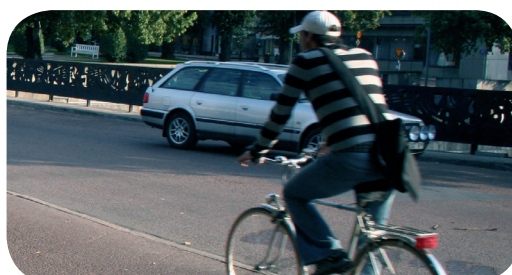
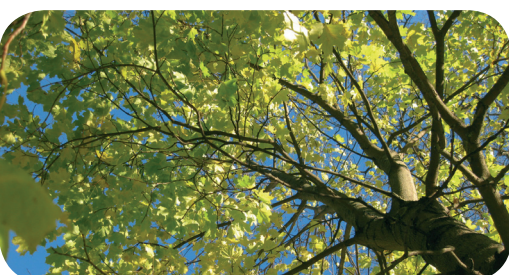




Trafikstrategi

Gävle kommun

Del 2 - handlingsplan



Samrådshandling



Upplaga ➔ 1.000 ex
Tryckort ➔ Gävle april 2011
Foto ➔ Tekniska kontoret

Innehåll

4 → Sammanfattning

6 → Inledning

Bakgrund
Syfte
Mål
Läsanvisning
Avgränsning

8 → Övergripande förhållningssätt till trafik och trafikplanering

Hållbart resande i Gävle – teknik, politik och ändrade vanor
Prioritering mellan trafikslag
Val av åtgärder med fyrstegsprincipen

12 → Samhällsplanering för hållbara transporter

Planering som medverkar till minskade vägtransporter
Tryggt och snyggt Gävle
Smart lokalisering av skolor och offentlig service

18 → Attraktiva gångmiljöer och gångstråk

Skapa trygga och säkra gångstråk
Skapa gångmiljöer och gångstråk som är användbara för alla

22 → Cykla i Gävle

Tillgängligt och attraktivt cykelväg nät
Skapa förutsättningar för trygg och säker cykeltrafik
Få fler att upptäcka fördelarna med att cykla och göra det oftare

26 → Konkurrenskraftig och attraktiv kollektivtrafik

Skapa god tillgänglighet till kollektiva transporter
Utveckla, samordna och marknadsför samhällsbetalda resor

30 → Miljö- och trafiksäkerhetsmässigt hållbar biltrafik

Ingen död eller svårt skadad i trafiken
Minska biltrafikens miljö- och hälsopåverkan
Minska biltrafiken i centrum

36 → Effektivare person- och godstransporter inom verksamheter

Styrning av befintliga resor och transporter
Optimering av resor och transporter
Fokus minskade utsläpp av befintliga resor

42 → Fortsatt arbete

Ansvar och genomförande
Resurser
Uppföljning och utveckling

44 → Medverkande



Sammanfattning

Trafikstrategi del 2 är en handlingsplan med åtgärdsförslag på hur Gävle kommun ska nå ett långsiktigt hållbart transportsystem som beskrivs i den vision och de mål som Kommunfullmäktige tog beslut om i Trafikstrategi del 1 i mars 2008. Trafikstrategi del 2 ska tydliggöra vilka prioriteringar som behöver göras i den kommunala verksamheten för att nå målen, men ska även vara ett stöd i den årliga verksamhetsplaneringen. Trafikstrategi del 2 riktar sig främst till kommunala förvaltningar men förhoppningen är även att kunna motivera andra aktörer att arbeta åt samma håll. Gävle kommun kan inte ensam uppnå lika stora förändringar som om flera aktörer jobbar tillsammans.

Omvärlden är i ständig förändring, vilket ställer krav på såväl nytänkande som flexibilitet för att hänga med i utvecklingen. Klimat- och energifrågor, tillgång och pris på drivmedel, hälsoaspekter, stadens attraktivitet, ett glesare boende och omstrukturering inom handeln är faktorer som tillsammans innebär behov av förändrade resor och transporter i Gävle. Det kommer inte att räcka med enbart tekniska förändringar av fordon och bränslen utan det krävs även att vi gävlebor ändrar våra resvanor.

