

TRAFIK- OCH PARKERINGSSTRATEGI

Uddevalla kommun

Remissversion 2017-04-06



Titel: Trafik- och parkeringsstrategi – Uddevalla Kommun

Datum för antagande: 17-xx-xx

Strategisk samhällsplanering, Uddevalla kommun

Kontaktperson: Patrik Petré tel 0522 - 69 63 59

Författarare och layout: Trivector Traffic AB

Foto: Framsida: Peter Ljungren

s. 4, s. 11, s. 23: Jenny Martinsson

s. 10: Maria Rasmusson

s. 9, s. 39: Mikael Reinhardt

s. 13: Helena Amundsson

Förord

Kommunfullmäktige (2015-04-08) har efter en utredning om parkeringsnorm för Uddevalla centrum dragit slutsatsen att frågan om en ny parkeringsnorm måste sättas i ett större sammanhang och beslutade därför att en trafik- och parkeringsstrategi för Uddevalla kommun skulle tas fram¹.

Detta dokument är en trafik- och parkeringsstrategi för Uddevalla kommun med fokus på Uddevalla tätort. Strategidokumentet ska ge stöd till hur staden ska planeras samt visa i vilken riktning vi vill att Uddevalla ska utvecklas i. Ansatsen är bred och tidshorisonten är lång, vilket är ett medvetet val för att planering inom många områden kopplat till trafik, transportsystem och parkering ska harmonisera och sträva mot samma målsättningar.

Trafik- och parkeringsstrategin har tagits fram av Uddevalla kommun under vinterhalvåret 2016/2017. Remissperiod har hållits under våren 2017.

Medverkande i styrgruppen från Uddevalla kommun har varit:

Patrik Petré, Stefan Björling, Sven Andersson

Medverkande i arbetsgruppen från Uddevalla kommun har varit:











Sven Andersson, Birgitte Johansson, Anna-Karin Forseng, Karin Westman, Stefan Björling, Mattias Blixt, Ulrica Wallin, Anna Reinhardt, Cecilia Trolin, Charles Hörnstein

April, 2017
Uddevalla kommun

¹ Uddevalla kommun 2015. § 82 trafik- och parkeringsstrategi för Uddevalla kommun. Dnr 2014/00589. 2015-04-08



Innehåll

Inledning	1
Bristanalys och utmaningar i Uddevalla	5
Trafikstrategiska mål	7
Strategiska inriktningar	9
 <i>Samhällsplanering för hållbara transporter</i>	9
 <i>Människan i stadsrummet</i>	11
 <i>Mobility management</i>	13
 <i>Trafik och Uddevalla centrum</i>	15
 <i>Gångtrafik</i>	17
 <i>Cykeltrafik</i>	19
 <i>Kollektivtrafik</i>	21
 <i>Biltrafik</i>	23
 <i>Parkering för bil och cykel</i>	25
 <i>Uddevalla och regionala förbindelser</i>	27
Genomförande och uppföljning	29

Appendix: Uddevalla och trafiken, igår, idag och i framtiden

Inledning

” I Uddevalla har alla nära till stadens möjligheter och naturens lugn. Transportsystemet erbjuder en tillgänglighet som gör det möjligt att nå det som kommunen och övriga regionen har att erbjuda. Hållbara val är självklara för invånare, besökare och näringsliv. Transportsystemet stärker möjligheterna till en god livskvalité och en attraktiv stad. ”

Utifrån visionen för Uddevalla kommun har ovanstående trafikstrategiska inriktning för transportsystemet formulerats. Inriktningen pekar ut en önskvärd riktning för Uddevallas transportsystem i tätorten och anger vart kommunen vill nå. Inriktningen beskriver att tillgängligheten ska vara god men samtidigt hållbar, vilket styrks av de målsättningar som finns om att skapa förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikresande i Västra Götalands trafikförsörjningsprogram och i Uddevallas Översiktsplan. I översiktsplanen och i cykelplanen beskrivs även målsättningen att förutsättningarna för att cykla och gå ska stärkas.

Uddevalla har skrivit under Västra Götalandsregionens klimatstrategi² med mål om fossiloberoende till 2030 och i Energiplanen beskrivs det kommunala miljömålet att Uddevalla kommun ska verka för en minskad klimatpåverkan av resor och transporter³. För att nå dit behövs en förändring av de tre områdena bilen, bränslet och beteendet enligt den statliga utredningen Fossilfrihet på väg⁴. Åtagandet ger i förlängningen förutsättningar för ett ökat utbud av hållbara resval i Uddevalla.

För att stärka tillgängligheten för alla beskrivs i den fördjupade översiktsplanen för Uddevalla Stad⁵ och i Samhällsbyggnadsstrategin⁶ att vi ska bygga en tätare stad genom att lokalisera bebyggelse nära befintlig infrastruktur och i bra kollektivtrafiklägen.

En god livskvalité betyder även att transportsystemet ska vara säkert, tryggt och attraktivt att vistas i. De nationella miljö kvalitetsmålen⁷, regler och riktlinjer för buller⁸

2 VGR 2016. Tillgänglig; www.fossiloberoendevg.se/strategiska-vagval/

3 Uddevalla kommun 2015. Energiplan för Uddevalla Kommun 2015–2019

4 Regeringen 2013. Fossilfrihet på väg. ID-nummer: SOU 2013:84

5 Uddevalla kommun 2016. Fördjupad översiktsplan Uddevalla Stad - UTKAST

6 Uddevalla kommun 2015. Samhällsbyggnadsstrategi, ver 2015-05-13

7 Regeringskansliet 2016. www.regeringen.se/regeringens-politik/sveriges-miljomal/

8 Boverket 2016. www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/detaljplan/temadelar-detaljplan/buller-vid-detaljplanering/regler-och-riktvarden-for-buller/

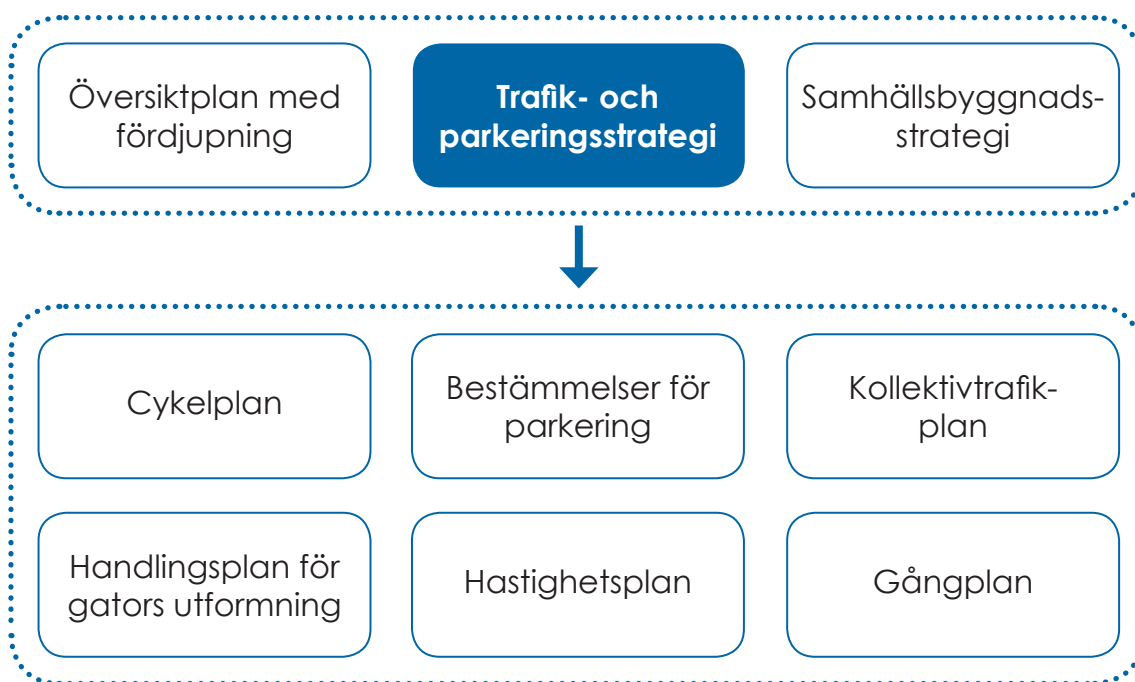
och nollvision för allvarligt skadade och dödade i trafiken⁹ har satt upp en riktning som Uddevalla strävar efter att uppfylla. Vidare beskrivs i den fördjupade översiktsplanen för Uddevalla Stad att den gestaltningsmässiga utformningen av gatuvägnät ska inbjuda till vistelse och möten mellan människor¹⁰.

Vad är en trafik- och parkeringsstrategi?

Trafik- och parkeringsstrategin beskriver Uddevalla kommuns inriktning i arbetet med trafik- och parkeringsfrågor för kommunen med fokus på Uddevalla tätort. Den utgår ifrån den trafikstrategiska inriktningen och innehåller målsättningar för vad kommunen vill uppnå. Trafik- och parkeringsstrategin slår även fast vilka strategiska inriktningar som ska gälla för den framtida planeringen av transportsystemet.

Trafik- och parkeringsstrategin är ett inriktningsdokument som beskriver hur kommunen ska agera för att uppnå ett hållbart trafiksystem. Strategierna behöver därefter brytas ner till konkreta åtgärdsplaner som stödjer den önskvärda utvecklingen. Dokumentet redogör för ett antal åtgärder som på kort sikt krävs för att ytterligare underbygga strategierna, samt förslag på mätbara indikatorer som ska visa att utvecklingen går åt tänkt håll.

I figuren nedan redogörs hur trafik- och parkeringsstrategin kommer att konkretiseras i olika åtgärdsplaner.



Trafik- och parkeringsstrategin är ett inriktningsdokument som ligger till grund för olika åtgärdsplaner som behöver uppdateras/tas fram för Uddevalla kommun.

⁹ Trafikverket 2016. www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/vart-trafiksakerhetsarbete/trafiksakerhetsmal/nollvisionen/

¹⁰ Uddevalla kommun 2016. Fördjupad översiktsplan Uddevalla Stad - UTKAST

Genomförande

Metodik

Uddevallas trafik- och parkeringsstrategi är framtagen med utgångspunkt i TRAST-metodiken. TRAST står för ”Trafik för en attraktiv stad” och är en handbok framtagen av Trafikverket m fl. Under framtagandet har även back-casting använts vilket är ett målstyrt arbetssätt. Detta tog sig bland annat uttryck i att arbetet inleddes med att formulera en önskvärd framtidsbild i form av vision och mål, därefter studerades vilka strategier som behövs för att kunna nå dessa.

Metoden har bidragit till att skapa en övergripande bild av transportsystemet idag, vilka utmaningar som finns kopplat till trafikens utveckling, vilka mål Uddevalla vill arbeta mot och genom vilka strategier detta ska ske de kommande åren.

TRAST-ASPEKTER

En central del i TRAST är de sju så kallade TRAST-aspekterna som i korthet kan beskrivas enligt:

Stadens karaktär: hur gator och bebyggelse tillsammans med parker, vatten och mötesplatser m.m. skapar stadens fysiska struktur.

Transportsystemet: hur vägar, gator, spår, gång- och cykelbanor, hållplatser och stationer är uppbyggda och hänger samman. I systemet kan antalet transporter öka utan att trafiken ökar, t.ex genom att fler samåker i bil eller att det sker en överflyttning från bilresor till kollektivtrafiken.

Trafikens omfattning: de resor och transporter som genomförs i transportsystemet.

Tillgänglighet: kan beskrivas med vilken lätthet invånare, besökare och verksamheter kan nå något önskvärt i samhället.

Trygghet: människors upplevda trygghet handlar om individuella upplevelser och riskkänslighet.

Trafiksäkerhet: utgörs av de risker som trafikanterna utsätts för. Risken kan i sin tur delas in i sannolikhet och konsekvens.

Miljö och hälsa: vilken påfrestning transportsystemet och de resor som görs har på omgivande miljö och människors hälsa. Men även vilka positiva hälsoeffekter aktiva transporter kan bidra med.

Bakgrundsbeskrivning i appendix och målsättningar i kapitel ”*Trafikstrategiska mål*” har formulerats utifrån TRAST-aspekterna. I och med att målsättningarna är formulerade utifrån TRAST-aspekterna skapas en helhetssyn för att bidra till en hållbar utveckling.

Geografisk avgränsning och målår

Trafik- och parkeringsstrategin avser Uddevalla kommun med fokus på Uddevalla tätort, inklusive Herrestad och Torp. Målår för när målsättningarna i trafik- och parkeringsstrategin ska vara uppfyllda är 2035.



Bristanalys och utmaningar i Uddevalla

Nedan sammanfattas viktiga slutsatser från beskrivningen för vilka brister som behöver åtgärdas och vilka utmaningar vi står inför, idag och i framtiden. I appendix finns mer detaljerade beskrivningar av hur trafiken i Uddevalla, igår, idag och i framtiden tar sig uttryck.

Utmaningar

- En gles struktur för bebyggelsen i staden skapar ett stort transportbehov.
- En stor del av persontransporterna sker med bil vilket ställer höga krav på omställning till ett hållbart resande.
- Den upplevda tillgängligheten till gång-, cykel- och kollektivtrafikinфраstruktur har minskat de senaste åren.
- Nyttjandegraden av flera centralt placerade parkeringsanläggningar är låg samtidigt som att det finns en upplevd försämrad tillgång på bilparkering i centrala Uddevalla de senaste åren.
- Uddevalla kommun har idag begränsad rådighet över parkeringsplatser i centrum vilket påverkar möjligheterna att reglera bilparkering med syfte att skapa en balanserad efterfrågan sett till utbudet.
- Den upplevda tryggheten utomhus under kvällstid rankas som relativt låg sett till andra kommuner i Sverige.
- Oskyddade trafikanter är inblandade i cirka hälften av alla olyckor i Uddevalla.
- Trafiken utgör det största luftföroreningsproblemet inom Uddevalla tätort.

