



På väg

# Trafikstrategi 2035

Typ av styrdokument	Strategi
Beslutsinstans	Kommunfullmäktige
Beslutsdatum och paragraf	2021-10-21, KF § 201
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

# Revideringar

---

Beslut	Diarienummer	Revidering avser
--------	--------------	------------------

---

---

# Innehåll

<b>Förord</b>	<b>1</b>
<b>1 Inledning</b>	<b>2</b>
1.1 Läsanvisning .....	2
1.2 Bakgrund och syfte .....	2
1.3 Avgränsningar .....	2
1.4 Styrande dokument .....	3
1.5 Övriga utgångspunkter .....	4
<b>2 Utmaningar i transportsystemet</b>	<b>5</b>
2.1 Sårbarhet i transportsystemet .....	5
2.2 Bristande säkerhet och tillgänglighet .....	5
2.3 Stort bil- och fossilberoende .....	6
2.4 Resurser, rådighet och mandat .....	6
<b>3 Målsättningar för transportsystemet 2035</b>	<b>7</b>
3.1 Effektiv användning och pålitligt transportsystem .....	7
3.2 Mänskligt och attraktivt .....	7
3.3 Miljö- och klimatsmart .....	8
3.4 Effektiv målstyrning .....	8
<b>4 Utvecklingsstrategier för transportsystemet</b>	<b>9</b>
4.1 Organisation och samverkan .....	10
4.2 Beteendepåverkan .....	10
4.3 Samhällsplanering .....	10
4.4 Parkering .....	10
4.5 Infrastruktur och trafikering .....	11
<b>Begreppsförklaringar</b>	<b>12</b>

## Förord

Tjörns kommun tar nu fram sin första trafikstrategi med syfte att skapa ett ramverk för nödvändigt utvecklingsarbete gällande trafik och infrastruktur. Med sikte på kommunens Vision 2035 Möjligheternas ö, styr vi mot ett transportsystem som bidrar till hållbar utveckling, god tillgänglighet inom kommunen och stabila länkar till regionala målpunkter.

På Tjörn är vi idag starkt beroende av bilen för våra transporter och resor, såväl i arbetspendlingen som på fritiden. Så som vårt ö-samhälle är uppbyggt, med stor andel boende på landsbygd och flera orter långt ut på vägnätet, är det svårt för många att klara sig utan en eller flera bilar i hushållet. Samtidigt vet vi att fossilbränsle skapar koldioxidutsläpp som påverkar klimatet negativt, och att även fossilfria bilar med en person i varje tar för stor plats på vår enda fastlandsförbindelse. Vi vet också att alla personer på Tjörn faktiskt inte har tillgång till bil. För att värna miljön för framtida generationer och samtidigt säkra såväl framkomlighet som tillgänglighet för oss alla här och nu, är det därför mycket viktig att arbeta för ett minskat bilberoende och ökade möjligheter att välja andra färdmedel.

Det ska finnas förutsättningar att resa på ett säkert, effektivt och pålitligt sätt, inte enbart med bil utan även med kollektivtrafik, med cykel och till fots. Ibland är en kombination av olika färdmedel den bästa lösningen för resan, och då ska detta göras möjligt!

För att detta ska bli verklighet kommer dock förändring krävas på flera punkter som Tjörns kommun inte ensam råder över. Det blir en utmanande och lärorik resa där vi behöver sällskap och hjälp av såväl dag- och nattbefolkning, helårs- och delårsbefolkning, turister, företagare, yrkestrafik, skolbarn, föräldrar, lärare och pensionärer, som av vägföreningar, grannkommuner, Länsstyrelsen, Trafikverket, Västtrafik och Västra Götalandsregionen.

Hoppas att ni vill följa med oss på färden. Nu är vi *På Väg!*

# 1 Inledning

## 1.1 Läsanvisning

*Trafikstrategi 2035* (denna handling, nedan kallad trafikstrategin) är ett resultat av det fleråriga projektet *På Väg!* (nedan kallat projektet) inom Tjörns kommun. Projektet har även resulterat i handlingarna *Trafikprogram 2035* (nedan kallat trafikprogrammet) 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>, vilket innebär cirka 25 procents befolkningsökning på 15 år. Behovet av tryggade kommunikationer för en ökande befolkning och ett expanderande näringsliv präglar kommunens vision och målformuleringar inför framtiden. Förutsättningarna på Tjörn innebär utmaningar för att både kunna erbjuda en god tillgänglighet och uppnå en hållbar utveckling. Trafikstrategin syftar till att definiera dessa utmaningar samt beskriva långsiktiga mål och utvecklingsstrategier för transportsystemet.

