



ÖCKERÖ KOMMUN

TRAFIKSTRATEGI ÖCKERÖ KOMMUN



Sammanfattning

Öckerö ska vara en levande skärgårdskommun med människan i centrum. Hela kommunen ska leva och åretruntboende i olika former ska erbjudas på alla öar. Utvecklingen är i mycket stor grad beroende av väl fungerande kommunikationer och deras utveckling. Kommunen har valt färjetrafik framför bro varför konsekvenserna av detta val nu måste hanteras samtidigt som befolkningen ökar.

Öckerö kommun har formulerat en strategi för trafiksystemets utveckling. Trafikstrategin fördjupar de delar av översiktsplanen som berör trafikfrågor. Öckerö kommun ska skapa ett långsiktigt hållbart trafiksystem. Det ska göras genom att de negativa konsekvenserna av biltrafiken minskar och att förutsättningarna för alternativa färdmedel och lokala arbetstillfällen förbättras. Som en del av övriga inriktningsdokument ska trafikstrategin bidra till att utveckla kommunen i önskad riktning.

För en positiv utveckling är det nödvändigt med ett förändrat resbeteende och synsätt på biltrafiken. Detta budskap från kommunen är entydigt och tydligt. Resurser måste avsättas för utveckling och underhålla av infrastruktur. Krav vid planering och lov ska sätta människan i centrum – inte bilen. Arbetet med strategiernas genomförande ska ske i enighet och långsiktigt. Härvid är samverkan mellan alla parter nödvändigt.

Trafikstrategin utvecklas i sex delstrategier som i sin tur utvecklas i ett trafikprogram med planer. Utveckling av trafikprogram med planer sker i fristående dokument.

Öckerö Kommun

Kommunstyrelsen/samhällsbyggnad

Postadress: Öckerö kommun, 475 80 Öckerö

Besöksadress: Sockenvägen 13, Öckerö

Telefon (växel): 031-97 62 00

E-post: diarium.sb@ockero.se

Dnr: 0279/13

Datum: 2014-09-19

Webb: <http://www.ockero.se/>

Projektledare

Robert Svensson, samhällsbyggnadschef

Kartor: Copyright Öckerö kommun och Metria/Lantmäteriet avtalsnr MS2009/08302
Samtliga bilder publiceras med medgivande från upphovsmän

TRAFIKSTRATEGI

För Öckerös vidkommande påverkas medborgarna, företagen, besöksnäringen och kommunens framtida utveckling i mycket stor grad av kommunikationernas utveckling.

Öckerö kommuns trafikstrategi inleds med frågan – varför en trafikstrategi – och avslutas med strategier för ett långsiktigt hållbart trafiksystem och underlag för trafikprogram med planer.

Övergripande förutsättningar för trafiksystemet behandlas i kapitlen ”förutsättningar och kunskapsunderlag” samt ”nulägesanalys”.

Med stöd av inledande kapitel formuleras i kapitlet ”utmaningar” de områden Öckerö kommun måste hantera inom trafiksystemet, för en långsiktigt hållbar utveckling.

Utgående från utmaningarna formuleras övergripande mål i kapitlet ”mål för trafiksystemet”.

Metoder och åtgärder för att utvecklas från nuläge till ett långsiktigt hållbart trafiksystem diskuteras i kapitlet ”strategier”. Genomförandet utvecklas i ett trafikprogram och däri ingående planer vilket beskrivs översiktligt i kapitlet ”underlag för trafikprogram och planer”, vilka utvecklas i särskilda dokument.

Innehåll

Varför en trafikstrategi?	3
Förutsättningar och kunskapsunderlag	5
Nulägesanalys.....	12
Utmaningar	21

Mål för trafiksystemet.....	24
Strategier	24
Underlag för trafikprogram med planer	33
Bilaga - Konsekvenser och målkonflikter	35
Bilaga - Samrådspartners och deras synpunkter	35
Bilaga – resultat av fokusgrupper.....	36

VARFÖR EN TRAFIKSTRATEGI?

BAKGRUND

Trafikstrategin fördjupar de delar i översiktsplanen som berör trafikfrågor.

Trafikstrategin ska samordna trafikfrågor och tydliggöra dessa i förhållande till andra intressen i planering. Trafikstrategin är ett planeringsdokument med helhetssyn som visar hur kommunen ska arbeta för att åstadkomma ett långsiktigt hållbart trafiksystem med en gemensam målbild.

Som en del av övriga inriktningsdokument ska trafikstrategin bidra till att utveckla vår kommun i önskad inriktning.

Strategin är en del av kommunens långsiktiga planering och ger alla aktörer möjlighet att vidta rätt åtgärder syftande till en önskad utveckling och minskad risk för suboptimering.

Öckerö kommuns trafikstrategi har utvecklats med stöd av TRAST – trafik för en attraktiv stad – framtagen av Sveriges kommuner och landsting och Trafikverket i nära samarbete med Energimyndigheten.

TRAFIKSTRATEGIN SOM VERKTYG

En grundläggande uppgift för Öckerö kommuns trafikstrategi är att ange hur trafiksystemen¹ ska utvecklas för att kommunens övergripande mål ska kunna uppnås.

Om inte trafiksystemet fungerar så fungerar inte heller kommunen. Biltrafiken får dock inte ta över. Planeringen får inte utgå från bilen utan från människan. Risken är annars stor att kommunens långsiktigt hållbara utveckling äventyras.

Den större kommunen har ofta mer komplexa problem inom och mellan flera trafikslag². Där blir trafikstrategin mer omfattande och heltäckande. Den mindre kommunen behöver ofta fokusera på några av de aspekter som anses vara viktiga eller att utveckla något av trafikslagen. I Öckerös fall omfattar trafikslagen vägtrafik och sjöfart.

Transporter sker alltid i ett system med individer, fordon och infrastruktur. Det finns flera delar i ett transportsystem³ och för att de ska fungera behövs goda förutsättningar för att delarna ska kunna samverka.

Utvecklingen av trafikstrategin ska bidra till:

¹ Trafiksystem = infrastruktur, fordon/farkost, individ

² Trafikslag = vägtrafik, bantrafik, sjöfart och luftfart

³ Transportsystem = system för förflyttning av personer, djur eller varor från en plats till en annan

- Att skapa insikt om sambandet mellan kommunens utveckling och utvecklingen av trafiksystemet.
- Att få kunskap om trafiksystemets möjligheter och begränsningar.
- Att få kunskap om hinder och framgångsfaktorer för att utveckla trafiksystemet.
- Att få en kunskapsutveckling bland de berörda intressenterna, såväl kommunala som enskilda.
- Att omsätta Öckerö kommuns vision, politiska övergripande mål och andra utvecklingsdokument i ett dokument som fångar de övergripande inriktningssmålen och tillämpar dem på trafiksystemet.
- Att få en gemensam målbild med helhetsyn där målkonflikter har klarlagts och avvägts.
- Att få uttalade mål för trafiksystemet.
- Att få ett politiskt ägt styrdokument för trafiksystemet som ger beslutsfattarna och tjänstemännen ett tydligt dokument som de kan ta stöd i.
- Att få ett inriktningsdokument som ger stöd för verksamhetsplaneringen lokalt och regionalt.
- Att få till stånd en lokal och regional samverkan kring utveckling av trafiksystemet.

GENOMFÖRANDE

Trafikstrategin är ett politiskt långsiktigt dokument. Trafikstrategin måste förankras i den kommunala organisationen för att program och planer ska kunna genomföras.

Av särskild vikt är att tydliggöra hur kommunens utveckling kan främjas genom en väl avvägd hantering av trafikfrågorna och att sambandet lyfts fram mellan markanvändning, bebyggelse, trafiksystemet och människors val av transportsätt.

För att skapa en rättvisande nulägesanalys tas stöd av fokusgrupper.

För att säkerställa att strategin omfattar rätt statliga, regionala och mellankommunala frågor och för att inhämta sakkunskap genomförs tidiga samråd med berörda myndigheter och verk etc.

Avgörande är att hållbarhetsbegreppet genomsyrar hela arbetet. Trafikstrategin ska bidra till att Öckerö kommun utvecklas positivt socialt, ekonomiskt och miljömässigt.

Med stöd av trafikstrategin ska Öckerö kommun ta fram ett kommunövergripande trafikprogram. Trafikprogrammet ska innehålla de planer som behöver utarbetas så att en mer långsiktig utveckling mot ett hållbart trafiksystem kan omsättas till kostnadseffektiva konkreta åtgärder i det befintliga trafiksystemet, kopplat till kommunens utbyggnad på kort och lång sikt.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KUNSKAPSUNDERLAG

Trafikstrategier spänner över flera områden vilket gör att det normalt finns ett flertal ämnesområden som kan vara intressanta att göra nerslag i. Nedan redovisas relevanta dokument och utredningar som påverkar trafikstrategin.

NATIONELLA TRANSPORTPOLITISKA MÅL

Regeringen har fastställt transportpolitiska mål som visar de politiskt prioriterade områdena, vilka redovisas nedan.

”Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsik-

tigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

De transportpolitiska målen visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. De är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag. Målen ska även vara ett stöd för och kunna inspirera regional och kommunal planering.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.”

Översatt till Öckerös förhållanden ska systemet för förflyttning av personer, djur eller varor från en plats till en annan - transportsystemet - utformas och utvecklas så att det medverkar till god tillgänglighet och bidrar till en positiv utveckling av hela kommunen.

REGIONALA TRANSPORTPOLITISKA MÅL

K2020

Förbundsstyrelsen vid Göteborgsregionens kommunalförbund antog 2009 ett kollektivtrafikprogram kallat K2020.

"K2020 syftar till att skapa en gemensam framtidsbild för utvecklingen av kollektivtrafiken i Göteborgsregionen. Arbetet koncentreras till den centrala delen av Göteborgsregionen, som omfattar tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille. Det omfattar också struktur och resande i Göteborgs lokala arbetsmarknadsområde, vilket i princip innebär området med en timmes pendlingsavstånd till Göteborg.



Viktiga utgångspunkter är dels visionen för utveckling av Västra Götaland, "det goda livet", dels den långsiktiga strukturen för den regionala tågtrafiken. Minst lika viktiga är de av GRs förbundsstyrelse antagna målen och strategierna för utveckling av Göteborgsregionen.

En framgångsfaktor för att fler ska vilja åka kollektivtrafik anses vara att den ska vara enkel, snabb, pålitlig, trygg och säker."

Öckerö ingår i Göteborgs lokala arbetsmarknadsområde. En absolut majoritet av kommunens pendlare har Göteborg som målpunkt.

GÖTEBORGSREGIONENS KOMMUNALFÖRBUND

Syftet med Hållbar Tillväxt – mål och strategier med fokus på regional struktur - antagen av förbundsfullmäktige juni 2013, är att lägga en stabil grund för det gemensamma arbetet inom GR-kommunerna med att utveckla Göteborgsregionen på ett hållbart sätt.

Nedan beskrivs ett urval av de strategier och mål ur ovanstående dokument som bör ligga till grund för Öckerös trafikstrategi.

"Vi vill stärka de kvaliteter som gör att vi vill leva och verka i samt besöka Göteborgsregionen.

Stads- och tätortsmiljöer ska utformas så att de inbjuder till ett rikt vardagsliv med gott boende och attraktiva mötesplatser.

Närheten till kust, hav, skogar och sjöar ska tas tillvara för att utveckla regionens attraktionskraft och tillgängligheten till dessa miljöers säkras."

Goda stads- och tätortsmiljöer har länge förknippats med goda möjligheter att ta sig fram med bil och goda boenden med goda möjligheter till parkering samt attraktiva mötesplatser med stora köpcentrum utanför stadskärnan. En hållbar tillväxt kräver en helt annan inriktning med bilfria miljöer, tillgänglig kollektivtrafik och attraktiva centrumbildningar i stadskärnan.

Öckerö kommun har för såväl boende som besökare en mycket hög attraktionskraft. Tillgängligheten till våra öar är avgörande för besöksnäringen.

”Vi vill utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem med en attraktiv kollektivtrafik.

Med kapacitetsstarka stråk ska transportsystemet i regionen stödja strukturbilden för Göteborgsregionen.

Förutsättningarna för resor och transporter mellan stråken ska förbättras och tvärförbindelser är en del av regionens transportsystem.

Minst 40% av resorna i Göteborgsregionen ska göras med kollektivtrafik år 2025.

Det Västsvenska paketet ska genomföras vilket bland annat innebär utbyggnad av Västlänken och Marieholmstunneln.”