Brister

- Det saknas riktlinjer för hur parkering ska planeras för Uddevalla tätort och i synnerhet för de kommande exploateringarna i centrala Uddevalla.
- Det finns en avsaknad av säkra gång- och cykelpassager och -banor, sammanlänkande cykelstråk och prioritering av gångstråk.
- Det finns en störningskänslighet i delar av transportsystemet både på järnvägs- och vägnätet.

- Bohusbanans standard innebär begränsad turtäthet och långa restider med tåg.
- Det saknas kunskap om resvanor i Uddevalla, både för kommunen och för tätorten.
- Det genomförs få åtgärder för att uppmuntra andra resvanor än resor med bil och optimera användandet av den befintliga infrastrukturen.
- Det saknas kunskap om omfattningen av bil- och godstrafik på gatorna i centrala Uddevalla.
- Många olyckor mellan personbilar och oskyddade trafikanter kan härledas till bristfälliga övergångsställen.
- Det finns bostäder längs det kommunala vägnätet som är utsatta för höga bullernivåer.



Trafikstrategiska mål

Inriktningen för Uddevallas transportsystem och de underliggande styrdokumenterna i kommunen har definierats i tolv målsättningar utifrån TRAST-aspekterna. För varje målsättning ges i kapitel ”*Genomförande och uppföljning*” förslag på indikatorer som ska kunna vara mätbara och följas upp kontinuerligt för att utvecklingen av transportsystemet i Uddevalla kommun ska kunna utvärderas. Dokumentet ska aktualitetsförklaras av kommunfullmäktige vart fjärde år.



STADENS KARAKTÄR

- Den gestaltningsmässiga utformningen av gatuvägnät ska inbjuda till vistelse och ta till vara på Uddevallas kulturhistoriska värden.
- Förtätning och bebyggelse ska ske i nära anslutning till befintlig infrastruktur i bra kollektivtrafiklägen.

TRAFIKENS OMFATTNING

- Ytan för trafikslaget bil i centrala Uddevalla ska minska till förmån för andra funktioner för en attraktiv stadskärna.
- Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor ska öka i tätorten.

TRANSPORTSYSTEMET

- Uddevalla tätort ska ha en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik.
- Uddevalla tätort ska ha mycket goda gång- och cykelmöjligheter.

TILLGÄNGLIGHET

- Uddevalla ska ha ett balanserat utbud av cykel- och bilparkering. Utbudet anpassas efter målsättning för trafikens omfattning.

TRYGGHET OCH TRAFIKSÄKERHET

- Gatuvägnätet, inklusive gång- och cykelvägnätet, ska vara tryggt att vistas i.
 - Ingen ska skadas allvarligt eller dödas i trafiken i Uddevalla.

MILJÖ OCH HÄLSA

- Koldioxidutsläppen från transportsektorn ska minska i linje med målsättningen om en fossiloberoende region till år 2030.
- Gällande rättspraxis för trafikbuller ska tillämpas i befintlig miljö (vid bostäder och undervisningslokaler som upprättats före 1 juni 2015)¹¹.
 - Det nationella miljökvalitetsmålet för frisk luft ska uppfyllas.

¹¹ Infrastrukturproposition 1996/97:53 och Naturvårdsverkets vägledning Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder, oktober 2016

I följande kapitel redovisas de strategiska inriktningar som ska säkerställa att Uddevalla kommun arbetar mot målsättningarna i trafik- och parkeringsstrategin.



Strategiska inriktningar

Samhällsplanering för hållbara transporter

Strategier

- **Bygg och utveckla staden där god kollektivtrafik kan säkerställas.**
- **Utveckla alternativ till bilresor genom att stärka gångvägnätet, cykelvägnätet och kollektivtrafiken.**
- **Utveckla funktioner och tjänster för mer hållbart resande i samtliga stadsbyggnadsprojekt. Arbetet ska påbörjas redan i ett tidigt skede.**

Bidrar till målsättningar:

- Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor ska öka i tätorten.
- Förtätning och bebyggelse ska ske i nära anslutning till befintlig infrastruktur i bra kollektivtrafiklägen.
- Koldioxidutsläppen från transportsektorn ska minska i linje med målsättningen om en fossiloberoende region till år 2030.
- Gällande rättspraxis för trafikbuller ska tillämpas i befintlig miljö.
- Det nationella miljö kvalitetsmålet för frisk luft ska uppfyllas.

I Uddevalla är boendetätheten låg, barriärerna flera och avstånden mellan vissa större målpunkter långa. Det har skapat en situation där bilen är ett nödvändigt färdmedel för många av invånarnas resor. För att kunna nå ett fossiloberoende transportsystem visar forskning att det är nödvändigt att utöver tekniska framsteg på fordons- och drivmedelssidan även ändra beteendet hur vi väljer att transportera oss.

En sådan utveckling är bara möjlig om attraktiviteten att resa med andra färdmedel eller att välja alternativ där resa inte behövs är tillräckligt stor. För att öka attraktiviteten i form av restid, bekvämlighet och tillgänglighet är det viktigt att stärka infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik. Detta behövs för befintliga infrastruktur men även tas i beaktande vid nyexploatering. Den upplevda tillgängligheten till gång- och cykelvägnätet och kollektivtrafiken har minskat de senaste åren och det är en utveckling som är prioriterad att vända.

Genom att bygga i kollektivtrafiknära lägen skapas förutsättningar att ge de som flyttar in i området tillgång till kollektivtrafik från början. Att kollektivtrafikförsörja

nya områden är dyrt och för att det ska motiveras krävs en kritisk massa i form av kundunderlag vilket inte är säkert att nyexploateringen når upp till. Genom att förtäta bebyggelsen inom befintliga stadsdelar i tätorten kan en högre täthet leda till ett bättre kollektivtrafikunderlag. Det kan även bidra till att skapa ett lokalt kundunderlag för handel och annan form av service vilket kan minska behovet av längre resor som idag utförs till stor del med bil.

Detta arbete kan stärkas genom att erbjuda möjligheter för fastighetsutvecklare bygga eller finansiera alternativ till bilparkering i form av andra mobilitetstjänster och medfinansiering av exempelvis gång- och cykelinfrastruktur.

För att underlätta planering av transportsystemet i linje med målsättningarna föreslås att vid en utbyggnad av transportsystemet ska investeringar i första hand göras utifrån en bedömning om hur attraktiviteten att resa med olika transportslag påverkas och om det går att utnyttja och optimera befintlig infrastruktur i första hand.





Strategiska inriktningar

Människan i stadsrummet

Strategier

- **Utveckla trafikmiljön med hänsyn till behoven av gröna ytor i tätortsmiljön.**
- **Se till att åtgärder för minskat buller och minskade utsläpp från trafiken i såväl befintliga miljöer som vid nyexploatering och utveckling av ny infrastruktur alltid beaktas i trafikplaneringen.**
- **Fokus på infrastruktur för oskyddade trafikanter så att det blir tryggt och säkert att röra sig i gatuvägnätet.**
- **Anpassa trafikmiljöns gestaltning och utformning så att upplevelser, för både barn och vuxna, alltid finns med i planeringen.**
- **Skapa fler offentliga mötesplatser med god tillgänglighet och attraktivitet som gör att fler människor vistas i stadsrummet och bidrar till att öka den upplevda tryggheten.**
- **Trafikmiljön och allmänna platser ska anpassas och göras tillgängliga för alla. Det innebär både att kontinuerligt arbete med drift, underhåll och belysning som att arbeta med den fysiska utformningen.**

Bidrar till målsättningar:

- Den gestaltningsmässiga utformningen av gatunätet ska inbjuda till vistelse och ta tillvara på Uddevallas kulturhistoriska värden.
- Tillgänglig yta för bil ska minska i centrala Uddevalla till förmån för andra funktioner som bidrar till en attraktiv stadskärna.
- Gatuvägnätet, inklusive gång- och cykelvägnätet, ska vara tryggt att vistas i.
- Ingen ska skadas allvarligt eller dödas i trafiken i Uddevalla.
- Gällande rättspraxis för trafikbuller ska tillämpas i befintlig miljö.
- Det nationella miljö kvalitetsmålet för frisk luft ska uppfyllas.

Uddevalla tätort upplevs delvis som otrygg enligt de medborgarenkäter som har genomförts de senaste åren. En av flera anledningar till otrygghet kan vara utformningen av gatuutrymmet och avsaknaden av människor i rörelse. Sett till olyckor i gaturummet är antalet oskyddade trafikanter som skadas i trafikolyckor relativt stort. Därmed bör ett



särskilt fokus läggas på säkrare infrastruktur för oskyddade trafikanter och att verka för en tryggare miljö vid planering av gatumiljön.

Att skapa en attraktiv tätortsmiljö där alla trafikantgrupper trivs, som är kantad med upplevelser längs vägen, upptäckarglädje för barn och gott om gröna ytor är en viktig strategisk inriktning.

Uddevalla kommun har beslutat att minst 1 % av investeringarna i kommunala nybyggnationer ska avsättas till offentlig konst. Detta gäller även investeringar i vägar och gatumiljön och ska användas för att skapa en mer tilltalande miljö.

Att få fler att promenera är en förutsättning för att åstadkomma attraktiva mötesplatser med liv och rörelse. En attraktiv tätortsmiljö beror av faktorer som täthet, funktionsblandning och öppenhet, exempelvis att det finns lokaler i bottenvåningar på hus som möjliggör ”ögon på gatan”. Tätheten kan förändras genom att markparkering för bil bebyggs då större markparkeringar kan innebära att få människor är i rörelse samtidigt vilket kan bidra till otrygghet.

För att göra trafikmiljön i Uddevalla tätort till en plats man gärna vistas på behöver samtliga miljöer ses över i syfte att skapa trygghet och trafiksäkerhet. Det handlar bland annat om att tillgodose barnens tillgänglighet i tätortsmiljöerna. Dessutom ska äldre och personer med funktionsvariation ges möjlighet att vistas i trafikmiljön utan problem. Framförallt innebär den strategiska inriktningen mindre insatser i gatumiljön som förbättrar kvaliteten, upplevelsen och säkerheten för alla.

För attraktiva tätortsmiljöer är det även viktigt att successivt förbättra ljudmiljön och minska antalet bullerstörda i kommunen.



Strategiska inriktningar

Mobility management

Strategier

- Uppmuntra invånarna att resa mer hållbart genom mobility management-åtgärder.
 - Att i Uddevalla kommuns arbete med trafikplanering och infrastruktur-åtgärder sträva efter att kombinera dessa med mobility managementåtgärder.
 - Inkludera anställda vid kommunen och andra stora arbetsgivare i tätorten i arbetet med att uppmuntra hållbart resande.
-

Bidrar till målsättningar:

- Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor ska öka i tätorten.
- Koldioxidutsläppen från transportsektorn ska minska i linje med målsättningen om en fossiloberoende region till år 2030.

Utöver arbetet med transportsnål samhällsplanering behövs det arbetas med beteendeförändring och attityder för att få fler att resa hållbart i Uddevalla. Mobility management är ett koncept med verktyg för beteendeförändring inom transportområdet. Mobility management består av åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Det kan även vara ett sätt att få medborgare och näringsliv mer delaktiga i planeringsprocessen.

Uddevalla kommun ska arbeta med mobility management som en naturlig del i den dagliga verksamheten. Möjligheter finns för allmänheten att lämna åsikter och förslag, vilket är positivt för att inkludera medborgarna mer i trafikplaneringsprocessen. Detta arbete kan kompletteras med att genomföra fler mobility management-åtgärder för att informera och uppmuntra till mer hållbara resvanor och en effektivare nyttjande av det befintliga transportsystemet. Beteendeförändring behövs som komplement till andra viktiga åtgärder som transportsnål samhällsplanering, ny teknik och fossilfria bränslen.

Genom att involvera mobility management i tidiga skeden och i all trafikplanering i kommunen kan mer hållbara transportval stödjas.



MOBILITY MANAGEMENT

Mobility management (MM) är ett koncept för attityd- och beteendepåverkan inom transportområdet och ett komplement till mera traditionell trafikplanering. Kortfattat brukar mobility management definieras som:

Ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Grundläggande för mobility management är användningen av mjuka åtgärder så som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika parter verksamheter. Kännetecknande för dessa åtgärder är att de inte nödvändigtvis kräver stora finansiella investeringar, men ofta förbättrar effektiviteten av fysisk infrastruktur genom att optimera användningen. Det handlar om att på olika sätt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur med syftet att påverka resan innan den har börjat.

Att genomföra mobility management-åtgärder är inte ett sätt att ersätta tekniska och fysiska lösningar. Det är snarare ett sätt att få ut större effekt av ny och befintlig infrastruktur. Exempel på vanliga mobility management-åtgärder är kampanjer för att uppmuntra att testa eller fortsätta att resa med hållbara färdmedel, reserådgivning till invånare och anställda på företag, information om nya cykelbanor, bilpooler etc, och mobilitetsplaner för skolor.



Strategiska inriktningar

Trafik och Uddevalla centrum

Strategier

- **Utarbeta en målbild för en attraktiv stadskärna utifrån ett trafikperspektiv.**
 - **Stärk samarbetet mellan Uddevalla kommun och övriga aktörer i stadskärnan för att med gemensamma krafter skapa en attraktiv miljö.**
-

Bidrar till målsättningar:

- Den gestaltningsmässiga utformningen av gatunät ska inbjuda till vistelse och ta tillvara på Uddevallas kulturhistoriska värden.
- Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor ska öka i tätorten.
- Ytan för trafikslaget bil i centrala Uddevalla ska minska till förmån för andra funktioner för en attraktiv stadskärna.

