

# T R A F I K S T R A T E G I 2 0 1 5



## Trollhättan Trafikstrategi 2015

Antagen av kommunfullmäktige  
19 oktober 2015



**Trollhättans Stad**

# TROLLHÄTTAN

## TRAFIKSTRATEGI 2015

---

“Trollhättan Trafikstrategi 2015”

Antagen av kommunfullmäktige den 19 oktober 2015

Upphovsrätt till kartor, bilder och övrigt material: Trollhättans Stad

Illustrationer sida 4, 7, 9, 11-14, 17-19, 21, 22 av Susann Hertz

Illustrationer sida 24-34 och 40-41 av Susanne Larsson

Illustration på framsidan samt layout av Patrik Glansholm, WSP

[www.trollhattan.se](http://www.trollhattan.se)

0520-49 50 00

---

<b>1. Varför trafikstrategi?</b>	<b>4</b>
Inledning	4
En strategi med grund i våra värderingar	5
Trafikstrategins syfte och mål	6
Avgränsningar	6
Definitioner	6
Läsanvisning	7
<b>2. Människan, trafiken och hållbarhet i Trollhättan</b>	<b>8</b>
Hållbarhet	8
Resvaneundersökning 2013	9
Gångtrafik	11
Cykeltrafik	11
Kollektivtrafik	11
Vägtrafik	12
Bilparkering	14
Sjöfart	14
Luftfart	15
<b>3. Trender för framtiden</b>	<b>16</b>
Trender för framtiden	16
Stagnering av biltrafiken – peak car?	16
Den digitala revolutionen – det uppkopplade samhället	17
Urbanisering – befolkningsutvecklingen	17
Hållbarhet, klimatförändringar och naturresurser	18
<b>4. Visioner för Trollhättan</b>	<b>19</b>
Nationella och regionala styrdokument	19
Lokala planeringsdokument och utredningar	21
Vision för trafiksystemet	23
<b>5. Ställningstaganden och strategier</b>	<b>24</b>
Ställningstaganden och strategier	24
<b>6. Trafikstrategins mål</b>	<b>35</b>
<b>7. Konsekvensbeskrivning</b>	<b>38</b>
<b>8. Vägledning vid genomförande och uppföljning</b>	<b>39</b>
<b>9. Framtagandet av trafikstrategin</b>	<b>41</b>
Framtida Trafikstruktur i Trollhättan	42

---

# 1. Varför trafikstrategi?

## Inledning

Kommunstyrelsen i Trollhättan beslutade 2013-10-23 att en trafikstrategi för hållbart resande i kommunen ska tas fram. En förankrad trafikstrategi är ett av de viktigaste verktygen när det gäller att möta trafikens utmaningar och att skapa ett ändamålsenligt trafiksystem. Resor och transporter är en viktig del i vårt samhälle och har stor inverkan på invånare och näringsliv. Samtidigt står dagens trafiksystem inför stora utmaningar, det ska möta nya krav på bra energi- och klimatanpassning, god luftkvalité och effektiv markanvändning. Utformningen av ett trafiksystem som är hållbart ur ekonomiska, ekologiska och sociala perspektiv är en viktig pusselbit för att uppfylla dessa mål och säkerställa att Trollhättan är en attraktiv plats för människor att leva, bo och verka i. Eftersom trafiken har en stark koppling till många olika stadsbyggnadsfrågor är det viktigt att trafikplaneringen och stadsplaneringen har en gemensam målbild. Trafikstrategin har därför tagits fram med utgångspunkt i vår översiktsplan och med samma tidshorisont. Precis som översiktsplanen bör trafikstrategin aktualitetsprövas varje mandatperiod. Det säkerställer att dokumentet hålls aktuellt och innehåller de strategiskt viktiga ställningstaganden som Trollhättan behöver också framöver.

« inriktningen för trafikens utveckling i framtiden



## En strategi med grund i våra värderingar

Trafiken i vår stad är kopplad till många olika frågor och perspektiv som är viktiga för kommunens utveckling och framtid. Trafikstrategin visar inriktningen för trafikens utveckling i framtiden och ska vara ett hjälpmedel när vi planerar och ge oss stöd i våra avvägningar. För att tydliggöra vilka avsikter som finns använder vi oss av konkreta ställningstaganden med tillhörande strategier. Strategierna är verktygen vi arbetar med för att nå dit vi vill. Eftersom trafikstrategin har ett övergripande perspektiv kommer vi senare att behöva ta fram mer konkreta åtgärdsplaner som stödjer trafikstrategin inriktning.

*Omtanke, utveckling och livskvalitet* är Trollhättan Stads grundläggande värderingar. De visar den långsiktiga färdriktningen och ska tydligt genomsyra allt arbete vi bedriver inom kommunen.

Omtanke i trafiksammanhang handlar om att visa hänsyn och ge alla möjlighet att delta på samma villkor. Trafiken är i grunden en onaturlig plats för människan. För att säkerställa att ingen skadas måste trafikanterna vara medvetna om både sina egna och sina medtrafikanters begränsningar och gällande trafikregler. Gatuummen måste i sitt skick och sin utformning främja ett korrekt trafikbeteende och mildra konsekvenserna av felbedömningar. Stor hänsyn måste tas för att skydda de som är mest utsatta; de oskyddade trafikanterna. Alla Trollhättebor ska kunna färdas och vistas på våra gator och vägar. Det innebär att trafiken ska vara tillgänglig även för de som har funktionsnedsättningar och för barn som själva tar sig fram i trafiken. Resurser ska fördelas rättvist så att alla gruppers behov tillgodoses. Detta oavsett om trafikanterna delas in i grupper baserat på ålder, kön, färdmedel eller stadsdel. En jämlik fördelning av resurserna påverkar såväl integration som jämställdhet i positiv riktning.

Ledordet utveckling uttrycks på flera sätt i trafiksystemet. Trollhättan är en stad som utvecklas och växer. Ett mål i Trollhättans översiktsplan är att invånarantalet ska öka till 70 000 år 2030. Det innebär att det är ca 15 000 fler personer som ska kunna ta del av transportsystemet i kommunen. Staden utvecklas i första hand genom förtätning. Det medför att många av våra befintliga gator, vägar och torg kommer att nyttjas av fler invånare. För miljön, stadens och människans skull måste den förväntade ökningen av transporterna ske på ett hållbart sätt. Fler invånare innebär även större flöden över kommungränsen. En del personer kommer att jobba i andra kommuner och regioner och nya verksamheter i vår kommun kommer att locka folk att pendla hit. Det är då viktigt att det finns snabba, säkra och tillförlitliga kommunikationer. Både för person- och godstrafiken.

Livskvalitet är det som får människor att vilja bo och verka i vår kommun och trafiken är kopplad till många av de stadsbyggnadsfrågor som ger hög livskvalitet. Trafiksystemet är blodomloppet i staden som ger oss möjlighet att säkert och tryggt färdas från punkt A till B, men det är lika mycket en fråga om vistelse och möten. Stadsrummet ska locka till liv och rörelse och göra staden attraktiv och inbjudande. Trafiksystemet ska tillåta att vi kommer närmare de vackra områden som finns i och kring vår stad och inte skapa begränsningar och barriärer. Sedan många år tillbaka bedriver Trollhättans Stad ett mångfacetterat arbete med miljöfrågor. Trafiksystemet med dess många för- och nackdelar är en viktig pusselbit i Trollhättans miljö- och hållbarhetsprofil.

# 1. Varför trafikstrategi ?

---

Läs mer:

- "Översiktplan 2013: Plats för framtiden" Antagen av kommunfullmäktige 10 februari 2014

## Trafikstrategins syfte och mål

Trafikstrategin är till för att peka ut riktningen för trafikens utveckling i det framtida Trollhättan. Den blir på så sätt ett stöd i planeringen vid olika prioriteringar och avvägningar. Trafikstrategin är en del av Trollhättan Stads långsiktiga planering av åtgärder. Långsiktigheten medför att det är en övergripande strategi som presenteras. I ett senare skede kommer vi behöva bryta ner trafikstrategin till mer konkreta åtgärdsplaner. Det är i dessa åtgärdsplaner som vi tar fram detaljlösningarna. Vissa åtgärdsplaner finns redan idag i aktuella versioner, exempelvis cykelplan. Andra åtgärdsplaner kommer att behöva tas fram eller revideras för att stödja trafikstrategins inriktning. Åtgärdsplanerna revideras med kortare intervall medan trafikstrategin förväntas vara aktuell under en längre period.

## Avgränsningar

Trafikstrategin avgränsas till att i första hand behandla de frågor som kommunen har huvudansvaret för och därmed störst möjlighet att påverka. Det trafiksystem som Trollhättans invånare är beroende av är dock mer komplext än så. Det är därför naturligt att trafikstrategin även berör delar som helt eller delvis ligger utanför kommunens ansvarsområde. För att skapa en hållbar utveckling av trafiksystemet krävs det samverkan mellan olika aktörer inom trafikområdet. Trafikstrategin ska därför ses som både underlag för kommunens egna åtgärder och ett sätt att lyfta frågorna i ett större sammanhang.

## Definitioner

**Trafik** - förflyttning av människor, varor och information. Trafiken kan delas in i persontrafik och godstrafik.

**Trafiksystem** - ett sammanhållet system för person- och godstrafik som innehåller tre delar:

- det fysiska vägnätet bestående av vägar, gator, torg, gångbanor etc.
- de fordon som utgör förflyttningarna i systemet det vill säga bilar, bussar, cyklar mm.
- de människor som befinner sig i systemet

**Attraktivitet i trafiksystem** - att trafiksystemet är inbjudande och lockande för människor att ta del av. Det handlar både om funktionella tekniska lösningar och om gestaltning och estetik.

**Jämlikhet i trafiksystem** - att alla människor har samma möjlighet att ta del av trafiksystemet. Detta oavsett ålder, kön, bakgrund, livssituation, stadsdel etc.

**Tillgänglighet i trafiksystem** - att alla människor kan tillgodose sina transportbehov utan hinder och försvårande situationer.

**Trygghet i trafiksystem** - att alla människor kan del av trafiksystemet utan att känna otrygghet.

**Hållbarhet** - att något är hållbart innebär att det tål de påfrestningar det utsätts

# 1. Varför trafikstrategi ?

för när det används och att det kan brukas under en lång tid utan att negativt påverka sin omgivning.

**Trafiksäkerhet** - att trafiksystemets utformning, drift, underhåll och användande sker på ett sätt som minskar risken att skadas eller dödas.

**Oskyddade trafikanter** - den som vistas i trafiken och inte färdas i ett fordonsskyddande hölje räknas som en oskyddad trafikant. Till dessa hör bland annat gångtrafikanter, cyklister, mopedister och motorcyklister.

## Läsanvisning

**Vill du veta hur trafiken ser ut i Trollhättan idag?** Läs då kapitel 2 där du hittar beskrivningar av förutsättningar för olika trafikslag och vilka viktiga frågor som finns.

**Vill du veta vilka trender som finns i samhället idag när det gäller trafik?** Se då omvärldsanalysen i kapitel 3 där du kan läsa om hur andra tycker och tänker och vad forskning och analys säger.

**Vill du veta vilka ställningstaganden Trollhättans Stad gör när det gäller den framtida trafiken i kommunen?** Läs då kapitel 4 och 5 där vi visar vilka visioner, ställningstaganden och strategier som vi har.

**Vill du veta hur Trollhättans Stad arbetar med trafikfrågorna?** Detta kan du läsa om i kapitel 6 och 8 där vi listar vilka mål vi har och hur vi organiserar vårt strategiska arbete.

**Vill du veta vilka konsekvenser trafikstrategins genomförande får?** Det beskrivs i kapitel 7.

**Vill du veta vem som tagit fram denna trafikstrategi och hur det gick till?** Läs då kapitel 9.

**Vill du veta vilka åtgärder som vi planerar för och när de kan tänkas ske?** Lösningar i detalj finns inte beskrivet i trafikstrategin eftersom det i första hand är ett inriktningsdokument. De konkreta detaljlösningarna för frågor som är kopplade till trafiken kan du läsa om i våra åtgärdsplaner. När nya åtgärdsplaner tas fram kommer de i olika omfattning beroende på typ av åtgärdsplan stödda trafikstrategins inriktning. De planer som redan fanns vid trafikstrategins framtagande 2014/2015 var:

- *Cykelplan Trollhättan 2013.* Antagen av Kommunfullmäktige 2014-06-23
- *Energiplan 2012.* Antagen av Kommunfullmäktige 2012-06-25.
- *Handikapplan innehållande handikappolitisk policy och tillgänglighetsplan enligt Agenda 22.* Antagen av Kommunfullmäktige 2010-03-01, reviderad av Kommunfullmäktige 2014-09-15.
- *Vägtrafikbullen - Bullersaneringsplan för Trollhättans kommun.* Antagen av Kommunstyrelsen 1997-02-06. En ny bullerplan förväntas vara klar år 2016.