Transporten mellan hem och arbete utgör en väsentlig del av dagens aktiviteter. Regionen genomför en mycket stor utbyggnation av infrastruktur med fokus på kollektivtrafik. Det skapar förutsättningar för en mer attraktiv kollektivtrafik till och från Göteborg som i kombination med trängselskatt skapar ett kraftigt incitament till ett mer hållbart resande.

”Vi vill skapa en stark och långsiktig hållbar regional struktur som utgår från storstadsområdets möjligheter.

Kärnan ska stärkas med ytterligare 45 000 boende och 60 000 arbetsplatser till 2030. Det sammanhängande stadsområdet, huvudstråken och kustzonens större tätorter ska till samma tidpunkt stärkas med 135 000 boende och 50 000 arbetsplatser.”

Det förutsätts att även Öckerö bidrar med fler bostäder och fler arbetsplatser samtidigt som kommunen utgör en stor del av kustzonen som ska bidra till regionens attraktionskraft, inte minst för besöksnäring.

Ökad befolkning, ökad besöksnäring och ökad tillväxt skapar med dagens förhållanden ökad biltrafik. En hållbar utveckling måste bygga på åtgärder för att minska biltrafiken och konsekvenserna av den.

LOKALA MÅLSÄTTNINGAR - GÄLLANDE ÖVERSIKTSPLAN

Med stöd av/med anledning av länsstyrelsens, Göteborgs Stads och Trafikverkets (dåvarande Vägverket) yttranden skriver Öckerö kommun i sin översiktsplan från 2005:

GRUNDLÄGGANDE STRATEGIER OCH MÅL / FYRA STRATEGISKA PLANERINGSPRÅG⁴

”Regionala kommunikationer

Goda kommunikationer är särskilt viktiga för Öckerö kommun, bl.a. på grund av stor daglig utpendling till arbete och regionalt samarbete i flertal frågor såsom utbildning, vård och omsorg samt avfallshantering.

Goda kommunikationer är viktigt för kommunens utveckling vad gäller befolkning och näringsliv.

Öckerö kommun har i politisk enighet beslutat att anpassa översiktsplanen med ledning av den demokratiska process som skett i form av folkomröstning om framtida förbindelse med Västra Hisingen i form av bro eller färja. Folkomröstningens resultat visade att majoriteten röstade för fortsatt färjetrafik.

I översiktsplanen, efter samrådet, har reserovat för fast förbindelse mellan Öck-

⁴ Översiktsplan med rekommendationer, antagandehandling 14 juni 2006, sid 48-49

erö kommun och Göteborgs stad tagits bort.

Då problemen med väg 155 inte finns inom Öckerö kommun deltar kommunen i ett flertal processer angående regionala förbindelser där miljövänliga transporter prioriteras. Tidig dialog mellan Öckerö kommun, Göteborgs stad, Vägverket, Göteborgsregionens Kommunalförbund (GR) och Västra Götalandsregionen (VGR) förs i frågor kring Öckeröleden, snabbfärjor, snabbussar och samåkning.

I sitt granskningsyttrande bedömer länsstyrelsen att frågor som berör mark- och vattenområden och som angår angränsande kommuner behöver behandlas utförligare med avseende på en strategi för hur ett hållbart regionalt resande ska klaras på kort och lång sikt. För att ha beredskap för en eventuell framtida fast förbindelse med Hisingen och kunna påverka var denna ska placeras, rekommenderade länsstyrelsen att kommunen markerar vägreservatet i översiktsplanen tills resultatet av vägutredningen är klart. Annars måste frågan om utvecklade sjötransporter och fortsatt färjedrift behandlas betydligt mer utförligt och resultera i konkreta förslag till förbättringar med fokus på förbättrade kollektiva transporter.”

Kommunen valde att ta bort broreservatet. De åtgärder som därmed krävdes i enlighet med länsstyrelsens yttrande har inte genomförts. Dialogen med GR, VGR, Trafikverket, Göteborgs stad har inte utvecklats. Snabbussar har införts från de sammanbyggda öarna. Prov och försök med snabbfärja till Göteborg har genomförts men inte resulterat i någon permanent trafik.

”Interna kommunikationer

För att nya utbyggnadsområden ska bli lättillgängliga samt förbättra kommuni-

kationerna mellan de olika öarna har ett antal nya vägreservat lagts in i ÖP05. De är nödvändiga för att skapa bra förutsättningar för alla trafikanter, fotgängare, cyklister, bilister och kollektivtrafikanter i nya utbyggnadsområden samt, i den mån ingreppen inte är alltför stora, i befintlig tätort. På längre sikt handikappanpassas alla trafikmiljöer i kommunen. Trafikmiljöerna anpassas genom bra utformning så att biltrafiken avger mindre buller och utsläpp.

Kommunens gång- och cykelnät är införlivat med det lokala vägnätet och till viss del med huvudvägnätet. På vissa sträckor längs huvudleden på de sammanhållna öarna finns det separat gång- och cykelvägar. Investeringar i bättre gång- och cykelnät, såsom åtgärder för att separera gång- och cykeltrafiken från biltrafiken samt separera gångtrafiken från cykeltrafiken främjas vid nybyggnad samt ombyggnad av befintlig infrastruktur.

Förbindelse mellan Björkö och de sammanhängande öarna ska utredas.”

Under 2013 och 2014 har utredningar om färjetrafik genomförts respektive startats på förstudienivå avseende förbindelsen Framnäs – Kalven och Björkö – Öckerö.

Utbyggnation av gc-nätet har skett i begränsad omfattning. Någon utformning av trafikmiljön för mindre buller och utsläpp har inte genomförts.

ALLMÄNNA REKOMMENDATIONER FÖR ÖCKERÖ KOMMUNS UTVECKLING⁵

”Förbindelse mellan Björkö och de sammanhängande öarna ska utredas. Reservat för fast förbindelse mellan Öckerö kommun och Göteborgs stad tas bort på

^{5 5} Översiktsplan med rekommendationer, antagandehandling 14 juni 2006, sid 73

grundval av folkomröstningen. Vattenvägar och anslutningar för färja mellan Öckerö och Göteborg ska utredas.

Kollektivtrafiken ska stimuleras genom fler linjer med hög komfort vilket innebär tätare avgångar, få byten, bra hållplatser och pendelparkeringar. En dialog för bättre utbud av regionala resor förs med Västtrafik.

Investeringar i bättre kommunal infrastruktur för cykeltrafik samt säkrare cykelparkeringar främjas.

Parkeringsplaster kan avgiftsbeläggas. Parkeringsplatser prioriteras inte vid konflikt med annan byggnation. Parkeringspolicy ska arbetas fram för att ligga som underlag för detaljplanering och lovgivning.

Utbyggnadsområden ska vara väl integrerade i trafiknätet. Befintliga vägar och anslutningar till större väg ska nyttjas och återvändsgränder ska minimeras. Trafikmiljöerna ska utformas så att biltrafiken avger mindre buller och utsläpp.”

I arbetet med ny översiktsplan som startat 2013 är inriktningen att broreservat ska återinföras.

Inom ramen för Västsvenska paketet stimuleras kollektivtrafiken. För närvarande planeras busskörfält på väg 155.

Under 2013 och 2014 har utredningar om färjetrafik genomförts respektive startats på förstudenivå avseende förbindelsen Framnäs – Kalven och Björkö – Öckerö.

En parkeringsnorm har fastställts vilken ligger till grund för bygglov avseende verksamheter.

En bullerutredning har genomförts där det konstateras att det finns bullerutsatta miljöer.

ÅTGÄRDER FÖR ATT GENOMFÖRA ÖVERSIKTSPLANEN⁶

”Till följd av befolkningsutveckling och utbyggnadsområden i översiktsplanen kommer Öckerö kommun troligen att generera en kraftig trafikökning.

Två utredningar angående regionala transporter ska tas fram av Öckerö kommun i samråd med Göteborgs stad, Göteborgsregionens kommunalförbund samt Västra Götalandsregionen. Den första ska kartlägga framtida trafikmängder, den andra ska föreslå åtgärder för att bemöta dem.

En trafikutredning ska arbetas fram för att få grepp om framtida trafikmängder år 2010-2015. Kommunikationer mellan öarna, kollektivtrafiken samt konsekvenser av fortsatt belastning av trafiknätet på land och vatten liksom regionala perspektivet ska belysas.

För att möta framtida trafikökning ska en utredning om framtida regionala och interna transporter inom Öckerö tas fram. Vattenvägar och anslutningar för färja mellan Öckerö och Göteborg samt förbindelse mellan Björkö och de sammanhängande öarna ska utredas. Miljöanpassade transporter ska särskilt belysas.”

En trafikutredning påbörjades men avslutades innan politisk behandling.

Utredningar omfattande framtida trafikmängder och åtgärder för att bemöta dem har inte genomförts.

⁶ Översiktsplan med rekommendationer, antagandehandling 14 juni 2006, sid 111

FRAMTIDA ÖVERSYN AV ÖVERSIKTSPLANEN⁷

"Regionala och interna kommunikationer ska belysas."

Många av de åtgärder som beskrivs i ÖP05 avseenden infrastrukturen har ännu inte påbörjats. Det innebär att förutsättningarna för en fortsatt hållbar befolkningstillväxt nu försvåras och att de åtgärder som blir konsekvensen av denna strategi kan komma att behöva genomföras skyndsamt.

Länsstyrelsen skriver i sitt yttrande vid aktualitetsprövningen av ÖP05 att dess synpunkter vid antagande av ÖP05 2006 fortfarande i hög grad är aktuella i frågan om infrastruktur. *"Trots den dialog som förts med berörda parter har trafiksituationen inte förbättrats, utan tvärtom förvärrats"*.

LOKALA MÅLSÄTTNINGAR - "VISION 2025"

"En levande skärgårdskommun med människan i centrum" är kommunens vision.

Året är 2025. Kommunens vision är till många delar uppfylld. En positiv utveckling har skett på Nordöarna genom inflyttning av åretruntboende barnfamiljer. Utbyggnationen av Björkö södra samhälle pågår. Hamnarna har utvecklats vilket bidrar till såväl trevliga mötesplatser, centrumbildning och en blomstrande besöksnäring. Öarna har knutits närmare varandra genom utbyggd färjetrafik i Västtrafiks regi.

En positiv utveckling kräver att det sker på ett långsiktigt hållbart sätt. Om inte de ekologiska, sociala och ekonomiska parametrarna utvecklas hand i hand riskeras

negativa effekter. Det skulle kunna innebära ett scenario enligt nedan.

Året är 2025. En baksida med utvecklingen av nya bostäder är att biltrafiken ökat i takt med ökat antal boende. Problemen med köer på väg 155 har ökat ytterligare vilket minskat kommunens attraktivitet för besökare. Åretruntboende på Nordöarna minskar i takt med att problemen med tillgänglighet till Nordölinjen eskalerar. De utbyggda förbindelserna mellan öarna bidrar till ökad lokal personbilstrafik. Utbyggnation av infrastruktur har inte hängt med utbyggnationen av boendet och underhållet av befintlig infrastruktur blir alltmer eftersatt i takt med att belastningen ökar.

Genom en trafikstrategi har kommunen en större möjlighet att styra utvecklingen mot en långsiktigt hållbar tillväxt.

Nedan redovisas och kommenteras ett urval av visionens och målsättningarna per mandatperiod, beslutade av kommunfullmäktige, som idag föreligger och som i varierande grad påverkar/påverkas av trafiksystemets och transportsystemets utveckling.

ÅRETRUNTBOENDE, I OLIKA BOENDEFORMER, ERBJUDS PÅ ALLA ÖAR

Det är kommunens långsiktiga vilja att hela kommunen ska leva och utvecklas.

Om detta ska förverkligas krävs en utbyggnation även på de öar som inte är sammanbyggda eftersom utbudet av olika upplåtelseformer idag är mycket begränsat.

Fler bostäder innebär idag fler fordon. Fler fordon mer trängsel, vilket innebär en ökad belastning på färjetrafiken vilket framförallt drabbar Nordölinjen.

⁷ Översiktsplan med rekommendationer, antagandehandling 14 juni 2006, sid 114

HAMNAR ÄR ATTRAKTIVA OCH LEVANDE MED INRIKTNING PÅ NÄRINGS-LIV OCH TURISM

Våra hamnar ska utvecklas till mötesplatser och centrum för innevånare och besökare vilket driver etablering av butiker, övernattningsanläggningar, restauranger, kontorslokaler mm.

Det är viktigt med centrumfunktioner dels för att skapa tydliga områden för etableringar dels för att inte driva kommersiell trafik till bostadsområden.