Uddevalla centrum har ett stort kulturhistoriskt värde samtidigt som det är målpunkt för olika typer av resor. Den täta rutnätsstaden är avgränsad av barriärer som Bäveån och järnvägen men har en stor potential att växa västerut vid de stora ytorna kring Kampenhof. Rutnätsstadens småskaliga trafikytor och dedikerade gågator skapar förutsättningar för en attraktiv stadskärna. Dock bidrar det omkringliggande transportsystemet till upplevda barriäreffekter och den i övriga tätorten glesare bebyggelsen bidrar till att många invånare reser till Uddevalla centrum med bil.

För att stärka centrum finns det behov av att ta fram en målbild över hur stadskärnan ska bli mer attraktiv både för boende, besökare och näringsliv. Ett förarbete till en sådan målbild har genomförts, se figur på nästa sida, under arbetet med trafik- och parkeringsstrategin där det har framkommit att det finns ett tydligt behov av att definiera stråken i och omkring rutnätsstaden. När stråken är definierade skapas förutsättningar för kommunens tjänstemän att tydligare prioritera utrymmena för olika trafikslag för att uppnå de övergripande målsättningarna.

Den beskrivna bristen i form av avsaknaden av säkra gång- och cykelpassager och -banor, sammanlänkade cykelstråk och prioritering av gångstråk kan identifieras för gatorna i centrum och en handlingsplan bör upprättas för att dessa ska åtgärdas. Detta



kan ske genom en uppdatering av cykelplanen och ett framtagande av en gångplan/fotgängarprogram.

Vidare ses en utökad samverkan med näringslivet, särskilt fastighetsägare och handlare, som en nyckel till att göra stadskärnan attraktiv, trygg och säker. Ett viktigt instrument i detta arbete är kommunens handelsstrategi som pekar ut flera förbättringsområden där samhällets olika aktörer kan samverka för staden och kommunens bästa.

Styrkor

Tryggt längs Kungsgatan
Rutnätsstaden
Begränsad mängs trafik
Miljön vid Bäveån
God tillgång till bilparkering
Trånga gaturum sänker
hastigheter

Svagheter

Barriärer
Gles bebyggelse i övriga
kommunen skapar
bilberoende
Otydlig målbild
Många korsningar med trafikljus
Godstransporter på Kungsgatan
Tillgänglighet rörelsehindrade

Möjligheter

Förtätning - fler människor i
centrala Uddevalla
Förbättrad logistiksituation
Utveckla mötesplatser
Ny prioritering av gaturummet
Bäveån - stor potential
Mer gång och cykel i
rutnätsstaden

Hot

Otydliga mål rörande parkering
Översvämningar
Människans beteende
Mer buller och sämre luftkvalité
Högljudd debatt kring förändringar
Försämrad kollektivtrafik till
närliggande orter

Resultat av SWOT-analys gällande centrala Uddevalla ur ett trafikperspektiv, framtagen under workshop med arbetsgruppen för trafik- och parkeringsstrategin.



Strategiska inriktningar

Gångtrafik

Strategier

- **Utveckla, sammanlänka och förbättra gångvägnätet för ökad trafiksäkerhet och attraktivitet.**
- **Utvärdera, följ upp och vid behov förbättra drift och underhåll av gångvägnätet.**

Bidrar till målsättningar:

- Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor ska öka i tätorten.
- Ytan för trafikslaget bil i centrala Uddevalla ska minska till förmån för andra funktioner för en attraktiv stadskärna.
- Uddevalla ska ha mycket goda gång- och cykelmöjligheter.
- Gatuvägnätet, inklusive gång- och cykelvägnätet, ska vara tryggt att vistas i.
- Ingen ska skadas allvarligt eller dödas i trafiken i Uddevalla.

Att förflytta sig till fots har många fördelar – det har ingen miljöpåverkan, ger positiva hälsoeffekter och upphov till spontana möten. Fotgängare är det trafikslag som är minst ytkrävande.

Gångvägnätet i tätorten kan förbättras, och det är viktigt att ur ett trafiksäkerhetsperspektiv förbättra de GCM-passager som är utpekade som undermåliga. Här kan det skapas en indikator för hur många gång-, cykel och moped-passager som ska åtgärdas årligen för att på sikt skapa ett säkert och tryggt gångvägnät. Underhållet av gångvägnätet är också av stor vikt eftersom en stor del av olyckorna i tätorten kan kopplas till halka, grus och ojämnheter i beläggningen.





Strategiska inriktningar

Cykeltrafik

Strategier

- **Fortsätt att utveckla, sammanlänka och förbättra cykelvägnätet för ökad trafiksäkerhet och attraktivitet.**
- **Utvärdera, följ upp och vid behov förbättra drift och underhåll av cykelvägnätet.**

Bidrar till målsättningar:

- Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor ska öka i tätorten.
- Ytan för trafikslaget bil i centrala Uddevalla ska minska till förmån för andra funktioner för en attraktiv stadskärna.
- Uddevalla ska ha mycket goda gång- och cykelmöjligheter.
- Gatuvägnätet, inklusive gång- och cykelvägnätet, ska vara tryggt att vistas i.
- Ingen ska skadas allvarligt eller dödas i trafiken i Uddevalla.

Från nästan hela Uddevalla tätort är avståndet till Uddevalla centrum tre kilometer eller mindre. Det indikerar att potentialen för att öka andelen cykelresor till- och från målpunkter i stadskärnan och närliggande områden är hög.

Uddevalla kommun är starkt bilberoende med en befolkning som är van vid att använda sig av bilen. En anledning är att alternativen inte är tillräckligt bra. Med anledning av detta behöver transportmöjligheterna för cykel förbättras där förbättrad och utvecklad cykelinfrastruktur utgör en viktig del av ett önskvärt transportsystem. Cykeln behöver bli ett reellt alternativ till bilen för kortare resor.

Uddevallas topografi kan bidra till att viljan och möjligheten att cykla begränsas för många invånare. En möjlighet att underlätta cykling längs kuperade sträckor kommer med elcykeln, ett fordon som har genomgått en snabb utveckling och där det idag finns ett stort utbud av modeller i olika prisklasser.

För att öka andelen cyklister i Uddevalla krävs ett attraktivt cykelnät med gena och sammanhängande stråk inom tätorten men även till intilliggande orter. Cykling behöver prioriteras högre än idag sett till yta och framkomlighet och cykelvägnätet måste koppla



samma viktiga målpunkter i kommunen, såväl inom som mellan kommunens orter.

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

Det är även viktigt att kontinuerligt arbeta för att olyckorna med cykel ska minska. Likt för den strategiska inriktningen för gångtrafik behöver det skapas fler säkra cykelpassager. Det är också viktigt att arbeta för en bra drift och underhåll av cykelvägnätet för att minska risken för olyckor orsakade av halka och ojämn beläggning.

Med anledning av detta är det viktigt att fortsätta arbeta med de riktlinjer och åtgärder som beskrivs i cykelplanen.



Strategiska inriktningar

Kollektivtrafik

Strategier

- **Utveckla stationsnära och andra knutpunktsnära lägen och ta tillvara närheten till kollektivtrafik i planering av nya bostads- och verksamhetsområden.**
- **Fortsatt utredning om sammanslagning/sammankoppling av dagens knutpunkter.**
- **Förbättra de lokala anslutningarna (samtliga trafikslag) till den regionala kollektivtrafiken utifrån ett hela resan-perspektiv. Underlätta byten.**
- **Mät och förbättra restidskvoten för kollektivtrafiken genom att öka framkomligheten i gatuutrymmet.**
- **Kontinuerligt arbete för att öka trygghet och tillgänglighet till hållplatsområden.**
- **Arbeta aktivt för att de kommunala och regionala resmöjligheterna utvecklas och stärks vid sidan om resor till arbete och utbildning.**

Bidrar till målsättningar:

- Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor ska öka i tätorten.
- Uddevalla ska ha en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik.
- Förtätning och bebyggelse ska ske i nära anslutning till befintlig infrastruktur i bra kollektivtrafiklägen.

Kollektivtrafiken i Uddevalla möjliggör ett stort antal resmöjligheter inom tätorten och ut mot övriga delar av kommunen och regionen men kollektivtrafikens marknadsandelar bedöms fortfarande vara utvecklingsbara. En ny linjenätsstruktur infördes i december 2014 med syfte att öka turtätheten i prioriterade stråk. Arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i Uddevalla behöver fortgå utifrån flera olika områden. Den senaste medborgarundersökningen visade att den upplevda tillgängligheten till kollektivtrafik hade minskat mellan åren 2011 till 2014, varför det är viktigt att följa upp resultaten i nästkommande undersökning för att se om den upplevda tillgängligheten har förbättrats efter att den nya linjenätsstrukturen infördes.



En annan mycket viktig aspekt är kvaliteten på den kollektivtrafik som erbjuds. Här är pålitlighet, turtäthet och restid mycket viktiga parametrar. Turtätheten kan påverkas i positiv riktning med hjälp av förtätning av bostäder/verksamheter i befintliga kollektivtrafikstråk, medan pålitlighet och restid påverkas av vilken framkomlighet som kollektivtrafiken ges i gaturummet. I detta sammanhang vore det en god idé att följa upp hur restidskvoten koll/bil ser ut dels idag och dels följa hur den utvecklas över tid för ett antal utvalda reserelationer.

Det finns sträckor utpekade där kollektivtrafiken har begränsad framkomlighet i tätorten och för att finna korrekta åtgärder för att öka kollektivtrafikens framkomlighet och därigenom restidskvot bör en kollektivtrafikplan tas fram i samverkan med Västra Götalandsregionen.

För att nå en ökad andel hållbara resor i Uddevalla bör de stationsnära lägena tas tillvara. De större kollektivtrafikknutpunkterna som finns idag behöver samverka på ett bättre sätt, med bättre resmöjligheter sinsemellan, eller att de kombineras till en eller två större knutpunkter.

Uddevalla har vid knutpunkten Kampenhof ett läge som kan utnyttjas för tillkommande bebyggelse, där bebyggelsen och själva kollektivtrafikknutpunkten kan dra nytta av varandra. Detta kan ske genom att bidra till ökat liv och rörelse vid stationerna och öka andelen kollektivtrafikresor, då det är enkelt och nära för de som bor vid en knutpunkt att välja tåg och buss som färdmedel för många resor.

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

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



Strategiska inriktningar

Biltrafik

Strategier

- **Utveckla riktlinjer för gaturummets utformning.**
- **Förbered tätorten för nya tekniker och drivmedel.**
- **Uppmuntra till bildelning och skapa förutsättningar vid ny exploatering för bildelningstjänster i Uddevalla tätort.**

Bidrar till målsättningar:

- Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor ska öka i tätorten.
- Ytan för trafikslaget bil i centrala Uddevalla ska minska till förmån för andra funktioner för en attraktiv stadskärna.
- Ingen ska skadas allvarligt eller dödas i trafiken i Uddevalla.
- Koldioxidutsläppen från transportsektorn ska minska i linje med målsättningen om en fossiloberoende region till år 2030.
- Gällande rättspraxis för trafikbuller ska tillämpas i befintlig miljö.
- Det nationella miljö kvalitetsmålet för frisk luft ska uppfyllas.

Att resa med bil är flexibelt och i många relationer det snabbaste transportmedlet i Uddevalla tätort idag. En stor del av dagens bilresor som Uddevallaborna genomför skulle dock kunna ske med andra transportmedel. Att minska bilresandet får inte bara positiva effekter på miljö, hälsa, trafiksäkerhet och markutnyttjande, det innebär även att de resor som faktiskt måste göras med bil blir mer effektiva och pålitliga.

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



Som väghållare är kommunen också ansvarig för vilken hastighet vägen ska ha. Här har kommunen ett bra utgångsläge med en framtagen hastighetsplan som kan tillämpas.

Gatans utseende och utformning behöver stämma överens med dess funktion och den hastighetsnivå som önskas. Genom rätt gatuutformning kan mer självförklarande gator åstadkommas där föraren intuitivt inser vilken hastighet som gatan är avsedd för. Uddevalla kommun bör ta fram en *handlingsplan/funktionsprogram för gators utformning*, där exempelvis typsektioner på gator i huvudväg- och lokalgatunätet bör framgå och vilka fysiska hastighetsdämpande åtgärder som kan ingå.

Bilnehavet i kommunen är idag relativt högt vilket ställer krav på bland annat bilparkering vid bostäder. Att här verka för en ökad bildelning i form av bilpool är ett sätt att skapa tillgång till bil utan behovet att äga bilen. Genom att fler delar på samma bil sjunker efterfrågan på parkering, samtidigt som en del bilresor kan ersättas med andra transportslag. Förutom lägesspecifika egenskaper som närhet till attraktiv kollektivtrafik och service är ofta bilpool en av de mest effektiva åtgärderna för att minska bilnehavet och därmed antalet bilresor. Detta gäller både bland personer som överväger att helt avstå från bil eller för hushåll som funderar på att gå från två bilar till en bil. Oavsett var, bör parkeringsplatser för bilpool vara på de mest attraktiva parkeringsplatserna, exempelvis nära entréer eller hissar, för att ytterligare stimulera användandet.