För att kunna ändra resvanorna behövs kraftfulla satsningar på kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt informations- och påverkansåtgärder. Detta förutsätter även att inriktningen i Översiktsplan Gävle stad förverkligas avseende en tätare och mer sammanhållen stad där bostäder, arbetsplatser och service i första hand lokaliseras längs kollektivtrafikstråken.



Grundprincip vid prioritering mellan åtgärder och trafikslag

Grundprincipen är att all trafikplanering ska utgå från Fyrstegsprincipen. Val av åtgärder ska göras i följande ordning:

- Steg 1. Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt
- Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur
- Steg 3. Förbättringsåtgärder och begränsade ombyggnadsåtgärder
- Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Där huvudnäten för olika trafikslag hamnar i konflikt med varandra ska följande prioritering göras:

1. Gång och Cykel
2. Kollektivtrafik
3. Biltrafik

Insatsområden och delstrategier

Trafikstrategi del 2 innehåller förutom dessa grundprinciper sex insatsområden indelade utifrån transportslag. Dessa insatsområden presenterades även i Trafikstrategi del 1. Inom varje insatsområde finns ett antal delstrategier som pekar ut den riktning som Gävle kommun bör ha för att nå målen i Trafikstrategi del 1. Inom varje delstrategi finns dessutom förslag på konkreta åtgärder som ska genomföras. Insatsområdena med tillhörande delstrategier är följande:

- ✓ **Samhällsplanering för hållbara transporter**
 - Planering som medverkar till minskade vägtransporter
 - Tryggt och snyggt Gävle
 - Smart lokalisering av skolor och offentlig service
- ✓ **Attraktiva gångmiljöer och gångstråk**
 - Skapa trygga och säkra gångstråk
 - Skapa gångmiljöer och gångstråk som är användbara för alla
- ✓ **Cykla i Gävle**
 - Tillgängligt och attraktivt cykelvägnät
 - Skapa förutsättningar för trygg och säker cykeltrafik
 - Få fler att upptäcka fördelarna med att cykla och göra det oftare
- ✓ **Konkurrenskraftig kollektivtrafik**
 - Skapa god tillgänglighet till kollektiva transporter
 - Utveckla, samordna och marknadsför alla samhällsbetalda resor



- ✓ **Miljö- och trafiksäkerhetsmässigt hållbar biltrafik**
 - Ingen död eller svårt skadad i trafiken
 - Minska biltrafikens miljö- och hälsopåverkan
 - Minska biltrafiken i centrum
- ✓ **Effektiva person- och godstransporter inom verksamheter**
 - Styrning av befintliga resor och transporter
 - Optimering av resor och transporter
 - Minskade utsläpp av befintliga resor

Trafikstrategi del 2 omfattar en stor mängd projekt och åtgärder som tillsammans syftar till en hållbar utveckling av transportsystemet i Gävle kommun. Det finns även många andra åtgärder som kan medverka till att riktningen i delstrategin följs, men detta dokument skulle bli för omfattande om alla dessa skulle tas med. Därför beskrivs bara de större och mer omfattande åtgärderna som Gävle kommun ser ligger först i tiden. Fler förslag på åtgärder finns i bilaga 1 som är ett levande dokument som uppdateras kontinuerligt.

Vems ansvar?

För att nå målen i Trafikstrategi del 1 krävs att alla drar sitt strå till stacken. Gävle kommun kan se till att alla gävlebor har möjlighet att göra bra val men kan inte göra valen åt dem. Gävle kommun kan också uppmuntra gävlebor och besökare att göra bra val och informera och marknadsföra dem. Detta är något som även näringslivet, trafikaktörer och organisationer på marknaden kan arbeta med och samtidigt göra egna vinster. Om vi alla hjälps åt och "drar åt samma håll" kan vi tillsammans nå ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Inledning

Under senare tid har allt fler tecken börjat synas på att dagens transportsystem inte är långsiktigt hållbar. Klimatförändringarna är troligen det miljöproblem som kommer att bli den största globala utmaningen under 2000-talet. Extrema väderleksförhållanden i form av t.ex. stormar och kraftig nederbörd är något som förmodas bli allt vanligare vilket kan ge ekologiska, ekonomiska och sociala konsekvenser. Transporterna står för cirka en tredjedel av koldioxidutsläppen i Sverige och förutom klimatförändringar så leder våra fossila transporter till luftföroreningar och försurning. Trafikbuller och vibrationer är andra källor till ohälsa som transporter bidrar till.