---

# 2. Människan, trafiken och hållbarhet i Trollhättan

## Hållbarhet

Att något är hållbart innebär att det tål de påfrestningar det utsätts för när det används och att det kan brukas under en lång tid utan att negativt påverka sin omgivning. För samhällets del innebär det att tillgodose dagens levnadsbehov utan att äventyra framtida generationers möjlighet att tillgodose sina. Ett hållbart trafiksystem kan definieras utifrån tre olika perspektiv:

- **Ekonomisk hållbarhet** som innebär att hushålla med mänskliga och materiella resurser. Utan ekonomisk hållbarhet i trafiksystemet klarar vi inte av att långsiktigt upprätthålla den standard vi önskar. Ekonomisk hållbarhet uppnår vi bland annat genom att välja kostnadseffektiva lösningar med lång livslängd.
- **Ekologisk hållbarhet** innebär att vi långsiktigt bevarar ekosystemens produktionsförmåga. Ett trafiksystem som inte tar hänsyn till ekologisk hållbarhet förstör kvaliteten på vatten, mark och luft. Ekologisk hållbarhet får vi när vi minimerar trafikens negativa påverkan på miljön.
- **Social hållbarhet** vilket innebär att långsiktigt tillfredsställa mänskliga behov, både när det gäller nödvändiga och valfria aktiviteter. Om trafiksystemet inte utformas för social hållbarhet blir vårt gaturum en öde och otrygg plats där ingen vill vistas. Social hållbarhet åstadkommer vi genom att erbjuda en stadsmiljö där människor kan mötas.

När vår stad växer blir det mer trafik på våra gator. Vi har dock möjlighet att välja på vilket sätt trafiken ska öka. Enligt Trollhättans översiktsplan ska den förväntade ökningen av transporter i första hand ske med hållbara färdmedel. Hållbara färdmedel är de som är energisnåla, tar litet utrymme i anspråk och som minskar negativ påverkan på hälsa och miljö. Kollektivtrafiken är ett exempel på ett hållbart färdmedel. Även fordon med förnybara drivmedel kan anses hållbara. Gång- och cykel har ytterligare fördelar då de är helt utsläppsfria och samtidigt ger motion.

“ Kollektivtrafiken är ett exempel på ett hållbart färdmedel

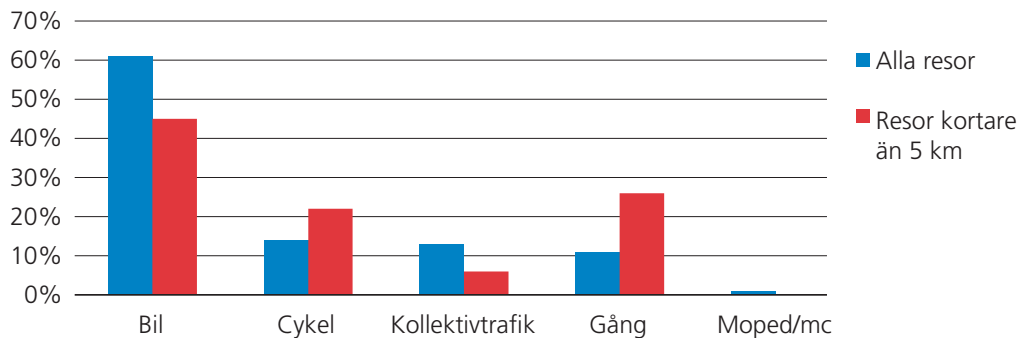


## 2. MÄNNISKAN, TRAFIKEN OCH HÅLLBARHET I TROLLHÄTTAN

### Resvaneundersökning 2013

I november 2013 genomfördes en resvaneundersökning i Trollhättans kommun där 1000 slumpvis utvalda kommuninvånare ombads fylla i en resedagbok. Resultatet påvisade en färdmedelsfördelning enligt diagrammet nedan.

Färdmedelsfördelning enligt resvaneundersökning 2013



Sett till alla resor oavsett reslängd utgör bil 61 %, kollektivtrafik 13 %, cykel 14 %, gång 11 % och moped/MC/övrigt 1 %. Jämfört med det nationella snittet är Trollhättans biltrafik ca 6 procentenheter större. Jämförelser med den nationella resvaneundersökningen ska dock göras med försiktighet då metod och resedefinition skiljer sig åt.

De kortare resorna, under 5 km, utgörs i större utsträckning av gång- och cykeltrafik och något mindre av bilresor. Andelen bilresor är dock fortfarande stor med 45 % av resorna. Resor med bil under 5 km har en stor potential att flyttas över till gång, cykel och kollektivtrafik. Här bör man med relativt enkla åtgärder kunna få fler att välja ett mer hållbart alternativ.

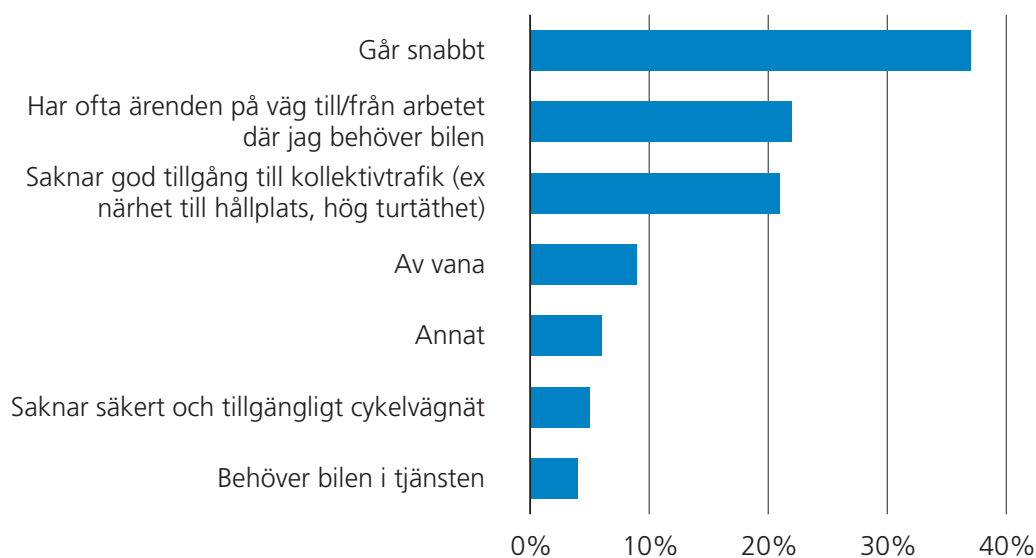
De som normalt åker bil någon gång per månad fick svara på följdfrågor om varför man åker bil och vad som skulle få dem att ändra resebeteende. Svaren på dessa frågor redovisas nedan. Det är tydligt att kollektivtrafiken är ett viktigt område att förbättra.



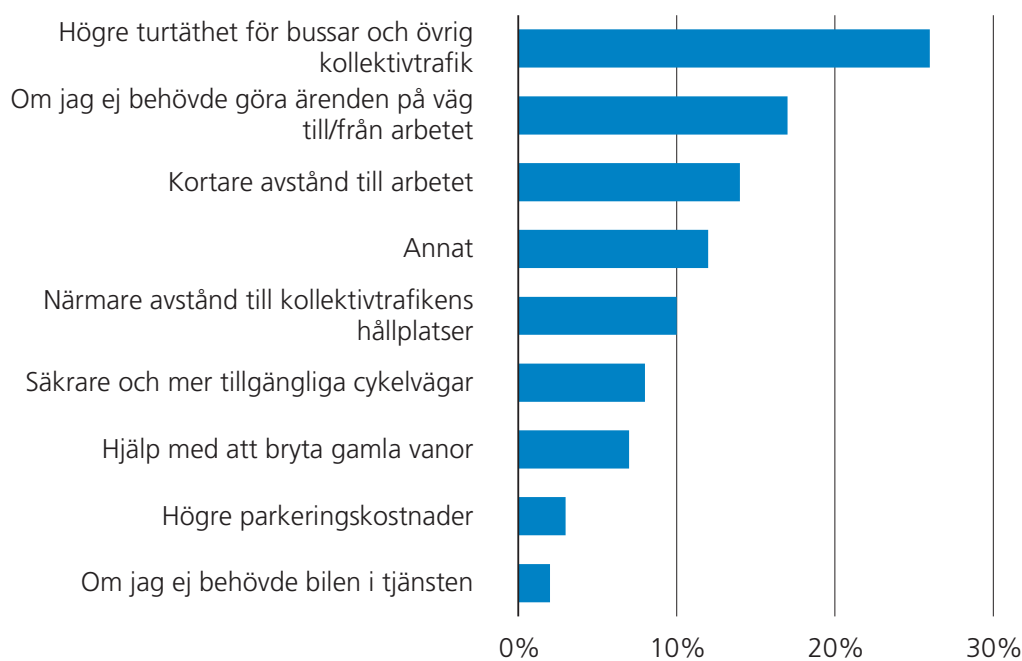
## 2. MÄNNISKAN, TRAFIKEN OCH HÅLLBARHET I TROLLHÄTTAN

---

Vilka är de huvudsakliga anledningarna till att du reser med bil?



Finns det något som skulle få dig att byta ut några av dina bilresor mot resor med andra färdssätt?



## 2. MÄNNISKAN, TRAFIKEN OCH HÅLLBARHET I TROLLHÄTTAN

### Gångtrafik

Uppskattningsvis finns drygt nio mil gångbanor i Trollhättan. Utöver dessa är även cykelvägnätet till största del tillgängligt för gångtrafikanter och det finns en del parkvägar. En viktig fråga kring gångtrafiken är tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Strategiskt viktiga gångstråk möjliggör att fler människor kan röra sig längs våra gator och vägar. Mer människor gör staden tryggare och mer livfull. Gångtrafiken har hittills samplanerats med cykeltrafiken i många avseenden men detta kan behöva ändras. Ökat fokus på attraktiva gångstråk och ökade krav på cykeltrafikens framkomlighet gör att de båda trafikslagens perspektiv kan behöva lyftas fram separat.

### Cykeltrafik

Det kommunala cykelvägnätet består av ca 10 mil cykelvägar, de flesta belagda med asfalt och med belysning. Räknar man även med Trafikverkets cykelvägar och ett fåtal mindre enskilda vägar som är viktiga för cykeltrafiken finns det totalt närmare 15 mil cykelvägar i kommunen. Cykelvägnätet planeras för sammanhängande stråk med gena resvägar så att cykeln blir ett bra alternativ till bil vid arbetspendling. Cykelvägnätet är indelat i huvudstråk och lokalstråk. Huvudstråken har prioriterad drift och underhåll för att säkerställa god framkomlighet året om. Där huvudstråken korsar bilvägar med måttliga flöden genomförs åtgärder för att prioritera cykeltrafiken. De flesta cykelvägarna är kombinerade gång- och cykelvägar som i många fall även nyttjas av mopedister. Tillgängligheten för funktionsnedsatta är en viktig fråga vid planering av gång- och cykelvägar.

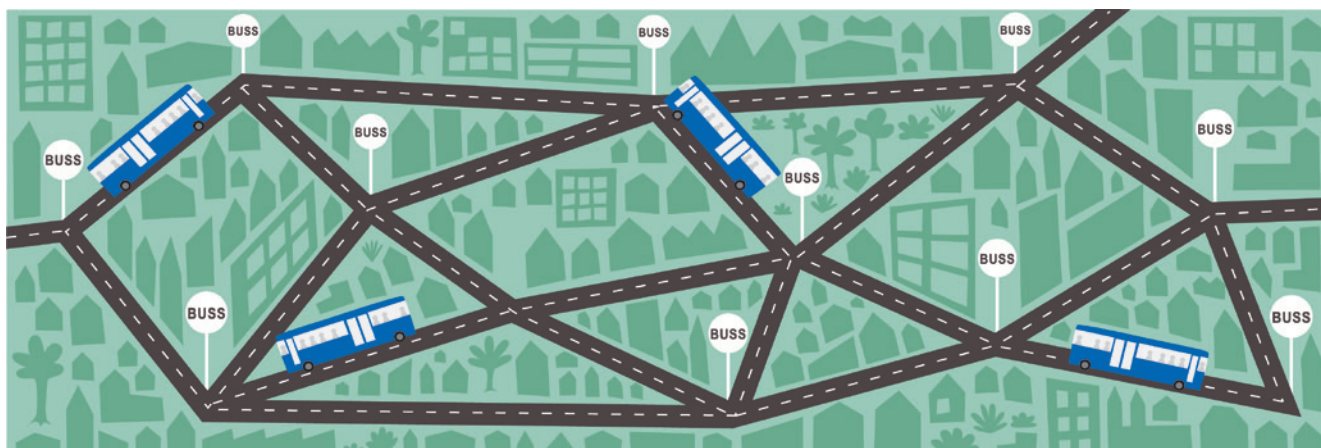
“ mer än 20 mil gångbanor och cykelvägar



### Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken kan delas in i allmän trafik och särskild trafik. Den allmänna delen kan alla använda och den särskilda är avsedd för speciella personkretsar såsom skolelever och personer med funktionsnedsättning. Den allmänna trafiken ansvarar Västtrafik AB för. När det gäller den särskilda trafiken utförs färdtjänst och sjukresor av Västtrafiks transportörer medan Trollhättans Stad

## 2. MÄNNISKAN, TRAFIKEN OCH HÅLLBARHET I TROLLHÄTTAN



handlar upp skolskjuts och omsorgsresor. Till den allmänna trafiken hör buss-, tåg- och närtrafik samt vissa anropsstyrda linjer som ofta trafikeras med taxi. Till den allmänna trafiken räknas:

**Tågtrafiken** mellan Göteborg-Oslo/Karlstad samt Uddevalla-Vänersborg-Herrljunga-Stockholm.

**Stadstrafik och Tvåstadstrafik** som trafikeras busslinjer inom Trollhättans tätort samt trafiken mellan Trollhättan och Vänersborg.