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



Strategiska inriktningar

Parkering för bil och för cykel

Strategier

- **Verka för att Uddevallas kommuns rådighet över bilparkering i centrala Uddevalla ska öka.**
- **Verka för samarbete med fastighetsägare med syfte att tillgängliggöra parkeringsanläggningarna i Uddevalla centrum.**
- **Utveckla förutsättningar för kommunen att genomföra parkeringsköp.**
- **Prioritera tillgänglighet till bilparkering för besökare i första hand, därefter boende och verksamma. Använd reglering i tid och i avgift som ett verktyg för att tillgängliggöra bilparkering för prioriterade kundgrupper.**
- **Samla bilparkering i parkeringsanläggningar vid nyexploatering och verka för samnyttjande i alla befintliga och nya parkeringsanläggningar.**
- **Skapa förutsättningar för flexibla parkeringstal för att uppmuntra investeringar i andra mobilitetsåtgärder vid nyexploatering.**
- **Utveckla förutsättningarna för besökare, boende och verksamma att parkera sin cykel i tätorten.**
- **Vid konflikt om utrymmet i centrala Uddevalla prioriteras yta för gång, cykel och vistelse över gatumarksparkering.**

Bidrar till målsättningar:

- Den gestaltningsmässiga utformningen av gatunät ska inbjuda till vistelse och ta till vara på Uddevallas kulturhistoriska värden.
- Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor ska öka i tätorten.
- Ytan för trafikslaget bil i centrala Uddevalla ska minska till förmån för andra funktioner för en attraktiv stadskärna.
- Uddevalla ska ha ett balanserat utbud av cykel- och bilparkering. Utbudet anpassas efter målsättning för trafikens omfattning.

För att skapa en attraktiv och hållbar stad är det viktigt att inkludera parkering i stads- och trafikplaneringen då dess inverkan på ytor, val av färdmedel, tillgänglighet och stadens karaktär kan vara mycket stor.

Genom att utveckla bestämmelser för parkering kan kommunen planera för att parkeringsmöjligheterna i tätorten ska bidra till att uppfylla olika målsättningar. Vilken prissättning och annan reglering Uddevalla inför för de kommunala parkeringsplatserna för bil har stor påverkan hur stor efterfrågan på parkering kommer att bli, och därmed även hur stor trafikströmmen blir. En strategisk parkeringsplanering är på så vis en mycket viktig del i ett hållbart transportsystem. Ur miljömässig synvinkel kan det bland annat leda till minskade utsläpp och ett mer effektivt markutnyttjande. Ur social synvinkel leder det till att tidigare parkeringsytor kan omvandlas till torg och mötesplatser och ur ekonomisk synvinkel kan en mer marknadsmässig prissättning bidra till att användaren får stå för parkeringsplatsens kostnad och inte ägaren av parkeringsytan eller samhället i form av kommunen eller via hyresavgifter för exempelvis lokaler och bostäder.

Parkeringssituationen i Uddevalla tätort diskuteras framför allt vad gäller centrala Uddevalla. I övriga tätorten beskrivs parkeringssituationen vara god. Efter flera regleringsändringar av de kommunala parkeringsplatserna för bil i centrala Uddevalla verkar den nuvarande regleringen innebära att tillgängligheten är god för besökare till centrala Uddevalla. Det finns fortfarande en outnyttjad kapacitet i form av underutnyttjade parkeringsanläggningar. Här krävs en dialog mellan Uddevalla kommun och fastighetsägarna för att samverka kring parkeringsreglering för en så bra tillgänglighet till centrala Uddevalla som möjligt.

Det finns ingen uppdaterad parkeringsnorm för bilparkering att använda i dialog med fastighetsutvecklare och invånare. En cykelparkeringsnorm saknas helt. Sådana riktlinjer föreslås ingå i ett framtida dokument, bestämmelser för parkering, som tydliggör kommunens hållning i frågan. Bestämmelser för parkering ska beskriva parkeringstal för bil och cykel samt hur parkering ska anordnas.

En planeringsprincip som har framkommit under arbetet med trafik- och parkeringsstrategin är att ny bilparkering vid större nybyggnadsprojekt bör samlas i gemensamma parkeringsanläggningar. Fördelen med en sådan strategi är att byggkostnaderna och därmed hyrorna hålls nere för bostäderna, samnyttjande av bilparkering möjliggörs samt att gångavståndet till bilparkering innebär att andra sätt att resa som att gå, cykla och resa kollektivt ökar i attraktivitet.

En planeringsprincip är även planera för besökare som den kundgrupp som är mest prioriterad sett till avstånd mellan bilparkering och målpunkt, följt av boende och därefter verksamma.

För att göra cykeln mer attraktiv som färdmedel måste cyklisten veta var parkeringar finns. Det har inte genomförts en inventering av cykelparkeringars placering, antal eller standard i Uddevalla tätort. Med en ökad kunskap om dagens situation kan cykelparkering inkluderas i ett styrande dokument benämnt bestämmelser för parkering.



Strategiska inriktningar

Uddevalla och regionala förbindelser

Strategier

- **Den regionala infrastrukturen ska utvecklas med ett transportslagsövergripande synsätt och de regionala stråken ska utvecklas.**
 - **Arbeta för att öka turtätheten och minska restiden på södra Bohusbanan mellan Uddevalla och Göteborg.**
 - **Utveckla förutsättningar för hållbara fritids- och turistresor till Bohuskusten från Uddevalla.**
-

Bidrar till målsättningar:

- Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor ska öka i tätorten.
- Uddevalla ska ha en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik.
- Uddevalla ska ha mycket goda gång- och cykelmöjligheter.
- Koldioxidutsläppen från transportsektorn ska minska i linje med målsättningen om en fossiloberoende region till år 2030.

Den regionförstoring som pågår gör att människor lever på ett helt annat sätt än för bara ett antal år sedan. Valet av bostadsort är inte längre avhängt var arbetet finns utan arbetsplats och bostad finns i många fall på olika orter och kommuner. Det leder till ökad pendling och ökat antal regionala resor för arbete, skola, fritid, inköp etc. Detta gör att transportsystemet måste utvecklas mer på en regional nivå än vad som tidigare gjorts.

I Uddevalla sker ett regionalt resande framför allt mot arbetsmarknaderna i Göteborgsregionen och mot Trollhättan samt Vänersborg. Särskilt förbindelsen söderut mot Göteborgsregionen är viktig för Uddevalla där det i dagsläget finns goda vägförbindelser via E6. Däremot har begränsningar i form av enkelspår längs södra Bohusbanan inneburit att de kollektiva förbindelserna är relativt likvärdiga för tåg, från Uddevalla C, och regionbuss, från Kampenhof och Torp.

Att det finns flera förbindelser och resmöjligheter med kollektivtrafik är i grunden positivt, men det innebär också att det blir svårare att anpassa den lokala



kollektivtrafiken till knutpunkterna i tätorten samt att systemet blir otydligt för användaren. Bohusbanan har potential att bli den klart snabbaste förbindelsen mellan Uddevalla och Göteborgsregionen, vilket skulle kunna föra över resenärer från bil till tåg i linje med att det hållbara resandet ska öka och klimatmålen uppnås. För att en sådan utveckling ska äga rum krävs större regionala investeringar i södra Bohusbanan i form av förbättrad banstandard som medger högre hastigheter, utbyggnad av mötesspår och dubbelspår på hela eller delar av sträckan. Kommunens roll är att skapa tillgänglighet till de regionala knutpunkterna med lokal kollektivtrafik och pendelparkeringar.

Det regionala resandet via Uddevalla är även viktigt för turism och rekreation. Uddevalla är porten till Bohuslän från södra Sverige och möjligheterna att resa kollektivt och cykla behöver stärkas som komplement till tillgängligheten med bil för att Bohuslän och särskilt kusten ska bli tillgängligt för alla.

Genomförande och uppföljning

I detta kapitel beskrivs hur genomförandet av trafik- och parkeringsstrategin ska gå till. Syftet är att säkerställa viktiga förutsättningar så som att trafik- och parkeringsstrategin blir en utgångspunkt för åtgärdsprioritering och verksamhetsplanering, att det finns en plan för kommunikation och dialog, att det finns rutiner för uppföljning och utveckling samt att det finns ett tydligt uttalat ansvar för organisationens olika delar.

Handlingsplan och organisation

Trafik och parkeringsstrategin är framtagen för att kunna användas i det dagliga arbetet, både inom den kommunala verksamheten och i dialog, i projekt och i verksamheter med externa aktörer. Det är av stor vikt att trafik- och parkeringsstrategin används som stöd i det dagliga arbetet då den visar en samlad bild av vad Uddevalla kommun vill och vad kommunen prioriterar.

Med trafik- och parkeringsstrategin som utgångspunkt behövs de mer konkreta handlingsplaner eller åtgärdsprogram som pekas ut i föregående kapitel tas fram, till exempel att ta fram ett dokument för bestämmelser för parkering och genomföra en stråkstudie för centrala Uddevalla. Åtgärder som definieras i handlingsplan/program bör tidsättas, prioriteras samt kostnads- och effektbedömas då det i praktiken är dessa åtgärdsplaner som till stor del kommer att sätta ambitionsnivån.

I handlingsplaner och åtgärdsprogram bör det även fastställas vilka förvaltningar och befattningar som har ansvar för respektive åtgärds finansiering, genomförande och uppföljning. Genomförandet bygger även i vissa fall på samverkan med andra viktiga aktörer såsom Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Fyrbodals kommunalförbund, Västtrafik, fastighetsutvecklare, fastighetsägare, det lokala näringslivet med flera.

Ansvaret för att implementera trafik- och parkeringsstrategin och för det fortsatta arbetet fördelas mellan olika förvaltningar och nämnder. Genomförandet av åtgärder och uppföljningen av resultaten faller främst på Samhällsbyggnadsförvaltningen medan till exempel kollektivtrafiken är kommunstyrelsens ansvar. För uppdateringar och förändringar av strategins inriktningar ansvarar kommunstyrelsen.

Aktivitetsåtgärder

Trafik- och parkeringsstrategin innefattar trafikstrategiska målsättningar för flera områden och strategiska inriktningar för att utvecklingen ska gå i linje med målsättningarna. För varje strategisk inriktning har aktivitetsåtgärder identifierats. Dessa

aktivitetsåtgärder är viktiga för att Uddevalla kommun ska kunna ta nästa steg i trafik- och parkeringsstrategins genomförande med att skapa mätbara mål inom alla områden och peka ut vilka åtgärder som behöver göras i transportsystemet genom de olika handlingsplanerna.

I följande lista visas de aktivitetsåtgärder som har identifierats och som behöver genomföras på kort sikt. Avdelningen för strategisk samhällsplanering och Samhällsbyggnadsförvaltningen ansvarar för att klargöra ansvar, tidplan och förväntat innehåll för de olika aktivitetsåtgärderna:

- Resvaneundersökning i kommunen och i tätorten.
- Mät trafikflöden för bil-, gods-, cykel- och gångtrafik i Uddevalla centrum.
- Uppdatera cykelplanen med genomförda åtgärder.
- Inventera kommunens cykelparkeringar på allmän platsmark och kommunalägd kvartersmark.
- Ta fram en gångplan med en handlingsplan för att åtgärda GCM-passager och komplettera gångvägnätet.
- Ta fram en kollektivtrafikplan i samverkan med Västra Götalandsregionen.
- Ta fram ett dokument för bestämmelser för bil- och cykelparkering.
- Utvärdera och trimma reglering av bilparkering i centrala Uddevalla.
- Klargöra ansvarsområden för arbete med mobility management-åtgärder.
- Inventera och verka för bildelningstjänster i tätorten.
- Inventera och ta fram en plan för utbyggnaden av laddplatser.
- Genomför en stråkstudie för Uddevalla centrum.
- Utarbeta en handlingsplan/funktionsprogram för gaturummets utformning (teknisk handbok).
- Arbeta tillsammans med Göteborgsregionens kommunalförbund och andra berörda kommuner för att stärka järnvägsförbindelserna mellan Uddevalla och göteborgsregionen.
- Framtagande av ny bullersaneringsplan.

Uppföljning och utvärdering

Att följa upp och utvärdera resultatet av arbetet med trafik- och parkeringsstrategin är en viktig del i genomförandet för att se hur arbetet fortskrider. Det handlar om att följa upp de målsättningar, strategier och i förlängningen mål och indikatorer som trafik- och parkeringsstrategin pekat på i syfte att besvara frågorna:

- Hur förändras indikatorerna vi valt för att följa önskvärd riktning?
- Går utvecklingen som helhet åt rätt håll? (Varför/Varför inte?)

- Har genomförda åtgärder och aktiviteter gett förväntat resultat? (Om inte, vad kan förändras?)

Trafik- och parkeringsstrategin bör ses som en process där verksamheten hela tiden uppdateras och aktualiseras utifrån erfarenheter, behov, förändring av förutsättningar eller nya projekt och mål. I samband med uppföljningen bör även översyn göras av de åtgärder som genomförts och om det finns behov av andra/nya åtgärder. Utvärdering av enskilda åtgärder kan komplimentera indikatorer och ge en bättre kännedom hur önskade resultat nås på ett effektivt sätt.

Aktualitetsförklaring

Trafik- och parkeringsstrategin har ett målår som är 2035. För att strategidokumentet ska behålla sin relevans och utgöra ett stöd i verksamhetens process ska dokumentet vid behov revideras och sedan aktualitetsförklaras vart fjärde år i kommunfullmäktige. Basår är 2017, alternativt kan det göras i samband med aktualitetsförklaringen av översiktsplanen.

Exempel på indikatorer till handlingsplan

De tolv målsättningar som har formulerats behöver konkretiseras i form av mätbara mål för att kommunen ska kunna följa upp, utvärdera och föreslå åtgärder i linje med trafik- och parkeringsstrategin.

För att formulera mätbara målsättningar behöver resvaneundersökningen genomföras och trafikflödet för bil-, gods-, cykel- och gångtrafik mätas. Därför är dessa åtgärder prioriterade och tid ska avsättas för att genomföra dessa så snart den kommunala processen tillåter. När dessa åtgärder är genomförda ska trafik- och parkeringsstrategin uppdateras med mätbara mål och fastställda indikatorer.

Parallellt med dessa aktiviteter ska de andra aktivitetsåtgärderna planeras och påbörjas, i den takt som den kommunala processen tillåter.