I centrum är det viktigt att inte bilar stör det attraktiva utan planeras till mindre attraktiva ytor och att trivselfaktorer för gående beaktas.

KOMMUNIKATIONERNA MELLAN ÖARNA HAR FÖRBÄTTRATS OCH RESTID FÖR PENDLING HAR MINSKAT

Flera studier pågår eller kommer att startas avseende färjeförbindelser mellan öarna.

I och med att väg 155 byggs ut med kollektivtrafikfält möjliggörs snabbare pendling – med kollektivtrafik.

Utbyggnationen kommer inte att underlätta för biltrafik utan har som syfte att gynna kollektivtrafik. Under utbyggnationsperioden kommer även busstrafiken att störas varför attraktiva alternativ till busstrafiken måste skapas.

BJÖRKÖ ÄR SAMMANLÄNKAD MED DE SAMMANBYGGDA ÖARNA

Det föreligger behov av att knyta Björkö närmare de sammanbyggda öarna. Behovet ökar i takt med att Björkö utvecklas med ny bebyggelse.

Flera studier pågår eller kommer att startas avseende färjeförbindelser mellan

Björkö och de sammanbyggda öarna respektive Kalvsund.

DET ÄR ATTRAKTIVT OCH SÄKERT ATT ÅKA KOLLEKTIVT, CYKLA OCH GÅ

En avgörande faktor för att invånarna och besökare ska välja kollektivtrafik eller att gå/cykla är att det är tryggt, tillgängligt och trivsamt. Förutom tillgänglighetsanpassade busshållplatser är placering av desamma och matningar via GC-vägar viktigt. GC-vägen måste vara trygg. Föräldrar ska inte behöva skjutsa barnen till skolan för att man uppfattar att skolvägen inte är säker.

DET FINNS EN FAST FÖRBINDELSE MELLAN HYPPELN OCH RÖRÖ

I syfte att öka förutsättningarna för kommunal och kommersiell service samt effektivisera färjeförbindelsen till Rörö och Hyppeln har det, som en del av "strategi för Nordöarna", studerats en fast förbindelse mellan öarna. Enligt beslut i kommunstyrelsen har utredningen avslutats eftersom varken lokalt intresse eller fysiska förutsättningar föreligger.

ETT POSITIVT FÖRETAGSKLIMAT BIDRAR TILL NYETABLERING OCH UTVECKLING AV NÄRINGS-LIVET OCH BESÖKS-NÄRINGEN

En utveckling av arbetstillfällen inom kommunen ger förutsättningar för färre pendlingsresor men kräver god planering och att även turistens behov omhändertas.

LOKALA MÅLSÄTTNINGAR - "MÅL 2014"

ANDELEN RESOR MED KOLLEKTIV-TRAFIKEN SKA HA ÖKAT FRÅN NUVARANDE (2010) 18% TILL 25% (2014)

Måttet har visat sig svårt att följa upp. Kollektivtrafikresenärerna har dock ökat i antal med ca 20% under 2013 (se vidare under kapitlet ”nulägesanalys”).

INVÅNARNA UPPLEVER ATT DET ÄR LÄTTARE ATT TA SIG FRÅN OCH MELLAN DE MINDRE ÖARNA OCH FRÅN BJÖRKÖ TILL DE SAMMANHÄNGANDE ÖARNA GENOM FÖRBÄTTRADE KOMMUNIKATIONER

Det finns en vilja hos politiken att knyta kommunens öar närmare varandra. Förbättrade kommunikationer är en viktig förutsättning för detta.

GÅNG- OCH CYKELTRAFIKEN SKA UPPLEVA EN ÖKAD SÄKERHET I TRAFIKEN GENOM TILLGÅNG TILL BLAND ANNAT FLER GÅNG- OCH CYKELVÄGAR

En viktig förutsättning för att fler ska välja gång- och cykeltrafik är en hög säkerhet. Så länge utvecklingen sker på biltrafikanternas villkor kommer inte gång- och cykeltrafiken att öka. Antalet olyckor mellan bil och gång- och cykeltrafikanter kommer inte att minska.

Det finns många orsaker till att föräldrar skjutsar sina barn till skolan. Trots att vägen dit inte är så lång. De viktigaste anledningarna är enligt SKL att det är mest praktiskt och att föräldrarna anser att skolvägen är farlig.

FÖRETAGEN SKA ERBJUDAS FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR ETABLERING, UTVECKLING OCH TILLVÄXT, VILKET GER FLER ARBETSTILLFÄLLEN OCH ÖKAD SERVICE I HELA KOMMUNEN

En utveckling av arbetstillfällen inom kommunen ger förutsättningar för färre pendlingsresor.

De strategier som finns ska användas i planering, t ex Handelsstrategin. Nya områden för näringslivsutveckling ska planeras. Transporter, leveranser, parkering mm är viktiga faktorer för att näringslivet ska kunna växa.

NULÄGESANALYS

KOMMUNENS KARAKTÄR

Öckerö kommun räknas till Göteborgs norra skärgård. Kommunen består av tio bebodda öar. Öckerö är jämte Gotland den enda kommunen i Sverige som saknar landförbindelse. Till Bohus-Björkö respektive Hönö går avgiftsfria färjeförbindelser från Lilla Varholmen. Fotö, Hönö, Öckerö och Hälsö är sammanbyggda med broförbindelser. Två öar är bilfria – Kalvsund och Grötö. Dessa trafikeras med personfärja från Öckerö.

Kommunikationerna innebär en särskild utmaning dels när det gäller transporter inom kommunen dels mellankommunalt.

Öckerö kommun har en befolkning 2013-12-31 om 12 574⁸ invånare. De är fördelade enligt:

⁸ I förhållande till tabellen är 14 personer restförda

Ö	Invånare	Andel över 65 i %	Förändring under 2013
Hönö	5 239	20,7	+43
Öckerö	3 517	21,5	-18
Hälsö	615	27,3	+2
Bohus-Björkö	1 500	20,7	+11
Källö-Knippla	337	38,6	-7
Hyppeln	172	26,7	-2
Rörö	261	42,1	-9
Kalvsund	222	19,4	+3
Fotö	614	19,9	-15
Grötö	83	14,4	+2

På sommaren ökar befolkningen. Kommunen är dock inte en så kallad sommar-kommun utan är och vill vara en levande kommun året runt.

Kommunens långsiktiga planering utgår ifrån en befolkningstillväxt på mellan 70-100 personer per år. Befolkningsökningen 2013 var 35 personer. I förhållande till övriga kommuner inom Göteborgsregionens kommunalförbund är det den näst lägsta ökningen.

Befolkningsstrukturen visar på en förhållandevis hög medelålder och andelen äldre förväntas öka.

Nordöarna har en förhållandevis hög andel invånare över 65 år.

Näringslivet är till största del småskaligt med några få större arbetsgivare som Caterpillar, Ö-varvet och Öckerö kommun. De står för en mycket stor andel av de tunga transporterna, busstrafik borträknad.

Turismen förväntas öka. Enligt Struktur-bild för Göteborgsregionen är kustzonens utveckling och tillgänglighet ett gemensamt intresse.

Kommunen har flera tätorter vilka utvecklats/utvecklas i anslutning till hamnarna. Hönö Klåva utgör kommunens handelscentrum och Öckerö dess administrativa centrum. Området kring Öckerö hamn har potential att utvecklas även till ett handelscentrum. I och med att Björkö utvecklas med bostäder finns förutsättningar för/behov av såväl kommunal som kommersiell service.

Inför ÖP05 inkom synpunkter från flera instanser som berörde trafiksystemet och dess konsekvenser (se lokala målsättningar – gällande översiktsplan). Dessa pekade på det faktum att kommunen valt bort en fast förbindelse till Hisingen till förmån för färjetrafik. Man pekade på att detta medför konsekvenser och att Öckerö måste hantera dessa.

Kommunen har i ÖP05 "skrivit kontrakt med staten och vår grannkommun" om att genomföra två utredningar syftande till att kartlägga framtida trafikmängder och åtgärder för att bemöta dem. Detta har inte genomförts varför länsstyrelsen nu meddelar att man överväger att ta in detaljplaner för prövning om inte dessa bidrar till att minska konsekvenserna av framförallt pendlingstrafiken.

I projektplan för ny översiktsplan har kommunstyrelsen angett att planeringen ska utgå ifrån fortsatt färjedrift, inte bro.

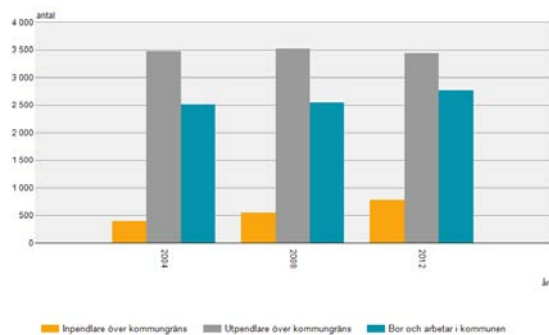
Ytterst handlar därmed Öckerö kommuns trafikstrategi om en bro eller inte och att hantera konsekvenserna av detta.

RESOR OCH TRANSPORTER

RESOR OCH PENDLING

Nedanstående tabell, hämtad från SCB, visar antalet förvärvsarbetande in- och utpendlare och lokalt anställda. Noterbart

är att antalet inpendlare och lokalt anställda ökar i antal.



Källa: Statistiska centralbyrån (SCB)

De som pendlar ur kommunen pendlar nästan uteslutande till Göteborg.

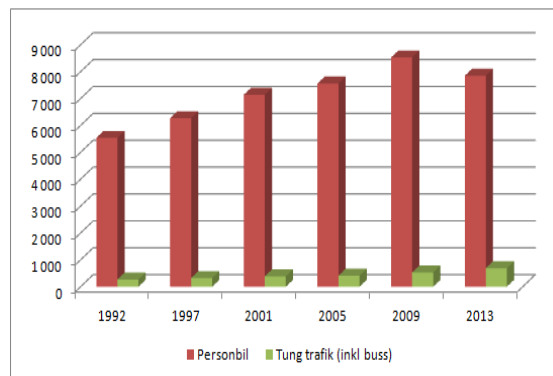
Enligt resvaneundersökningen 2011 genomför öckeröborna 3,7 resor per dag varav något mer än en tredjedel utgörs av pendling. Båda siffrorna är höga i jämförelse med regionen och riket.

Noterbart är samtidigt att förutom Göteborg har Öckerö med 59% lägst andel biltrafik i regionen. Andelen cykel- och mopeditrafik är hög i förhållande till regionen.

Sammanfattningsvis visar statistiken på att i de fall bil nyttjas så är det framförallt vid arbetspendling. Många nyttjar cykel och moped vid övriga resor.

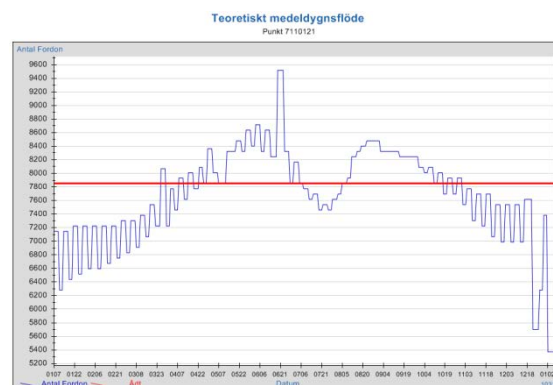
BILTRAFIK

Vid årsskiftet 2013/2014 fanns det enligt SCB 5 603 personbilar registrerade hos invånarna i Öckerö. Det innebär 445 personbilar per 1 000 invånare, vilket är något lägre än snittet i riket, VGR och GR.



Tabellen ovan visar trafikflödet per dygn på väg 155, Lilla Varholmen⁹. Noterbart är att tung trafik, med stor sannolikhet buss- trafik, näst intill tredubblats och att personbilstrafiken minskat 2013 - en eventuell effekt av trängselskattens införande.

Trafikflödet är i mycket stor grad årstidsberoende och beroende av olika event på öarna. Nedanstående tabell, hämtad från Trafikverket, som avser 2013 visar detta i samma geografiska mätpunkt som ovanstående.

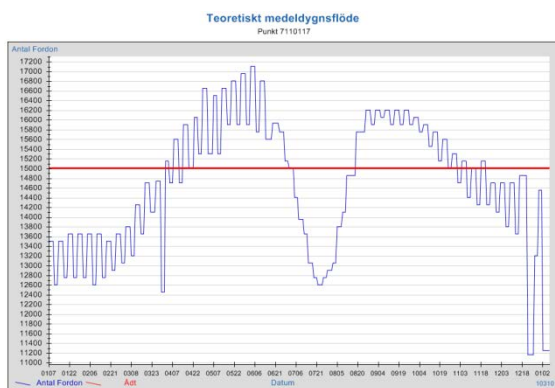


Trafiken till och från Öckerö kommun bidrar till problemen med pendlingstrafiken på väg 155. Nedanstående tabell visar årsmedelvärdet på väg 155 väster om infarten till Hällsviksvägen.