**Expressbuss samt lokal- och landsbygdstrafik** över kommungränsen respektive inom kommunen.

**Närtrafik och anropsstyrd trafik** som endast trafikeras efter beställning från resenären. Närtrafiken är till för de som reser mellan landsbygd och tätort där linjelagd kollektivtrafik saknas.

Trollhättans Resecentrum är kollektivtrafikens gemensamma huvudnav i Trollhättans kommun där nästan alla busslinjer angör och bekväma byten kan ske mellan buss, tåg, bil, cykel och gång. Resecentrum byggs ut under 2012-15 för att öka kapaciteten för både regionalbuss- och lokalbusstrafiken och bussarnas tidtabeller anpassas till tågens ankomst och avgång. Pendelparkeringen har byggts ut och en gångbro över spåren knyter samman den med stationsbyggnaden. Drottningtorget har därmed fått avlastning till att vara en målpunkt snarare än en bytestpunkt.

Närheten till busshållplats är en viktig faktor för kollektivtrafikens attraktivitet. Trollhättans översiktsplan förespråkar att det i centralorten inte ska vara längre än 400 m mellan bostad/arbetsplats och busshållplats.

Trollhättans Stad bevakar utvecklingen av biljettpriser och biljettsystem i dialog med Västra Götalandsregionen. För närvarande har kommuninvånare över 70 år möjlighet att under lågtrafik åka fritt inom kommunen samt inom Vänersborgs tätort.

### Vägtrafik

Trollhättans kommunala vägnät består av ca 25 mil bilväg. Dessa vägar är i grunden hastighetsbegränsande till 50 km/h, om inget annat anges. De större vägarna utanför tätortsområdena är i regel statliga där Trafikverket är väghållare. Utöver dessa finns även enskilda vägar som sköts av markägare eller organisationer.

## 2. MÄNNISKAN, TRAFIKEN OCH HÅLLBARHET I TROLLHÄTTAN

Trollhättans bilvägar indelas i fyra olika klasser:

**Förbifarterna** är vägar för trafiken som skall igenom eller förbi Trollhättan. Här har fordonstrafiken högsta prioritet. Den öst-västliga förbindelsen mellan inlandet och västkusten går genom Trollhättan längs väg 44. Europaväg 45 som går i nord-sydlig riktning genom Trollhättan är en nationell stamväg mellan Göteborg-Tvästnad-Karlstad och vidare till Norrland. E45 har nyligen byggts om till en fyrfältsväg i syfte att skapa snabba förbindelser söderut. Förbifarterna är statliga vägar.

**Lederna** knyter samman orter på regional nivå. Även här är fordonstrafiken prioriterad vilket innebär att gång- och cykeltrafik inte bör anläggas i direkt anslutning till dessa vägar. Lederna har statligt väghållaransvar.

**Huvudgatorna** är de större gatorna i tätorterna som knyter ihop stadsdelarna. De större trafikströmmarna samt tyngre trafik och kollektivtrafik hänvisas i första hand till huvudgatorna. Här bör blandtrafik inte förekomma. Dessa vägar har ofta trottoar och cykelväg. Hastighetssäkring utförs i vissa korsningspunkter mellan fordonstrafik och oskyddade trafikanter. Farthinder i form av gupp används ibland. På huvudgator som trafikeras av buss tas dock stor hänsyn till busstrafikens framkomlighet och komfort. Huvudgatorna ingår i det kommunala vägnätet.

**Lokalgatorna** är till för trafiken inom bostadsområden. Här är trafikströmmarna i regel mindre och vid måttliga flöden kan blandtrafik tillämpas. Hastigheten begränsas för att öka trafiksäkerheten. Hastighetssäkring skapas i första hand genom gestaltning och utformning, i andra hand med fartgupp. Lokalgatorna är i regel kommunala. Ett fåtal är gemensamhetsanläggningar.

Utöver dessa klassade vägar finns även **utryckningsvägar** och **transportvägar för farligt gods**. Utryckningsvägar utgörs i första hand av de större lederna och huvudgatorna. Även mindre gång- och cykelvägar är på vissa platser viktiga för brandfordons framkomlighet. Transporter med farligt gods hänvisas till vissa sträckor för att mildra konsekvenserna av en eventuell olycka. För bebyggelse och andra personintensiva anläggningar beaktas skyddsavstånd, generellt sett 100 m, till dessa vägar. Transporter med farligt gods är hänvisade till järnvägen, trafikkanalen,

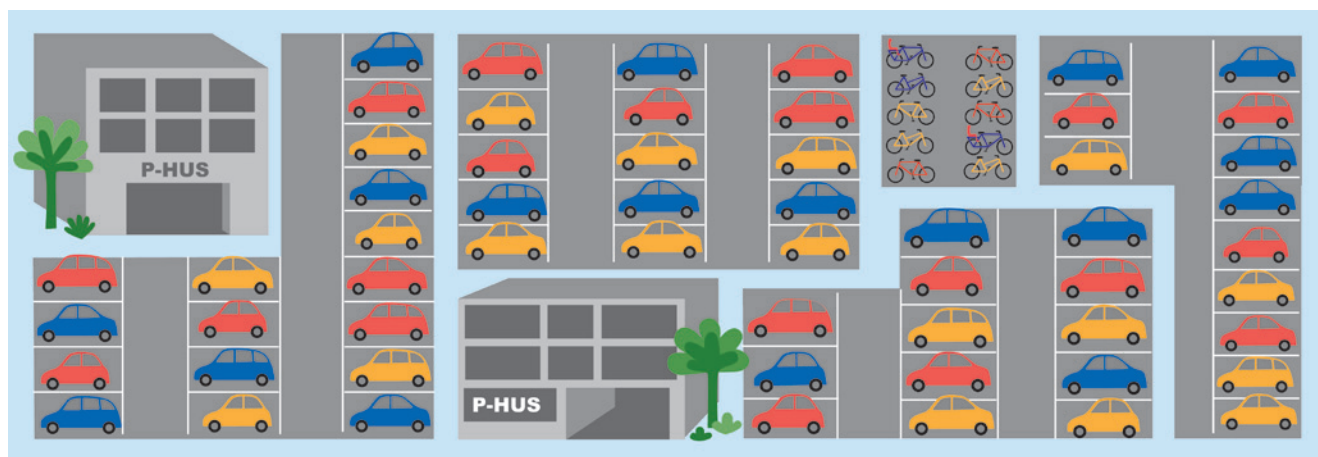
En karta över vägar-  
nas klassning visas  
på sida 42-43.

☞ lokalgatorna  
har ofta  
blandtrafik





## 2. MÄNNISKAN, TRAFIKEN OCH HÅLLBARHET I TROLLHÄTTAN



E45, väg 42, 44, 2015 och delar av 2020. Dessa har pekats ut och hanteras vidare i stadens riskhanteringsplan.

### Bilparkering

Översiktplanen redovisar fem större och strategiskt viktiga platser för bilparkeringar i Trollhättans tätort. Dessa är Innovatumområdet, Högskolan, Slättbergshallen, Resecentrumets pendelparkering och Folkets park. Stora trafikflöden styrs till dessa platser och vid behov bör parkeringshus byggas här. I centrum finns idag tre större parkeringshus:

- Oden, Drottninggatan
- Mercurius, Österlånggatan
- Gullön, Kungsgatan

Här har man möjlighet att parkera under längre tidsperioder. I övrigt gäller 24 timmars parkering i hela kommunen om inget annat anges. I centrum gäller 30 minuter eller 1 timmes fri gatuparkering med parkeringsskiva. På pendelparkeringarna kan man parkera upp till 14 dagar i sträck.

Inom kommunen finns det flera områden med generellt parkeringsförbud; centrum, Tingvalla, Skogshöjden, Sylte, Kronogården och Lextorp. Inom dessa områden är det endast tillåtet att parkera där det anges med vägmärke.

Den nuvarande parkeringsplanen är från 1980-talet vilket innebär att den behöver aktualiseras. Parkeringsnormen gäller idag endast den centrala staden. Arbetet med att ta fram en ny parkeringsplan har startats upp under 2014 och beräknas vara klart tidigt 2016. Parkeringsplanen kommer att omfatta motorfordons- och cykelparkering inom kommunen.

### Sjöfart

Sjöfarten genom Trollhättan har historiskt sett spelat en stor roll för ortens utveckling. Även i framtiden kommer sjöfarten vara en viktig fråga, inte minst när det gäller hållbara godstransporter. Sjöfarten är i detta avseende att föredra framför transporter på väg med lastbil. Sjöfarten i Trollhättan är även viktig för turisttrafiken och fritidsbåtar. Nyligen har en ny gästhamn tillkommit på Spikön med plats för 45 båtar och tillgång till el och vatten. Det finns även planer på en ny kanalpark i slussområdet. Trollhätte kanalpark innebär att 1844 års slussled öppnas för turisttrafik

## 2. MÄNNISKAN, TRAFIKEN OCH HÅLLBARHET I TROLLHÄTTAN

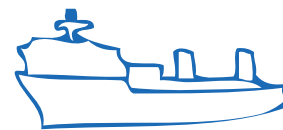
och innefattar en ny gästhamn, husbilsparkering och restaurang med servicehus. Stallbacka hamn ska enligt översiktsplanen bevaras och dess intressen och utvecklingsmöjligheter ska inte påverkas negativt av annan etablering. Trollhättans Stad ansvarar för hamnverksamheten och lossning/lastning sker genom avtal med Vänerhamn AB. Hamnen är i första hand inriktad på skog, virke, jordbruksprodukter samt stål- och skrotprodukter. År 1998 etablerades en större godsterminal intill hamnområdet som erbjuder transport- och logistiklösningar för företag i regionen. Hamnen har även plats för fartyg under kortare tider. Järnvägsförbindelse till Stallbacka hamn finns via det industrispår som sträcker sig från Resecentrum till Stallbacka industriområde.

Den första slussleden i Trollhättan stod klar år 1800. I och med det var det hinder som fallen utgjorde för sjöfarten övervunnet. Krav på allt större båtar gjorde att nya slussleder fick byggas år 1844 och 1916. Farleden från 1916 används än idag efter en del moderniseringar. Sjöfartsverket har tidigare bedömt att den tekniska livslängden för dagens slussled sträcker sig fram till år 2030, därefter är den inte användbar längre. Ett större reparationsarbete på den befintliga anläggningen skulle medföra ett långt stopp i sjöfartstrafiken vilket skulle ge allvarliga negativa konsekvenser för de industrier som är beroende av sjöfarten mellan Vänern och västerhavet. Det innebär att en ny slussled måste anläggas innan den befintliga tas ur bruk. Trafikverket har på uppdrag av regeringen utrett en framtida slussled strax söder om den nuvarande.

Trafikverket och Sjöfartsverket genomför nu en fördjupad åtgärdsvalsstudie med målet att i juni 2016 leverera en rapport som fastslår framtida inriktning för Vänersjöfarten. Man utreder tre olika alternativ; nybyggnation av slussar, modernisering av nuvarande slussled eller en avveckling av handelssjöfarten till Vänern. Fortsatt samverkan kommer att behöva ske med aktörer på lokal, regional och nationell nivå.

### Luftfart

Trollhättan-Vänersborgs flygplats är belägen på gränsen mellan de båda kommunerna och ligger ca 5 km respektive 11 km från städernas centrum. Flygplatsen kallas i dagligt tal för Malöga, efter området den ligger i. Sedan 70-talet är flygplatsen en viktig knutpunkt för resandet till fyrstadsområdet. Flygplatsen har idag reguljära förbindelser med Stockholm-Bromma flygplats. Tidigare har det funnits linjer till Stockholm-Arlanda, Köpenhamn och Åbo. Fram till 2008 fanns även en linje till Frankfurt avsedd för anställda på Saab och General Motors. Flygplatsen är klassad som riksintresse för kommunikationer vilket medför att den ska skyddas mot åtgärder som påtagligt försvårar nyttjandet. I flygplatsens influensområde får inga fysiska hinder i form av master, torn eller andra höga anläggningar finnas. Influensområdet är indelat i olika skyddsområden med olika bestämmelser. Skyddsområdenas storlek och tillåtna höjder beror på flygplatsens storlek, klassning och landningshjälpmedel. Skyddsområdena för luftfarten innebär att det finns intressekonflikter med stadens utveckling eftersom det begränsar var nya byggnader kan uppföras och till vilken höjd. Den nya planerade stadsdelen Lärketorget mellan Björndalen och Skogshöjden är ett exempel på ett område som påverkas av flygplatsens skyddsområde. Stadens utbyggnad och flygplatsens utveckling måste därför samplaneras och utredas vidare. Något ställningstagande kring luftfartens intressen kontra stadsutvecklingen tas ej i trafikstrategin.



“Luftfart och stadsutveckling är en utmaning

---

# 3. Trender för framtiden

## Trender för framtiden

Denna del av strategin är en utblick och en beskrivning av möjliga framtidsscenario och utvecklingar av transportsystemet.

Vårt sätt att transportera såväl människor som varor utvecklas ständigt, och det är naturligtvis inte möjligt att förutsäga hur vårt transportsystem kommer att förändras. Det går däremot att skönja ett antal inriktningar, som i vissa delar kan vara motstående, men som alla pekar på att förändringar kommer att krävas också i de fysiska miljöerna och i de inriktningar som styrs av en trafikstrategi. Nedan beskrivs översiktligt fyra identifierade huvudinriktningar. En stagnering av biltrafiken, en digital revolution, urbaniseringen och ett ökat fokus på hållbarhet.