När de prioriterade aktivitetsåtgärderna är genomförda och målsättningarna har formulerats som mätbara mål redovisas t.h. förslag på indikatorer för att följa upp och utvärdera måluppfyllnaden. De föreslagna indikatorerna behöver var för sig definieras och konkretiseras ytterligare. Indikatorer kan tillkomma vid behov.

* Mbu är en förkortning av medborgarundersökning

Målsättning	Förslag på indikator
Den gestaltningsmässiga utformningen av gatuvägnät ska inbjuda till vistelse och ta till vara på Uddevallas kulturhistoriska värden.	Analys av relevanta nedanstående indikatorer
Uddevalla tätort ska ha en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik.	Antal resande med kollektivtrafik, buss och tåg (till-, från och inom tätorten). Antal turer och restidskvoter per vardag i utvalda resrelationer Andel turer i tid enligt tidtabell
Uddevalla tätort ska ha mycket goda gång- och cykelmöjligheter.	Årlig investering i cykelinfrastruktur (Mkr/år) Antal meter gång- och cykelväg byggd under en rullande 4-års period, redovisas separat Mbu*, andel invånare som är nöjda med drift och underhåll av cykelvägnätet, barmark och vinterväglag (Kritik på teknik ¹³)
Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor ska öka i tätorten.	Resvaneundersökning, färdmedelsandelar Trafikmätning för samtliga transportslag Antal aktiviteter som syftar till att uppmuntra hållbart resande i Uddevalla
Ytan för trafikslaget bil i centrala Uddevalla ska minska till förmån för andra funktioner för en attraktiv stadskärna.	Analys av stråk i centrala Uddevalla Sammanställning och analys av genomförda åtgärder som tar yta i anspråk
Förtätning och bebyggelse ska ske i nära anslutning till befintlig infrastruktur i bra kollektivtrafiklägen.	Andel ny bebyggelse inom ett visst avstånd till hållplats för kollektivtrafik med hög turtäthet (minst 30-minuterstrafik i högtrafik)
Uddevalla ska ha ett balanserat utbud av cykel- och bilparkering. Utbudet anpassas efter målsättning för trafikens omfattning.	Parkeringstal i nyexploatering Beläggning bilparkering i centrala Uddevalla Mbu, hur upplever du parkeringssituationen i din kommun (Kritik på teknik)
Gatuvägnätet, inklusive gång- och cykelvägnätet, ska vara tryggt att vistas i.	Mbu, Hur bra är belysningen av gator och torg i din kommun (Kritik på teknik) Mbu trygghet (SCB Index)
Ingen ska skadas allvarligt eller dödas i trafiken i Uddevalla.	Antal dödade och allvarligt skadade i trafiken på det kommunala vägnätet (Strada) Antal lindrigt och måttligt skadade i trafiken på det kommunala vägnätet (Strada) Fallskador bland äldre (Strada) Andel säkra GCM-passager, under rullande 4-årsperiod
Koldioxidutsläppen från transportsektorn ska minska i linje med målsättningen om en fossiloberoende region till år 2030.	Totala utsläppet av koldioxid från transportsektorn (kg CO2/inv) Andel fossilbränslefria fordon i kommunens verksamheter Andel registrerade miljöfordon (personbilar) i kommunen
Gällande rättspraxis för trafikbuller ska tillämpas i befintlig miljö (vid bostäder och undervisningslokaler som upprätrats före 1 juni 2015) ¹² .	Bullerberäkning Ny bullerkartering Utvärdering av bullersaneringsprojekt
Det nationella miljö kvalitetsmålet för frisk luft ska uppfyllas.	Luftkvalitémätning

12 Infrastrukturproposition 1996/97:53 och Naturvårdsverkets vägledning Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder, oktober 2016och infrastrukturproposition 1996/97:53

13 SKL enkätundersökning. Kritik på teknik – invånarnas uppfattning om hur gator och parker sköts

Kommunikation och dialog

Kommunikation och dialog är viktigt under genomförandefasen av trafik- och parkeringsstrategin. Det kan till exempel bli aktuellt i samband med olika åtgärder och projekt och en kommunikationsplan bör därför ingå i sådana aktiviteter. Det är viktigt att åtgärder relaterade till trafik- och parkeringsstrategin accepteras och bemöts positivt av så stor andel av medborgarna som möjligt. För att lyckas med detta bör åtgärden i ett tidigt skede ackompanjeras av tydlig och relevant information till medborgarna. Många framtida aktivitetsåtgärder kan även behöva en egen kommunikations- och dialogprocess för att möjliggöra förankring och acceptans.

Uppföljning av indikatorer och mål behöver på olika sätt kommuniceras. Information kan läggas ut på kommunens webbplats men också spridas via annan media. Kommunikation utåt genom t.ex. presentationer på konferenser och andra utåtriktade aktiviteter kan också vara lämpligt för att sprida arbetet med trafik- och parkeringsstrategin.

Resultat bör även spridas under ordinarie möten som hålls i nämnder, förvaltningar, samarbetsgrupper etc. Uppföljningen av mål och indikator i trafik- och parkeringsstrategin bör göras årligen och rapporteras i lämpligt sammanhang. Det kan vara en god idé att göra ett enkelt ”trafikbokslut” som beskriver utveckling och måluppfyllelse för olika interna och externa intressenter.





APPENDIX

*Uddevalla och trafiken,
igår, idag och i framtiden*



Uddevalla och trafiken, igår, idag och i framtiden

Uddevallas karaktär

Uddevalla tätort är centralt belägen i kommunen och har cirka 34 800 invånare, Herrestad inkluderat. Sedan 1960-talet har tätorten pendlat mellan 30 000 och 35 000 invånare¹. Av hela kommunens invånare bor cirka 60 % i Uddevalla tätort¹. Sett till tätorten är Uddevalla relativt glest gällande invånartäthet jämfört med jämnstora svenska tätorter². Det innebär att orten har en stor geografisk utbredning i förhållande till sin befolkningsmängd. Kommunens befolkningsprognos³ visar på en förväntad årlig befolkningsökning inom kommunen på cirka 1 % fram till år 2025. Om det slår in kommer det bo 61 000 invånare i kommunen 2025 jämfört med 54 180 invånare 2015. Befolkningen bedöms öka mest i Uddevalla tätort.

Bebyggelsen i tätorten utgår från ett litet och tätt centrum med rutnätskaraktär invid Bäveåns mynning i Byfjorden. Ju längre ut från Uddevalla centrum desto glesare och mer organisk tenderar formen på stadsbebyggelsen att bli. En starkt bidragande orsak till den glesare strukturen är tätortens topografi samt att dåtidens stadsplanering fokuserade på hög tillgänglighet för bil och separation mellan oskyddade trafikanter och motorfordon vilket har medfört stora gatusektioner. Det beror även på att trafikstrukturen delvis förbisågs vid exploatering av bostadsområden, vilket har resulterat i ett antal enklaver med osammanhängande infrastruktur. Detta står i kontrast med Uddevalla centrum rutnätsstad som har tätare gatusektioner vilket medför större interaktion mellan trafikslagen. Under de senare åren har dock övriga tätorten förtätats på flertalet platser.

Tätorten omges och präglas av storskalig infrastruktur i form av väg, järnväg och sjöfart.

¹ Statistiska centralbyrån 2016. *Folkmängd i tätort och småort per kommun 2015*.

² Statistiska centralbyrån 2016. *Invånartäthet tätorter*.

³ Befolkningsprognos – Uddevalla 2016. DNR: KS 2016/00223



Figur 1 Uddevalla centrum, rutnätsstaden. Foto: Peter Ljungren

Tätorten har under 1900-talet framförallt expanderat i nordlig och östlig riktning, men även till viss del söderut. Under mitten av 1900-talet anlades Uddevallavarvet i Byfjorden, väster om centrum, vilket utgjorde en stark influens i kommunens näringslivsutveckling i riktning mot tyngre industri. Hamnområdet utgör idag en barriär mellan Uddevalla centrum och Herrestad samt i förlängningen även köpcentrumområdet Torp och E6. Under de senaste decennierna har ett par tyngre industrier lagt ner eller minskat sina verksamheter, men deras arv i stadsstruktur lever kvar. Antalet företag i kommunen har dock ökat de senaste 15 åren, varav många i hamnområdet, vilket indikerar ett bra etableringsklimat för näringslivet.

Ur transportsynpunkt har Torp köpcentrumområde en stor inverkan på Uddevallas karaktär sett till att området genererar en stor mängd resor till de målpunkter som finns i området vilket ställer krav på infrastrukturen. Det bilorienterade området har byggts ut periodvis och utgör idag en betydande del av tätortens handelsutbud.

Uddevalla tätort har ett rikt utbud på kultur-, natur- och fritidsaktiviteter samt handel, gymnasieskolor, högskola och ett sjukhus. Tätorten kännetecknas av ett unikt kulturhistoriskt värde, dess maritima anknytning, vattennära läge, obebyggda berg och närhet till naturen⁴. Viktiga besöksmål kopplat till tätorten är Uddevalla centrum, Torp köpcentrum, Gustafsbergs badort och Skeppsviken.

Transportsystem

Ett transportsystem bör ta tillvara på alla fördelarna hos samtliga trafikslag så att dessa medverkar till att kommunens vision och mål uppnås. I nedanstående

⁴ Uddevalla kommun 2016. *Fördjupad översiktsplan – Uddevalla Stad*. Arbetsmaterial.

kapitel redogörs för hur infrastrukturen för respektive trafikslag är planerad i nuläget.

Gångvägnät

Gångvägnät består av trottoarer, gång- och cykelbanor och gång i blandtrafik⁵. I tätorten är gångvägnätet oftast utbyggt med gångbanor på båda sidor om de flesta huvudgator. På lokalvägnätet är tanken att hastigheterna och trafikmängderna för det mesta ska medge blandtrafik men det förekommer trottoarer även där. I centrum, i de handelstäta kvarteren är det reglerad gågata på Kungsgatan och Norra Drottninggatan. Ett exempel på ett mycket populärt stråk för fotgängare är Strandpromenaden med en spektakulär miljö.

I samband med framtagandet av cykelplanen, år 2011, genomfördes inventeringar där standarden kartlades på gång- och cykelvägnätet. Inventeringarna visade bland annat på bristande sammanlänkade gångvägnät och underhåll⁶. Exempelvis är kopplingen till kollektivtrafikknutpunkterna Centralstationen och Kampenhof mindre bra ur ett gångtrafikperspektiv.

På vissa platser i Uddevalla tätort där gående ska korsa biltrafiknätet finns det markerade GCM-passager. För att det ska vara trafiksäkert för gående och att de känna sig trygga är det viktigt att passager är tydligt markerade och hastighetssäkrade. En av Trafikverkets indikatorer för trafiksäkerhet avser säkra GCM-passager⁷. För att kunna utvärdera den finns data sammanställd för många svenska kommuner i en databas. I Uddevalla är 28 passager gröna, 12 gula och 140 röda. Färgen indikerar standard, där grön är god och röd är undermålig.

Cykelvägnät

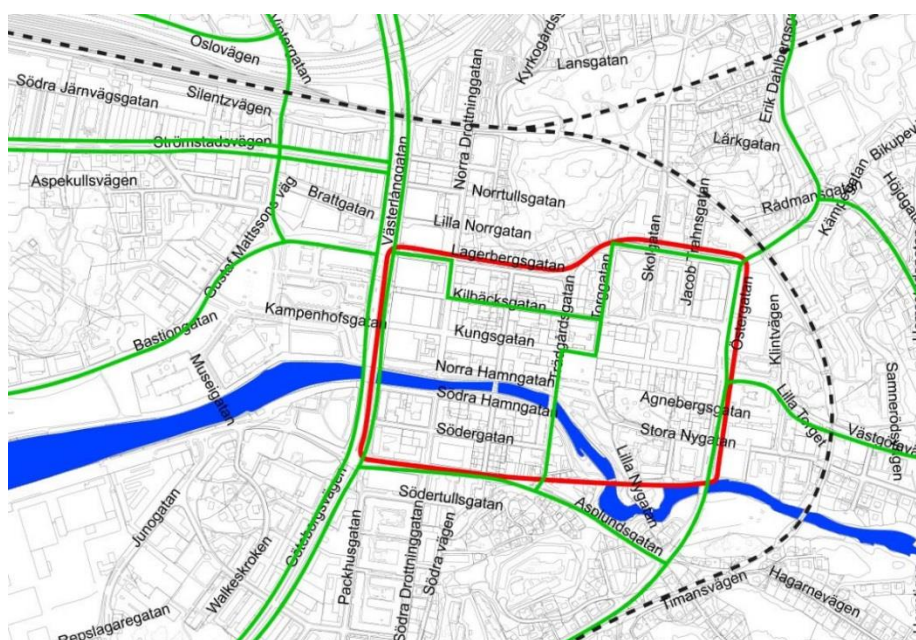
Cykelvägnätet i Uddevalla tätort består av separerade cykelbanor, cykelfält och cykling i blandtrafik. I tätorten finns det ett cykelvägnät med huvudcykelleder och lokalnät som till stor del täcker tätorten. Ibland måste dock cyklisten färdas i blandtrafik trots att det inte är på en lokalgata⁸. Inventeringen av cykelvägnätets standard i Uddevalla tätort pekar på samma brister som för gångvägnätet⁶, det vill säga att det finns många GCM-passager som behöver förbättras. I cykelplanen beskrivs riktlinjer och åtgärder för hur cykelvägnätet kan förbättras.

⁵ Blandtrafik innebär att olika trafikslag använder samma gatuutrymme, Ett vanligt exempel på detta är en lokalgata utan trottoar.

⁶ Uddevalla kommun 2011. *Cykelplan för samordnad satsning för ökat cyklande i Uddevalla kommun.*

⁷ GCM – Gång, cykel och moped

⁸ Trivector 2016. *SHIFT2016 – Rankning av städers arbete med hållbara transporter.* Skäl till olämplighet är bl.a. biltrafikflöden och höga hastigheter.