⁹ Trafikverkets statistik

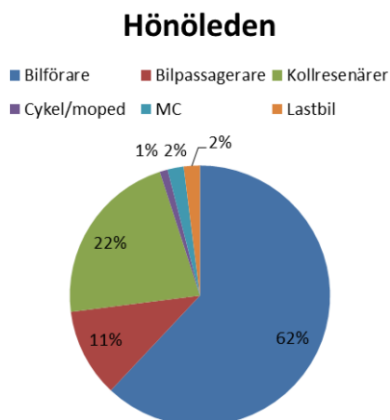
År	Personbil	Tung trafik (inkl buss)	Varav Öckerö personbil	Varav Öckerö tung trafik (inkl buss)
1992	9 130	390	5 540	270
1997	8 740	420	6 270	320
2001	-	-	7 140	390
2005	10 440	500	7 560	410
2009	11 490	610	8 530	530
2013	11 440	830	7 850	690

Ovanstående tabell visar att Öckerös andel av personbilstrafiken i samma geografiska mätpunkt ligger strax under 70% under 2013.

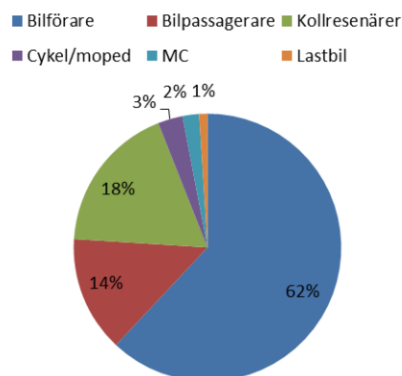


Ovanstående tabell, hämtad från Trafikverket, visar trafikflödet i samma geografiska mätpunkt som ovan under 2013. Det är tydligt att arbetspendlingstrafiken utgör en mycket stor del av trafiken och att det därmed är den som i stor utsträckning är orsaken till de negativa konsekvenserna.

Under juni 2014 har det genomförts en kollektivtrafikanalys avseende Hönöleden



Björköleden



och Björköleden.

Undersökningen visar att det finns en stor potential för att öka antalet kollektivresenärer och samåkande.

BILFÄRJETRAFIK

Bilfärjetrafiken utförs av Trafikverket på tre leder - Hönöleden, Björköleden och Nordöleden varav Hönöleden är den absolut största.



Trafikverket/Färjerederiet utredde för något år sedan möjligheter och konsekvenser av att öka kapaciteten på nuvarande färjor t.ex. genom att bredda/förlänga dem. Möjligheterna fanns men man avstod eftersom fler bilar per färja hade förvärrat situationen på väg 155 i riktning Göteborg.

Enligt Färjerederiets kundnöjdhetsmätning på lederna inom Öckerö kommun är de viktigaste förbättringsförslagen komfort i passagerarutrymmen, service, information vid störningar, anpassning till kollektivtrafiken och uppvärmd väntsal med toalett. På Björköleden kompletteras detta med önskemål om fler avgångar.

I dag finns kapacitetsbrist vid vissa tider på färjelederna, främst till Hönö men också mellan Burö och Nordöarna.

Trafikverket tecknade sommaren 2013 ett avtal med kommunen om medfinansiering av ytterligare turer under högtrafik på Nordöleden vilket innebär att nuvarande fartyg nyttjas maximalt under denna tid och färjorna är fulla. En ytterligare ökning av kapaciteten innebär omfattande investeringar i andra fartyg, men även i nya färjelägen och det är, enligt Trafikverket, i nuläget inte aktuellt.

I yttrande över Planprogram för Rörö skriver Trafikverket att nuvarande kapacitet på färjetrafiken för bil är en planeringsförutsättning för den bilburna trafikutvecklingen. För närvarande planerar Färjerederiet att bygga om och modernisera färjelägena på Hyppeln och Rörö.

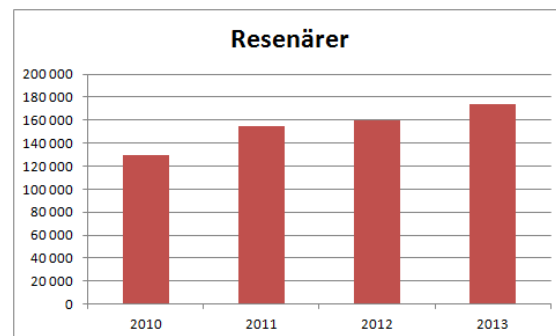
PERSONFÄRJETRAFIK LINJE 296



Personfärjetrafiken utförs av Öckerö

kommun på uppdrag av Västtrafik. Färjan trafikerar linjen Öckerö – Kalvsund - Björkö/Framnäs - Grötö.

Förbindelsen mellan Björkö/Framnäs och Kalvsund är under utredning avseende alternativet personlinfärja.



Resandeutvecklingen är mycket positiv och det finns kapacitet för fler passagerare.

ANROPSSTYRD BUSSTRAFIK

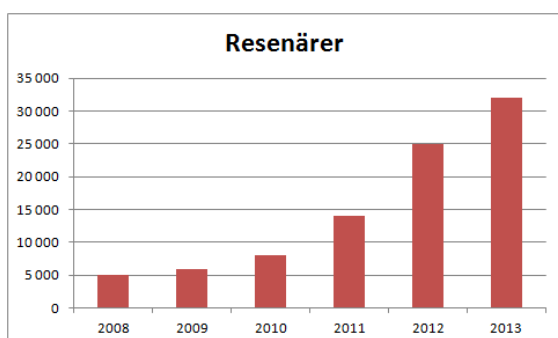


"Flexlinjen" på Öckerö startade i mars 2008. Första bussen körde dagtid på veckorna, men snart ställde resenärerna krav på utökad service vilket resulterade i utökning morgon och kväll samt helger. Idag trafikeras de sammanbyggda öarna 07:00 – 20:00 på vardagar med två bussar samt 09:00 – 16:00 på helgen.

Till en början fick endast passagerare över 65 år eller färdtjänstresenärer åka med, men fr.o.m. augusti 2011 är det fritt för alla att beställa och resa.

Det finns i dag ca 130 mötesplatser. Samtrafiken med linje 290 och 291 är ibland omfattande, där resenärerna från ytterändarna på trafikeringsområdet hänvisas till ordinarie linjetrafik för att någonstans under vägen plockas upp av "flexlinjen". Genom att på så vis tillfälligt begränsa det geografiska trafikeringsområdet för "flexlinjen" så utökas tillgängligheten ytterligare.

Resandeutvecklingen är mycket bra.



Idag utgör två bussar den så kallade "flexlinjen". Mellan 20-30% av de som anropar transport måste för närvarande dessvärre avvisas på grund av kapacitetsbrist. Trafikering sker endast på de sammanbyggda öarna efter att ha avvecklats på Björkö 2013.

Öckerö kommun finansierar sedan 2014 ca 75% av "flexlinjens" kostnader.

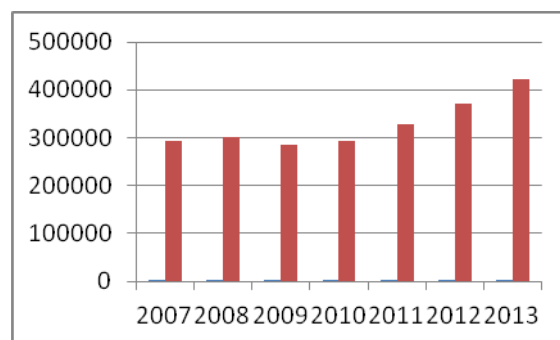
BUSSTRAFIK LINJE 290, 291 OCH 294



Busstrafiken mellan Öckerö och Göteborg trafikeras av linje 290 och 291 med dubbeldäckare med hög komfort och hög kapacitet.

Linje 290 trafikerar sträckan Burö – Hälsö – Öckerö – Pinan – Järnvägen - Nils Ericsonsterminalen. Linje 291 trafikerar sträckan Fotö – Hönö Klåva – Pinan – Järnvägen - Nils Ericsonsterminalen. Vissa av turerna, främst vid pendlingstid, är så kallade "snabbsturer" med en restid om ca 70 minuter. Vissa turer trafikerar endast öarna.

Linjerna är optimerade för trafik till och från Göteborg. Att resa från t.ex. Öckerö Centrum till Hönö Klåva medför bussbyte och väntetid på Pinan.



Västtrafiks linjer som trafikerar Öckerö visar under senare år en stadig ökning i antalet resande. Under 2013 ökade antalet resande med 14,1%.

Trafikverket menar dock att kollektivtrafikandelen i stråket mot Göteborg inte ökat i den omfattning som är önskvärd. Befintliga pendelparkeringar är fullbelagda. Utbyggnation av pendelparkeringar för cykel och bil har inte skett i tillräckligt stor omfattning och i enlighet med K2020. Tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister till och från hållplatser anses bristfällig. Med utgångspunkt i detta planeras en förenklad åtgärdsvalsstudie.

Linje 294 trafikerar Bohus-Björkö mellan samhället och Gröneviks färjeläge.

Inför 2014 har kommunen genomfört så kallat tillköp av trafik på linje 294 på Bohus-Björkö med anledning av att Västtrafik valt att avveckla dåligt belagda turer.

GÅNG- CYKEL- OCH MOPEDTRAFIK



Nedanstående bild visar med rött huvudstråken och med blått lokalnätet avseende gc-vägar.



En inventering har genomförts av gc-nätet under sommaren 2012 och 2013. Inventeringen visar att det finns ett sammanbyggt nät på de sammanbyggda öarna och på Björkö. Nätet är dock dåligt skyltat och underhållet. På Nordöarna blandas bil-, cykel- och gångtrafik då gc-banor saknas. Kalvsund och Grötö är bilfria.



Gc-nätet har begränsad bredd, är dåligt underhållet, belysning är prioriterad till bilar (se ovanstående bild), gc-trafiken blandas ofta med buss- och biltrafik på smala vägar och cykelparkeringar är dåligt utbyggda.



Samtidigt är verkligheten avseende trygghet och trivsel nedslående. I få fall är gc-

banorna skilda från vägbanor med fysiska hinder.

TRYGGHET

I Öckerö kommuns trafikstrategi omfattar begreppet trygghet såväl trafiksäkerhet som människors oro över att drabbas av brott eller olyckor på offentliga platser.

Många av de synpunkter som inkommer till samhällsbyggnadsverksamheten berör tryggheten för framförallt gående och cyklande. En ständigt återkommande synpunkt handlar om stressade färjeresenärer som försöker hinna t.ex. mellan Burö och Hönö Pinan och tvärtom. En annan framträdande synpunkt är dålig belysning eller ingen belysning alls vid gång- och cykelvägar.

Nedanstående bild visar ett exempel på att biltrafiken ofta prioriteras framför gång- och cykeltrafik. I det aktuella fallet tvingas gående och cyklister att nyttja en grus- och grässtig invid vägbanan.



Otrygghet påverkar och begränsar människors användning av trafiksystemet. Det handlar om att kunna lokalisera där andra människor rör sig, där synbarheten är god och att alternativa färdvägar finns när det är mörkt och få trafikanter ute.

Trygghetsvandringar genomförs inte i kommunen.

Dagens GC-nät är dåligt utbyggt, sammanlänkat, underhållet och uppfattas som otryggt. Många föräldrar väljer att skjutsa barnen till skolan i bil.

TILLGÄNGLIGHET

Med tillgänglighet avses hur medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av.

Under framförallt sommarhalvåret är trängseln hög på färjelederna. Tillgänglighetsanpassningar av busshållplatser genomförs men tar lång tid. Skyltning på gång- och cykelvägar är mycket bristfällig.

Vinter- och sommarväghållning prioriteras sedan några år tillbaka till huvudstråken för gc-trafik. Många synpunkter handlar om att det borde gälla även för lokalnätet. Att så inte sker beror på kapacitets- och utrymmesbrist men är också ett resultat av ett förlegat synsätt på vad som bör prioriteras.

Flera studier pågår eller kommer att startas avseende färjeförbindelser mellan öarna. Mellan Framnäs och Kalvsund genomförs under 2014 en förstudie om en mindre obemannad personlinfärja. Mellan Björkö och de sammanhängande öarna startar under 2014 en teknisk utredning alt förstudie om färjeförbindelse.