## Stagnering av biltrafiken – peak car?

Statistiken visar tydligt att andelen personkilometer som transporterats i Sverige har legat på en ganska konstant nivå de senaste tio till tjugo åren. I de flesta av våra stora städer planerar man idag utifrån en bibehållen trafikmängd när det gäller bil, men en kraftig ökning av såväl gång-, cykel- som kollektivtrafik. Statistiken talar också sitt tydliga språk när det gäller andelen körkortsinnehavare – i de yngre befolkningsgrupperna är andelen betydligt lägre än i tidigare generationer. Det är som mest markant i de befolkningsgrupper som är födda utanför Sverige. Eftersom befolkningsökningen till stor del drivs av invandring när vi ser på Västra Götaland-regionens utveckling, blir det än mer påtagligt när andelen körkortsinnehavare i dessa grupper är ännu lägre.

Bland yngre befolkningsgrupper finns också ett visst underlag för en förändring i synen på ägande – tjänstesamhället växer på produktionsamhällets bekostnad. Det blir mer och mer attraktivt att ha smidiga kollektivtrafiklösningar och att hyra eller leasa en bil istället för att äga den. Kopplat till detta finns också en förändring i synen på bilen som statussymbol.

Den motsatta trenden ser man dock bland de äldre, allt fler kör bil allt längre upp i åldrarna, vilket till viss del skulle kunna motverka minskningen bland de yngre förarna.

I Trafikverkets trendanalys för 2014 identifieras ett antal transporttrender. Bland dessa nämns ett minskat bilberoende i städer, men energianvändningen i transport-



systemet ökar på global nivå.

Ur detta skulle en trend kunna skönjas, där skillnaden mellan hur bilen nyttjas i olika delar av befolkningen och i olika geografiska sammanhang ökar.

### Den digitala revolutionen – det uppkopplade samhället

Vårt samhälle går mot en allt mer digitaliserad verklighet, och det kommer också att påverka och förändra våra transportmönster. Möjligheter finns idag att i allt större utsträckning hålla möten och seminarier via digitala mötestjänster och nätverk. Det kan bidra till ett minskat behov av resande i tjänsten, och till att andra faktorer än närhet till kommunikationer kan påverka valet av exempelvis lokaliseringar av kontor och arbetsplatser. Det kan också leda till nya kontakter och ny information som ökar resandet, kanske framförallt nöjesresandet, då en allt större andel av befolkningen lockas av att resa och besöka nya platser.

Den digitala förändringen påverkar också hur vi använder transportsystemet och hur vi reagerar på störningar i det och hur vi tar till oss information om nya platser. Allt större fokus läggs på interaktiva system för trafikinformation, appar och digitala informationstavlor om platser och besöksmål. Bekvämare, mer tidseffektivt och smartare resande.

Även våra fordon påverkas, bilar, lastbilar och bussar utrustas med sensorer och intelligenta system som själva kan undvika kollisioner med exempelvis oskyddade trafikanter. Ytterligare exempel finns på självstyrande fordon, där förarens roll förändras.

### Urbanisering – befolkningsutvecklingen

Befolkningens flyttströmmar pekar tydligt till storstadsregionernas fördel. Regionförstoring och regional ekonomisk tillväxt är viktiga faktorer att ta hänsyn till.

Befolkningstillväxten inom Västra Götalandsregionen drivs av invandring (källa SCB/WSP), även om födelseöverskottet ökat kraftigt sedan 2005. Bostadsbyggandet har dock under samma tid legat kvar på en låg nivå, vilket kan vara problematiskt för regionens möjligheter till tillväxt.

WSP:s kartläggning åt Sveriges Byggindustrier visar samtidigt på att stora delar av



### 3. TRENDER FÖR FRAMTIDEN

---

centrala Trollhättan ligger inom det område där man närmar sig ett läge där det blir lönsamt att nyproducera bostäder, enligt det sk Tobinindexet. Det är till stor del ett resultat av förbättrad infrastruktur och utökad kollektivtrafik, där pendlingsmöjligheterna inom Göteborgsregionen har ökat. En regionförstoring med ökad pendling påverkar matchningen på arbetsmarknaden och den relativa regionala konkurrenskraften förändras. Det kan exempelvis påverka lokaliseringen av företag till områden med tillgång till mark och rimliga fastighetspriser, och motsvarande rörelser på bostadsmarknaden. Samtidigt är täta miljöer med utbyggd service attraktiva. Ytterligare tecken pekar på att regionens utbud och identitet blir viktigare.

#### Hållbarhet, klimatförändringar och naturresurser

Klimatförändringarna är en realitet som kommer att fortsätta att påverka våra transporter och vårt transportsystem. Miljömedvetenheten hos individen ökar, valet av transportsätt präglas i allt större utsträckning av dess klimatpåverkan. Till detta kommer ökade samhällskrav på hållbar omställning i form av skärpta lagar och policys. Samhällets och organisationers beslutsfattande påverkas i allt högre grad av hållbarhetsfrågor, såväl ekonomiska, ekologiska som sociala.

Stadsplaneringen förändras till förmån för prioriteringar av gång och cykel. Det sker utifrån prioriteringar om minskad användning av fossila bränslen och utifrån prioriteringar om mer socialt och ekonomiskt hållbara stadsmiljöer.

I takt med en minskning av användningen av fossila bränslen påverkas också våra trafikområden, bullernivåer förändras, partikelnivåer, utsläpp och avgaser.

Med ett ökat fokus på hållbarhet kommer också en förändring av synen på användning av mark. Ytor som tidigare fungerat enbart som avskiljande barriärer mellan trafikområden behövs för dagvattenhantering, biofiltrering eller odlingsbara ytor. Utformningen av våra transportsystem påverkas också av förändrade förutsättningar i form av kraftigare regn, höjda havs- och vattennivåer, kraftigare stormar osv.

Källor: SCB, VGR, Trafikverket (Trender i Transportsystemet, omvärldsanalys 2014 m.fl.)



# 4. Visioner för Trollhättan

Trollhättan Stads arbete med trafikfrågor grundar sig dels i nationella och regionala styrdokument och dels i egna arbeten utifrån kommunens specifika förutsättningar.

## Nationella och regionala styrdokument

De övergripande nationella transportpolitiska målen syftar till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Målen är uppdelade i funktionsmål och hänsynsmål. Funktionsmålet rör begreppet tillgänglighet och lyder:

*”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov”.*

Hänsynsmålet är kopplat till begreppen säkerhet, miljö och hälsa:

*”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarlig. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås”.*

Funktions- och hänsynsmålen preciseras dessutom med en rad konkretare inriktningar för att nå målen.

**Nollvisionen** är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Den uttrycker en framtid där ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Enligt detta synsätt är det oacceptabelt att människor omkommer i vägtrafiken och att säkerhetsansvaret ska

“ingen ska dö eller skadas allvarligt



## 4. VISIONER FÖR TROLLHÄTTAN

---

fördelas på de som utformar och de som använder trafiksystemet. Trafiksäkerhetsarbetet baseras på att det är ofrånkomligt att mänskliga misstag sker, men när de sker ska konsekvenserna mildras.

De **nationella miljö kvalitetsmålen** beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till och omfattar 16 olika områden. De som har starkast koppling till trafiken är:

### *Begränsad klimatpåverkan*

Koncentrationen av växthusgaser i atmosfären ska stabiliseras så att den globala ökningen av medeltemperaturen begränsas. Målen följs bland annat upp med indikatorerna klimatpåverkande utsläpp, omfattning på kollektivtrafiken, körsträcka med bil samt resor med kollektivtrafiken.

### *Frisk luft*

Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. Indikatorer är bland annat utsläpp och koncentrationer av diverse skadliga ämnen och partiklar i luften, besvär av bilavgaser, omfattning på kollektivtrafiken, körsträcka med bil, resor med kollektivtrafiken.

### *Bara naturlig försurning*

Försurande effekter från nedfall och markanvändning ska inte överskrida gränserna för vad mark och vatten tål. Indikatorer är bland annat utsläpp och nedfall av försurande ämnen, energianvändning samt körsträcka med bil.

### *God bebyggd miljö.*

Den bebyggda miljön ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Indikatorer är bland annat bensen i luft, besvär av trafikbuller, körsträcka med bil, planering transporter samt andel sömnstörda av trafikbuller.

### *Ett rikt djur- och växtliv*

Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö. Indikatorer är bland annat bevarandestatus på våtmarksarter och våtmarkstyper samt häckande fåglar i olika typer av områden.

**Övriga nationella miljö kvalitetsmål.** Transportsektorn påverkar även andra miljö kvalitetsmål i varierande grad, utan att ha en avgörande roll för att de uppnås.

**Vision Västra Götaland - det goda livet** är framtagen i samverkan mellan Västra Götalandsregionen och kommunförbunden. Ett av fem olika fokusområden som ingår i visionen är Infrastruktur och kommunikationer med hög standard. Här sägs det att

*“Västra Götaland är Nordens främsta transportregion och en motor för svensk ekonomi. Transportsystemet är viktigt för människors tillgänglighet till arbete, utbildning och fritid. Investeringar i en hållbar och säker infrastruktur har avgörande betydelse för näringslivets utveckling såväl i regionen som i landet som helhet. Effektiva och säkra godstransporter och en snabb och säker kollektivtrafik har stor betydelse för tillväxt och utveckling. Transportsystemet har stor betydelse i en politik för hållbar utveckling, framför allt ekonomiskt och socialt, men konflikter kvarstår gentemot miljödimensionen”.*



Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland är framtaget av Västra Götalandsregionen och syftar till att beskriva kollektivtrafikens strategiska inriktning och vara vägledande för kollektivtrafiknämndens uppdrag till Västtrafik. Programmets övergripande mål är att öka kollektivtrafikens marknadsandel för en attraktiv och konkurrenskraftig region. Ett delmål är att fördubbla resandet fram till år 2025 med utgångsår 2006. Programmet utgår b.l.a. från Vision Västra Götaland - det goda livet.

### Lokala planeringsdokument och utredningar

Stadens översiktsplan från 2013 sammanfattas till fyra olika områden:

1. **En innovativ regional nod.** Trollhättan utgör ett starkt nav i Västra Götalandsregionen och i Fyrbodalen som en attraktiv lokaliseringsort för inflyttande företag och personer. Järnväg, väg, sjöfart och flyg sammanstrålar i Trollhättan och kopplar oss samman regionalt, nationellt och internationellt. Våra goda kommunikationer gör det enkelt att resa både till och från Trollhättan.

Kommunen ska byggas ut kraftigt i kollektivtrafikknutpunkter som centrala staden och Upphärad. Vidare knyts vi allt närmre både Vänersborg och Göteborg, där området mellan Trollhättan och Vänersborgs centralorter ses som en gemensam resurs och ett långsiktigt utvecklingsområde. Fall- och slussområdet utvecklas när en ny slussled kopplar samman Göteborg med Karlstad och turister lockas från när och fjärran.

2. **En livfull, inkluderande och stolt stad.** Staden Trollhättan är kommunens naturliga centrum som sjuder av liv och rörelse vilket även gynnar utvecklingen av kommunens mindre tätorter och landsbygden. Stoltheten över vår stad manifesteras i väl utformade gator och parker. Stoltheten över vår historia där staden växte fram utmed älvens stränder ska framhävas.

En livfull stad är beroende av människor, och det är för människorna vi bygger staden. Att blanda olika former av bostäder med mindre verksamheter är vägen vi ska gå för att skapa områden som lever under större delen av dygnet och där alla känner sig välkomna.



## 4. VISIONER FÖR TROLLHÄTTAN

Översiktsplanen fokuserar på stadsutveckling genom förtätning, där nyttillkomna byggnader ska ha en positiv inverkan på omgivningen. I en tät blandstad finns både arbete, skola, mötesplatser och service inom gångavstånd, vilket är en förutsättning för att kunna växa i invånarantal utan att trafiken ska dominera stadsbilden. Ett antal nyexploateringsområden kompletterar den befintliga bebyggelsen både öster och väster om älven.

- 3. En levande landsbygd och växande småtätorter.** I Trollhättans kommun är landsbygden alltid nära. Hela kommunen ska leva och som Trollhättebo ska man kunna leva ett gott liv på landsbygden. Men Trollhättans kommun är, precis som majoriteten av Sveriges kommuner, en kommun som urbaniseras. Att utveckla och förtäta befintlig bebyggelse är lika viktigt i våra småtätorter som i centralorten.

En levande landsbygd behöver växande småtätorter, då tätorterna är en förutsättning för en levande landsbygd och skötsel och vård av jord- och skogsbrukslandskapet. Landsbygden och småtätorterna ska växa proportionerligt mot centralorten och ny bebyggelse ska framförallt koncentreras till befintliga småtätorter, där Sjuntorp och Upphärad har potential att växa kraftigt i samband med en ny pendeltågstation i Upphärad.



- 4. Ett Trollhättan närmare älven och nära naturen.** I Trollhättan ska det aldrig vara långt till en park eller lek område, och vid utveckling och förtätning av befintlig bebyggelse ska gröna områden utvecklas. De gröna områdenas sociala värden som mötesplats ska framhävas och förstärkas när vi bygger ett Trollhättan för alla.

I centralorten är älven i fokus då den har en central roll i både vår historia och framtid. Trollhättan ska knytas närmare älven och strandkanterna ska göras mer tillgängliga för Trollhättebor och besökare. Ny bebyggelse i älvnära lägen som Ekholms stad och Nya Älvstaden skapar spännande stadsmiljöer med älven utanför dörren.