Bakgrund

Gävle kommun planerar för en folkmängd på 102 000 invånare år 2025. I slutet av år 2010 uppgick befolkningen till cirka 95 000 invånare i kommunen. För att nå planeringsfolkmängden år 2025 behöver befolkningen fortsättningsvis öka med närmare 470 personer per år. De senaste åren har ökningen varit mer än så. För att kunna tillgodose bostadsbehovet till så många gävlebor behöver omkring 8000 nya bostäder planeras i hela Gävle kommun. Utbyggnadsriktningen i Översiktplan Gävle stad är att förtäta den centrala staden, bygga i kollektivtrafikstråken och i vattennära lägen. En mindre del av nyttillkommen bebyggelse kan ske på den tätortsnära landsbygden.

Trafikstrategi del 1 antogs av Gävle Kommunfullmäktige i mars 2008. Del 1 innehåller en vision samt 22 mål för trafiken indelad utifrån de sju TRAST¹-aspekterna; stadens karaktär, transportsystemet, trafikens omfattning, tillgänglighet, trygghet, miljö och trafiksäkerhet. Trafikstrategi del 1 utgör en sammanhållande strategi för hur Gävle kommun vill att trafiken ska utvecklas samt tydliggör trafikfrågorna i sammanvägning med andra intressen inom samhällsplaneringen.

Syfte

Trafikstrategi del 2 utgör handlingsplanen med syfte att uppnå de mål som fastställts i del 1 och att på så sätt, steg för steg, komma närmare ett förverkligande av Trafikstrate-

gins vision. Trafikstrategi del 2 ska tydliggöra vilka prioriteringar som behöver göras i den kommunala verksamheten för att nå målen men ska även vara ett stöd i den årliga verksamhetsplaneringen. Trafikstrategin riktar sig främst till kommunala förvaltningar men förhoppningen är även att motivera andra aktörer att arbeta åt samma håll och därmed få bättre effekt av de åtgärder som genomförs.

Mål

De nationella transportpolitiska målen² ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet. Samhällsplaneringen och transportsystemet ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet och att underlätta för människor att leva jämställda liv. Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken och transportsystemets utformning ska bidra till att de 16 miljö kvalitetsmålen uppnås och att folkhälsan ökar. Miljö kvalitetsmålet begränsad klimatpåverkan säger att Sverige bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen år 2030. Övriga miljö kvalitetsmål som berörs av detta dokument är Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning, Grundvatten av god kvalitet och God bebyggd miljö. Näringsdepartementets ambition är att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Fördubblingsmålet leds av kollektivtrafikbranschen med visionen att alla resenärer år 2020 ska se kollektivtrafiken som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle.

¹ Trafik för en attraktiv stad

² Riksdagen tog beslut om de nya transportpolitiska målen år 2009. Målen är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet. <http://www.regeringen.se/sb/d/11771>

Målet i Gävle kommun är att skapa ett långsiktigt hållbart trafiksystem där befolkningen i större utsträckning väljer att gå, cykla eller att använda kollektiva transporter. I ett långsiktigt hållbart trafiksystem är drivmedlet miljöanpassat, trafiksäkerheten är hög, luftkvaliteten är god, boendemiljön är fri från vibrationer och buller samt trafiksystemet är tillgängligt för alla människor. Under år 2010 togs nya kommunövergripande mål fram i Gävle kommun vilket innebär att Gävle år 2025 ska vara koldioxidneutralt³ och år 2050 klimatneutralt⁴. I ett första steg ska utsläppen av klimatpåverkande gaser minska med 15 % under den närmaste 4-årsperioden. Målet kommer att utvärderas med hjälp av indikatorer för trafikutveckling, antalet kollektivresor, energianvändning samt försäljning av fossila bränslen.

Läsanvisning

Trafikstrategi del 2, handlingsplanen, är indelad utifrån trafikslag. Detta dokument inleds med kapitlet Övergripande förhållningssätt till trafik och trafikplanering som beskriver vad som menas med hållbart resande, vikten av samarbete mellan olika aktörer, hur prioriteringen mellan de olika trafikslagen ska ske och hur åtgärder ska väljas enligt Fyrstegsprincipen. Därefter följer en beskrivning av sex insatsområden som var och ett innehåller delstrategier och åtgärdsförslag inom respektive område.