Det råder brist på skyddade cykelparkeringar. Byggnation har skett på Pinan och på Framnäs men saknas t.ex. på Burö.

Cykeluthyrning förekommer i begränsad omfattning

TRIVSEL

Med trivsel avses attraktiviteten i trafiksystemet.

För att kollektivtrafiken ska utgöra ett alternativ till bilen behöver den bland annat vara trivsamt. Gång- och cykelvägar måste skötas avseende sommar- och vinterväghållning. Träd och buskar som växer in över gc-vägar måste klippas.

MILJÖPÅVERKAN

BULLER

Buller är idag den största miljöstörning som påverkar flest människor i Sverige. En vanlig källa till buller är vägtrafik. Buller har en påverkan på människors hälsa och olika undersökningar visar på samband mellan ökande ljudnivåer och upplevd trötthet, stress samt risk för hjärt- och kärlsjukdom.

Riksdagen har fastställt riktvärden för trafikbuller och har även beslutat om ett antal miljökvalitetsmål. Ett av målen är "God bebyggd miljö" vilket bl.a. beskriver en god och hälsosam livsmiljö i städer, tätorter och annan bebyggd miljö. Det innebär att ljudmiljön är god där människor vistas och att betydande problem med buller från vägtrafiken inte finns. Målet ska uppnås inom en generation, till år 2020. Boverket har konkretiserat målet som att riktvärdena för vägtrafikbuller, som riksdagen ställt sig bakom, ska vara uppfyllda för alla boendemiljöer.

Under 2009 gjordes en översyn över utsatta trafikmiljöer i Öckerö kommun. Utredningen visar att de fastigheter som är mest utsatta för vägtrafikbuller finns främst

längs med Hälsövägen, Hönövägen, Öckerövägen samt Norgårdsvägen.

LUFTFÖRORENINGAR

Arbetet med att få en bättre luftkvalitet styrs både av lagkrav i form av miljökvalitetsnormer (MKN) och av politiska mål genom miljömålet "Frisk luft". Både normerna och målen liknar varandra, men den stora skillnaden är att lagstiftningen är tvingande och ska följas, medan miljömålen är just målsättningar.

Kommunerna ska själva eller genom samarbete med andra kontrollera att normerna inte överskrids. För att lättare kunna bevaka att normerna inte överskrids samarbetar Öckerö kommun i luftvårdsfrågor med andra kommuner inom Luftvårdsprogrammet i Göteborgsregionen.

Öckerö kommun klarar miljökvalitetsnormerna med undantag av kvävedioxid där normen överskrids. Det är MKN för dygnsmedelvärde och timmedelvärde som 2009 överskreds i delar av färjeleden Grötö-Kalvsund-Öckerö. Denna färjeled släpper ut betydligt mer kväveoxider jämfört med Hönöleden vars färjor har katalysatorrening. Sedan 2011 har åtgärder vidtagits vilket hittills resulterat i en reducerad i minskad bränsleförbrukning med 35%.

FOKUSGRUPPERS SYNPUNKTER

Det har genomförts två så kallade workshops inklusive swot-analyser. Medverkande har varit kommunens strategigrupp respektive plangrupp. I den förstnämnda ingår representant från samtliga partier som är representerade i kommunfullmäktige. I den sistnämnda ingår personal från kommunens samtliga verksamheter. I swot-analysen har diskuterats vilka styr-

kor, svagheter, möjligheter och hot som finns för trafiksystemet.

Sammanfattningsvis kan konstateras att det finns goda förutsättningar att bygga ut GC-vägnätet men att dagens nät innehåller stora brister vad avser trygghet, tillgänglighet och trivsel. Det visar sig bland annat genom att många föräldrar väljer att skjuta sina barn istället för att låta dessa ta sig till skolan på egen hand.

Befintlig kollektivtrafik till lands och till sjöss ses som en tillgång och kan utvecklas, inom och utanför kommunen, men för ett ökat resande krävs en attitydförändring och att taxekonstruktionen förändras.

En utveckling av Pinan som kollektivtrafiknod kan förbättra förutsättningarna för att välja kollektivtrafik men Västtrafiks nerdragningar, för närvarande på Björkö, ses som direkt kontraproduktivt.

En ökad expansion i Torslanda ses som ett hot mot Öckerös tillväxt eftersom vi delar på väg 155.

Även representanter från de så kallade Öråden/samhällsföreningarna har tidigt deltagit i en enklare work-shop.

Sammanfattningsvis kan konstateras att örådens/samhällsföreningarnas representanter anser att trafiksäkerheten inom kommunen har brister som måste åtgärdas, särskilt när det gäller att skydda gctrafikanter.

Ett taxsystem som innebär att det inte är dyrare att åka över kommungränsen skulle locka fler att nyttja kollektivtrafik.

UTMANINGAR

Med utgångspunkt i de transportpolitiska målen ska trafikstrategin medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt

bidra till kommunens utvecklingskraft. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljömål uppnås och en ökad hälsa.

Med stöd av nulägesanalys, kommunens vision och mål samt våra samrådspartners synpunkter har nedanstående utmaningar formulerats. Genom att arbeta med dessa utmaningar i form av strategier med program och planer är en förutsättning lagd för att kommunen ska kunna utvecklas på ett långsiktigt hållbart sett.

FÖRÄNDRAT RESBETEENDE

Medborgarna har valt alternativet färja. Följden av detta val är att åtgärder måste vidtas för att minska pendlingstrafiken och därmed de negativa konsekvenserna av pendlingen.

Kommunen är beroende av befolkningsutveckling. Ålderspyramiden måste förändras. Goda kommunikationer är en viktig faktor för åretruntboende. Ska befolkningsutvecklingen ske i positiv riktning måste trafiksystemet utvecklas i takt med utbyggnation.

Öckerö kommun är kommunens största arbetsgivare. Verksamheten är beroende av transporter t.ex. avseende leveranser och för hemtjänsten. Kommunens verksamhet utgör också viktiga noder för trafik där skolorna utgör den största andelen.

2/3 av alla resor öckeröborna genomför sker inom kommunen. Om ett förändrat resbeteende i allmänhet ska uppnås behöver ännu fler av dessa lokala resor ske med annat färdmedel än bil.

ÖKA ANDELEN CYKLANDE OCH GÅENDE

Dagens gc-nät har brister. Det är dåligt underhållet, upplevs otryggt och är dåligt skyltat.

I dag kör föräldrar sina barn till förskola och skola i bil. För en till två generationer sedan cyklade och gick barnen själva till skolan. Stressade föräldrar som kör sina barn till skolan utgör en högre riskfaktor för andra, både barn och vuxna, än att barnen själva tar sig till skolan på cykel eller till fots.

Till kommunens större arbetsplatser t.ex. kommunen åker många i egen bil, även anställda som bor i kommunen.

ÖKA ANDELEN SOM NYTTJAR KOLLEKTIVTRAFIK

Pendelparkeringen på Pinan nådde snabbt sitt kapacitetstak efter utbygganden 2012-2013. Genom en ytterligare utbyggnad av pendelparkeringen skulle fler kunna förmas att välja kollektivtrafik för sitt resande till och från arbetet utanför kommunen. Samtidigt bidrar inte en utökad pendelparkering till minskat bilresande inom kommunen vilket också är önskvärt.

Ett slopande av taxegräns vid kommungränsen i kombination med utvecklade möjligheter till gång- och cykeltrafik skulle kunna minska behovet av utbyggd pendelparkering. Väntrum på Hönö Pinan och på Lilla Varholmen skulle göra kollektivtrafiken mer attraktiv.

Det är idag begränsade möjligheter att på ett effektivt sätt ta sig mellan t.ex. kommunens centrum. Byte krävs och tidtabellerna är inte synkroniserade.

Västtrafik har avvecklat trafik på Björkö. Man har inga planer på direktbussar till och från Göteborg vid högtrafik. Björkö är kommunens stora tillväxtområde.

HANTERA KONSEKVENSERNA AV BEFOLKNINGSÖKNING OCH UTVECKLING AV DE ICKE SAMMANBYGGDA ÖARNA

Kommunen har som mål att växa med 70 till 100 personer per år. Stor del av tillväxten kan ske på Nordöarna men framförallt på Bohus-Björkö. En sådan tillväxt är i mycket stor utsträckning beroende av att kollektivtrafiken utvecklas i minst samma takt. En utveckling innebärande motsvarande antal bilar är inte hållbar varken på kort eller lång sikt.

Nordöleden har nått kapacitetstaket på vissa tider under dygnet vilket resulterar i att fordon inte kommer med utan får vänta till nästa avgång.

I befintliga planer finns förutsättningar för 60-80 nya bostäder på Nordöarna. Program för Rörö och Källö-Knippla varvsområde ger förutsättningar för ytterligare 100-120 bostäder. Om inte dessa ska bli enbart fritidsbostäder krävs utvecklade kommunikationer och/eller åtgärder för att minska antalet bilar.

Beslut är fattat om att inte bygga fast förbindelse mellan Hyppen och Rörö eftersom förutsättningarna saknades och konsekvenserna skulle bli för stora.

I och med en utveckling av Björkö södra samhälle med ca 400 bostäder kommer, om inte särskilda åtgärder för att begränsa biltrafiken vidtas, antalet fordon att öka med över 600 st och generera 2 150 bilresor per dygn¹⁰. Detta under förutsättning att kollektivtrafik finns som alternativ. Annars ökar antalet fordon ännu mer.

¹⁰ Enligt Trafikverkets trafikstringsverktyg

MINSKA KONSEKVENSERNA AV PENDLINGSTRAFIKEN PÅ VÄG155

Öckerö kommun bidrar till konsekvenserna av pendlingstrafiken på väg 155 med något under 70% av dygnsmedeltrafiken. Under perioder är andelen högre. Det innebär svår köbildning vilket påverkar såväl Öckeröbor som Hjuviksbor negativt.

SKAPA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR ETABLERING, UTVECKLING OCH TILLVÄXT HOS FÖRETAGEN

Väl fungerande transport och logistik är en förutsättning för en konkurrenskraftig industri och handel, men också för all offentlig verksamhet som inbegriper varuflöden. De behov som finns måste översättas till krav på och förverkligande av infrastrukturen.

Den marina näringen och övrig industri är viktig och skapar många arbetstillfällen. För att den ska fungera och kunna växa hållbart bör kommunen styra hur detta ska ske. Om vattnet ska användas måste det finnas tillgängliga hamnar för detta.

NYTTJA BILENS FLEXIBILITET MEN MINSKA BILÅKANDETS NEGATIVA KONSEKVENSER

Bilen är bekväm och flexibel som färdmedel. För många innebär den en stor frihet. Men bilen innebär samtidigt luftföroreningar, buller, olyckor, trängsel och barriärer. Bullerskärmar utmed högt trafikerade vägar skulle verka förfulande och riskerar att minska kommunens attraktivitet för såväl boende som besökare.

SKAPA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UTVECKLAD BESÖKSNÄRING

Det är av stor vikt för såväl Öckerö kommun som resten av regionen att stärka besöksnäringen. Besöksnäring innebär i dag ofta ökad biltrafik, när inte andra alternativ är enkla och tydliga.

Turismen är den tillväxtbransch som ska enligt Nationell Strategi dubbleras fram till år 2020. Under 2014 accelererar arbetet med att utveckla turismen tillsammans med Göteborgs Södra skärgård och Göteborg. Göteborg hade 2013 ca 500 000 besökare i sina två turistbyråer och dessa har idag svårt att ta sig till skärgården utan bil.

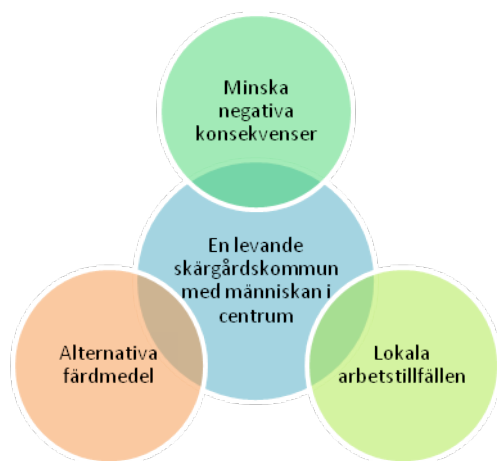
Kollektivtrafiken minskar under de turistiskt högintensiva perioderna sommar och helger.

För de turister som kommer med bil så är det långa bilköer till färjorna och bussarna går sällan. Detta hämmar utvecklingen av den turism som inte kommer med båt.