Vidare ska de övergripande gröna och blå strukturerna i kommunen bevaras och utvecklas då de är en tillgång inte bara för vårt välbefinnande utan också för sin

egen skull och som en framtida resurs. Att utveckla och förtäta befintliga tätorter är att hushålla med vår skog och mark.

Översiktsplanen innehåller nio strategier i syfte att skapa ett Trollhättan för alla:

1. Bebyggelseutveckling för en blandad, attraktiv och sammankopplad stad
2. En grönblå struktur för befolkningens hälsa och livskvalitet
3. En trafikstruktur för ökande andelar gång-, cykel- och kollektivtrafik
4. Attraktiva miljöer för företag och innovatörer
5. En besöksvänlig kommun med ett levande industriminne i världsklass
6. Tillväxt som gynnar hela den geografiska kommunen
7. Vatten som hot, möjlighet och kvalitet
8. Långsiktig resurshushållning och minskad klimatpåverkan
9. Utbyggnadsstrategi

**Trollhättans cykelplan från 2013** syftar till att skapa goda förutsättningar för cykeltrafiken i kommunen att växa och att öka nöjdheten hos cyklisterna. I cykelplanen presenteras åtgärder på vägnätet för ökad säkerhet, framkomlighet och trygghet. Största fokus ligger på cykeltrafik vid pendling till arbete och skola. Cykelplanen påvisar även vikten av hög standard när det gäller drift och underhåll. En indelning i lokal- och huvudstråk definieras där huvudstråken har prioriterad drift och underhåll samt framkomlighet. Förutom fysiska åtgärder presenteras även aktiviteter för beteendepåverkan och åtgärder som höjer cykelns status som transportmedel. Målen i cykelplanen är bland annat att andelen transporter med cykel samt andelen elever som går eller cyklar till skolan ska öka.

**Energiplan 2012** anger att ett energimål för hela kommunen är att energianvändningen ska minska med 20 % per trollhättebo till år 2020 jämfört med år 2008. År 2010 gick en tredjedel av all tillförd energi i kommunen till transporter. För att kunna nå energimålet behöver denna andel minska. Staden har även en ambition att år 2020 i stort sett vara oberoende av fossila bränslen. En del av minskningen av fossila bränslen förväntas ske genom effektivare fordon och alternativa bränslen, samt genom mer transportsnål samhällsplanering. Andelen bilresor i Trollhättan behöver dock minska till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik för att nå Stadens uppsatta mål.

### Vision för trafiksystemet

En vision är en beskrivning av ett framtida tillstånd, en bild av vart vi vill komma genom gemensam strävan. Detta tillstånd är något som är realistiskt att närma sig men som samtidigt tänjer på gränserna för vad som är möjligt. I trafikstrategin har vi formulerat en vision för Trollhättans framtida trafiksystem:

Visionen uttrycker kortfattat vart vi vill nå och ska ligga till grund för vårt arbete med trafikfrågor.

I Trollhättan ska det vara lätt att välja hållbara alternativ för resor och transporter. Genom innovativa lösningar skapas förutsättningar för det goda livet i en växande, levande och attraktiv kommun.

“ andelen transporter med cykel ska öka

---

# 5. Ställningstaganden och strategier

## Ställningstaganden och strategier

Med grund i våra värderingar omtanke, utveckling och livskvalitet, Trollhättans översiktsplan och genom inledande workshops med aktörer inom trafikområdet har vi identifierat tio olika fokusområden som är särskilt viktiga att arbeta med i Trollhättan. Genom att arbeta utifrån dessa fokusområden säkerställer vi att trafikens utveckling blir en del i stadsplaneringen, och att trafiksystemet stödjer den bild av Trollhättans framtid som översiktsplanen och trafikstrategins vision ger.

VISION:

I Trollhättan ska det vara lätt att välja hållbara alternativ för resor och transporter. Genom innovativa lösningar skapas förutsättningar för det goda livet i en växande, levande och attraktiv kommun.

VÄRDERINGAR:

FOKUSOMRÅDEN:

Omtanke	Utveckling	Livskvalitet
Trafiksäkerhet Jämlikhet Barnperspektiv	Förtätning Närhet Näringslivets transporter	Sammankopplad stad Levande centrum Besöksmål Miljökommun
HÅLLBART TRAFIKSYSTEM		

Trafikstrategin visar inriktningen för trafikens utveckling i framtiden och ska vara ett hjälpmedel när vi planerar och ge oss stöd i våra avvägningar. För att tydliggöra vilka avsikter som finns använder vi i varje fokusområde konkreta ställningstaganden med tillhörande strategier. Ett ställningstagande visar vad som ska åstadkommas och en strategi är verktyget vi använder för att lyckas med detta. Eftersom trafikstrategin har ett övergripande perspektiv kommer vi behöva bryta ner dessa strategier till mer konkreta åtgärdsplaner. Det är i dessa åtgärdsplaner som vi tar fram detaljlösningarna.





## 5. STÄLLNINGSTAGANDEN OCH STRATEGIER

### Trafiksäkerhet

Trafiken är en viktig del i vår vardag då vi färdas till arbete, skola, fritidsaktiviteter mm. Framkomlighet, snabbhet och enkelhet är viktiga faktorer för att våra dagliga transporter ska kunna fungera som vi vill. Viktigast av allt är dock att ingen skadas eller dödas i trafiken. När vi inte sitter skyddade i ett fordon är vi i större utsträckning utsatta för faror och vissa situationer gör oss särskilt utsatta. Som kommun och väghållare måste vi aktivt arbeta för en hög trafiksäkerhet i vårt trafiksystem. Kollisionshastigheten är den mest avgörande faktorn för oskyddade trafikanter vid en olycka. Det är därför naturligt att trafiksäkerhetsarbete i tätort handlar mycket om biltrafikens hastighet. Drift och underhåll är också en viktig del.



Ställningstagande	Tillhörande strategier
Trafiksäkerheten på våra gator och vägar ska vara hög	<ul style="list-style-type: none"><li>• Prioritera säkerhet vid utformning och nybyggnad</li><li>• Planera och utför drift och underhåll för god säkerhet</li><li>• Samverka med närliggande kommuner, Trafikverket och andra aktörer inom trafikområdet</li></ul>
Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ska förbättras	<ul style="list-style-type: none"><li>• Säkra oskyddade trafikanters passage över bilvägar på utsatta platser</li><li>• Prioritera cykeltrafiken i korsningar med biltrafik i strategiskt viktiga punkter</li><li>• Inventera regelbundet trafiksäkerhetssituationen vid platser där det är många människor i rörelse</li><li>• Anlägg nya gång- och cykelvägar för att separera från biltrafiken på utsatta sträckor</li><li>• Säkerställ hög kvalitet på drift och underhåll</li></ul>
Ingen skall omkomma eller skadas allvarligt i trafiken i vår kommun	<ul style="list-style-type: none"><li>• Använd olycksstatistik och systematisk inventering för att åtgärda brister i trafiksystemet</li><li>• Samarbeta med polis och andra aktörer för att identifiera platser där tillbud och potentiellt farliga situationer uppstår</li></ul>
Trollhättans Stad ska bidra till en hög medvetenhet och goda kunskaper om trafiksäkerhet hos våra invånare	<ul style="list-style-type: none"><li>• Informera om trafiksäkerhet och trafikregler på kommunens hemsida</li><li>• Samarbeta med andra organisationer inom trafiksäkerhetsområdet för att sprida information och utbyta erfarenheter</li><li>• Utöka informationen om trafiksäkerhet i våra grundskolor och inom föreningslivet</li><li>• Förmedla kunskaper om barns säkerhet i trafiken, såsom hur yngre barn färdas säkert i bil.</li></ul>

#### Dessa ställningstaganden stödjer

- Den nationella transportpolitikens hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa där det sägs att ingen ska dödas eller allvarligt skadas i trafiken.
- Översiktsplanens beskrivning av gator och vägars utformning där det framgår att trafiksäkerheten ska vara hög.
- Trafikverkets arbete kring Nollvisionen som innebär att vägar, gator och fordon ska anpassas till människans förutsättningar.

## 5. STÄLLNINGSTAGANDEN OCH STRATEGIER



### Jämlikhet

Trafiksystemet måste möjliggöra en fungerande vardag där alla kan ta del av samhällets utbud. Var och en av oss har specifika förutsättningar och behov utifrån vår person, bakgrund och livssituation. Trafikanterna kan därför delas in på flera olika sätt i olika grupper. Trafiksystemet måste vara jämlikt och jämställt så att alla kan ta del av trafiksystemet oavsett vilken eller vilka grupper man tillhör. Vid planering, utformning och drift måste vi ta hänsyn till alla olika perspektiv och sammanväga detta på ett sätt som inte exkluderar någon. Att alla människor får samma möjlighet att ta del av trafiksystemet främjar bland annat jämställdhets- och integrationsspektivet.

Vi måste arbeta för en trygg offentlig miljö som inte begränsar människors vilja och möjlighet att röra sig i samhället. Vissa av oss har begränsningar som gör det svårare att samverka med andra och som gör det mer komplicerat att ta sig fram för egen kraft. En del använder hjälpmedel såsom rullator och rullstol. Andra begränsas av psykiska eller intellektuella funktionsnedsättningar. Trafiken och gaturummet måste utformas och skötas på ett sätt som inte skapar hinder så att trafiken blir tillgänglig för alla.

### Ställningstagande

### Tillhörande strategier

Alla ska kunna ta del av trafiksystemet

- Verka för ökad orienterbarhet och tydlighet i det offentliga rummet
- Samverka med Västtrafik för att bygga om och tillgänglighetsanpassa busshållplatser
- Arbeta systematiskt med att åtgärda brister för att förbättra tillgängligheten genom regelbunden kartläggning av allmänna platser
- Planera och utför drift och underhåll så att alla invånare säkert och tryggt kan ta del av trafiksystemet året om
- Säkerställ tillgången till ändamålsenliga parkeringar för rörelsehindrade
- Öka olika gruppers inflytande genom att stärka medborgardialogen
- Inkludera jämlikhetsperspektiv i trafik- och driftsplaneringen
- Sträva efter att hitta lösningar som tar hänsyn till alla grupper genom att sammanväga olika perspektiv
- Arbeta med trygghetsfrågor som en del i att säkerställa alla gruppers möjlighet att ta del av trafiksystemet

### Dessa ställningstaganden stödjer

- Den nationella transportpolitikens funktionsmål om tillgänglighet och för ett jämställt transportsystem.
- Översiktsplanens inriktning mot ett Trollhättan för alla.
- Trollhättans handikapplan senast reviderad 2014 som bland annat konstaterar att den publika miljön ska förbättras och tillgänglighetsanpassas.
- Västra Götalands vision Det goda livet som beskriver att känslan av trygghet är en rättighet och en förutsättning för att kunna delta i samhällslivet.

## 5. STÄLLNINGSTAGANDEN OCH STRATEGIER

### Barnperspektiv

Barn och ungdomars färdigheter i trafiken är begränsade vilket medför att de är särskilt utsatta när de vistas på våra gator och vägar. Vi måste därför ta stor hänsyn till barnperspektivet i de miljöer där de vistas. Med barnperspektiv menar vi perspektivet utifrån barn i åldrarna 0-12 år samt ungdomar 12-17 år. Det är först i 12-årsåldern som man brukar anses vara tillräckligt mogen att på egen hand ta sig fram i trafiken utan en vuxen persons uppsikt. Trygga och säkra skolvägar gör att ungdomar själva kan ta sig till skolan och vi minskar samtidigt biltrafiken vid skolområdena. Genom att möjliggöra att de på egen hand kan gå och cykla till skola och fritidsaktiviteter grundlägger vi tidigt hållbara resvanor hos den yngre generationen.



Ställningstagande	Tillhörande strategier
Barn och ungdomars perspektiv ska finnas med i all trafikplanering	<ul style="list-style-type: none"><li>• Utforma gaturummet med hänsyn till barns och ungdomars förutsättningar och specifika behov</li><li>• Verka för barn och ungdomars delaktighet och inflytande i trafikfrågor</li><li>• Lyft folkhälsoperspektivet i barns och ungdomars resande för att främja en positiv livsstil och god hälsa</li></ul>
Ungdomar ska tryggt och säkert kunna gå och cykla till skola och fritidsaktiviteter	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bygg ut gång- och cykelvägnätet mellan skolor och bostadsområden utifrån barns och ungdomars perspektiv</li><li>• Arbeta tillsammans med skola, föräldrar och barn för att förbättra miljön kring våra skolor</li><li>• Bidra till att barns och ungdomars trafikfärdigheter förbättras</li></ul>

### Dessa ställningstaganden stödjer

- Den nationella transportpolitikens funktionsmål om tillgänglighet och preciseringen om barns möjligheter att säkert använda transportsystemet.
- Cykelplan Trollhättan 2013 som planerar för bättre skolvägar och som följer upp andelen skolelever som går eller cyklar till skolan.
- Folkhälsost strategi för Trollhättans Stad som lyfter fram vikten av att främja en positiv livsstil och god hälsa hos barn och unga.
- FN:s konvention om barnets rättigheter som bland annat behandlar barnets rätt att uttrycka sin mening i alla frågor som berör det.

