

- *Verka för utveckling av transportstråket väg 160.*
- *Verka för att expressbussar fortsatt ska trafikera till och från Göteborg.*
- *Verka för att Södra Bohusbanan utvecklas.*
- *Verka för en ny fast förbindelse mellan Orust och Stenungsund.*
- *Prioritera kommunala infrastrukturinvesteringar som bidrar till hållbara transporter.*
- *Sammanlänka gång- och cykelvägnätet så att det blir trafiksäkert för oskyddade trafikanter att röra sig i gatuvägnätet.*
- *Underlätta byten till kollektivtrafik utifrån ett hela resan-perspektiv.*
- *Säkerställ omledningsvägar för utryckningsfordon.*
- *Uppmuntra alternativa vägar för långsamtgående fordon (LGF).*
- *Skapa förutsättningar för laddinfrastruktur och möjlighet till tankning av alternativa drivmedel.*
- *Verka för att godstransporter kan ske på ett effektivt och tillförlitligt sätt.*

Insatsområdet för infrastruktur och trafikering beskrivs vidare genom gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik och biltrafik.

### 2.5.1 Gångtrafik

Att förflytta sig till fots har många fördelar, det har ingen miljöpåverkan, ger positiva hälsoeffekter och upphov till spontana möten. Fotgängare tar också relativt lite ytanspråk i tätortsmiljön. Transportsystemet på Tjörn upplevs delvis som otryggt enligt de medborgarenkäter som har genomförts de senaste åren. En av flera anledningar till otrygghet kan vara utformningen av gatuutrymmet och frånvaro av människor i rörelse. Därmed bör ett särskilt fokus läggas på säkrare infrastruktur för oskyddade trafikanter och att verka för en tryggare miljö vid planering av gatumiljön.



För att göra trafikmiljön i tätorterna på Tjörn till platser man gärna vistas på, behöver miljöerna ses över i syfte att skapa trygghet och trafiksäkerhet. Det handlar bland annat om att tillgodose barnens, äldres och personer med funktionsvariationer tillgänglighet i tätortsmiljöerna. Framförallt innebär den strategiska inriktningen att verka för mindre insatser i gatumiljön som förbättrar kvaliteten, upplevelsen och säkerheten för alla. För attraktiva tätortsmiljöer är det även viktigt att successivt förbättra ljudmiljön och minska antalet bullerstörda miljöer i kommunen.

Gångvägnätet i och mellan tätorterna kan förbättras genom att bland annat sammanlänkas och belysas. Vidare är det viktigt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv att identifiera de gångpassager som är undermåliga och sedan åtgärda dem. Underhållet av gångvägnätet är också av stor vikt eftersom en stor del av olyckorna i tätorten kan kopplas till halka, grus och ojämnheter i beläggningen. Kommunen kan driva detta arbete i samverkan med Trafikverket och vägföreningar.

### **2.5.2 Cykeltrafik**

Tjörns kommun har ett starkt bilberoende med en befolkning som är vana vid att använda sig av bilen. En anledning är att alternativen inte varit tillräckligt bra. Med anledning av detta behöver transportmöjligheterna för cykel förbättras där utvecklad cykelinfrastruktur utgör en del av lösningen. Cykeln behöver bli ett reellt alternativ till bilen för kortare resor. Potentialstudie från Västra Götalandsregionen 2019 visar på stor potential för ökad andel cykelresor till och från målpunkter inom tätorterna och närliggande områden på Tjörn. Cirka 20 procent som arbetar har under 30 minuters cykelresa hemifrån till sin arbetsplats. 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).





För att öka andelen cyklister på Tjörn krävs ett attraktivt cykelvägnät med gena och sammanhängande stråk. En möjlighet att underlätta cykling längs längre sträckor kommer med elcykeln, ett fordon som har genomgått en snabb utveckling och där det idag finns ett stort utbud av modeller i olika prisklasser. Cykling behöver prioriteras högre än idag sett till yta och framkomlighet och cykelvägnätet måste koppla samman viktiga målpunkter i kommunen, såväl inom som mellan kommunens orter.