MÅL FÖR TRAFIKSYSTEMET

Öckerö kommun ska skapa ett långsiktigt hållbart trafiksystem för en levande skärgårdskommun med människan i centrum genom att

- **De negativa konsekvenserna av biltrafiken minskar.**
- **Förutsättningarna för alternativa färdmedel förbättras.**
- **Förutsättningarna för lokala arbetstillfällen förbättras.**



STRATEGIER

Vägen till målen för trafiksystemet beskrivs i ett antal strategier. Dessa utvecklas i ett trafikprogram med planer.

Strategierna är:

- **Trygghet, tillgänglighet och trivsel för gående och cyklande**
- **Tillgänglig och trivsamt kollektivtrafik**
- **Tillgängliga, trygga och trivsamma parkeringar**

- **Trygga och tillgängliga transporter**
- **Attraktiv kustzon för boende och rekreation**
- **Förutsättningar för sunda resvanor**



TRYGGHET, TILLGÄNGLIGHET OCH TRIVSEL FÖR GÅENDE OCH CYKLANDE

De flesta av oss är ofta fotgängare och ibland cyklister. Att gå och cykla är hälsofrämjande. Det tar lite mark i anspråk och är miljövänligt.

För att klara av de utmaningar vi står inför och för att uppnå målen med trafiksystemet måste vi arbeta för att maximera gång- cykel- och kollektivtrafiken.

Genom att göra det tryggare, tillgängligare och trivsammare att gå och cykla får vi fler som rör sig till fots och på cykel vilket stärker kommunens attraktivitet, skapar en friskare befolkning och minskar de

negativa konsekvenserna av biltrafiken.

Cyklister och gångtrafikanter måste få ta plats. Det finns potential att utveckla kommunens gc-vägar men det kan i vissa fall behöva ske på biltrafikens bekostnad.

TRYGGHET

Faktisk och upplevd trygghet på och vid kommunens gång- och cykelvägar ska successivt öka. Orsakerna till brister i framförallt biltrafikanters trafikbeteende ska identifieras och åtgärdas. Gång- och cykeltrafiken ska, där så är möjligt, separeras från varandra.

Hastigheten ska avspegla vägens funktion och utformning. Anpassning av hastigheten ska göras där trafiksäkerheten och framkomligheten behöver förbättras. I de fall biltrafik och gc-trafik tvingas att samsas på vägen ska hastigheten vara låg.

Genom förbättrad belysning på och kring gc-banor och cykelparkeringar ska tryggheten avseende såväl gång- och cykeltrafikantens förutsättningar att observera vägbanans skick - vilket leder till minskad risk för olyckor - som deras känsla för faktisk/upplevd risk för att bli utsatta för brott, öka.

Gångtunnlar ska utvecklas för trygg genomsikt.

Där gång- och cykeltrafik korsar eller blandas med biltrafik ska förutsägbarheten öka.

Genom trygghetsvandringar ska gång- och cykeltrafikanters erfarenheter av gång- och cykeltrafiken insamlas och ligga till grund för prioriteringar.

TILLGÄNGLIGHET

Kommunens noder och målpunkter ska identifieras.

Kommunens huvudstråk och lokalnät för gång- och cykeltrafik ska utvecklas för att öka tillgängligheten till prioriterade noder och målpunkter. Noder och målpunkter ska tillgänglighetsanpassas. Gc-lederna ska byggas ihop till stråk mot viktiga noder och målpunkter. Utveckling av noder ska ske vid målpunkter som kollektivtrafikknutpunkter, centrum och skolor.

Gc-lederna ska prioriteras före bilvägar vid sommar- och vinterväghållning.

Gaturummet ska nyttjas mer effektivt. Effektivisering av utnyttjandet av gaturummet kan vid behov ske genom att del av gaturummet upplåts till gc-väg. Åtgärden möjliggörs t.ex. genom att vägen enkelriktas.

Webbaserad reseplanerare och cykelkarta ska göra det enklare för cyklisten att välja bästa väg vilket gör kommunens målpunkter mer lättillgängliga med cykel¹¹.

Tydlig skyltning och vägvisning ska förenkla cyklandet såväl som gåendet. Bra vägvisning hjälper de som redan cyklar och går, besökare och nya cyklister. Cykelvägvisning ger även möjlighet att marknadsföra cykeltrafik samt ger möjlighet att vid behov prioritera sommar- och vinterväghållning^{12 13}.

Bra och säker cykelparkering ska utvecklas nära målpunkten och noder. Det ger förut-

¹¹ Trafikverket – steg 1 och 2-åtgärder för ökat cyklande, effekter och nyttor

¹² Trafikverket – steg 1 och 2-åtgärder för ökat cyklande, effekter och nyttor

¹³ "Vitt på svart – om kommunal vinterväghållning" / SKL

sättningar för att fler personer vågar cykla och inte avstår för att man är rädd att cykeln ska bli stulen eller skadad. Det minskar den totala restiden och bekvämligheten ökar¹⁴.

Verksamheten med utlåningscyklar ska utvecklas. Förutsättningarna för cykelpool utredas. Kommunen och andra större arbetsplatser kan gå före genom cykel- och/eller elcykel/elmopedpooler för de anställda.

TRIVSEL

Cyklister och gångtrafikanter är utsatta, bland annat för väder och vind. Genom att göra det mer trivsamt att cykla och gå, hela året och oavsett väder och vind, ökar förutsättningarna för att välja bort bilen. Trivsamma cykelleder kan också locka turister.

Grönyteskötsel i anslutning till gc-leder och belysning ska förbättras. Fler väderskyddade cykelparkeringar ska anläggas. Vid fysisk planering ska gc-leder dras så att resvägen blir så kort som möjligt.

UTVECKLING I PROGRAM OCH PLANER

Strategin ska utvecklas i trafikprogram genom planer för utveckling av infrastruktur för gång-, cykel- och mopedtrafik, ökad trafiksäkerhet, beläggningsunderhåll, vinter- och sommarväghållning, vägvisning och hastighetsreglering.

¹⁴ Trafikverket – steg 1 och 2-åtgärder för ökat cyklande, effekter och nyttor

TILLGÄNGLIG OCH TRIVSAM KOLLEKTIV TRAFIK

Samtidigt som Öckerö och Torslanda växer måste antalet personbilar på väg 155 minska, framförallt i rusningstid.

Att åka kollektivt är effektivt, det tar lite utrymme och är ett miljövänligare alternativ än bil.

Genom att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig och trivsam – utom och inom kommunen, till lands och till sjöss – får vi fler som väljer kollektivtrafik framför bilen. Det minskar belastningen på väg 155 och andra negativa konsekvenser av biltrafiken.

Det måste vara attraktivt att åka kollektivt. En del i attraktiviteten är att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig. Utöver tidtabellen utgörs tillgängligheten av bland annat tillgång till pendelparkering, gång- och cykelvägar för att ta sig till hållplats och tillgänglighetsanpassade hållplatser.

Ett busskörfält på väg 155 skapar förutsättningar för attraktivare kollektivtrafik. Kommunen ställer sig därför positiv till en utbyggnad. Under utbyggnationen kommer dock problemen att eskalera varför åtgärder måste vidtas för att redan till dess skapa fler attraktiva alternativ till bilen.

Snabba båttransporter till och från Göteborg kan bidra till att minska belastningen på väg 155. Inom ramen för utvecklad kollektivtrafik ska kommunen verka för snabbfärja till och från Göteborg.

Kollektivtrafiken till sjöss inom kommunen är mycket uppskattad. Trafiken kan med ytterligare fartyg utvecklas med t.ex. Nordöarna, Skarvik, Pinan och Lilla Varholmen.

Genom att ha samma taxa till och inom Öckerö som till Torslanda ökar förutsättningarna för att medborgarna lämnar bilen hemma och nyttja kollektivtrafik för hela resan.

Kommunens anropsstyrda trafik är mycket populär. Förutsättningarna för utbyggd anropsstyrd trafik ska studeras. T.ex. ska konsekvenserna av mindre men fler fordon analyseras.

Kollektivtrafikens stråk ska optimeras och den inomkommunala kollektivtrafiken utvecklas så att den kan utgöra ett attraktivt alternativ till bilen.

Analys visar att antalet samåkande pendlare är begränsat samtidigt som målpunkten ofta sammanfaller. Kommunen ska informera om "appar" för att underlätta kommunikation mellan potentiella samåkare.

Kommunen har under flera år ordnat bilpool med elbilar. Under 2014 anskaffas ytterligare elbilar. Utvecklingen av bilpooler ska främjas. Det medför att antalet bilar blir färre och att behovet av parkeringsplatser minskar.

Idag är tillgängligheten till elbilspoolen begränsad eftersom bilarna endast är uppställda vid Öckerö centrum. Det bör övervägas att utöka elbilspoolen ytterligare i antal och i antal uppställningsplatser.

Kommunen ska verka för en utveckling med direktbuss/snabbuss mellan Björkö och Göteborg alt Torslanda.

Kommunen ska verka för att det blir möjligt att ta med cykel på bussen.

Konsekvenserna av att kommunen som arbetsgivare subventionerar busskort för anställda ska utredas.

Kommunen ställer sig positiv till en utveckling av Västtrafiks tillköpsortiment av "färdbevis" för skol- och fritidskort,

seniorkort, färdtjänstkort och ledsagar-kort.

Trygga och trivsamma busshållplatser är en av förutsättningarna för en attraktiv kollektivtrafik. I kustzonen är busshållplatserna i flera fall särskilt utsatta för väder och vind. I anslutning till kollektivtrafiknoderna och pendelparkeringar ska kommunen verka för väderskyddade hållplatser.

Göteborgs stad studerar möjligheter och konsekvenser av linbanor som alternativ kollektivtrafik. I förstudien har olika linjer studerats bl.a. förbindelser ut i Göteborgs södra och norra skärgårdar. En linje från Göteborgs centrum till Öckerö, via Björkö och Kalvsund, skulle kunna utgöra ett intressant komplement till andra kollektivtrafiklösningar.

I den mån inte övriga strategier får önskad effekt bör kommunen utreda förutsättningarna för att införa "trängselskatt" för att dels öka attraktiviteten att åka kollektivt dels finansiera ytterligare utveckling av infrastruktur / personfärjetrafik / anropsstyrd trafik.

UTVECKLING I PROGRAM OCH PLANER

Strategin ska utvecklas i trafikprogram genom planer för utveckling av kollektivtrafiken, parkeringar och vinter- och sommarväghållning.

TILLGÄNGLIGA, TRYGGA OCH TRIVSAMMA PARKERINGAR

Tillgängligheten till kommunens centrala delar ska utvecklas för alla trafikslag. Ett effektivt resurssnålt transportsystem ska eftersträvas. Det kraftiga bilberoendet ska balanseras med ett varierat utbud av fler trafikslag så att boende, verksamma

och besökare kan göra goda val för sina resor och transporter. Parkering för cykel och bil har här en viktig roll. Parkering ger Öckerö en del av dess tillgänglighet.

För cykeltrafik eftersträvas att öka andelen och antalet cyklister, då detta transportslag är det mest resursnåla. För bilparkering måste prioritering ske. Bil är det minst resursnåla av trafikslagen, men bilens möjligheter i ett väl balanserat transportsystem ska tas tillvara, då det är en viktig del av transportsystemet.

Parkeringsystemet består av boendeparkering, besöksparkering och arbetsparkering. Åtgärder inom parkeringssystemet är ett viktigt incitament för att påverka val av färdmedel. Boendeparkering kan påverkas i samband med planering av bostäder. Parkering tar stor plats av en fastighet. Gemensamma parkeringar blir ofta mer effektiva och behöver inte innehålla lika många parkeringar som om varje fastighet ska anlägga parkering på egen tomt.

Det ska vara enkelt för besökare att nå centrum/besöksmål. Avståndet mellan parkering och centrum/besöksmål ska vara kort. Besöksparkeringar kan avgiftsbeläggas och korta parkeringar med hög omsättning premieras.

Inpendlingen till Öckerö är inte behäftat med samma trängselproblem som utpendlingen varför begränsningar av arbetsparkeringar inte är nödvändiga av den anledningen. Däremot kan bilpendling inom kommunen undvikas och incitament skapas för att prioritera annat färdmedel.

Goda kommunikationer till Nordöarna är avgörande för en hållbar utveckling. Genom en utbyggd trygg parkering på Burö minskar behovet av utbyggd infrastruktur

på Nordöarna och behovet av utbyggda bilfärjor.

Förutsättningar och konsekvenser av olika parkeringstider på parkeringsplatser vid noder ska utredas.