Trafikstrategin ska ses som ett ramverk kring den övergripande och långsiktiga trafikplaneringen för Tjörn. Den ska vara vägledande i alla kommunens planer och program där trafikfrågor ingår. Den är avsedd att användas i tjänstepersonernas dagliga arbete och utgöra en del av kommunens målstyrning gällande innehåll i budget och verksamhetsplaner. Trafikstrategin 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

Trafikstrategin är ett övergripande aktiverande styrdokument som antas av kommunfullmäktige<sup>2</sup>. Den beskriver inriktning mot vad kommunen vill och vilken effekt som ska uppnås. Aktiviteter för att möta utmaningar och uppnå strategins mål beskrivs närmare i trafikprogrammet.

---

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

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

Trafikstrategin omfattar det geografiska området Tjörns kommun, men berör även kommunens relationer till omgivande region. Planeringshorisont för målsättningarna i trafikstrategin är samma som för kommunens vision, 2035. Trafikstrategin aktualiseras varje mandatperiod. Uppföljning sker genom kommunens centrala uppföljningsprocess.

## 1.4 Styrande dokument

Kommunens övergripande målsättningar och strategier för samhällsutvecklingen definieras i visionen *Möjligheternas ö* och i översiktsplanen *ÖP 2013*. Utifrån visionen har strategiska områden formulerats, se figur nedan. De strategiska områdena ligger till grund för den kommunala budgeten, och är på olika sätt kopplade till trafikfrågor.



ÖP 2013 bygger på strategier med tydlig koppling till trafik och infrastruktur. *Tjörns roll i regionen* fokuserar på hur Tjörn kan utvecklas av egen kraft som en aktiv del i Göteborgsregionen. *Bebyggelsestruktur och utveckling* pekar mot hållbar fysisk planering med koncentration av bebyggelseutveckling till kommunens serviceorter och kollektivtrafikstråk. *Det goda livet* behandlar sociala värden och den attraktionskraft som tillgängliga natur- och kulturvärden har i en storstadsregion. *Det robusta samhället* handlar om samhällets förmåga att stå emot störningar och hantera sårbarhet. Parallellt med utarbetandet av trafikstrategin pågår arbete med ny kommunomfattande översiktsplan samt med en fördjupad översiktsplan för havet. Trafikstrategins planeringsinriktningar arbetas in i dessa nya styrdokument.

I kommunens *Strategi för en hållbar natur- och kulturturism 2018-2025* lyfts kommunens roll som servicegivare inom infrastruktur och kollektivtrafik fram som en viktig faktor. I kommunens *Naturvårdsprogram* beaktas tillgänglighet till rekreationsområden och ekologisk hållbarhet. I *Tjörns kommuns näringslivsstrategi 2020-2035* framhålls betydelsen av effektiva och hållbara kombinationsresor för pendling samt tillgängliggörande av

verksamhetsmark med möjlighet till hållbara transporter av människor och gods.

Utöver de kommunala styrdokumenterna har flera delregionala, regionala, nationella och globala målsättningar och strategier relevans för kommunens trafikplanering. Bland de delregionala dokumenterna har *GR's Strukturbild för Göteborgsregionen*, *GR's Strategisk inriktning 2020-2023* och *Cykelplan för Göteborgsregionen* direkt anknytning till kommunens trafikstrategi. Bland de regionala dokumenterna är det framförallt *Vision Västra Götaland – Det goda livet*, *Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om*, *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland*, *Strategi för ökad cykling i Västra Götaland* och *regionala tilläggsmålen* som har relevans för kommunens trafikstrategi. Nationellt är det främst *miljömålen*, *transportpolitiska målen*, *nationell klimatpolitisk handlingsplan* samt *Nollvisionen* som är relevanta. Flera av de globala målen för hållbar utveckling i *Agenda 2030* relaterar till trafikstrategin, däribland *jämställdhet*, *hållbar industri*, *innovationer och infrastruktur* samt *bekämpa klimatförändringen*.

## 1.5 Övriga utgångspunkter

Grundläggande för metodiken i strategiarbetet har varit *fyrstegsprincipen*<sup>3</sup> enligt Trafikverkets modell, samt *TRAST-metodiken*<sup>4</sup> (*Trafik för en attraktiv stad*) utarbetad av Trafikverket, Boverket och Sveriges Kommuner & Regioner. Metoderna beskrivs närmare i projektrapporten.