### **2.5.3 Kollektivtrafik**

Arbetet med att utveckla kollektivtrafiken, både på land och på vatten, på Tjörn behöver fortgå utifrån flera områden tillsammans med Västra Götalandsregionen och Västtrafik. Kommunen ska verka för utvecklad kollektivtrafik till havs, med fler personfärjeförbindelser som främjar arbetspendling och besöks trafik. Ett exempel är färjeförbindelse mellan Tjörn och Kungälv kommun, som kan synkroniseras med andra befintliga färjeförbindelser, få högre turtäthet och matchas mot expressbuss mellan Marstrand och Kungälv/Göteborg.

För att kollektivtrafiken ska upplevas som attraktiv både för arbetspendling och fritidsresor är det viktigt att arbeta för en trygg kollektivtrafik, på fordonet men även i anslutning till hållplatser, kollektivtrafikknutpunkter och anslutande gång- och cykelvägar. Eftersom befolkningen är relativt utspridd på Tjörn är ett väl utvecklat system av pendelparkeringar en möjlig lösning för invånare att i större utsträckning välja resa med kollektivtrafik. Strategin gällande detta är medvetandegöra att och var pendelparkeringar finns samt att antalet lägen för pendelparkeringar och antalet platser på respektive pendelparkeringsplats ska öka.

#### 2.5.4 Biltrafik inklusive gods, utryckningsfordon och LGF

Att resa med bil är flexibelt och i många relationer det snabbaste transportmedlet på Tjörn idag. En stor del av dagens bilresor som Tjörnborna genomför skulle dock kunna ske med andra transportmedel, framförallt resor på korta avstånd. 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.



Även om andelen resor med hållbara färdssätt ökar kommer biltrafiken även på sikt att utgöra en stor andel av resorna i kommunen. Trafiksäkerhet, effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur, förutsättningar för nya tekniker (drivmedel, el och automation) samt nya tjänster (till exempel bildelning) behöver beaktas. Att skapa ett hållbart transportsystem 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 bränsleanvändningen oavsett vilken typ av bränsle som avses. Tillsammans med ny teknik och klimatsmart samhällsplanering minskar behovet av energi.

Det övergripande vägnätet på Tjörn innehåller vägar som är viktiga för utryckningsfordon varför de behöver vara robusta, det vill säga om en olycka eller annan oförutsedd händelse inträffar ska det finns adekvata omlidningsvägar, för att säkerställa en god tillgänglighet och framkomlighet för utryckningsfordon. Vägarna nyttjas även av näringslivet vad gäller transport av gods med lätta och tunga lastbilar. Behoven ser mycket olika ut beroende på verksamhet men gemensamt har de att fungerande transporter är viktiga för Tjörns konkurrenskraft. Variationen kan vara allt från transporter med farligt gods till leveranser av paket till enskilda hushåll. För effektiva godstransporter är pålitligheten i restid viktig.



Även långsamtgående fordon (LGF) använder vägnätets större vägstråk frekvent vilket ökar hastighetspridningen. Genom att uppmuntra alternativa färdvägar för dessa fordon ökar restidssäkerheten för övriga fordon på vägnätet. Transportsystemets sårbarhet minskar när kapacitet frigörs vilket i första hand handlar om att fler reser med kollektivtrafik, går och cyklar.

Vägens utseende och utformning behöver stämma överens med dess funktion och den hastighetsnivå som önskas. Genom rätt gatuutformning kan mer självförklarande gator åstadkommas där föraren intuitivt inser vilken hastighet som gatan är avsedd för. Dessa faktorer har inte kommunen direkt rådighet över i dagsläget varför det är viktigt att samverka med berörda aktörer är god och att kommunen tydliggör sin viljeriktning och sitt ansvar i dessa frågor.

För att uppmuntra elbilsanvändningen bör laddplatser för elbilar införas på ett antal parkeringsplatser i strategiska lägen på Tjörn. Laddplatser bör uppföras på både gatumark och i parkeringsanläggningar. I nuläget finns inget juridiskt stöd för kommuner att reservera särskilda parkeringsplatser för bilpoolsbilar eller bilar med en viss typ av drivmedel på gatumark men det går däremot på tomtmark eller i parkeringsanläggningar.