## 5. STÄLLNINGSTAGANDEN OCH STRATEGIER



### Förtätning

Trollhättans översiktsplan säger att staden i första hand ska växa genom förtätning och där nytillskottet ska vara en blandning av bostäder och verksamheter. Förtätningen av bostäder leder till att vi belastar samma vägnät med fler transporter. Fler människor ska kunna nyttja våra redan befintliga vägar vilket ställer nya krav på framkomligheten. Det kan innebära att de befintliga gaturummen behöver om-disponeras till fördel för gång- och cykeltrafik. Förtätningen innebär även att vi får nya trafikströmmar till nya bostads- och verksamhetsområden vilket kan orsaka förändringar t.ex. när det gäller buller. När vi planerar för nya områden är det därför viktigt att vi utreder vilka konsekvenser det får för trafiken. En mer blandad stad där verksamheter och bostäder lokaliserar till samma områden innebär även att transporter av olika typ blandas i större utsträckning.

Ställningstagande	Tillhörande strategier
Trafikplaneringen ska främja förtättningsprincipen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Utred konsekvenserna av förändrade trafikflöden och trafikbuller vid förtätning</li><li>• Planera för varutransporter i områden där nya verksamheter blandas med bostäder</li></ul>
Förtätningen ska göras med utgångspunkt i ökad andel hållbara transporter	<ul style="list-style-type: none"><li>• Samplanera nya områden med nya gång- och cykelvägar</li><li>• Arbeta för att befintliga gaturum om-disponeras till fördel för gång- och cykeltrafik</li><li>• Verka för att det ska finnas busshållplats inom 400 m radie från bostäder och arbetsplatser i huvudorten</li><li>• Säkerställ god tillgång till kollektivtrafik vid förtätning</li><li>• Samverka för strategiska knutpunkter för kollektivtrafiken och dess kopplingar till gång- och cykelvägnätet</li><li>• Premiera fastighetsägares åtgärder som möjliggör ett minskat bilbehov vid nyetablering av verksamheter och bostäder, exempelvis cykel- och bilpool</li><li>• Använd parkeringstal för att säkerställa tillgången till cykelparkeringar som är komfortabla och relevanta till plats och behov</li></ul>
Den växande stadens trafik ska vara hållbar med prioriteringsordningen gång/cykel, kollektivtrafik, bil	<ul style="list-style-type: none"><li>• Förväntad ökning av transporter ska ske med gång- cykel- och kollektivtrafik</li><li>• Vid prioriteringar gäller ordningen gång/cykel, kollektivtrafik, bil</li><li>• Genomför beteendepåverkande åtgärder för att få fler Trollhättebor att välja hållbara färdmedel</li><li>• Arbeta för miljövänliga drivmedel i fordonstrafiken</li><li>• Arbeta med folkhälsoperspektivet och påvisa fördelarna med gång- och cykel vid arbetspendling</li><li>• Främja busstrafikens framkomlighet till exempel med bussfiler, signalsystem och anpassade farthinder</li><li>• Verka för ett enkelt och lättanvänt biljettsystem i kollektivtrafiken</li><li>• Samverka för en förbättrad standard vid hållplatserna med fler väderskydd, cykelparkeringar och bra information till resenärerna</li></ul>

## 5. STÄLLNINGSTAGANDEN OCH STRATEGIER

### Dessa ställningstaganden stödjer

- Översiktsplanens inriktning mot en förtätad och blandad stad.
- Översiktsplanens inriktning mot en trafikstruktur som möjliggör en större andel gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Cykelplan Trollhättan 2013 som listar olika projekt för nya cykelvägar i samband med att nya områden bebyggs.
- De nationella miljö kvalitetsmålen om en god bebyggd miljö och för ett trafiksystem med minskade belastningar på klimat och miljö.

### Närhet

I Trollhättan möts kommunikationsleder på väg, järnväg, vatten och i luft. Vi har med andra ord tillgång till samtliga trafikslag i vår direkta närhet. Det är ganska unikt för en stad av vår storlek. Vi har alla förutsättningar för att skapa närhet till andra kommuner och regioner. En närhet som är viktig för arbetsmarknad, näringsliv och fritid och som gör vår stad attraktiv för boende och verksamheter.



Ställningstagande	Tillhörande strategier
Trafiksystemet ska möjliggöra närhet till andra städer och regioner	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verka för snabba kommunikationer till Göteborg med tåg och med en fullt utbyggd E45 utan flaskhalsar</li><li>• Utveckla stadens Resecentrum som en knutpunkt för kollektivtrafiken</li><li>• Samverka med andra parter kring slussledens framtid</li><li>• Utred i samverkan med Trollhättan-Vänersborgs flygplats vilka konsekvenser luftfartens utveckling får för stadens utbyggnad, och tvärtom</li><li>• Arbeta för en ny pendeltågstation i Upphärad</li><li>• Verka för fler pendelparkeringar för invånare som samåker till andra städer</li><li>• Arbeta tillsammans med andra berörda parter för goda tågförbindelser med Norge och Karlstad</li><li>• Utveckla samverkan med Trafikverket för god vägstandard på statliga och enskilda vägar på kommunens landsbygd</li><li>• Utveckla och marknadsför kommunikationerna till och från mötes- och evenemangsstaden Trollhättan</li><li>• Verka för goda tågförbindelser även utanför arbetspendlingstider som gynnar fritidsresandet</li></ul>

### Dessa ställningstaganden stödjer

- Översiktsplanens beskrivning av Trollhättan som en innovativ regional nod.
- Västra Götalands vision Det goda livet som beskriver att kortare restider ger ökad tillgänglighet till arbetsmarknader och utbildning.
- Regional Trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland som påvisar behovet av en sammanknuten region som underlättar pendling.

## 5. STÄLLNINGSTAGANDEN OCH STRATEGIER



### Näringslivets transporter

Förutom en välfungerande persontrafik behöver staden även en effektiv och säker godstrafik. Industrier och mindre verksamheter behöver tillgång till ett pålitligt transportsystem som möjliggör att rätt saker kommer på plats vid rätt tidpunkt. I den centrala delen av Trollhättan är utrymmet begränsat. Övrig trafik och många människor i rörelse hamnar lätt i konflikt med större transporters framkomlighet. Här behövs smarta lösningar som underlättar för godstrafiken till verksamheterna med bibehållen ordning och säkerhet. Godstrafiken behandlas även i fokusområdet Närhet.

Ställningstagande	Tillhörande strategier
Trafiksystemet ska möjliggöra effektiva, säkra och pålitliga godstransporter	<ul style="list-style-type: none"><li>• Samverka med näringslivet kring planering för godstrafiken</li><li>• Samverka med verksamheterna i centrum för att tillse att avlastning sker på strategiska platser och vid lämpligaste tid på dygnet</li><li>• Bidra till nya logistiklösningar för varutransporter i centrum</li><li>• Verka för att landsbygdens vägar är ändamålsenliga för verksamheternas behov</li></ul>
Godstrafiken ska i första hand vara hållbar	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verka för att godstransporter på väg flyttas till transport på järnväg eller med sjöfart</li><li>• Samverka kring utvecklingen av Stallbacka hamn</li></ul>

### Dessa ställningstaganden stödjer

- Den nationella transportpolitikens funktionsmål om tillgänglighet.
- Västra Götalands vision Det goda livet och fokusområdet för infrastruktur och kommunikationer med hög standard.
- Översiktsplanens strategi för en tillväxt som gynnar hela den geografiska kommunen.

## 5. STÄLLNINGSTAGANDEN OCH STRATEGIER

### Sammankopplad stad

Begreppet sammankopplad stad kommer från vår översiktsplan. Det innebär att staden ska sammankopplas på ett sätt som lockar till möten mellan människor från olika stadsdelar, tätorter och landsbygd. Attraktiva och trygga gång- och cykelstråk underlättar för möten och gör att vi vill vistas i dessa mötespunkter. Cykeltrafiken mellan vår huvudort och våra mindre tätorter begränsas idag av att landsvägsförhållanden råder på dessa vägsträckor. Säkrare gång- och cykelvägar skulle kunna öka andelen hållbara transporter mellan orterna. Likaså en tätare och utbyggd kollektivtrafik.



Ställningstagande	Tillhörande strategier
Stadsdelarna ska vara sammankopplade	<ul style="list-style-type: none"><li>• Locka till vistelse och möten genom sammanhängande och attraktiva gång- och cykelstråk mellan olika stadsdelar</li><li>• Gör det lättare att hitta rätt på gång- och cykelvägnätet exempelvis genom bättre vägvisningsskyltar och orienteringstavlor</li><li>• Motverka barriärer mellan stadsdelar i form av otrygga stråk</li><li>• Förbättra kollektivtrafikens tvärförbindelser mellan olika stadsdelar</li><li>• Planera för cykelstråk med prioriterad drift och underhåll</li><li>• Säkerställ trafikens framkomlighet och robustheten i vägsystemet</li></ul>
Det ska finnas möjlighet till hållbara transporter mellan huvudorten och de mindre tätorterna/ landsbygden	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bygg gång- och cykelvägar mellan huvudorten och de mindre tätorterna</li><li>• Verka för välfungerade kollektivtrafik mellan huvudorten och de mindre tätorterna/ landsbygden</li></ul>
Vi ska motverka barriäreffekter	<ul style="list-style-type: none"><li>• Samarbeta med Trafikverket för en västlig förbifart av E45 som minskar trafiken genom tätorten, aktuellt först efter år 2030.</li><li>• Skapa tryggare gångtunnlar under E45</li><li>• Säkra korsningarna på E45 genom tätorten i samverkan med Trafikverket</li><li>• Utred möjligheterna för Hjulklarvarnsbron</li><li>• Verka för en gång- och cykelbro över trafikkanalen i höjd med Innovatum</li></ul>

#### Dessa ställningstaganden stödjer

- Översiktsplanens strategi för en blandad, attraktiv och sammankopplad stad.
- Cykelplan Trollhättan 2013 som planerar för gång- och cykelvägar som knyter ihop stadsdelar och tätorter.
- Folkhälsost strategi för Trollhättans Stad där utvecklingen av hälsofrämjande mötesplatser och sociala och fysiska miljöer är en viktig del.



## 5. STÄLLNINGSTAGANDEN OCH STRATEGIER



### Levande centrum

En livfull och attraktiv stad kännetecknas av ett levande centrum. Trafiken i centrum påverkar i hög grad hur attraktivt det är att vistas där. Den offentliga miljön måste vara trygg och trivsam och vara tillgänglig för alla oavsett hur man vill ta sig dit. Med bättre gång- och cykelstråk till centrum minskar behovet av parkeringsplatser för bil vilket ger möjlighet till annan användning av stadsrummet. En tydlig vägvisning till bilparkeringar gör det lättare att hitta ledig parkeringsplats vilket samtidigt förbättrar förutsättningarna för en hög nyttjandegrad.

Ställningstagande	Tillhörande strategier
Trafiken ska planeras för ett levande centrum	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ta fram en policy för gestaltning av den offentliga miljön i syfte att skapa en trygg och trivsam miljö med stadsmässiga gator samt attraktiva och tydliga stråk</li><li>• Minska busstrafiken på Drottningtorget genom att flytta en del hållplatser till Drottninggatan och låta Resecentrum vara den främsta knutpunkten för busstrafiken i centrum</li><li>• Samverka med verksamheter och fastighetsägare kring trafikfrågorna</li></ul>
Det ska finnas en balans mellan god tillgång till bilparkering och effektiv markanvändning	<ul style="list-style-type: none"><li>• Utveckla ett sammanhållet synsätt för parkeringar i centrum som gör det lätt att hitta ledig plats och som därmed minskar söktrafiken, exempelvis via ITS-lösningar (Intelligenta Transportsystem) och appar.</li><li>• Ta fram en parkeringsnorm för att reglera tillgången till boendeparkering på fastighetsmark</li><li>• Verka för ett optimerat kapacitetsutnyttjande av parkeringsplatser t.ex. genom samnyttjande</li><li>• Utred möjligheterna att zonindela parkering i stadskärnan i olika tid och taxor för att öka tillgängligheten</li></ul>
För Trollhätteborna ska förstahandsvalet för resor i och till centrum vara med hållbara färdmedel	<ul style="list-style-type: none"><li>• Anlägg attraktiva gång- och cykelstråk till centrum</li><li>• Rusta upp och placera fler cykelparkeringar i centrum</li><li>• Förtydliga gångstråket mellan Resecentrum och centrum</li><li>• Anlägg fler cykelparkeringar vid resecentrum som är komfortabla och relevanta till plats</li><li>• Samverka för förbättrad kollektivtrafik mellan Resecentrum, centrum och Innovatumområdet</li><li>• Förtydliga gestaltningen av Kungsgatan för bättre samverkan mellan gångtrafikanter och cyklister</li></ul>

### Dessa ställningstaganden stödjer

- Översiktsplanens rekommendationer för framtida användning av Trollhättans tätort.
- Styrdokument för Centrumplanering, antagen av Kommunfullmäktige 2011-12-19.
- Arbetet med City 3.0/3.1 som är ett samverkansprojekt för att hjälpa åt att utveckla centrum.



## 5. STÄLLNINGSTAGANDEN OCH STRATEGIER

### Besöksmål

I och kring vår stad finns spännande och i flera fall unika besöksmål. Dessa lockar både turister och invånare. Vackra vyer kring älven och stadsnära grön- och friluftsområden gör vår stad attraktiv. När vi planerar för trafiken bör vi ha detta i åtanke så att vi lyfter fram de värden som finns. Ett viktigt område är den växande cykelturismen.