Figur 2 Huvudcykelnätet i och kring Uddevalla centrum som avgränsas med röd linje. Huvudcykelnätet utgörs av separerade cykelbanor, cykelfält och cykling i blandtrafik. Källa: Parkeringsnorm för Uddevalla centrum.

På de platser där cyklister förväntas korsa biltrafiken bör det finnas ordnade cykelpassager. Beroende på situation och utformning av cykelpassage har cyklister respektive bilist väjningsplikt. I de fall då bilisten har väjningsplikt bör passagerna finnas i kombination med hastighetssäkrade övergångsställen i tätorten.

Cykelparkering finns främst vid viktiga målpunkter runt om i tätorten, hållplatser för kollektivtrafik och i centrum. Det har inte gjorts någon inventering av cykelparkeringar men majoriteten av dem saknar väderskydd och möjlighet till att låsa fast ramen.

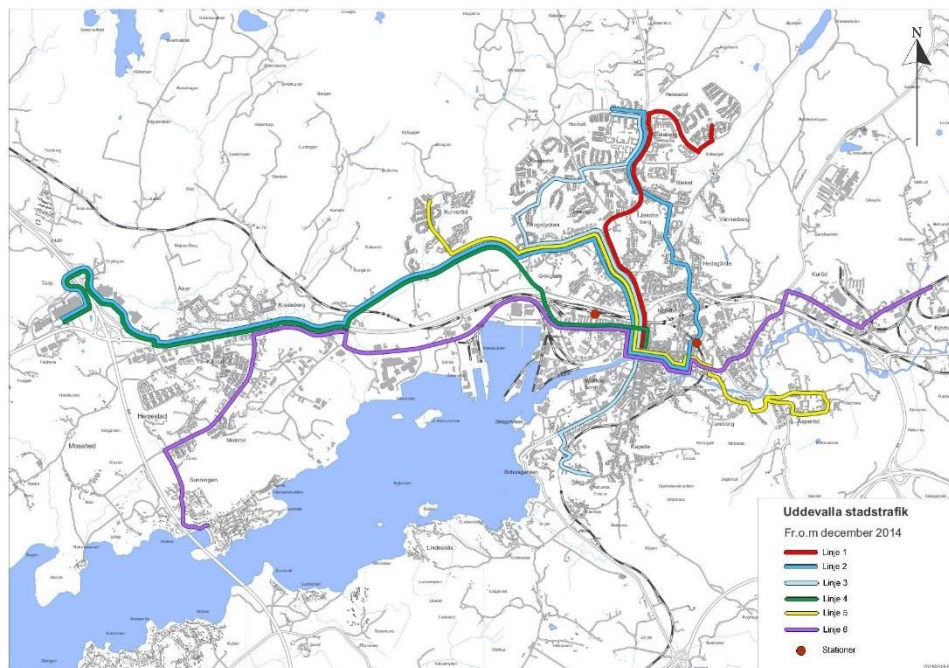
Kollektivtrafiken

Uddevallas kollektivtrafik består av regionaltåg, fjärrtåg, regionalbussar, stadsbussar, flexlinje, skolbussar, närtrafik samt skolskjuts och färdtjänsttaxi. Järnvägsnätet som går genom Uddevalla är Bohusbanan i nord-sydlig riktning mellan Strömstad och Göteborg samt Älvsborgsbanan som knyter an till Vänersborg och vidare till Herrljunga och Borås. Den regionala busstrafiken trafikerar främst E6, riksväg 44 samt länsvägarna 161 och 172. Sommartid trafikerar turbotur bryggor i Byfjorden och ett flertal destinationer vid kusten. Linjerna är dock inte en del av det ordinarie kollektivtrafiken⁹.

Uddevalla tätort har tre större kollektivtrafikknutpunkter; Uddevalla C och bussterminalen Kampenhof i de centrala delarna av tätorten samt Torptermi-

⁹ Skärgårdsbåtarna i Uddevalla 2017. Tillgänglig: www.skargardsbatarna.com/sv/

nalén i ett externt läge vid Torp handelsområde, i anslutning till E6. Vid Uddevalla C trafikerar regional- och fjärrtåg samt en del av regionbusstrafiken medan bussterminalen Kampenhof angörs av stadsbusstrafik och regionbusstrafik. Torpterminalen är en del av det regionala busstrafiknätet men trafikerar även av stadsbuss som erbjuder kopplingar mellan Torp och Uddevalla centrum¹⁰. I tätorten finns även Uddevalla Östra, en station på Bohusbanan som är viktig för tillgängligheten till bland annat Uddevalla gymnasieskola.



Figur 3 Kollektivtrafikknutpunkter i Uddevalla tätort och Torp. Källa: Uddevalla kommun

På grund av att kollektivtrafikknutpunkterna är spridda geografisk i Uddevalla tätort och har svaga inbördes kopplingar är kollektivtrafiksystemet svårt att överblicka. Uddevalla C ligger relativt perifert i förhållande till tätortens centrum och det saknas även en visuell koppling mellan stadskärnan och stationen, vilket försvårar orienteringen. Torpterminalen, vilken främst trafikerar av Bohusexpresserna ligger vid Torps handelsplats trafikerar även av två stadsbusslinjer med vardera 15-minuterstrafik in mot Kampenhof och Uddevalla centrum under högtrafik. Sträckan trafikerar också av regionbusstrafik¹¹. Mellan 80–90 % av invånarna i tätorten Uddevalla når kollektivtrafiken inom 400 meters radie, fågelvägen¹⁰.

Den regionala trafiken är viktig för hela Uddevalla kommun eftersom den skapar kopplingar till Göteborg, Vänersborg, Trollhättan samt andra orter i

¹⁰ Trivector 2016. Funktionsutredning Uddevalla kollektivtrafiknoder.

¹¹ Linje 860 och Orustexpressen

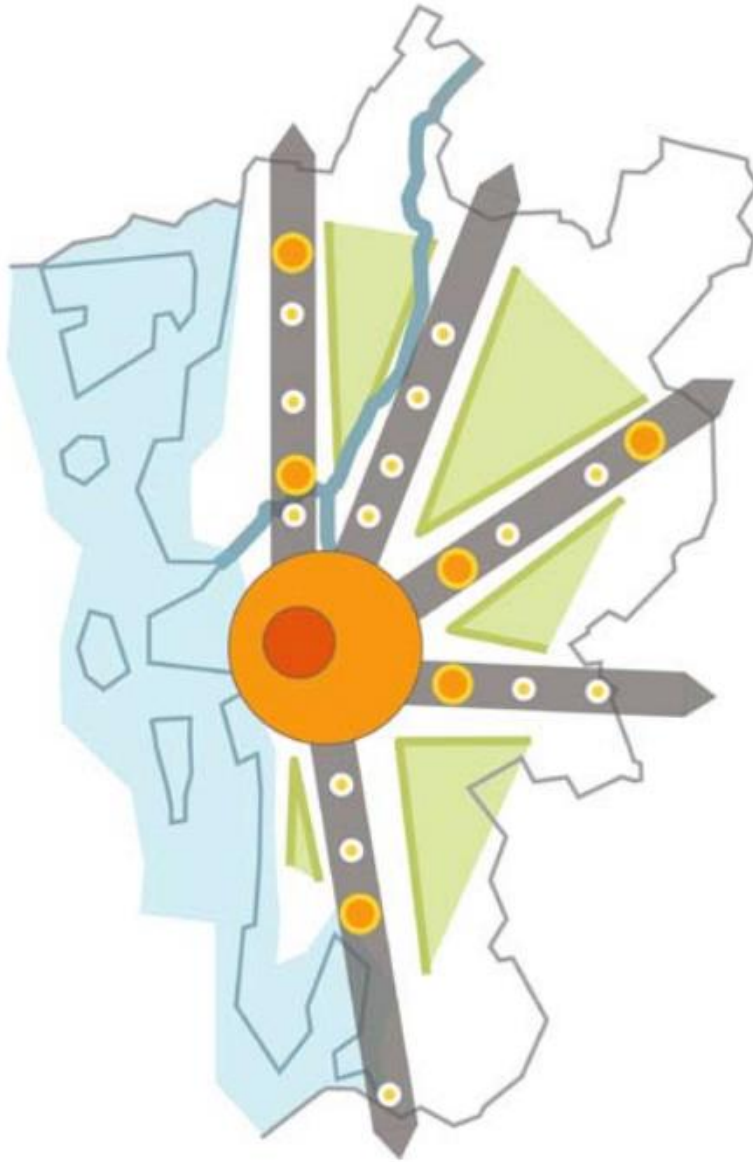
Fyrbodal. I dagsläget är det 22 regionbusslinjer, 10 skolbusslinjer, 2 regiontågslinjer¹² och 1 fjärrtågslinje som tillsammans trafikerar de tre knutpunkterna. Kollektivtrafiken är även viktig för resor inom Uddevalla tätort där de 6 stadsbusslinjerna trafikerar större delen av tätorten. De skollinjer som trafikerar de tre knutpunkterna är 10 till antalet där de flesta trafikerar Kampenhof.

Färdtjänst är en del av den ”särskilda kollektivtrafiken” som avser kollektivtrafik som utförs efter beställning och som till stor del betalas av samhället¹³. ”Allmän kollektivtrafik” är övrig lokal och regional kollektivtrafik och tillsammans utgör de den samlade kollektivtrafiken. Uddevalla kommun erbjuder genom den s.k. Flexlinjen även möjlighet att resa mellan valfria målpunkter i tätorten på ett mer serviceinriktat sätt.

I Göteborgsregionens Kommunalförbund (GR) har 13 kommuner enats om en strukturbild där kollektivtrafiken står i centrum för hållbar regional tillväxt. Uddevalla ingår inte i GR men strukturbilden påverkar ändå Uddevalla då ett av huvudstråken går genom Bohuslän, se figur 4, vilket är relevant i framtida planering för regional trafik till och från Uddevalla. Kommunerna längs södra Bohusbanan samarbetar därför för att stärka utvecklingen av infrastruktur och trafik i stråket mellan Uddevalla och Göteborg.

¹² Västtågen - Älvsborgsbanan och Västtågen - Bohusbanan

¹³ Sjukresor, skolresor, anropsstyrd kollektivtrafik är andra exempel på vad som brukar betecknas som ”särskild kollektivtrafik”.

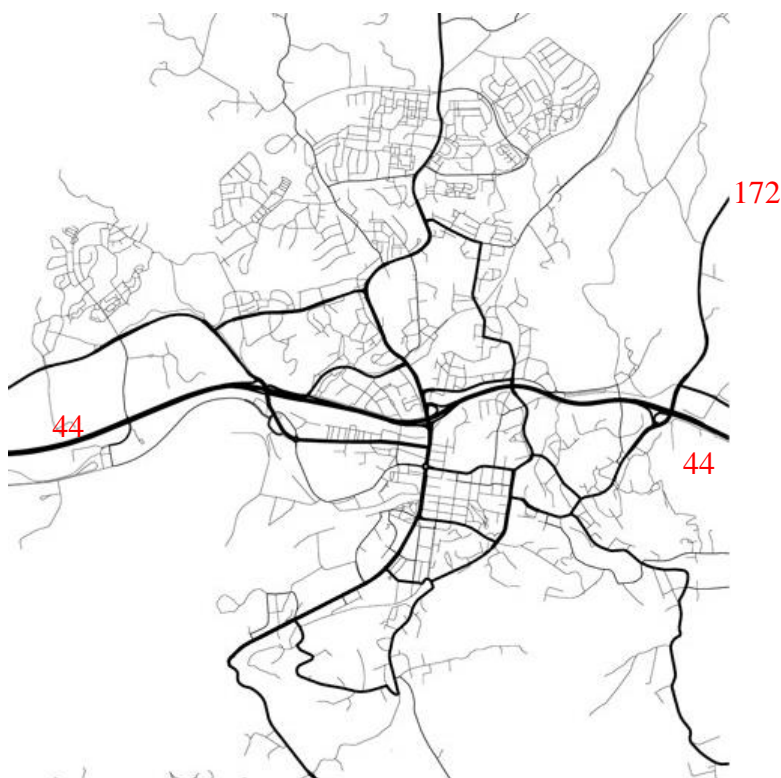


Figur 4 Göteborgsregionens strukturbild för utveckling av hållbar strukturplanering¹⁴.

¹⁴ GR 2016. www.grkom.se

Biltrafiknät

Biltrafiknätet utgör en stor del av transportsystemet i Uddevalla och det finns flera infarter in till tätorten. I huvudsak är det genom riksväg 44 från väster och öster, väg 668 från söder och 172 från norr. Förutom infartsvägarna finns det flertalet gator i tätorten av större karaktär som utgör huvudvägnätet. I de centrala delarna är det främst Asplundsgatan, Östergatan, Lagerbergsgatan, Göteborgsvägen, Västerlånggatan och Strömstadsvägen. Lokalvägnätet består dels av uppsamlingsgator och dels av övriga lokalgator. Uppsamlingsgatornas uppgift är att transportera trafiken från lokalgatorna till huvudvägnätet.



Figur 5 Gatuvägnätet i Uddevalla tätort.

I och kring Uddevalla tätort har Trafikverket pekat ut de vägar som de är väghållare för som är särskilt viktiga ur ett regionalt, nationellt och internationellt perspektiv (funktionellt prioriterat vägnät). E6 är utpekat som nationellt och internationellt viktig väg samt riksväg 44, länsväg 161, 172 och 678 som regionalt viktiga vägar. Kommunen är väghållare för majoriteten av det resterande vägnätet.

För den större delen av bilvägnätet i tätorten är hastighetsbegränsningen 50 km/h med undantag från några infartsvägar och genomfartsvägar där hastighetsbegränsningen är 70 eller 90 km/h. Några enstaka gator har hastighetsbegränsningen 30 km/h eller gångfart.