Eftersom godstransporter på väg sker på samma infrastruktur som andra trafikanter är samverka med näringslivet viktig med hänsyn till kommunens ansvarstagande för befolkningens trygghet och säkerhet. Gällande gods är det också viktigt att kommunen samverkar internt genom att samordna sina egna varuleveranser. Det skapar möjligheter till mer effektiva transporter som minskar trafikens negativa effekter samt att det är ett sätt att få mer kostnadseffektiva lösningar. Andra verktyg som kommunen kan arbeta med gällande godstransporter är lokalisering av transportintensiva verksamheter, se över möjligheten att styra godstrafiken till vissa tider, nattdistribution och rekommenderade körvägar.

## 3 Planer och aktiviteter

Arbetet med trafikstrategin och trafikprogrammet har skett med utgångspunkt i översiktsplan ÖP 2013 och dess inriktning mot lokalisering av ny bebyggelse i anslutning till befintliga orter och god kollektivtrafik. Ny översiktsplan som är under utarbetande parallellt med färdigställande av aktuell trafikstrategi, utformas i linje med innehållet i trafikstrategin. Översiktsplanen som styrdokument för kommunens fortsatta fysiska planering är en viktig del i förverkligandet av trafikstrategin.

För målstyrning och framdrift av trafikstrategins och trafikprogrammets genomförande behövs även konkreta aktiviteter och handlingsplaner för olika delar av transportsystemet och dess användning. Handlingsplanerna beskriver vilka faktiska åtgärder som krävs för att möta identifierade utmaningar och bidra till kommunens mål. Som grund för handlingsplanerna kan fördjupade utredningar behövas. Åtgärder i handlingsplaner bör tidsättas, prioriteras samt kostnads- och effektbedömas. I planerna fastställs vilka förvaltningar och befattningar som har ansvar för respektive åtgärds finansiering, genomförande och uppföljning.

Nedan listas de aktiviteter och handlingsplaner som föreslås arbetas med utifrån detta trafikprogram inom de närmaste åren. För att handlingsplanerna ska ge effekt till målar 2035 behöver implementering av åtgärder starta omgående efter programmets antagande, och ske frekvent under kommande år. Det finns även aktiviteter som inte förutsätter handlingsplan, utan som kan implementeras direkt i det löpande arbetet på kort sikt.

### 3.1 Organisation och samverkan

- Samverka aktivt med Trafikverket, Västtrafik, VGR och GR i de etablerade forum och nätverk som finns, exempelvis strategiska och taktiska möten, dialogmöten, nätverken för infrastruktur och kollektivtrafik.
- Samverka aktivt med grannkommunerna i de etablerade forum som finns, exempelvis KUSTO och Nordvästsvenska initiativet.
- Initiera ett forum för samverkan med kommunens vägföreningar.
- Utför en processkartläggning för att identifiera hur de kommunala verksamheterna arbetar med trafikfrågor idag.
- Ta fram en plan för kommunikation och samverkan inför genomförandet av trafikprogrammet.

### 3.2 Beteendepåverkan

- Genomför en resevaneundersökning bland kommunanställda.

- Delta i nätverk och projekt för mobility management tillsammans med grannkommuner, kommunens stora arbetsgivare och skolor, exempelvis Hållbart resande väst.
- Upprätta en rese- och fordonspolicy för kommunens tjänsteresor och interna fordon.
- Ta fram en handlingsplan för genomförandet av mobility management-åtgärder för att öka det hållbara resandet till och från arbetet bland de anställda och invånarnas arbets- och studiependling och fritidsresor.

### **3.3 Samhällsplanering**

- Planera ny bebyggelse i första hand i närheten av kollektivtrafikstråk och att tillgänglighet till hållplatser säkerställs med gång- och cykelbana.
- Bedriv ett kontinuerligt arbete för att öka trygghet och tillgänglighet till hållplatsområden, exempelvis genom cykelparkeringar vid hållplatser.
- Initiera trygghetsskapande arbete på gång- och cykelbanor tillsammans med vägföreningar.
- Ta fram riktlinjer för utformning av allmän plats.