Ställningstagande	Tillhörande strategier
Trafiksystemet ska främja Trollhättan som besöksmål	<ul style="list-style-type: none"><li>• Arbeta för bättre gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik till fall- och slussområdet samt trafikkanalen</li><li>• Förbättra möjligheterna att parkera vid slussområdet</li><li>• Arbeta för en utveckling av Trollhätte kanalpark</li><li>• Skapa tillgänglighet till stadens vackra vyer längs älven och trafikkanalen till exempel med förbättrade gångstråk</li><li>• Planera för förbättrad tillgänglighet till natur- och rekreationsområden exempelvis med förbättrade gång- och cykelstråk och tydlig plats för biluppställning.</li></ul>
Det ska finnas goda möjligheter för cykelturismen i kommunen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Lyft fram besöksmålen med ny vägvisning för gång- och cykel</li><li>• Förbättra cykelturismens förutsättningar exempelvis genom regionala kopplingar och vägvisning av leder. Samverka med närliggande kommuner och regionen.</li></ul>

### Dessa ställningstaganden stödjer

- Översiktsplanens inriktning mot en besöksvänlig kommun med ett levande industriminne i världsklass.
- De nationella miljökvalitetsmålen om ett rikt djur och växtliv, där trafiken inte ska skapa vandringshinder och barriärer i landskapet.
- Cykelplan Trollhättan 2013 som planerar för åtgärder som gagnar Trollhättans cykelturister.

## 5. STÄLLNINGSTAGANDEN OCH STRATEGIER



### Miljökommun

Trollhättan är känt för sitt arbete kring miljöfrågor och vår profil som miljökommun är stark. Vårt arbete för att stimulera användningen av förnybara bränslen har gjort oss till något av en förebild inom transportsektorn. Trafikfrågorna har en viktig koppling till vårt miljöarbete och våra åtaganden för en mer hållbar framtid.

Ställningstagande	Tillhörande strategier
Trollhättan ska vara en förebild inom hållbarhet och trafik	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fortsätt att arbeta för fordon med förnyelsebara bränslen i den egna fordonsflottan</li><li>• Lyft fram goda exempel på arbetsplatser som främjar hållbart resande hos sina anställda</li><li>• Arbeta för en utbyggd infrastruktur för förnybara bränslen</li><li>• Samverka kring teknikutvecklingen av hållbara fordon, som exempelvis spårbilstrafik</li><li>• Verka för att den fossilberoende fordonsparken fasas ut på sikt</li></ul>
Vi ska minska trafikens negativa påverkan på miljön	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verka för en minskning av miljöfarliga utsläpp av ämnen och partiklar från trafiken</li><li>• Verka för att mängden förorenat vägdagvatten som når recipient minskar</li><li>• Arbeta med dagvattenlösningar som begränsar konsekvenserna av ökande nederbörds mängder</li><li>• Kartlägg regelbundet bullernivåer från trafiken</li><li>• Arbeta för att de skadliga bullernivåerna från trafiken begränsas</li><li>• Arbeta med perspektivet biologisk mångfald vid planering och anläggning av nya infrastruktursatsningar</li><li>• Förstärk och bevara de gröna inslagen i stadsrummet med planteringar och naturkorridorer som gynnar artrikedomen</li><li>• Lyft folkhälsoperspektivet kring miljövänligt resande</li></ul>

### Dessa ställningstaganden stödjer

- Översiktsplanens strategier Vatten som hot, möjlighet och kvalitet samt långsiktig resurshushållning och minskad klimatpåverkan.
- Miljömål Trollhättan - Lokal tillämpning av de nationella miljömålen. Antagen av Kommunstyrelsen 2006-02-22.
- Energiplan 2012 som fastställer att en fortsatt satsning på biogas, elfordon och andra alternativa lösningar är viktigt.

# 6. Trafikstrategins mål

Trollhättans trafikstrategi har fyra inriktningsmål:

- **Ett säkert trafiksystem** där ingen riskerar att omkomma eller skadas allvarligt.
- **Ett tryggt trafiksystem** där alla kan delta på lika villkor.
- **Ett hälsofrämjande trafiksystem** där trafikens negativa inverkan på människor och miljö minimerats.
- **Ett sammanhållet trafiksystem** där viktiga målpunkter är sammanknutna med ett ändamålsenligt vägnät.

Inriktningsmålen är baserade på de ställningstaganden som gjorts inom trafikstrategins olika fokusområden. Varje mål har ett antal indikatorer som används för att följa utvecklingen och som hanteras vidare i åtgärdsplanerna. En riktning för indikatorns utveckling anges och utgör underlag till kommande detaljerad åtgärdsplanering. Det är i de konkretare åtgärdsplanerna som vi sedan anger de faktiska målvärdena för trafikens utveckling när varje område detaljstuderats.

Mål	Ställningstaganden	Indikatorer	Mätverktyg	Riktning
<i>Ett säkert trafiksystem</i>	• Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ska förbättras	Antal omkomna och svårt skadade i trafiken	Olycksstatistik	Minska
	• Trafiksäkerheten på våra gator och vägar ska vara hög	Antal trafiksäkerhetsåtgärder	Uppföljning	Minst 5 st per år. (Mål från MRP)
	• Ingen skall omkomma eller skadas allvarligt i trafiken i vår kommun	Andel nöjda trafikanter avseende drift och underhåll	Resvaneundersökning/SKL-enkät	Öka
	• Trollhättans Stad ska bidra till en hög medvetenhet och goda kunskaper om trafiksäkerhet hos våra invånare	Antal invånare som nåtts av trafiksäkerhetsinformation	Uppföljning	Öka
• Ungdomar ska tryggt och säkert kunna gå och cykla till skola och fritidsaktiviteter				

## 6. TRAFIKSTRATEGINS MÅL

Mål	Ställningstaganden	Indikatorer	Mätverktyg	Riktning
<i>Ett tryggt trafiksystem</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alla ska kunna ta del av trafiksystemet</li> <li>Barn och ungdomars perspektiv ska finnas med i all trafikplanering</li> </ul>	Andel per trafikantslag/grupp som upplever sig trygga i trafikmiljön	Resvaneundersökning	Öka
		Användning av checklista "Barnperspektivet i planering" vid planering och investeringar	Uppföljning	Öka
		Antal genomförda trygghetsronder	Uppföljning	Minst 2 st per år
		Andelen tillgänglighetsanpassade hållplatser i Trollhättans tätort	Uppföljning	Öka
<i>Ett hälsofrämjande trafiksystem</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Den växande stadens trafik ska vara hållbar med prioriteringsordningen gång/cykel, kollektivtrafik, bil</li> <li>Godstrafiken ska i första hand vara hållbar</li> <li>För Trollhätteborna ska förstahandsvalet för resor i och till centrum vara med hållbara färdmedel</li> <li>Trollhättan ska vara en förebild inom hållbarhet och trafik</li> <li>Vi ska minska trafikens negativa påverkan på miljön</li> <li>Trafiken ska planeras för ett levande centrum</li> <li>Det ska finnas en balans mellan god tillgång till bilparkering och effektiv markanvändning</li> </ul>	Miljö kvalitetsnormer för luft	Mätning av nivåer	Uppnå
		Antalet bostäder som exponeras för bullernivåer överstigande riktvärden	Uppföljning	Minska
		Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik	Resvaneundersökning	Öka
		Antalet resor i Tvåstadskollektivtrafiken	Statistik från Västtrafik	Öka
		Utsläpp av koldioxid från biltrafiken	Uppföljning	Minska

## 6. TRAFIKSTRATEGINS MÅL

Mål	Ställningstaganden	Indikatorer	Mätverktyg	Riktning
<i>Ett sammanhållet trafiksystem</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trafikplaneringen ska främja förtättningsprincipen</li> <li>Förtätningen ska göras med utgångspunkt i ökad andel hållbara transporter</li> <li>Trafiksystemet ska möjliggöra närhet till andra städer och regioner</li> <li>Trafiksystemet ska möjliggöra effektiva, säkra och pålitliga godstransporter</li> <li>Stadsdelarna ska vara sammankopplade</li> <li>Det ska finnas möjlighet till hållbara transporter mellan huvudorten och de mindre tätorterna/landsbygden</li> <li>Vi ska motverka barriäreffekter</li> <li>Trafiksystemet ska främja Trollhättan som besöksmål</li> <li>Det ska finnas goda möjligheter för cykelturismen i kommunen</li> </ul>	Antal åtgärdade "saknade länkar" i gång- och cykelvägnätet	Uppföljning	Öka
		Andel kommuninvånare med god tillgång till kollektivtrafik	Uppföljning	Öka
		Antal åtgärder för att förbättra kopplingar mellan olika trafikslag	Uppföljning	Öka

---

# 7 • Konsekvensbeskrivning

Trafiken har stor påverkan på miljön. Den förorsakar bland annat buller, luftföroreningar och barriärer. Dessutom påverkar såväl trafiken som utformningen av gator och andra stråk allt ifrån säkerhet och trygghet till upplevelser.

En ekonomisk, ekologisk och social konsekvensbeskrivning gjordes i samband med att den nya översiktsplanen från år 2013 togs fram. Den beskrivningen är till stor del tillämplig även för trafikstrategin då översiktsplanen har varit ett av underlagen. Hänvisning görs därför till översiktsplanens konsekvensbeskrivning.

Trollhättans översiktsplan säger att staden ska byggas för alla och att den ska växa i första hand genom förtätning. Viktiga aspekter är gång och cykelavstånd, kollektivtrafikknutpunkter, Trollhättan som en innovativ nod samt en stad närmare älven och nära naturen. Gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik är viktiga frågor eftersom de utgör en del i problemlösningen när fler invånare medför ökade transporter. Fler transporter med motorfordon leder till ett ökat energibehov som i sin tur påverkar vår miljö.

Förtätningen ska göras med utgångspunkt i ökad andel hållbara transporter. Åtgärder som ökar andelen gång, cykel och kollektivtrafikresande är därför angelägna. För att dämpa ökningen av biltrafiken i Trollhättans centrala delar ska förstahandsvalet för resor till centrum vara med hållbara färdmedel vilket medför mindre utsläpp av växthusgaser och försurande ämnen. Luftkvaliteten påverkas positivt när utsläpp och partiklar minskar till följd av att andelen hållbara färdmedel ökar.

I en god bebyggd miljö ska trafikens negativa påverkan på miljön minska. Transporter, ljudmiljö och tillgång till grönområden är viktiga frågor. För att kunna förtäta behöver trafikbullrets påverkan både på befintliga men även framtida boendemiljöer undersökas på ett tidigt stadium i planeringen. Förtätning kan även påverka trafikströmmarna och därmed utsätta tidigare ostörda platser för mer buller.

Trafiksystemet påverkar växt- och djurlivet genom att vägar- och järnvägar kan ändra på växtplatser och skapa barriärer eller vandringshinder i landskap och vatten. Det är därför viktigt att motverka barriäreffekter och att redan beskrivna värden i sektorsplaner för natur, kulturmiljö och friluftsliv bevaras och prioriteras och att den grönbå strukturen hålls samman och har kontakt med omgivande landskap.

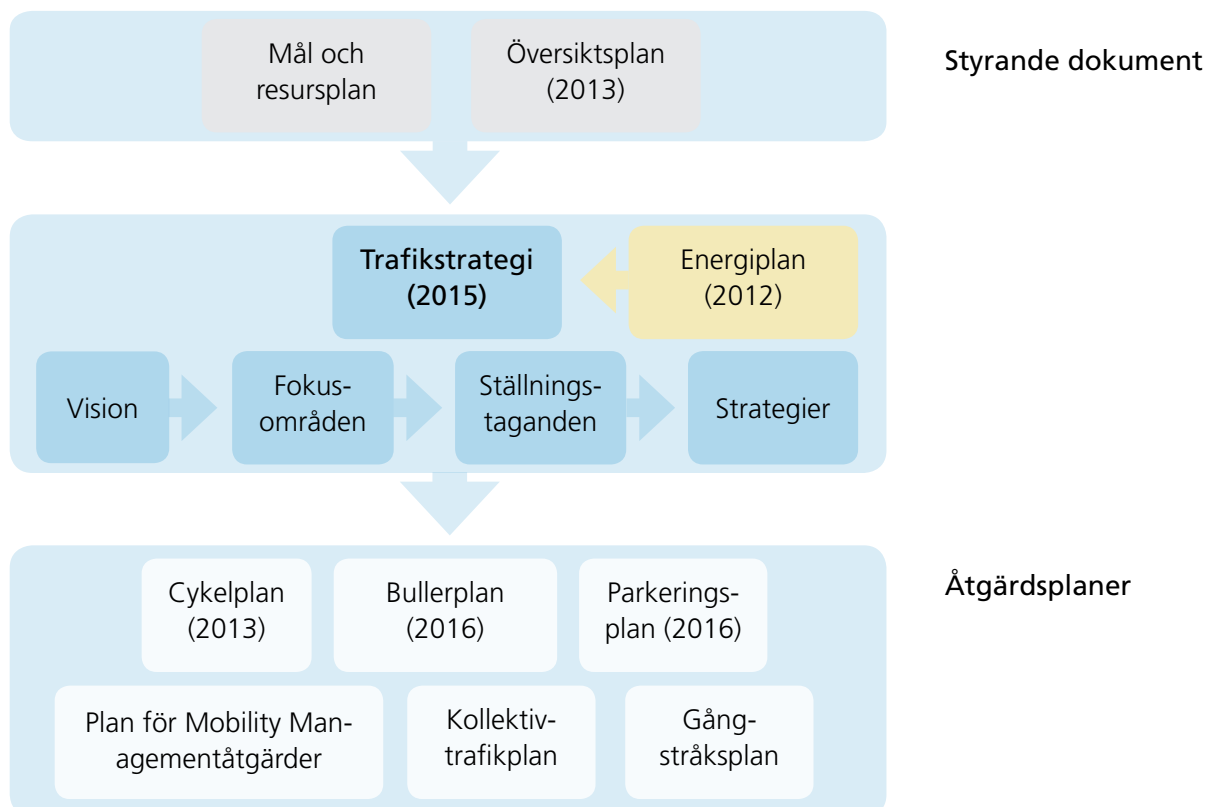
Det är med andra ord viktigt att de föreslagna åtgärderna som gör trafiksystemet säkert, tryggt, hälsofrämjande och sammanhållet blir genomförda.