Godstrafiknätet

Godstrafik till, från och inom Uddevalla tätort består av väg-, järnvägs- och sjötransporter. De delar av vägnätet i tätorten som är utpekade som viktiga för godstransporter inom funktionellt prioriterat vägnätet¹⁵ är E6, riksväg 44 samt länsväg 161, 172 och 678. Godstransporter på järnväg transporteras i första hand från hamnen väster om stationen vid Uddevalla C och vidare på Bohusbanan. I och med att hamnen planeras att flyttas längre i fjorden kommer även järnvägsspår kopplat till den nya hamnen att behöva utredas.

Rekommenderade färdvägar för farligt gods är E6, Rv 44, Lv 161, 172 och 678 förutom det gods som ska till/från centrala staden¹⁶.

Farligt gods får generellt inte transporteras på det kommunala vägnätet utan är hänvisade till

Parkering

I Uddevalla tätort är bilparkeringen fördelad på allmän platsmark och på kvartermark, och rådigheten är uppdelad både på kommunen och på privata aktörer. I centrala Uddevalla finns det nästan 1 500 parkeringsplatser för bil varav en stor del i parkeringsanläggningar och på markparkeringar. I en parkeringsutredning från 2014 konstateras att andelen bilparkeringsplatser med kommunal rådighet i Uddevalla centrum utgör mindre än 30 % av det totala antalet¹⁷. Vidare finns det ytterligare parkeringsanläggningar runt omkring stadskärnan. Det saknas en sammanställning över antalet cykelparkeringar i Uddevalla tätort.

Tillgänglighet till bil och bilparkering

Enligt SCB:s fordonstatistik¹⁸ har Uddevalla kommun 498 bilar per 1000 invånare, motsvarande siffra är nationellt 471 och för Västra Götalandsregionen 460 bilar per 1 000 invånare.

Enligt RVU Sverige har cirka 90 % av invånarna i Uddevalla tillgång till bil (ålder urval 16–84).

Beläggningen på de bilparkeringsplatser som finns i centrala Uddevalla har uppmätts med jämna mellanrum. Efter en ändring 2014 gällande regleringen av kommunal bilparkering i centrala Uddevalla ökade beläggningen på de allmänt tillgängliga parkeringsplatserna, särskilt på gatumarksparkeringen. Sett till alla tillgängliga parkeringsplatser var beläggningen 2015 som mest 63 % vilket till stor del berodde på att beläggningen i de privata parkeringsanläggningarna var betydligt lägre än på gatumarksparkeringen.

¹⁵ De vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet enligt Trafikverket.

¹⁶ Uddevalla kommun 2014. *Farligt gods – Vägledning vid fysisk planering och bygglovshandläggning*.

¹⁷ Ramböll 2014. *Uddevalla kommun – Utredning av parkeringsnorm för centrala Uddevalla*. Malmö 2014-08-29

¹⁸ SCB 2015. *Fordon i län och kommuner*

Tillgängligheten till gatumarksparkering i centrala Uddevalla var 2015 som lägst på vardagar mellan klockan 11–15. Sett till en enkätundersökning angav fler invånare att det är ganska eller mycket svårt att hitta en ledig parkeringsplats jämfört med de som anger motsatsen¹⁹.

Under 2016 har en ny reglering av parkeringsplatserna i centrala Uddevalla trätt i kraft och effekterna håller på att utvärderas. I de mest centrala delarna av Uddevalla är bilparkeringen på gatumark tid och avgiftsreglerad. Utanför denna zon är parkeringsplatserna avgiftsreglerade. Utanför centrala Uddevalla finns det generellt inga avgifter för gatumarksparkering för bil.

Genomförda kontroller indikerar att parkeringssituationen har blivit bättre under 2016, sett till att det är en lägre beläggning på de mest centrala parkeringsplatserna. Det är även en lägre beläggning på de parkeringsplatser som ligger utanför den mest centrala zonen men på vissa parkeringsytor är beläggningen hög. En konsekvens av den nya regleringen är att beläggningen i de privata parkeringsanläggningarna har ökat, även om det fortfarande finns mycket ledig kapacitet i anläggningarna.

Det saknas idag en uppdaterad parkeringsnorm för Uddevalla tätort. Den befintliga parkeringsnormen är från 1994 och utredningar visar på att det finns ett behov av att uppdatera normen då exempelvis parkeringstalen är högre än vad som kan motiveras utifrån dagens bilinnehav och resande. Det saknas även ställningstagande och rutiner kring om och hur Uddevalla kommun ska arbeta med parkeringsköp som en strategi för att öka rådigheten över bilparkering och för att möjliggöra billigare bostäder.

Trafikens omfattning

Trafik uppstår genom att människor och gods vill/behöver förflytta sig mellan platser för att tillgodose sina behov, sociala åtaganden och personliga önskemål. Samhället har förändrats från industrisamhället till en samhällsstruktur av tjänster, handel, fritidsintressen etc. Idag rör vi oss i Sverige i genomsnitt 41 kilometer varje dag eller omräknat i tid, 70 minuter²⁰.

Det finns få undersökningar som visar på färdmedelsfördelningen för Uddevalla, det vill säga andelen resor som görs till fots, cykel, åker kollektivtrafik och bil. I den nationella resvaneundersökningen, Riks-RVU, för åren 2011–2014 finns cirka 700 resor fördelat på fyra år i hela kommunen. Det bristande underlaget medför att det inte är möjligt att dra slutsatser av färdmedelsfördelningen utan enbart att det kan ge en fingervisning av hur Uddevallabon reser. Riks-RVU:n indikerar att omkring 70 % av alla huvudresor med start-

¹⁹ SKL 2016. *Kritik på teknik – invånarnas uppfattning våren 2016 om hur gator och parker sköts*.

²⁰ Boverket et. al. 2015. *TRAST Handbok - Trafik för en attraktiv stad, utgåva 3*. Boverket, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket.

och/eller slutpunkt i Uddevalla kommun görs med bil. Sett till hela landet är motsvarande siffra cirka 54 %²¹.

I SKL:s enkätundersökning *Kritik på teknik* är det en större andel män än kvinnor som uppger att de reser med bil medan det är tvärtom gällande kollektivtrafik. 40 % av invånarna i Uddevalla går till arbetet/skolan minst en gång i veckan sett till hela året²².

Det finns för en del sträckor mätningar av antalet resor/fordon för biltrafik, kollektivtrafik och till viss del cykeltrafik men det saknas för gångtrafik. Den vägsträcka i Uddevalla tätort som är mest trafikerad av motoriserad trafik, sett till de sträckor som är uppmätta, är riksväg 44 genom Herrestad²³. Enligt en genomförd trafikanalys²⁴ under 2016 uppgår trafiken till mellan 33 000–35 000 fordon per årsmedelvardagsdygn vilket stundtals medför köer och långa restider både med bil men även för kollektivtrafik då separata kollektivtrafikkörfält saknas. På riksväg 44, östlig infart till tätorten uppgår trafiken enligt Trafikverkets mätpunkter som mest till ca 23 000 fordon per årsmedelvardagsdygn²³.

I stadsbusstrafiken var det totala antalet påstigande en medelmånad år 2015 cirka 194 000. Under samma år var det cirka 210 000 påstigningar²⁵ för regionbusstrafiken.

Kommunens arbete med att påverka resenärers attityder och beteenden

Trafikens omfattning beror av hur vi väljer att transportera oss. Uddevalla arbetar inte med mobility management (MM) och attitydförändringsarbete i någon större utsträckning för att påverka trafikens omfattning med olika transportslag. Emellertid beaktas det till viss del både i praktik och policy, men det genomförs enbart ett begränsat antal aktiviteter varje år²⁶. Arbetet med mobility management som metod bör systematiseras och integreras i arbetet inom Uddevalla kommun.

Tillgänglighet och trygghet

En tätort ska vara tillgänglig och användbar för alla, oavsett ålder eller funktionsnedsättning. Detta innebär att offentliga utrymmen såsom gator och torg ska kunna användas av samtliga invånare. Tillgänglighet handlar om att skapa

²¹ Trafikanalys 2015. *RVU Sverige 2011–2014 – Den nationella resvaneundersökningen*.

²² SKL 2016. *Kritik på teknik – invånarnas uppfattning våren 2016 om hur gator och parker sköts*. (225 svarande av 500 tillfrågade (45 %)).

²³ Trafikverket 2016. *Vägtrafikflödeskartan*. Hämtat 2016-11-10. Mätpunkt 8140023 Tillgänglig: www.vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation

²⁴ SWECO 2016. *Trafikanalys av väg 44 genom Uddevalla*. 2016-01-20

²⁵ Trivector 2016. *SHIFT2016 – Rankning av städers arbete med hållbara transporter*.

²⁶ Trivector 2016. *SHIFT2016, Rankning av städers arbete med hållbara transporter*.

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

Våren 2014 genomförde SCB en medborgarundersökning för i stort sett samtliga svenska kommuner, se tabell 1. Från Uddevalla deltog cirka 2 000 personer i undersökningen och resultaten kan jämföras med samma undersökning från 2011. Som ett referensvärde redovisas även resultaten från Trollhättan för 2014 års undersökning.

Undersökningen visar att den upplevda tillgängligheten har minskat för gång, cykel och kollektivtrafik samtidigt som tillgängligheten till att resa med bil är oförändrad. Indexvärdet för biltrafiken är mycket högre än värdet för kollektivtrafik, gång och cykel. Den totala tillgängligheten inom Uddevalla kommun upplevs även ha försämrats mellan 2011 och 2014. Motsvarande indexvärden för Trollhättan ligger konsekvent på en högre nöjdhet bland medborgarna avseende kommunikationer. Däremot är den upplevda tryggheten lägre i Trollhättan än Uddevalla kommun.

Tabell 1 Utfall för Uddevalla kommun i SCB Index 2014. Felmarginalen för "kommunikationer generellt" är +/- 1.3 av indexvärdet, därmed har förändringen statistisk signifikans.

Betygindex (SCB 2014)	Uddevalla 2014	Uddevalla 2011	Trollhättan 2014	Nationellt minvärde	Nationellt maxvärde
<i>Hur ser du på...</i>					
Tillgången till gång- och cykelvägar?	5.7	6.0	7.1	3.2	7.9
Möjligheterna att resa kollektivt?	6.2	6.4	7.1	2.9	8.2
Tillgången till förbindelser för längre resor?	6.2	6.2	7.0	3.3	7.9
Möjligheten att enkelt kunna transportera sig med bil?	8.1	8.1	8.3	6.0	8.8
Kommunikationer generellt	61	65	72	38	75
Hur tryggt och säkert kan du vistas utomhus på kvällar och nätter?	5.7	5.9	4.8	4.5	8.6

Trygghet

Följande faktorer har betydelse för den upplevda tryggheten i transportsystemet; hastighet, trafikmängden, problem att gå över gatan, regelbrott, olycksrädsla, rädsla för att utsättas för brott, siktförhållanden samt folkliv/bebyggelsestyp.

I Fel! Hittar inte referenskälla. visas att den upplevda tryggheten i Uddevalla kommun nattetid har minskat mellan år 2011 och 2014. Denna minskning är något som måste beaktas i trafikplaneringen. Belysning, levande stadsliv, blandad bebyggelse med lokaler i bottenplan och ”ögon mot gatan”, attraktiva mötesplatser och öppna ytor spelar en stor roll för tryggheten i staden.

SKL undersökte folkhälsan år 2014 i sin öppna jämförelse mellan kommuner. I undersökningen ställdes frågan om man avstått från att gå ut ensam. Index för Uddevalla var 23, jämfört med 21 för riket som helhet. Ju högre värde desto bättre är tryggheten.

Trafiksäkerhet

STRADA (den nationella databasen för olycksstatistik) visar följande övergripande resultat för Uddevalla tätort. Mellan år 2011 och 2015 har 795 trafikolyckor inträffat, varav två dödsolyckor och 39 allvarliga olyckor. Av de 795 olyckorna skedde drygt hälften (427) på kommunal väg och övriga på statlig, enskild eller okänd väg. Inrapporteringen till STRADA beskrivs som delvis bristfällig vilket kan påverka att antalet rapporterade olyckor det senaste året.

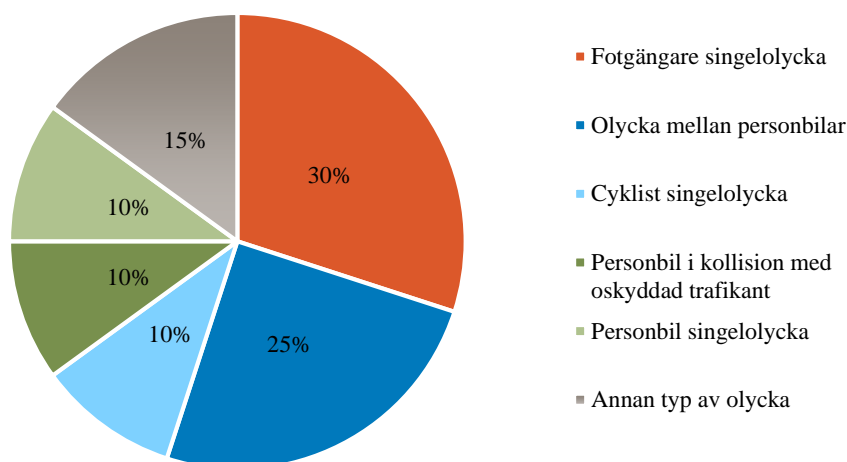
Genom att se på ett så kallat olyckstal²⁷ framgår det att Uddevalla ligger i mellan sina grannkommuner i antalet trafikolyckor per 1 000 invånare. Olyckstalet avser inte de senaste åren men kan ge en fingervisning hur trafiksäkerheten i transportsystemet ser ut i Uddevalla kommun.