### **3.4 Parkering**

- Inventera antalet och efterfrågan av cykelparkeringsplatser i tätorterna, vid hållplatser samt vid större målpunkter utanför tätorterna.
- Inventera befintliga bilparkeringar som kommunen har rådighet över och utred införande av tids- och avgiftsreglering.
- Inventera och ta fram en åtgärdsplan för pendelparkeringar inom Tjörns kommun.
- Ta fram en parkeringsnorm med strategier för bil- och cykelparkering.

### **3.5 Infrastruktur och trafikering**

- Inventera och ta fram en åtgärdsplan för gång- och cykelvägnätet inom Tjörns kommun.
- Identifiera osäkra gångpassager tillsammans med Trafikverket och vägföreningar.
- Inventera och ta fram en åtgärdsplan för säkra skolvägar inom Tjörns kommun.
- Säkerställ god vinterväghållning tillsammans med Trafikverket och vägföreningar, för att minska olycksrisken på gång- och cykelvägar.
- Verka för att busstrafik till och från Tjörn är synkroniserad med tågavgångar i Stenungsund.

- Genomför utredning för att visa på nyttan av att färjetrafiken till Kungälv utökas till att kunna användas för arbetspendling.
- Underlätta för marknadsaktörer (elnätsbolag, energibolag, markägare etcetera) som vill bygga och driva normal- och snabbbladdningsstationer i kommunen.
- Ta fram en gång- och cykelplan.
- Ta fram en plan för samordning av kommunens egna transporter.
- Ta fram en plan för ökad robusthet i transportsystemet.
- Ta fram en plan för utbyggnad av laddinfrastruktur.

## 4 Genomförande och uppföljning

### 4.1 Kostnadsanalys

Målsättningarna i trafikstrategin handlar om god resurshushållning och långsiktig hållbarhet ur ekonomiska, sociala och ekologiska aspekter. Minskad sårbarhet och ökad framkomlighet i trafiksystemet påverkar bland annat människors hälsa och säkerhet, hur deras vardagslogistik fungerar och hur kommunens näringsliv kan utvecklas – alla aspekter med stor samhällsekonomisk betydelse. Strategin är tydligt inriktad på så kallade steg 1&2-åtgärder i fyrstegsprincipen, vilka syftar till beteendeförändringar och optimering av användningen av befintligt trafiksystem, för att omfattande investeringar i ny infrastruktur ska kunna undvikas eller senareläggas. Då kommunen har lågt juridiskt inflytande på den fysiska infrastrukturen kommer de flesta investeringsdrivande åtgärder behöva ske i samverkan med andra aktörer, och med finansiellt stöd från främst VGR. Begränsning av miljö- och klimatpåverkan från trafiksystemet har betydelse för fortsatt sunda ekosystem, vilkas olika ekosystemtjänster är ovärderliga för såväl dagens Tjörnbor som för framtida generationer.

Genomförande av trafikprogrammet bedöms förutsätta arbetsinsatser av tjänstepersoner, projektmedel för utredningar och planering, samt investeringar i fysiska miljöer och infrastruktur. Avgränsning och prioritering av aktiviteter avses ske integrerat med central uppföljnings- och budgetprocess, för en effektiv framdrift mot måluppfyllelse. Programmet avses genomföras i linje med kommunens föreliggande investeringsplan för infrastruktur och i det korta perspektivet inom förvaltningens budgetramar. Precisering av kostnader på längre sikt avses ske i fortsatt arbete med handlingsplaner. För typkostnader och generella kostnader i dagens prisnivå, se bilaga till projektrapport "Kostnader för vanliga infrastrukturanläggningar".

### 4.2 Gemensamt ansvar för genomförande

Trafikstrategin ska ses som ett ramverk kring den övergripande och långsiktiga trafikplaneringen för Tjörn. För att trafikstrategin ska bli framgångsrik och implementerad behöver kommunen integrera genomförandet av trafikprogrammets aktiviteter och handlingsplaner i verksamhetsplanerna för alla berörda verksamheter. Alla kommunens förvaltningar och bolag berörs på olika sätt av trafikfrågor, och behöver därmed tilldelas sin del av ansvaret för trafikstrategins genomförande. Detta föreslås ske som ett led i den kommunala budgetprocessen.