Effektiva parkeringar är avgörande för centrumutvecklingen bland annat beroende på begränsad tillgång till mark. En analys över gångavstånd till besöksmål som affärer ska göras.

Gällande parkeringsnorm ska kompletteras med norm för enbostadshus och vid behov revideras då dagens norm riskerar bidra till ökad biltrafik.

I nya bostadsområden ska gemensamma parkeringar anläggas. Antalet parkeringar i direkt anslutning till bostaden och biltrafik inom området ska minimeras.

Kommunal mark ska inte upplåtas för privat boendeparkering eller båtuppställning. I den mån mark upplåts ska det vara i form av "parkeringsköp" i likhet med Framnäs och till pendelparkering.

Pinans pendelparkering är fullbelagd. Istället för att bygga ut pendelparkeringen ytterligare ska den inomkommunala kollektivtrafiken och gc-vägarna utvecklas.

Genom att ha samma taxa till och inom Öckerö som till Torslanda ökar förutsättningarna för att medborgarna lämnar bilen hemma.

UTVECKLING I PROGRAM OCH PLANER

Strategin ska utvecklas i trafikprogram genom planer för utveckling av parkeringar.

TRYGGA OCH TILLGÄNGLIGA TRANSPORTER

Öckerö är en transportnod till lands och till sjöss. Näringslivet är en förutsättning för kommunens tillväxt och lokala arbetstillfällen. Väl fungerande transporter och logistik är en förutsättning för en konkurrenskraftig industri och handel, men också för all offentlig verksamhet som inbegriper varuflöden.

Den marina näringen och övrig industri är viktig och skapar arbetstillfällen. För att Öckerö ska kunna utvecklas är det viktigt att tillgodose näringslivets behov av funktionell infrastruktur och effektiva logistiklösningar.

Kommunen ska säkerställa en god framkomlighet för transporter och minska de negativa konsekvenserna av tyngre transporter.

Kommunens vägar ska klassas med stöd av inventering och mätningar.

Tyngre industri ska uppmuntras att nyttja vattnet för tunga transporter.

Vid all planering av verksamhetsområden ska logistiken studeras i särskild ordning.

Behovet av masshanteringsplatser är stort. Förutsättningarna för sådana ska studeras i ny översiktsplan.

Tung trafik bullrar. Vid alla beläggningsarbeten ska en analys göras för att i första hand välja rätt beläggning med hänsyn till buller. Bullerplank ska väljas först i andra hand.

UTVECKLING I PROGRAM OCH PLANER

Strategin ska utvecklas i trafikprogram genom planer för utveckling av trafikmiljön och beläggningsunderhåll.

ATTRAKTIV KUSTZON FÖR BOENDE OCH REKREATION

Enligt Strukturbild för Göteborgsregionen har kustzonen en sådan attraktionskraft och är så identitetsskapande för hela Göteborgsregionen att såväl utvecklingen av som tillgängligheten till den är av gemensamt intresse.

Attraktiva centrum är viktiga för näringslivet, besöksnäringen och medborgarna. De utgör viktiga mötesplatser. Centrum måste utvecklas som noder i kollektivtrafiken, till lands och till sjöss. Effektiva parkeringslösningar vid noder och centrum är en förutsättning.

Nya bostadsområden ska planeras utgående från människan, inte bilen. Det ska genomsyra t.ex. kvartersgators storlek och utformning, antal parkeringar, parkeringsars placering och sophämtning.

Åtgärder för att minska bullerstörningar ska genomföras. Detta kan ske genom val av beläggning, hastighetsdämpande åtgärder och bullerdämpande anordningar.

Den största turistiska styrkan i Öckerö kommun är naturen och närheten och tillgången till havet. Dessa faktorer bör lyftas som en tillgång och behandlas med respekt och användas för infrastruktuursatsningar för att minska behovet av bil.

En utredning över hur besökare tar sig till och från kommunen samt över hur besökare ska kunna transportera sig till besöksattraktioner som hembygdsgårdar, badplatser, naturområden och centrum ska göras. Analysen ska omfatta samtliga årstider och veckodagar.

Båttransporter till och från Göteborg och Södra skärgården kan bidra till att dels

minska belastningen på väg 155 dels utgöra en del i själva upplevelsen av skärgården. Inom ramen för utvecklad kollektivtrafik ska kommunen verka för snabbfärja till och från Göteborg.

Det genomförs en förstudie om linbanor som alternativ kollektivtrafik i Göteborg. Som en möjlig sträckning nämns Lindholmen - Biskopsgården – Hjuvik – Öckerö. En linbana är ett miljövänligt och kostnadseffektivt alternativ med hög tur-täthet och etableringen kan ske till stor del på redan ianspråktagen mark. En lokal linbana skulle kunna vara ett framtida alternativ/komplement till utbyggd personbåtstrafik.

Åtgärder för att locka nya kategorier av besökare t.ex. cyklister och för att förmå besökare med bil att byta färdmedel ska vidtas genom bland annat förbättrad infrastruktur för gång- och cykeltrafikanter och bättre vägvisning.

Förutsättningarna för att handla lokalt ska utvecklas. Centrum ska utvecklas som noder i kollektivtrafiken för att kollektivtrafiken ska bli attraktiv.

Program för centrumutveckling i såväl Hönö Klåva som för Öckerö föreligger. Trafikfrågan är central i båda programmen. Effektiva parkeringar och lastzoner är avgörande för centrumutvecklingen bland annat beroende på begränsad tillgång till mark. För att skapa bra centrum med bra förutsättningar för verksamheter ska parkering och lastzoner lösas samordnat och skyltas. Trafiken inom centrum ska anpassas efter fotgängarna. Gångfartsområden ska införas i Hönö-Klåva och Öckerö centrum.

Skyltning av parkeringsmöjligheter för personbilar, bussar, husbilar mm ska göras tydligt redan vid infarten till kommunen och i annat material.

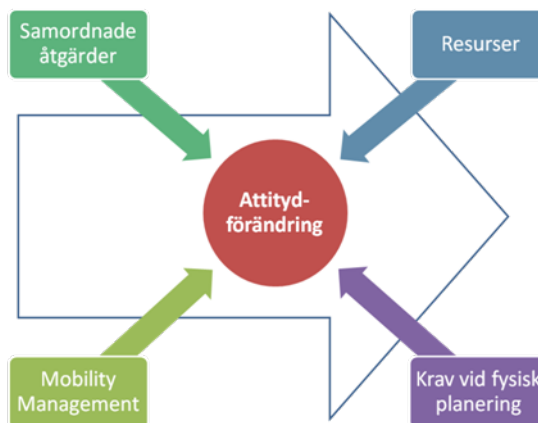
Parkering i centra ska vara tidsbegränsad och gratis. Långtidsparkering, boendeparkering och besöksparkering vid boende bör vara betalparkering.

UTVECKLING I PROGRAM OCH PLANER

Strategin ska utvecklas i trafikprogram genom planer för utveckling av kollektivtrafiken, parkeringar, vägvisning, trafikmiljön och hastighetsreglering.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR SUNDA RESVANOR

För att kunna minska biltrafikens negativa konsekvenser är det nödvändigt att arbeta för ett förändrat resbeteende och synsätt på trafiken. Ett sådant arbete måste ske i enighet och långsiktigt. Budskapet från Öckerö kommun måste vara entydigt och tydlig. Samverkan mellan alla parter är nödvändig.



Attityden hos beslutsfattare, invånare och företag måste förändras syftande till att uppnå en beteendeförändring. En beteendeförändring är möjlig genom

- **Åtgärder med stöd av Mobility Management**¹⁵

- **Samordnade åtgärder med Trafikverket, Västtrafik, Göteborg Stad m.fl.**

- **Att det avsätts resurser för att anlägga, utveckla och underhålla infrastruktur**

- **Nya krav vid planering och lov**

Att påverka resvanor handlar om att styra över resor från biltrafik till mer hållbara resor såsom kollektivtrafik och cykel- och gångtrafik. Vid förändringar i boendet eller jobbet ges tillfälle att samtidigt förändra sina resvanor.

Vid planering av nya bostadsområden och verksamhetsområden ska förutsättningarna för alternativa färdmedel till bilen prioriteras.

Infrastrukturinsatser som främjar hållbara resor ska kombineras med information och exempelvis "prova på kampanjer" för att uppnå ett så bra resultat som möjligt. Det handlar i första hand om att med information och infrastrukturinsatser uppnå önskvärda beteendeförändringar – Mobility Management.

Öckerö kommun, Västtrafik och Trafikverket ska arbeta tillsammans för att skapa förbättrade förutsättningar för kollektivtrafiken. Det handlar om att genom ökad dialog med medborgare i allmänhet och bilförare i synnerhet påverka dessa att välja alternativa färdmedel som t.ex. kollektivtrafik framför bilen.

Hårda åtgärder, som byggande av infrastruktur, ska kombineras med mjuka åtgärder

15 Mobility Management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden.

gärder syftande till effektivare användande av infrastrukturen.

Riktad information eller direktbearbetning är ett sätt att påverka människor till mer hållbara resvanor. Genom information och dialog ska de medverkande uppmärksammas om transporters påverkan på miljö och den egna livsstilen¹⁶.

"Hälsotramparkkampanjer" har en direkt effekt på miljön och de deltagandes hälsa eftersom det sker en överflyttning från bilresor till cykelresor. Hälsotramparkkampanjer genomförs främst på arbetsplatser och vänder sig till vanebilister med lämpligt cykelavstånd till arbetet¹⁷. Under 2014 genomförs en begränsad kampanj där Öckerö deltar med sex personer. Motsvarande kampanjer kan genomföras i större skala och t.ex. genom utmaningar på och/eller mellan arbetsplatser.

Öckerö kommun ska som en större arbetsgivare föregå med goda exempel som att det vid arbetsplatsen ska finnas trygga väderskydd för cyklar, duschmöjligheter och lånecyklar.

Öckerö har under senare år genomfört flera kampanjer för ökat cyklande till skolan. Dessa måste fortsätta. Positiva miljö- och hälsoeffekter uppnås genom att fler skolbarn går och cyklar till skolan. Kampanjer bidrar till att fostra sunda vanor bland barnen vilket ökar sannolikheten att de kommer att fortsätta med aktiva transporter i vuxen ålder¹⁸.

De sammantaget viktigaste anledningarna till att skjutsa sina barn skolan är att det anses mest praktiskt för familjen och att

¹⁶ Trafikverket – steg 1 och 2-åtgärder för ökat cyklande, effekter och nyttor

¹⁷ Trafikverket – steg 1 och 2-åtgärder för ökat cyklande, effekter och nyttor

¹⁸ Trafikverket – steg 1 och 2-åtgärder för ökat cyklande, effekter och nyttor

föräldrarna anser att skolvägen är farlig¹⁹. Denna inställning måste ändras genom att infrastrukturen görs säkrare, utbildning av skolbarnen, åtgärder inom ramen för ”säker skolväg” och information till föräldrarna.

Kommunens fibernät är under utbyggnation vilket ökar förutsättningarna för lokala arbetstillfällen och distansarbete.

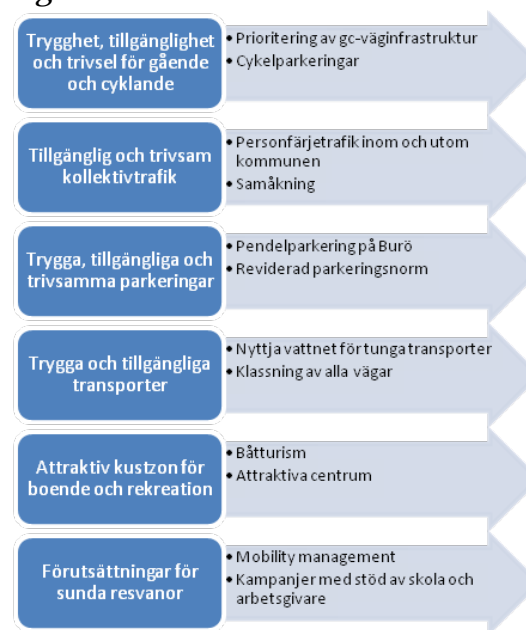
Pendlingsresor till och från arbetet i Göteborg får negativa konsekvenser då bil nyttjas. Trängsel, miljöbelastning och minskad kvalitetstid är några konsekvenser. Genom att skapa förutsättningar genom lämpliga lokaler och IT-infrastruktur möjliggörs arbete på distans vilket kan bidra till minskad belastning på väg 155 och ökad livskvalitet.

Anpassade lokaler för arbete på distans saknas eller förekommer mycket begränsat. Kommunen bör utreda förutsättningarna för någon form av ”kontorshotell”.