Tabell 2 Olyckstal åren 2009-2013 framtagen av SKL.

Kommun	Olyckstal 2009-2013 (polis + sjukvård) Statistik
Lysekil	0,9
Uddevalla	1,1
Trollhättan	1,3
Vänersborg	1,4

²⁷ Olyckstal=antal olyckor/((antalet invånare/10000)*5) (Femårsvärde)

Olyckstyper



Figur 6 De vanligaste typerna av olyckor som har registrerats i Uddevalla tätort 2011-2015.

Totalt var fotgängare involverade i 406 olyckor, personbil i 319, cykel i 98 och tunga fordon i 46 olyckor.

Fotgängares singelolyckor i Uddevalla tätort beror i de allra flesta fall på något av följande (rangordning): halkat på snö/is, ramlat på trottoarkant, halkat på grus/småsten eller ramlat på ojämn, gropig eller sprickig beläggning.

Olyckor mellan personbil i Uddevalla tätort utgörs till ca 60 % av upphinnandeolyckor. Dessa kan oftast relateras till korta avstånd till framförvarande fordon, distraktionsmoment, dålig uppmärksamhet eller kraftig inbromsning.

Cyklisters singelolyckor i Uddevalla tätort beror i de allra flesta fall på en eller flera av följande faktorer: hög hastighet, distraktion, objekt i hjul, kraftig inbromsning, sladd på is/grus, halkat på grund av ojämn beläggning eller i samband med trottoarkant.

Olyckstypen personbil i kollision med fotgängare/cyklist inträffar ofta vid övergångsställen.

Personbilisters singelolyckor kan oftast relateras till en eller flera av följande faktorer: trötthet, distraktion, väglag, hög hastighet eller alkohol. Så är även fallet för Uddevalla tätort.

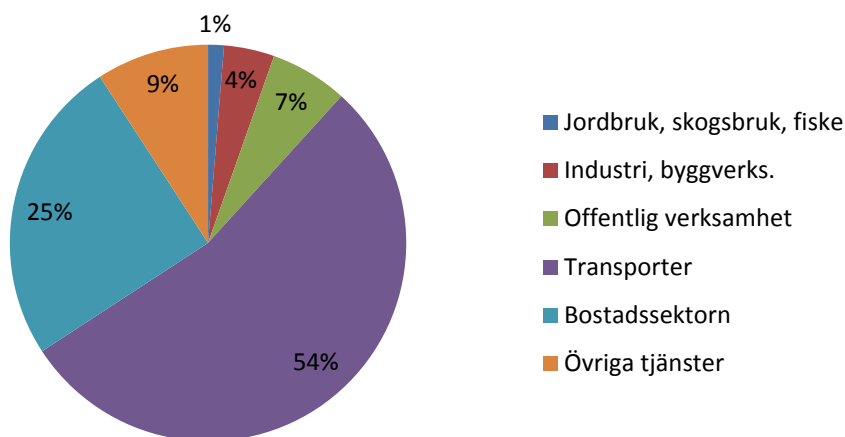
Uddevalla kommun har tagit fram en hastighetsplan med målsättningen att hastigheten ska vara väl anpassad till den specifika vägens utformning och egenskaper, såsom bredd och flöde. Hastighetsplanen föreslår en rad hastighetsdämpande åtgärder²⁸.

²⁸ Uddevalla kommun 2012. *Rätt fart Uddevalla, Hastighetsplan för Uddevalla kommun.*

Miljöpåverkan

Uddevalla kommun har gjort mätningar när det gäller luftkvalitén i kommunen. Mätningar finns för halter av kväveoxid, svaveldioxid, VOC (lättflyktiga organiska ämnen) samt partiklar. Värdena som uppmättes låg i samtliga fall under miljökvalitetsnormen. Idag är trafiken det största luftföroreningskällan inom Uddevalla tätort. Bilarna släpper ut mindre föroreningar, men de tekniska framstegen motverkas av att trafiken ökar²⁹. Transportsektorn i Uddevalla domineras av fossila drivmedel och endast 5,5 % kan beräknas som förnybar energi³⁰. Av den totala energiförbrukningen i kommunen står transporter för den i särklass största andelen, 54 % år 2014.

Slutanvändning per sektor i MWh 2014



Figur 7 Transporter står för en hög andel av energianvändningen i Uddevalla kommun³¹

Av Uddevalla kommuns egna fordon är hälften miljöbilar varav den största delen består av fordon som drivs av E85, en dryg fjärdedel av diesel och övriga drivs av el eller hybrid-lösningar. De största bullerkällorna i Uddevalla är järnvägen, E6 och väg 44 där Trafikverket är väghållare³². På det kommunala vägnätet finns det bostäder längs Lagerbergsgatan och Västgötavägen som utsätts för ekvivalenta ljudnivåer på minst 65 dBA³³.

Hälsa

Hälsoaspekter relaterat till transporter uppmärksammas allt mer. Ett nationellt transportpolitiskt mål är att transportsystemet ska bidra till ökad hälsa. Detta

²⁹ Uddevalla kommun 2014. *Luftkvalitetsstudier i Uddevalla 1964–2014*

³⁰ Uddevalla kommun 2015. *Energiplan för Uddevalla kommun 2015–2019*.

³¹ Statens Energimyndighet 2016. Slutanvändning per sektor i MWh 2014. Senast uppdatering 2016-11-16

³² Uddevalla kommun 2007. Bullerkartläggning. Projekt 60-02786, 2007-04-26

³³ Soundcon 2011. 10589 Uddevalla kommun, Åtgärdsprogram mot trafikbuller. Rapport 10589-12031300.doc 2011-03-17

kan ske genom ökad andel resor som bidrar med fysisk aktivitet, det vill säga gång, cykel och kollektivtrafik. Ibland även kallat aktiv mobilitet eller aktiva transporter.

Fysisk aktivitet minskar risken att insjukna i bland annat diabetes typ 2, hjärt-kärlsjukdom, depression och vissa typer av cancer. Nationellt har andelen personer med fetma (BMI >30) ökat från 11 till 14 % enbart mellan åren 2004 och 2015³⁴.

Rekommendationen för fysisk aktivitet säger att vuxna rekommenderas att vara fysiskt aktiva i sammanlagt minst 150 minuter i veckan. Intensiteten bör vara minst måttlig. Vid hög intensitet rekommenderas minst 75 minuter per vecka³⁵. Genom resan till och från skola, arbete eller andra ärenden kan hela eller delar av den rekommenderade mängden fysisk aktivitet uppnås om resan görs med aktiv mobilitet. Även resor med kollektivtrafik bidrar i viss mån till fysisk aktivitet då de oftast startar och/eller slutar med gång eller med cykel.

SKL undersökte folkhälsan år 2014³⁶ i sin öppna jämförelse mellan kommuner. Resultatet av undersökningen redovisas i tabellen nedan.

Tabell 3 Index för olika hälsofaktorer för såväl Uddevalla som riket i sin helhet.

Faktor	Index Uddevalla	Index nationellt	Högt index är...
Om man har en stillasittande fritid	12	13	Negativt
Fysisk aktivitet minst en halvtimme om dagen	66	66	Positivt
Fetma	14	14	Negativt
Fallskador bland äldre	2371	2637	Negativt
Insjuknande hjärtinfarkt	240	266	Negativt

³⁴ Folkhälsomyndigheten 2015. Övervikt och fetma

³⁵ Yrkesföreningar för fysisk aktivitet 2011. Allmänna rekommendationer om fysisk aktivitet

³⁶ SKL 2014. Öppna jämförelser- folkhälsa

Trafiken i framtiden, trender och omvärld

Dagens samhälle är uppbyggt så att det skapar ett behov av en stor mängd transporter. För att kunna ta sig till arbetet, till sina fritidssysselsättningar och för att kunna delta i samhällets olika aktiviteter är förflyttning nästan alltid nödvändig. Samtidigt har vi transportpolitiska mål som gör att trafiksystemet måste effektiviseras t ex avseende tillgänglighet, miljö och ytanvändning. Uddevalla står också inför en utmaning i samband med att stadsutveckling i de centrala delarna av Uddevalla ställer nya krav och förutsättningar på de ytor som idag disponeras för transporter. En annan utmaning är att utbyggnaden av handelsområdet Torp har pågått under en lång tid vilket ger konsekvenser för en levande och attraktiv stadskärna.

Därutöver finns det en rad omvärldsfaktorer som är viktiga att beakta i planeringen av transportsystemet. Nedanstående stycken är baserade på en trendspaning framtagen för Boverket³⁷.

Urbaniseringen fortsätter länge

Idag råder en kraftigt pågående urbanisering i världen och i Sverige. Urbanisering innebär en förflyttning av människor från landsbygden in till stadsområden. Befolkningstillväxten globalt och nationellt sker också i mycket hög grad i städerna. Urbanisering innebär högre tryck på staden i många olika avseenden, t.ex. integration, tolerans, osv, men också bostäder, infrastruktur etc. Urbanisering leder bland annat till tätare städer, regionförstoring, glesare landsbygd och ökade krav på en attraktiv livsmiljö.

Befolkningen fortsätter att öka och planar ut

Den totala befolkningen i världen ökar och förväntas nå nio miljarder år 2050. Även i Sverige ökar befolkningen på grund av ett högre födelsetal samt immigration. Befolkningen blir också äldre, framförallt i västvärlden och även i Sverige. Nationellt åldras befolkningen mest i kommuner utanför storstadsregionerna, delvis på grund av den ökande utflyttningen. Detta kommer att ställa stora krav på samhället. Den största befolkningsökningen sker i städer, så denna trend samvarierar med urbaniseringen, och spär på befolkningstrycket ytterligare.

³⁷ Trivector 2012. Trender med påverkan på samhällsplaneringen – Omvärldsanalys med fokus på transport, infrastruktur och bebyggelse. Rapport 2012:69.

Naturresurser och miljö blir bristvaror

Inom en snar framtid kommer det att råda brist på många viktiga resurser som har stor inverkan på vår välfärd och vårt dagliga liv. Tilltagande brist på naturresurser leder dels till höjda energi- och råvarupriser, och dels till ökad återvinning och resurseffektivitet. Mineralutvinning blir mer betydelsefull. När prylar blir dyrare kan detta leda till ett ökat tjänstesamhälle. Det är rimligt att anta att vi i minskande grad tillämpar privat ägande till förmån för deläggande och samnyttjande.

Klimatförändringarna kan inte ignoreras

Klimatförändringar till följd av den globala uppvärmningen är redan idag en realitet. Den globala medeltemperaturen stiger och det kommer att ge konsekvenser för det klimat som vi känner idag. Klimatförändringarna ställer krav på både kraftiga utsläppsminskningar och anpassning till det förändrade klimatet. Tuffare styrmedel är att vänta och driver på ökad användning av bioenergi, ny teknik och förändrade beteenden. Anpassningsbehovet innebär också att städer kommer att behöva planeras och byggas tätare och mer transportsnålt.

Ekonomi växer, men klokare

De senaste åren av turbulent ekonomi och globala och kontinentala kriser, visar att vår världsbild bygger på en ekonomi i ständig tillväxt. En ökad tillväxt leder till ett ökat välstånd och trenden är att allt fler människor på jorden får en högre levnadsstandard. Samtidigt leder den globala ekonomin till att fler sociala grupper och länder får en försämrad levnadsstandard. De flesta bedömare tycks dock peka mot att i ett längre tidsperspektiv kommer ekonomin och tillväxten i världen att fortsätta öka. Att åtgärda miljö- och hållbarhetsproblemen kommer att kräva betydande innovationer som kan generera utveckling och välstånd samtidigt som vi får en klokare resurshushållning med naturresurser.

Ny teknik förändrar världen igen

Det uppkopplade samhället skapar nya möjligheter. IT förändrar ständigt världen och sättet vi arbetar och umgås. Inom i stort sett alla samhällsområden påverkar tekniken ständigt utvecklingen. Det finns stora förhoppningar om att ny teknik ska lösa stora samhällsproblem som ökande koldioxidutsläpp, energibrist osv. Dock pekar forskningen på att med ökande välstånd hos allt fler av jordens befolkning kommer inte ny teknik att räcka till för lösa alla miljö- och energiproblem. Det kommer också att krävas förändringar i beteende och livsstil.

Vi blir mer globala, regionala och lokala - allt på samma gång

I många områden på jorden kommer det bli svårare att leva på grund av effekter från klimatförändringar och ekonomisk obalans. Detta ger upphov till förflyttning av människor mellan kontinenter, länder och regioner och bidrar

till ökad urbanisering. Klyftorna mellan länder och sociala grupper ökar, men å andra sidan leder den ökade migrationen till ett allt mer mångkulturellt samhälle.

Den ökade uppkopplingen genom den tekniska utvecklingen leder också till att vårt jordklot minskar i omfång. Tillsammans med den allt mer världsomfattande handeln med råvaror och förfinade produkter leder detta till en fortsatt ökad globalisering. I storstadsområden med flera kärnor blir vi allt mer regionala i vårt sätt att se på regionen. Vi bor i en region lika mycket som i en stad. Snabba kollektiva förbindelser gör detta möjligt. Denna utveckling är redan idag tydlig i Sveriges storstadsområden.

Individualism och idealism – på samma gång

Våra värderingar och beteenden ändras över tiden. Det finns idag en individualism, och efterfrågan på omedelbar behovstillfredsställelse för egen del, som kan exploateras bl a genom snabb IT. På samma gång finns också en spirande idealism där man engagerar sig tillsammans med andra för goda saker, t.ex. genom crowdfunding (gräsrotsfinansiering, ofta av privatpersoner). En ökad miljömedvetenhet samt en ökad inblick i konsekvenserna av konsumtions-samhället är på väg att skapa en ifrågasättande subkultur, framförallt i storstäderna.