De olika insatsområdena är:

- ✓ **Samhällsplanering för hållbara transporter**
- ✓ **Attraktiva gångmiljöer och gångstråk**
- ✓ **Cykla i Gävle⁵**
- ✓ **Konkurrenskraftig kollektivtrafik**
- ✓ **Miljö- och trafiksäkerhetsmässigt hållbar biltrafik⁶**
- ✓ **Effektiva person- och godstransporter inom verksamheter**

I Trafikstrategi del 1 finns en annan indelning i insatsområden men under arbetets gång har de olika arbetsgrupperna kommit fram till att det är denna indelning som Gävle kommun ska arbeta vidare med. Insatsområdena Centrumtrafik och Mobility Management⁷ finns inbakade i alla insatsområden. Åtgärderna inom hållbart resande, mobility management, spänner över flera insatsområden och genom att dessa bakas in i respektive insatsområde blir det tydligare

vad som behöver göras för att uppnå respektive delstrategi. Åtgärder inom hållbart resande kan ses som mjukvaran (attityd- och beteendepåverkan) som gör att hårdvaran (fysiska åtgärder) utnyttjas bättre. Hållbart resande handlar om att på olika sätt effektivisera användandet av infrastrukturen. Insatsområdet Effektiva person- och godstransporter inom verksamheter riktar sig inte bara till Gävle kommuns förvaltningar och bolag utan även till företag, organisationer och föreningar.

Varje insatsområde ger först en allmän beskrivning av insatsområdet och är därefter indelat i olika delstrategier med förslag på åtgärder för att uppnå målen i Trafikstrategi del 1. Varje åtgärd beskriver även vilket eller vilka steg som berörs i Fyrstegsprincipen samt vem eller vilka som ansvarar för att åtgärden blir genomförd.

Åtgärdsförslagen är framtagna i process med workshops och grupparbeten under åren 2008-2010 av representanter från Bygg och Miljö, Kommunledningskontoret, Barn och Ungdom, Utbildnings och Arbete, Socialtjänsten, Tekniska Kontoret, Länsstyrelsen Gävleborg, X-Trafik, Swebus/Nobina, Jernhusen, Trafikverket, Landstinget, NTF, Gävle Fastigheter, BRÅ, Gävle Centrumsamverkan, BIG, Polisen, Räddningstjänsten, MHF, Gävle Hamn, Region Gävleborg, Inköp Gävleborg, Almi, Gävleborgsåakarna, Kommunala Tillgänglighetsgruppen, Kommunala Trafiksäkerhetsrådet och Future Position X. Alla de åtgärdsförslag som spånats fram av dessa personer finns inte redovisade här. De åtgärder som presenteras under respektive insatsområde är sådana åtgärder som Gävle kommun prioriterar högst. Om dessa åtgärder genomförs är förutsättningarna goda att målen i Trafikstrategi del 1 ska kunna uppnås. Åtgärderna är förslag. Ny kunskap tillkommer hela tiden, så under tidens gång kan förutsättningarna förändras och göra att vissa åtgärder inte längre är aktuella. Hela den sammanställda åtgärdslistan finns i bilaga 1.

Avgränsning

Skärgårdstrafik, småbåtstrafik och turisttrafik behandlas inte i detta dokument. Trafikstrategi del 2 omfattar en stor mängd projekt och åtgärder som tillsammans syftar till en hållbar utveckling av transportsystemet i Gävle kommun. Många aktörer inom såväl kommunkoncernen Gävle kommun som i andra samarbetsorganisationer kommer att beröras av arbetet. Däremot finns det inga kostnadsberäkningar vad åtgärderna kommer kosta att genomföra eller prioriteringar i vilken ordning åtgärderna ska genomföras. Kostnadsberäkningar och åtgärdsrioriteringar är tänkta att behandlas löpande i verksamhetsplanering och budgetarbete för respektive ansvarsaktör.

³ All direkt användning av fossila bränslen har upphört

⁴ All direkt och indirekt användning av varor och tjänster som leder till utsläpp av växthusgaserna har upphört

⁵ Inklusiv mopedtrafik

⁶ Inklusiv motorcyklar

⁷ Hållbart resande

Övergripande förhållningssätt till trafik och trafikplanering

Den ekologiska hållbarheten sätter gränserna för vad naturen tål och den ekonomiska hållbarheten utgör medlet för att nå målet som är den sociala hållbarheten, att skapa ett tillgängligt samhälle där människor trivs att vistas och leva i. Ekonomisk hållbarhet handlar inte alltid om att det initialt ska vara så billigt som möjligt, utan om att spendera pengarna klokt så att större kostnader undviks längre fram.