Genomförandet av trafikstrategin bygger i vissa delar även på samverkan och delat ansvar med aktörer utanför den kommunala organisationen såsom Trafikverket, Västtrafik, grannkommuner, vägföreningar, byggherrar, fastighetsägare och lokalt näringsliv. För att främja trafikstrategins genomförande kan samverkansformer med externa parter behöva utvecklas, vilket föreslås ske inom ramen för kommande arbete med handlingsplaner.

### 4.3 Uppföljning och utvärdering

Systematisk uppföljning och utvärdering av trafiksystemets utveckling inkluderas i kommunens centrala uppföljningsprocess. I samband med uppföljning bör även översyn göras av de åtgärder som genomförts och om det finns behov av nya aktiviteter. Styrning mot målsättningarna i trafikstrategin föreslås kontrolleras mot indikatorer, vissa med uppföljning varje år och andra med längre intervall. I tabell nedan listas förslag på indikatorer uppdelade på respektive målsättningsområde, nuläge, utveckling sedan senaste mätning samt datakälla som används. Indikatorerna är utvalda för att täcka in målsättningarna och med hänsyn till genomförbarhet.

Indikator	2018	Utv. Källa
<b>Styrning mot ett hållbart transportsystem på Tjörn ska bli effektivare – årlig uppföljning</b>		
Alla förvaltningar på kommunen ska få utbildning i trafikstrategin	0	
Antal genomförda åtgärder och handlingsplaner som leder mot målsättningar i trafikstrategin	0	
<b>Restidssäkerheten ska öka för utryckningsfordon – årlig uppföljning</b>		
Responstid, dvs. antal minuter mellan 112-anrop och första resurs på plats, för räddningstjänst ska inte öka pga. framkomlighetsstörningar	13,6	SKRs Öppna jämförelser: trygghet och säkerhet. Samtal med räddningstjänst.
Responstid, dvs. antal minuter mellan 112-anrop och första resurs på plats, för ambulans ska inte öka pga. framkomlighetsstörningar	16,4	SKRs Öppna jämförelser: trygghet och säkerhet. Samtal med vården.
<b>Framkomligheten för kollektivtrafiken ska öka – årlig uppföljning</b>		
Osäkerheten i körtiden för buss över fastlandsförbindelsen mellan Myggenäs korsväg och Stenungsund ska minska (kvalitativ bedömning)	Oförändrad	Kvalitativ bedömning av utveckling med hänsyn till effekt av genomförda åtgärder. Bedöms enligt minskad, oförändrad eller ökad
Kollektivtrafikens punktlighet. Andel turer med start eller slut på Tjörn som är i tid	78 % (år 2019)	Västtrafik
<b>Det ska vara en grundläggande hållbar tillgänglighet med god kvalitet till samhällsviktiga målpunkter samt stora turistmål i kommunen – årlig uppföljning</b>		
Antal tillgänglighetsåtgärdade platser	0	Målpunkter Enligt "Övergripande



ska öka		trafiknäts- och målpunktsanalys”
Gatuvägnätet, inkl. gång- och cykelvägnätet, ska vara tryggt och säkert – årlig uppföljning		
Antal polisrapporterade trafikolyckor per år inom Tjörns kommun ska minska	85	STRADA
Antal svårt skadade och avlidna från trafikolyckor	0 svårt skadade och 0 avlidna	STRADA
Upplevd trygghet och säkerhet att vistas utomhus på kvällar och nätter ska öka	7,9	SKL Medborgarundersökning. Gradering 1-10
Transportsystemet ska utvecklas i hållbar riktning genom minskade utsläpp – följs upp en gång per mandatperiod		
Totala utsläppet av koldioxidekvivalenter från transportsektorn ska minska	26 140 (år 2017)	Naturvårdsverket, länsrapport
Andel fossilbränslefria fordon i kommunens verksamheter	34 %	Kommunens egen statistik
Antalet arbets- och studiependlingsresor till fots, med cykel och kollektivtrafik ska öka – årlig uppföljning		
Antalet påstigande på bussar på Tjörn	663 953	Västtrafik
Andel som går eller cyklar till arbetet/studierna	13 %	Nuläge från enkätstudie sommaren 2018. Framtida värden från Enkätstudie/Resvaneundersökning
Andel barn som går eller cyklar till skolan	28 %	Nuläge från enkätstudie sommaren 2018. Framtida värden från Enkätstudie/Resvaneundersökning

#### *Förslag på indikatorer för uppföljning av målstyrning*

För att programdokumentet över tid ska behålla sin relevans och utgöra ett stöd i verksamheten, aktualiseras det tillsammans med trafikstrategin varje mandatperiod, och revideras vid behov.