UTVECKLING I PROGRAM OCH PLANER

Strategin ska utvecklas i en plan för ”mobility-managemant”.

Nedanstående bild visar utvecklade strategier.



¹⁹ SKL – Varför skjutsar föräldrarna barnen till skolan?

UNDERLAG FÖR TRAFIK-PROGRAM MED PLANER

Utgående från trafikstrategin, med delstrategier, ska ett övergripande trafikprogram utvecklas innehållande planer med instruktioner över initiativ som ska tas.

De planer som ska utarbetas är

- **Gång- och cykelplan**

Ska uppmuntra till resor gåendes och med cykel genom att gång- och cykelvägar byggs ut och görs trygga, tillgängliga och trivsamma.

- **Hastighetsplan**

Ska genom anpassade hastigheter, efter Öckerös förhållanden, bidra till att minska riskerna i trafiken med prioritet till framförallt gång- och cykeltrafikanter och minska miljöbelastningen.

- **Trafiksäkerhetsplan**

Ska syfta till att gator och gång- och cykeltrafiknät är och upplevs som trygga, trivsamma och tillgängliga så att val av färdmedel inte styrs av risker.

- **Trafikmiljöplan (buller och avgaser)**

Ska bidra till att minska trafikens störningar på omgivningen i form av buller, avgaser, partiklar etc.

- **Parkeringsplan**

Ska bidra till god tillgänglighet till prioriterade målpunkter och noder samt minskade störningar av pendlingstrafiken.

- **Vägvisningsplan**

Ska underlätta för trafikanter – besökande och boende – av olika slag att nå sina målpunkter så att trafiksystemet blir tillgängligt och tydligt för alla.

- **Kollektivtrafikplan**

Ska tillgängliggöra och effektivisera kollektivtrafiken inom kommunen, mellankommunalt och som stöd för besöksnäringen.

- **Beläggningsplan**

Ska göra gång- och cykelvägar och gator trygga, tillgängliga och trivsamma för trafikanter och boende samt uppnå/vidmakthålla ett optimalt vägkapital så att kapitalförstöring undviks.

- **Vinter- och sommarväghållningsplan**

Ska göra gång- och cykelvägar och gator trygga, tillgängliga och trivsamma oberoende av årstid och väderlek.

- **Plan för Mobility management**

Ska genom att förändra resenärers attityder och beteenden påverka bilanvändningen och främja hållbara transporter.

Varje plan ska innehålla analys av förhållandena, förslag till åtgärder i prioritetsordning och ekonomiska konsekvenser.

Åtgärderna ska prövas enligt Trafikverkets fyrstegsprincip

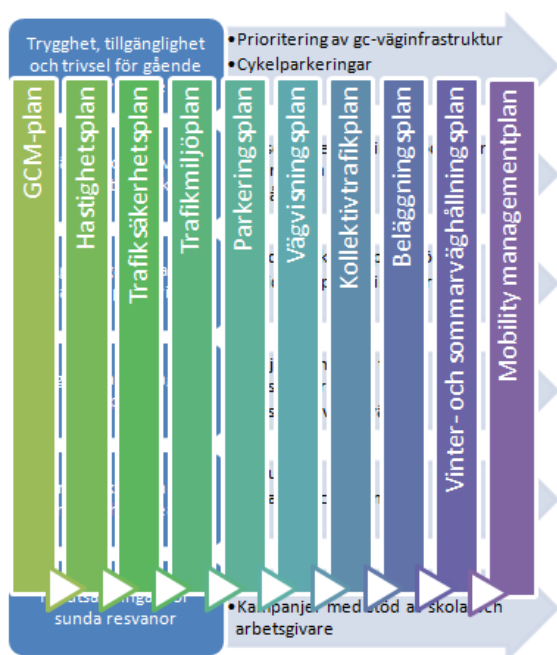
1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar och större ombyggnader

Huvuddelen av planerna bidrar till att genomföra flera strategier. Det ska tydligt framgå hur respektive plans åtgärder stödjer genomförandet av trafikstrategierna och hur planen därmed bidrar till att uppnå målsättningarna för trafiksystemet.

Uppföljning av respektive plans genomförande rapporteras inom ramen för Öckerömodellen.

Metod för prioritering ska godkännas av kommunfullmäktige. Genomförandet blir sedan ren verkställighet inom ramen för av kommunfullmäktige tilldelade resurser.

Bilden nedan visar trafikprogrammets planer och hur de förhåller sig till strategierna (se bilaga 2)



BILAGA - KONSEKVENSER OCH MÅLKONFLIKTER

Konflikter kan uppstå mellan olika delstrategier. Dessa konflikter behöver hanteras på ett tidigt stadium t.ex. genom att åtgärder i planer genomförs synkroniserat.

- **Trygghet, tillgänglighet och trivsel för gående och cyklan- de.**

En prioritering av gång- och cykeltrafi- ken framför biltrafiken kan innebära minskad tillgänglighet för biltrafiken och minskad tillgång av parkerings- platser utefter gator.

- **Tillgänglig och trivsamt kollektivtrafik.**

En attraktiv och tillgänglig kollektiv- trafik kommer att begränsa framkom- lighet för biltrafik t.ex. genom tillgäng- lighetsanpassade och trafiksäkra buss- hållplatser. Fler tunga fordon i form av bussar ökar slitaget på vägarna och ger ökat buller.

- **Trygga, tillgängliga och triv- samma parkeringar**

Tillkommande parkeringsplatser (för- utom de som finns på tomtmark) inne- bär sannolikt att yta idag avsett för an- nat ändamål behöver tas i anspråk. Gemensamma större parkeringsplatser riskerar att "förfula" stadsbilden.

- **Trygga och tillgängliga trans- porter**

En utvecklad transporttrafik på land kommer att öka slitaget på vägarna. Vägarna är idag inte klassade i tillräck- lig omfattning.

- **Attraktiv kustzon för boende och rekreation.**

Åtgärder för en attraktiv kustzon riske- rar att öka trafiken. Det leder till behov av fler parkeringsplatser och kommu- nal service.

- **Förutsättningar för sunda resvanor.**

Inga konflikter

BILAGA - SAMRÅDSPART- NERS OCH DERAS SYN- PUNKTER

Länsstyrelsen

- Tidigt samråd har genomförts vå- ren 2013 och våren 2014
- Remiss hösten 2014

Trafikverket

- Tre tidiga samråd har genomförts våren 2014
- Remiss hösten 2014

Västra Götalandsregionen / Kollektivtrafiksekreteriatet och Västtrafik

- Tidigt samråd genomfört våren 2014 med kollektivtrafiksekreteria- tet
- Tidigt samråd genomfört under september 2014 med Västtrafik
- Remiss hösten 2014 till båda in- stanserna

Göteborgsregionens kommunalför- bund

- Tidigt samråd är genomfört våren 2014
- Remiss hösten 2014

Göteborgs stad / Trafikkontoret och Västra Hisingens SDF

- Remiss hösten 2014 till båda instanserna

Öckerö Bostads AB

- Remiss hösten 2014

Barn- och utbildningsnämnden

- Remiss hösten 2014

Socialnämnden

- Remiss hösten 2014

Kultur- och fritidsnämnden

- Remiss hösten 2014

Bygg- och miljönämnden

- Remiss hösten 2014

Kommunstyrelsens enheter

- Remiss hösten 2014

Öckerö-öarnas företagareföreningen

- Remiss hösten 2014

Pensionärs- och handikapprådet

- Remiss hösten 2014

BILAGA – RESULTAT AV FOKUSGRUPPER

Öckerö kommun

- SWOT-analys hösten 2013. Nedan redovisas en sammanställning av vad som framkommit. Fet stil markerar sådant grupperna anser är prioriterat.

Styrkor

- **Ö-kultur med båt- och färjetrafik havet, kultur, stärker skärgården**

- **Direktbussarna 290 och 291**
- **Korta avstånd underlättar möjligheterna att cykla och gå**
- Bra färjekapacitet vid högtrafik
- Finns ett kommunalt färjerederi
- Havet- möjlighet till utvecklade båttransporter
- El-bilspool finns för alla
- Flexlinjen för alla
- Handel och verksamheter fungerar bra med p-platser
- Parkeringsnorm
- Attraktiv kommun

Svagheter

- **Färjetrafiken flaskhals – skapar dels köer dels tät trafik**
- **Brister i GC-nätet, otrygga och dåligt underhållna, få cykelparkeringar**
- **Spridd bebyggelse inom och över tio öar**
- **Inställningen hos befolkningen – god inkomst, flera bilar, ensamåkning**
- Ingen bro och om det någon gång blir en bro kommer det att ta lång tid
- Brister i förbindelserna ger dålig sammanhållning mellan öarna
- Dålig turtäthet vissa tider, särskilt vid Nordölinjen
- Dåligt kollektivtrafikutbud, särskilt helgtrafik
- Mycket av marken går åt till parkering samtidigt som det är gratis att parkera i kommunen
- Breda med dåligt underhållna vägar
- Miljökonsekvenser vid köer och färjetrafik
- Bullerproblematik vid större vägar
- Gamla detaljplaner
- Få arbetstillfällen inom kommunen

Möjligheter

- Bygga bro
- **Personfärjetrafik (snabbfärja) mellan öarna och mot Lilla Varholmen och Stenpiren**
- **Utveckling av noden Pinan t.ex. genom parkeringshus**
- **Korta avstånd**

- **Vägbuffertar gör att det finns möjlighet att enkelt bygga ut cykelbanenätet**
- **Förändrad taxekonstruktion innebär samma pris till öarna som till Lilla Varholmen**
- **Fler lokala arbetstillfällen ger minskat behov av pendling**
- Trängselskatt mot färjetrafiken som kan nyttjas till utveckling av alternativ
- Utökad anropsstyrd trafik på de sammanbyggda öarna och Björkö
- Fler bilfria öar utöver Kalvsund och Grötö
- Trygg pendelparkering vid Burö
- Utvecklad samäkning (App)
- Bättre samordning mellan trafikslagen
- Samordnade godstransporter, kombi-terminal
- Utbyggt GC-nät inklusive cykelturism
- Hållbar utveckling

Hot

- **Neddragningar i busstrafiken t.ex. med anledning av att resande inte stämplrar och VT prioriteringar**
- **Störningar i färjetrafiken vid t.ex. is**
- **Osäkra skolvägar vilket gör att föräldrar skjutsar**
- **Expansion i Torslanda förhindrar Öckerös utveckling**
- Brist på trygga pendelparkeringar
- Neddragningar i färjetrafiken
- Bristande ekonomiska resurser för utbyggnad av infrastruktur på och mellan öarna
- Snabb befolkningstillväxt
- Få lokala arbetstillfällen
- Besöksnäringen beroende av biltransporter
- Parkeringsbrist ger konsekvenser för handeln

Fokusgrupper Översiktsplan

- Under våren 2014 har ett antal fokusgrupper formats i syfte att bland annat öka kunskapsunderlaget för ny ÖP och Trafikstrategi.

Dessa har bland annat samtalat om kommunikationer.

Ö-råd/samhällsföreningar

- Kommunens Ö-råd har deltagit genom en workshop under våren 2014. Med fet stil har markerats sådant som flera grupper lyft fram.

Vad inom nuvarande trafiksystem fungerar dåligt?

- **Köbildningar vid färjorna under rusningstrafik**
- **Trafiksäkerheten – bil/bil och bil/gc**
- **Synkronisering mellan olika kollektivtrafikslag**
- Ordinarie kollektivtrafik mot Pinan
- Beläggningsunderhåll av vägar och gc-vägar
- För få turer under rusningstrafik
- Dåliga personutrymmen på färjorna

Vad inom nuvarande trafiksystem fungerar bra?

- **Anropsstyrd trafik inom de sammanbyggda öarna**
- **Trafikverkets färjetrafik**
- **Snabbussarna 290 och 291**
- Personfärjetransporterna
- Väl utbyggd väginfrastruktur

Vad bör utvecklas för att minska konsekvenserna av pendlingstrafiken?

- **Utbyggd väg 155**
- **Utbyggd anropsstyrd trafik alt utbyggda fasta lokala linjer**
- **Nytt taxesystem som inte innebär en fördyring för de som väljer att åka kollektivt över kommungränsen**
- **Utbyggd personfärjetrafik inom och utanför kommunen**

- Mer attraktiv kollektivtrafik inklusive ändamålsenliga väntrum
- Lokal trängselskatt
- Fler pendlingsparkeringsplatser
- Transport av gods till sjöss
- Lokala arbetstillfällen och möjlighet att arbeta på distans