Ett hållbart transportsystem uppnås inte med enbart åtgärder inom transportsektorn utan en helhetssyn och samordning behövs mellan trafikplanering, stadsplanering, användare av transportsystemen, regionen och näringslivet. En utveckling utgående från samtliga hållbarhetsaspekter ingår också i den helhetssynen.

Transportsystemet har utvecklats i hög grad med målet att

åstadkomma ökad rörlighet. Det är dock inte rörligheten i sig som är intressant utan tillgängligheten, det vill säga möjligheten att ta del av olika slags utbud av varor och tjänster. Ökad rörlighet ger ökad trängsel och resulterar i minskad tillgänglighet i städer. Rörligheten är alltså kostnaden medan tillgängligheten är nyttan och genom olika telekommunikationslösningar kan ökad tillgänglighet tillfredställas utan ökad rörlighet.



För att uppnå ett hållbart transport-system i Gävle föreslås att följande grundläggande förhållnings-sätt tillämpas i Gävle kommun:

- 
- ✓ **Helhetssyn och samordning**
 - ✓ **Flytta fokus från rörlighet till tillgänglighet**

Hållbart resande i Gävle – teknik, politik och ändrade vanor

Gävle kommun ska mer fokuserat arbeta med minskad lokal och global miljöpåverkan från resor samt öka trafiksäkerheten och förbättra folkhälsan. För att nå ett transportsystem som är långsiktigt hållbart krävs många samverkande åtgärder. Det traditionella sättet att lösa trafikproblem genom fysiska åtgärder är förlegat. Attityd- och beteendepåverkande åtgärder i kombination med politiska beslut behövs för att nå maximal effekt. För Gävle kommuns del innebär det att prioritera gående, cyklisterna och kollektiva transporter.

Att sätta ett pris på miljön för att dämpa eller hindra skadlig miljöpåverkan är nödvändigt. Ett stort antal ekonomiska styrmedel finns i vardagen som praktiskt påverkar oss alla. Informationskampanjer och motiverande aktiviteter tillsammans med ekonomiska styrmedel gör att det blir attraktivare och lönsammare att resa mer miljöanpassat. Exempel på ekonomiska styrmedel kan vara subventionerad kollektivtrafik och miljöbilspartering.

Påverka resan innan den börjar

Hållbart resande handlar om att på olika sätt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur. Syftet är att påverka resan innan den har börjat. Det kan till exempel handla om val av transportmedel, val av drivmedel eller att helt välja bort resan och använda sig av telekommunikation istället. Att ändra beteenden tar dock tid. Först behövs ökad kunskap om alternativen och vinsterna som de olika alternativen är förenade med. Ökad kunskap leder till förändrade attityder som i slutändan leder till ett ändrat beteende om rätt förutsättningar ges. Hållbart resande ersätter eller utesluter inte tekniska lösningar. Det är ett komplement som får nya eller befintliga tekniska lösningar att ge större effekt och nyttjas bättre. Att arbeta med attityd- och beteendepåverkande åtgärder kan leda till att ny infrastruktur inte behöver byggas men det kan inte ses som en regel att det alltid är så. Då det i slutändan alltid är individen som väljer måste det finnas möjlighet att göra bra och smarta val. Al-



ternativen till den egna bilen måste vara så attraktiva att det blir lätt att välja ett mer hållbart sätt att resa eller helst ett alternativ som gör resan överflödig.

Samarbete

För att uppnå varaktiga beteendeförändringar så är samarbete mellan olika aktörer av stor vikt. Gävle kommun kan inte ensam uppnå lika stora förändringar som om flera olika aktörer jobbar tillsammans. För att minska transportarbetet gäller det också att olika kompetenser inom trafik, miljö och information är delaktiga. Insatser krävs inom såväl samhällsplanering, teknikutveckling, tillgänglighets- och trafiksäkerhetsåtgärder samt attityd- och beteendeförändringar. Genom att uppnå förändrade attityder och beteenden hos Gävles kommuninvånare och näringsliv kan resmönstren ändras och skapa både ekonomiska, natur-, hälso- och säkerhetsmässiga vinster.