## **4.4 Kommunikation och dialog**

Kommunikation och dialog kring trafikstrategin och trafikprogrammet är viktigt såväl när den är politiskt antagen som under genomförandefasen, exempelvis i samband med olika åtgärder och projekt. Åtgärder och projekt bör i ett tidigt skede samordnas med tydlig och relevant information till medborgarna. Många framtida åtgärder kan även behöva en egen kommunikations- och dialogprocess för att möjliggöra förankring och acceptans. Uppföljning av indikatorer och mål föreslås kommuniceras genom kommunens offentliga kanaler som till exempel kommunens webbplats men också spridas via annan media. Resultat bör även spridas under ordinarie möten som hålls i nämnder, förvaltningar, bolag, samarbetsgrupper etc.

## Begreppsförklaringar

**Framkomlighet** – Handlar om våra förflyttningar genom transportsystemet. Vid god framkomlighet är förseningarna små eller inga och restidsvariationen begränsad.

**Grundläggande hållbar tillgänglighet** – Föreligger när det är möjligt att på ett trafiksäkert sätt nå målpunkter med hållbara färdmedel som kollektivtrafik och/eller gång- och cykeltrafik.

**Hastighetspridning** – Den hastighet som fordon framförs i kan variera på en specifik sträcka. En stor hastighetspridning innebär att skillnaden mellan de fordon som kör snabbast är stor jämfört med de som kör långsammast.

**Huvudmannaskap** – Alla allmänna platser ska ha en huvudman som är ansvarig för att ställa iordning och förvalta dem, till exempel gator och torg. I Tjörns kommun tillämpas enskilt huvudmannaskap för allmänna platser vilket innebär att vägföreningar är huvudmän för allmänna platser, förutom de allmänna vägarna som är statliga där Trafikverket är huvudman.

**Hållbarhet** – används i flera av de strategiska inriktningarna. Med hållbarhet menas i detta sammanhang en sammanvägning av ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet. När begreppet hållbarhet används ihop med resande och färdmedel så syftar det till sådana transporter som är oberoende av fossila bränslen, som är yt- och resurseffektiva och som är tillgängliga för många olika målgrupper i befolkningen. Idag är kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik ur dessa synpunkter mer hållbara än biltrafik.

**Kapacitet** – Hur stor mängd trafikanter eller fordon som kan passera genom ett system eller snitt på bestämd tid. Vid störd trafik och vid köbildning går kapaciteten ned.

**Mobility Management** – Mobility Management är ett koncept för att påverka beteenden inom transportområdet, det vill säga mjuka åtgärder för att påverka resan innan den har börjat.

**Närhet** – Med närhet till god kollektivtrafik och goda gång- och cykelbindelser avses ett avstånd på 500 meter.

**Pålitlighet** – Ett pålitligt transportsystem är robust, det vill säga det klarar av störningar utan att tillgänglighet och framkomlighet påverkas i större omfattning.

Restidssäkerhet – Med hög restidssäkerhet är variationen av restiden liten mellan två platser.

Tillgänglighet – Det handlar om att skapa hinderfria miljöer, men också om de övergripande planeringsförutsättningarna, till exempel lokalisering av bebyggelse och planering av infrastruktur samt om att ge tillgång till olika trafikslag av god kvalitet.

Transportsystem – Transporter sker i ett system med individer, fordon och infrastruktur. Det finns olika transportsystem men ibland samsas de om samma infrastruktur, exempelvis personresor och godstrafik.

Verka för – I flera avsnitt anges att kommunen ska "verka för" något. Med detta uttryck menas att i frågor där andra parter har beslutsrätt men där kommunen har möjlighet att i samråd och dialoger påverka beslutet, ska kommunen göra det enligt den viljeriktning som beskrivs i trafikstrategin.