“**angeläget att öka andelen gång- cykel och kollektivtrafik**”

# 8. Vägledning vid genomförande och uppföljning

Trafikstrategin är ett inriktningsdokument och ingen åtgärdsplan. När trafikstrategin är antagen kommer den visa vägen mot ett hållbart trafiksystem men förhållningssättet som beskrivs behöver brytas ner till konkreta åtgärder. De strategier som redovisas används som underlag till åtgärdsplanerna inom den kommunala verksamheten. Trafikstrategins mål och indikatorer är utgångspunkt i den detaljerade planeringen, men det är möjligt att de behöver justeras och kompletteras. Det viktigaste är att åtgärdsplanerna stödjer den inriktning som trafikstrategin ger och inte orsakar målkonflikter. Det är åtgärdsplanerna som styr ambitionsnivån, inte trafikstrategin i sig. Därför ska åtgärdsplanerna presentera tidssatta mål med mätbara konkreta målvärden.

Nedan presenteras strukturen för Trollhättans Stads styr- och planeringsdokument kring trafikfrågorna. Andra typer av åtgärdsplaner kan tillkomma.



## 8. VÄGLEDNING VID GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING

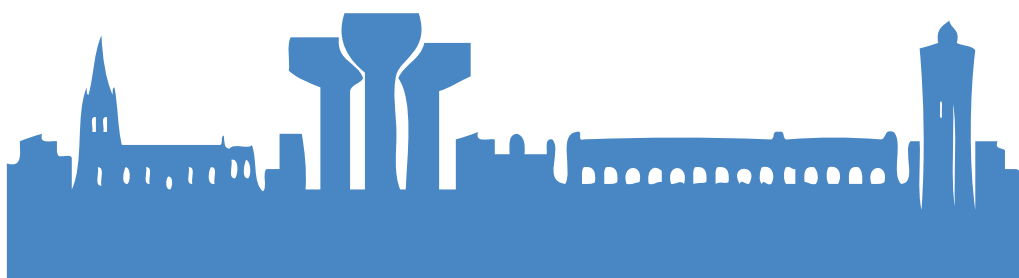
---

När insatser planeras bör den så kallade fyrstegsprincipen användas. Man tillämpar då problemlösning i fyra steg. Löses inte problemet med första steget går man vidare till nästa osv. Principen innebär följande steg där man börjar med de mest kostnadseffektiva åtgärderna innan man genomför större investeringar:

1. Påverkansåtgärder för att påverka behovet av transport och färdstätt.
2. Effektiviseringsåtgärder på befintlig infrastruktur.
3. Mindre ombyggnadsåtgärder.
4. Större ombyggnadsåtgärder och nyinvesteringar.

Trollhättans Stads arbete med trafikfrågor innefattar samverkan, planering, byggande och drift. Den huvudsakliga verksamheten kring trafikfrågor ansvarar Kommunstyrelsens förvaltning och Stadsbyggnadsförvaltningen för. Samverkan och översiktlig planering sker främst inom Kommunstyrelsens förvaltning och kontoret Tillväxt och utveckling. Detaljplanering, byggande och drift sker främst inom Stadsbyggnadsförvaltningen där väghållaransvaret ligger på Gatu- parkkontoret. Åtgärdsplanering sker ofta i samråd mellan förvaltningar i projektform, där det övergripande ansvaret för respektive projekt beror på projektets art.

Huvudansvaret för att implementera trafikstrategin och för det fortsatta planeringsarbetet delas av Kommunstyrelsens förvaltning och Stadsbyggnadsförvaltningen. En aktivitetslista bör tas fram för att vidare beskriva i vilken ordning kommande uppdrag och projekt genomförs samt för att klargöra uppdragsansvar och förväntade innehåll. Vidare bör en checklista tas fram för användning vid planering. Denna checklista baseras på trafikstrategins fokusområden och används för att säkerställa att alla viktiga aspekter tagits i beaktande.





---

# 9. Framtagandet av trafikstrategin

Framtagandet av Trafikstrategi Trollhättan 2015 har skett i projektform under ledning av Stadsbyggnadsförvaltningen. Arbetsgruppen har bestått av tjänstemän från Kommunstyrelsens förvaltning, Stadsbyggnadsförvaltningen och Miljöförvaltningen. Konsulter från WSP Göteborg har ingått i arbetsgruppen och utgjort processtöd. Tjänstemannastyrgruppen har bestått av stadsbyggnadschef, chef för kontoret Utveckling och tillväxt samt gatuparkchef. Ledningsgruppen för planeringsfrågor och Agenda 21 har varit politisk styrgrupp. Beslutande nämnd som första instans är Byggnads- och trafiknämnden.

Under framtagandet av trafikstrategin har TRAST-guiden, Trafik för en attraktiv stad, använts som vägledning i arbetet. Guiden är framtagen av Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket och Energimyndigheten.

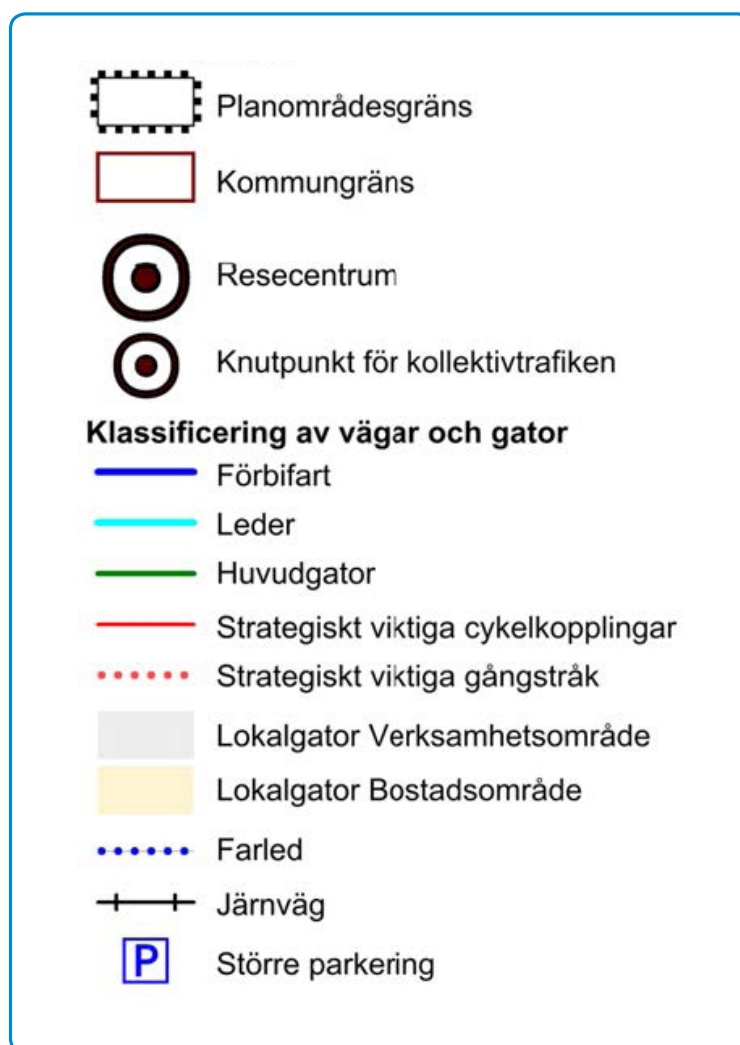
Som underlag till trafikstrategin har Trollhättans Stads styrdokument använts. Framst översiktsplan samt mål- och resursplan. Identifieringen av viktiga trafik- och stadsplaneringsfrågor har skett vid workshop tillsammans med olika intressenter. En inledande workshop skedde vid tre separata tillfällen med Trollhättans Stads politiker, tjänstemän och olika samarbetspartners. Olika myndigheter och intresseorganisationer deltog i diskussionerna. Vid en andra workshop diskuterades trafikstrategins olika ställningstaganden och strategier. Under arbetets gång har avstämningar gjorts genom diskussioner i den politiska styrgruppen samt vid informationstillfällen i beslutande nämnd. En remissrunda genomfördes våren 2015 då politiska nämnder, berörda myndigheter och intresseorganisation samt allmänheten gavs möjlighet att lämna synpunkter.

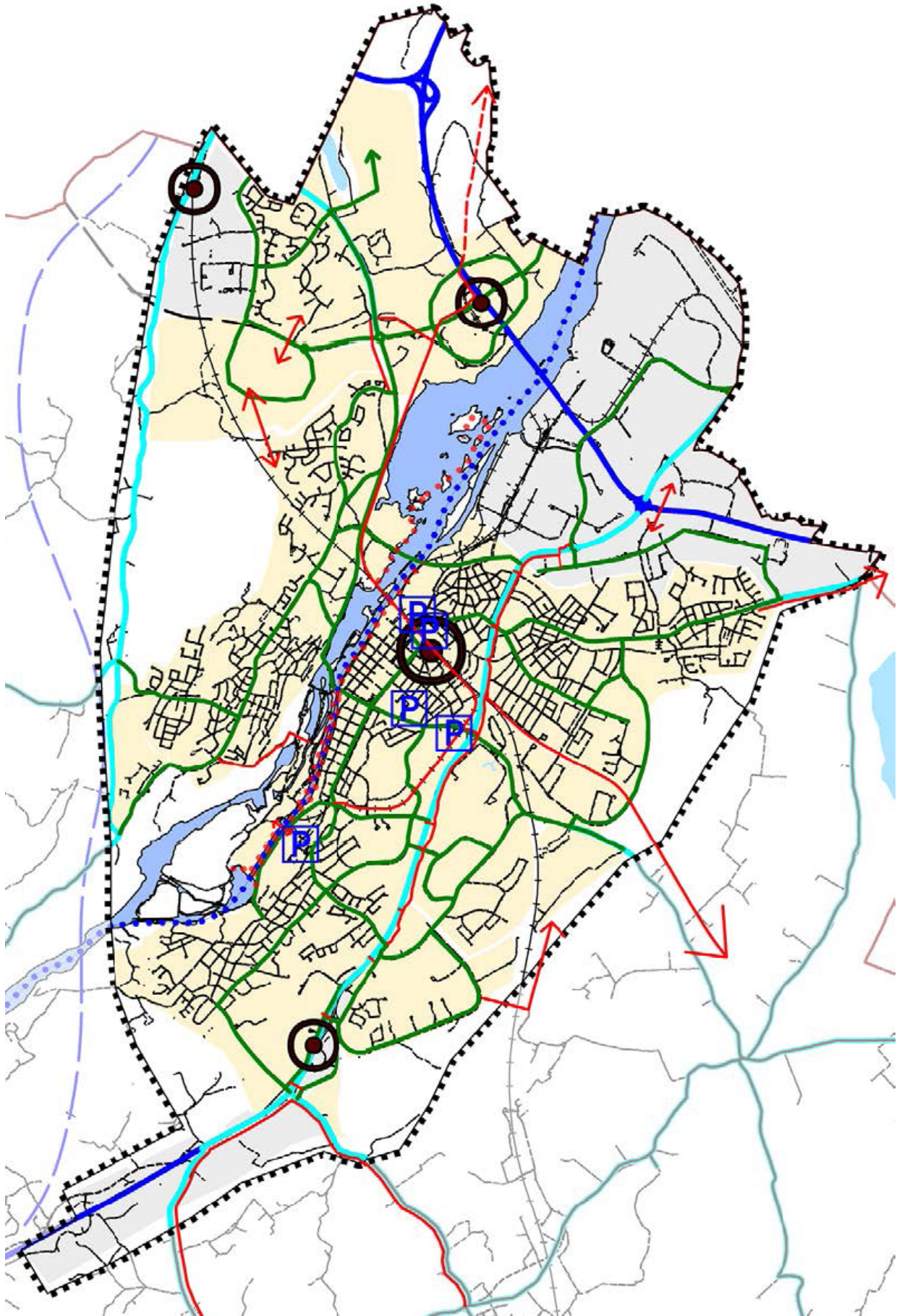
“vägledning från TRAST-guiden



## Framtida Trafikstruktur i Trollhättan

Till höger redovisas den framtida trafikstrukturen i Trollhättan, så som den presenterades i Översiktsplanen från 2013.





# T R A F I K S T R A T E G I 2 0 1 5

Mer information och senaste nytt finns att läsa på Trollhättans Stads hemsida [www.trollhattan.se](http://www.trollhattan.se). Där finns vår översiktsplan och olika åtgärdsplaner. Du hittar även information om kommunens verksamhet, kartmaterial, information om trafiksäkerhet och mycket mer.

[www.trollhattan.se](http://www.trollhattan.se)



**Trollhättans Stad**