Upphandling som verktyg

Gävle kommun handlar varor och tjänster för stora summor varje år. År 2009 handlade Gävle kommuns förvaltningar för 309 miljoner kronor och koncernen totalt för cirka 2,6 miljarder. Upphandling är därför ett viktigt verktyg i kommunens miljöarbete. I och med att Gävle kommun handlar varor och tjänster i så stor omfattning kan de miljökrav som ställs vid upphandlingar verkligen påverka marknaden att tillhandahålla mer lokalt och globalt miljöanpassade tjänster och produkter. Gävle kommun ska sträva efter att minimera miljöpåverkan som orsakas av kommunens egen konsumtion. Ska de miljöpolitiska målen som antagits i Gävle kommun nås måste också krav ställas på de varor och tjänster som nyttjas inom kommunkoncernen. Ett av

de viktigaste områdena är miljökrav vid upphandling av transporter och resor eftersom de har stor påverkan på klimat och miljö. Inköp Gävleborg genomför Gävle kommuns upphandlingar men det är kommunens ansvar att bestämma vilka krav som ställs på varan eller tjänsten som upphandlas. Gävle kommun har under år 2010 arbetat medvetet med att ställa miljökrav vid upphandling av t.ex. samhällsbetalda resor och kommunens fordon men det finns mycket mer kvar att göra.

Prioritering mellan trafikslag

För att uppnå den vision och inriktning som del 1 av trafikstrategin anger krävs ett förändrat förhållningsätt till resor och transporter. Gång-, cykel- och kollektivtrafikens marknadsandel måste öka. För att förändra färdmedelsfördelningen krävs en tydlig prioritering mellan de olika trafikslagen. Trafiknät för gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik är inte helt skilda från varandra utan korsar varandra och samma yta måste ibland samnyttjas. Det innebär att det uppkommer många situationer där Gävle kommun måste välja hur ett trafikslag ska prioriteras gentemot ett annat. Prioriteringen avser bland annat hastigheter, företrädesreglering, utrymme och prioritering i signal (så kallad grön våg). Idag sker dessa beslut i många fall på ett icke samordnat och otydligt sätt.

Prioriteringen avser i första hand huvudnäten för de olika trafikslagen där de hamnar i konflikt med varandra eller

konkurrerar om samma utrymme. Där huvudnätet för ett trafikslag möter lokalnätet för ett annat trafikslag ska huvudnätet prioriteras högst. Undantag måste dock göras i vissa fall. Till exempel om trafikmängden för ett trafikslag är väsentligt större än ett annat, om prioriteringen orsakar oacceptabelt långa köer eller om det ger andra negativa spridningseffekter. Prioriteringen ska ses som en checklista som alltid ska stämmas av.

Vid utformning av huvudnäten ska trafikslagen i Gävle kommun prioriteras i följande ordning:




- 1. Gång och cykel.**
- 2. Kollektivtrafik.**
- 3. Biltrafik.**

Motivet till att gångtrafiken prioriteras högst är att i stort alla är gångtrafikanter under hela eller delar av sin resa. Fotgängarna kräver dessutom små ytor och små kommunala investeringar. Både gående och cyklister är oskyddade och det kräver hög prioritet vid utformning. Övriga färdslätt innebär i fallande ordning större investeringar, större markyta och större energibehov.



Från ovanstående grundprioritering gör dock Gävle kommun undantag enligt följande:

- 
- ✓ **Längs stomlinjerna ska kollektivtrafiken prioriteras högst.**
 - ✓ **På E4, Riksväg 80 samt Hamnleden som har till funktion att avlasta innerstadens trafik, ska biltrafikens framkomlighet prioriteras.**



Val av åtgärder med fyrstegsprincipen

På nationell nivå finns den så kallade fyrstegsprincipen för val av åtgärder inom trafikområdet. Principen är framtagen av Trafikverket och innebär att åtgärder ska väljas i följande ordning:

- Steg 1. Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt
- Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur
- Steg 3. Förbättringsåtgärder och begränsade ombyggnadsåtgärder
- Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Vid val av åtgärder i Gävle kommun ska alltid fyrstegsprincipen användas. Nedan följer Gävle kommuns tolkning av fyrstegsprincipen.