I projektets inledande skede har nulägesbeskrivning gjorts till grund för analys av transportsystemets fysiska, sociala, juridiska, organisatoriska och ekonomiska förutsättningar. I samband med detta har kompletterande utredningar gjorts i form av resvaneenkät och övergripande trafiknäts- och målpunktsanalys, se bilagor. Under strategiarbetet har invånare och verksamma i kommunen varit delaktiga genom tematiska dialogmöten i fokusgrupper. Resultatet av mötena har beaktats i arbetet och bidragit till att forma innehållet i trafikstrategi och trafikprogram. Dokumentation från dialogen utgör bilagor till projektrapporten.

Inför färdigställande av trafikstrategi och trafikprogram har en preliminär utgåva av materialet gått på remiss inom kommunen och till berörda regionala instanser. Inkomna remissvar har bidragit till slutlig utformning av handlingarna. Remissutgåva och remissammanställning utgör bilagor till projektrapporten.

---

<sup>3</sup> Trafikverkets hemsida, [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

<sup>4</sup> Trafikverkets hemsida, [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

## 2 Utmaningar i transportsystemet

I detta avsnitt beskrivs brister och utmaningar i Tjörns transportsystem, som kommunen behöver prioritera att åtgärda och arbeta vidare med. I projektrapporten med bilagor finns närmare redogörelse för kunskapsunderlag och bristanalys.



### 2.1 Sårbarhet i transportsystemet

- Omledningsvägar för utryckningsfordon saknas, vilket medför att de kan få svårigheter att komma fram vid störningar.
- Hastighetsspridningen är stor på vägnätet, då långsamtgående fordon (LGF) är vanligt förekommande även där hastighetsgränsen överstiger dessa fordons tillåtna maxhastighet.
- Stora variationer i trafikflöden under sommar- och vintertid.
- Kommunen ingår i Göteborgsregionens arbetsmarknadsområde vilket ger stor arbetspendling till och från Tjörns kommun. Det medför ojämn trafikbelastning över dygnet, vilket bland annat skapar kapacitetsproblem på väg 160 och Tjörnbroarna.

### 2.2 Bristande säkerhet och tillgänglighet

- Avsaknad av säkra gång- och cykelpassager och sammanlänkande cykelstråk.
- Avsaknad av säkra skolvägar.
- Generellt är tillgängligheten för gång och cykel avsevärt sämre jämfört med bil.
- En betydande andel av Tjörns befolkning bor i tätortsområdena mellan Skärhamn och Rönnäng, med bara en direktbusslinje mot Stenungsund, Tjörn Express. I detta stråk finns motstridiga intressen gällande kort restid och att tillgängliggöra landsbygden; restiden blir lång för resenärer från tätortsområdena mellan Skärhamn och Rön-



näng samtidigt som möjligheten till bra kollektivtrafik ökar utanför tätortsområdena upp mot Myggenäs korsväg.

- Bristande möjlighet till lokala resor inom Tjörn med kollektivtrafik.

### 2.3 Stort bil- och fossilberoende

- Stor del av personresorna sker med bil vilket ställer höga krav på omställning till ett hållbart resande.
- Oklart om antalet pendelparkeringar för bil och cykel är tillräckligt.
- Avsaknad av tillgänglig ladd-infrastruktur och möjlighet till tankning av alternativa drivmedel för allmänheten.

### 2.4 Resurser, rådighet och mandat

- Kommunen är beroende av finansiellt stöd från stat och region genom regional infrastrukturplan för infrastrukturinvesteringar. Kommunens investeringsbudget är oftast inte tillräckligt omfattande för att rymma självständig finansiering av större infrastrukturåtgärder, exempelvis nya vägar.
- Enskilt huvudmannaskap där vägföreningar eller Trafikverket är väghållare för Tjörns vägar och gator, och Västtrafik är huvudman för kollektivtrafiken, innebär begränsningar i kommunens möjlighet att påverka transportsystemets utformning, användning och utveckling.
- Behov finns av stärkt stöd och tydligare mandat inom den kommunala organisationen, för systematiskt koncernövergripande arbete med hållbara transportlösningar.



## 3 Målsättningar för transportsystemet 2035

I detta avsnitt definieras grundläggande viljeinriktningar för utveckling av Tjörns transportsystem.



### 3.1 Effektiv användning och pålitligt transportsystem

- Restidssäkerheten för utryckningsfordon ska öka.
- Framkomligheten för kollektivtrafiken ska öka.

Målsättningarna är ett svar på utmaningarna i "Sårbarhet i transportsystemet". De utpekade bristerna påverkar samtliga hållbarhetsaspekter negativt. Det är av stor vikt att utryckningsfordons restidssäkerhet och kollektivtrafikens framkomlighet ökar för att säkerställa viktig samhällsservice samt stärka Tjörns roll i den regionala arbetsmarknaden. Kollektivtrafikens framkomlighet är även en delösning på en effektivare användning av transportsystemet under perioder med stort resande, så att även framkomligheten för *nödvändig* biltrafik förbättras.

### 3.2 Mänskligt och attraktivt

- Det ska vara en grundläggande hållbar tillgänglighet med god kvalitet till samhällsviktiga målpunkter samt stora turistmål i kommunen.
- Gatuvägnätet, inklusive gång- och cykelvägnätet, ska vara tryggt och säkert.

Målsättningarna är ett svar på utmaningarna i "Bristande säkerhet och tillgänglighet". Brister i säkerhet, trygghet och tillgänglighet är viktiga aspekter att åtgärda för att skapa ökad social hållbarhet. Om bristerna åtgärdas kan överflyttning av trafikanter till hållbara resval samt social frihet och rättvisa främjas.

### 3.3 Miljö- och klimatsmart

- Transportsystemet ska utvecklas i miljömässigt hållbar riktning.
- Andelen arbets- och studiependlingsresor till fots, med cykel och kollektivtrafik ska öka.

Målsättningarna är ett svar på utmaningarna i "Stort bil- och fossilberoende". Ett stort beroende av fossila bränslen och transportefterfrågan av bilåkande motverkar hållbar ekologisk utveckling och påverkar människors hälsa negativt. För ett effektivare nyttjande av befintlig väginfrastruktur är det viktigt att fler går, cyklar och åker kollektivt.

### 3.4 Effektiv målstyrning

- Arbete mot ett hållbart transportsystem på Tjörn ska kunna ske proaktivt och systematiskt, för att uppnå effektiv målstyrning.

Målsättningen är ett svar på utmaningarna "Resurser, rådighet och mandat". För att kunna styra mot uppsatta mål behövs tydligt mandat och avsatta resurser inom hela den kommunala organisationen, för kontinuerligt koncernövergripande arbete mot hållbara transportlösningar, såväl strategiskt som operativt. Utrymme för kontinuerligt och proaktivt arbete ökar kommunens möjligheter att genom samverkan påverka hur transportsystemet ska utformas och användas, och borgar för att investeringar som bidrar till måluppfyllelse blir prioriterade.



## 4 Utvecklingsstrategier för transportsystemet

På Tjörn görs 7 av 10 arbets- och studiependlingsresor och 6 av 10 fritidsresor med bil.<sup>5</sup> Det finns flera skäl till att bil är det klart vanligaste färdmedlet. Enligt resvaneenkäten uppges avståndet mellan hem och arbetsplats men även till fritidsaktiviteter som en vanlig orsak till att bil är det enda alternativet. Med vetskapen att inrikes transporter står för cirka 30 procent av Sveriges samlade koldioxidutsläpp<sup>6</sup> är det av stor vikt att minska utsläppen från transportsektorn. För att kunna nå miljömålen, från kommunal till global nivå, är det nödvändigt att utöver tekniska framsteg på fordons- och drivmedelssidan även ändra beteendet hur vi väljer att transportera oss. Ungefär en tredjedel av den minskade energi-användningen som krävs behöver bestå av minskad bilanvändning. Ett alternativt mått på förändringen är att andelen bilkilometer i Sverige behöver minska med 18 procent till år 2050, jämfört med år 2010.



En sådan utveckling är bara möjlig om attraktiviteten att resa med andra färdmedel eller att välja alternativ där resa inte behövs är tillräckligt stor. För att öka attraktiviteten i form av tid, bekvämlighet och tillgänglighet är det bland annat viktigt att stärka infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik samt tillgängligheten till den. Detta behövs för den befintliga infrastrukturen men även tas i beaktande vid nyexploatering. Eftersom Tjörns kommun inte har väghållaransvar är det viktigt med nära samverkan och samarbete med Trafikverket och kommunens vägföreningar.

---

<sup>5</sup> Enkätundersökning genomförd bland kommuninvånare sommaren 2018. Tjörns kommun.

<sup>6</sup> Enligt Statiska centralbyrån stod inrikes transporter för 32 % av totalt utsläpp för växthusgaser år 2018.

I detta avsnitt anges insatsområden med utvecklingsstrategier genom vilka kommunen kan styra mot målsättningarna för transportsystemet.



#### **4.1 Organisation och samverkan**

- 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.

#### **4.2 Beteendepåverkan**

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

#### **4.3 Samhällsplanering**

- 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.

#### **4.4 Parkering**

- 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.

#### **4.5 Infrastruktur och trafikering**

- 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.



## 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.

**Hastighetsspridning** – 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.