I första hand 1

Verka för åtgärder som innebär att en bilresa eller biltransport inte behöver göras och att tillgänglighet till varor eller tjänster kan uppnås på annat sätt.

Exempel på åtgärder inom fysisk planering är förtätning, verksamhetens lokalisering och planering av hållbara transportslag i tidiga skeden. Andra exempel är informations-, marknadsförings- och beteendepåverkande åtgärder samt möjlighet till distansarbete, videokonferenser och att utföra kommunala tjänster via internet. Riktlinjer och checklistor samt resepolicyer som påverkar möjligheten att låta bli att resa och är också steg 1-åtgärder.

I andra hand 2

Verka för åtgärder som gör befintliga trafiksystem effektivare, säkrare och mer miljövänliga.

Exempel på åtgärder är informationssystem, vägvisning, flexibla skol- och arbetstider, tidsanpassning av biljettpri-

ser på kollektivtrafiken, automatisk hastighetsövervakning, tidsanpassning av parkeringsavgifter, lägre parkeringsavgifter för miljöbilar, begränsningar för tunga fordon i stadskärnan, miljözoner, trängselavgifter, stimulera till att bil- och cykelpooler etableras och även här gärna i kombination med informations- och beteendepåverkande åtgärder. Att förbättra framkomligheten för busstrafik med åtgärder som inte kräver ombyggnation samt att åstadkomma mer och bättre cykelparkering är också steg 2-åtgärder.

I tredje hand 3

Verka för balanserade punktvisa förbättrings- och ombyggnadsåtgärder i befintlig infrastruktur.

Exempel på åtgärder är ombyggnader för bättre trafiksäkerhet, trygghet, miljö och attraktivare stadsrum samt bättre framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Att höja kvalitén på de alternativa transportsätten genom till exempel nya bussgator och nya cykelvägar är också steg 3-åtgärder. Andra exempel är framkomlighetshöjande åtgärder för biltrafik där så krävs för att exempelvis avlasta innerstadens trafik eller ombyggnad av korsning som ger stora olägenheter för omgivningen. Utformningen ska inte göras med stor överstandard eller innan trafikvolymerna uppnått nivåer som kräver ombyggnad.

I sista hand 4

När åtgärder i steg 1-3 inte är tillräckliga ska kommunen verka för en balanserad utbyggnad av ny infrastruktur för biltrafik.

Exempel på åtgärder i steg 4 är nybyggnad av gator och trafikleder. Utformningen ska inte göras med stor överstandard eller innan trafikvolymerna uppnått nivåer som kräver nybyggnation samt att också andra värden än bara ökad framkomlighet uppnås.



Samhällsplanering för hållbara transporter

Stadens struktur och utformning har stor betydelse för hur samhället fungerar och hur människor väljer transportmedel. Ju mer separerade stadens olika funktioner är, till exempel om bostäder, näringsliv, kommersiell och offentlig service byggs upp och utvecklas långt ifrån varandra, desto fler och längre transporter krävs av både personer och gods. Gävle kommuns planering utgår från en planeringsfolkmängd på 102 000 invånare år 2025. För att kunna tillgodose bostadsbehovet till så många gävlebor behöver omkring 8000 nya bostäder planeras i hela Gävle kommun.

Regionförstoring är en del av tillväxten och innebär att arbetsmarknaden vidgas och får bland annat till följd att många väljer att arbeta i en ort och bo i en annan. För att regionförstoringen med sitt ökade resbehov inte ska belasta miljön negativt är målsättningen att planera för en attraktiv kollektivtrafik som attraherar flertalet pendlare mellan regionens orter. En tillväxt som är långsiktigt hållbar lägger lika stor vikt vid social och miljömässig god utveckling som vid en ekonomisk tillväxt.

Bebyggelse- och infrastrukturplanering är de delar inom samhällsplaneringen som, rätt utformad, kan bidra till att människor ges ökad möjlighet att leva jämställda liv. Ett jämställt transportsystem, det vill säga att kommunikationer för arbete, skola och fritid erbjuder sådana valmöjligheter att både män och kvinnor, flickor och pojkar, kan använda de transportslag och de färdvägar som passar bäst utifrån tid och situation. Exempelvis borde det vara självklart med god busstillgänglighet och säkra cykelmöjligheter till alla skolor, större företag och servicefunktioner i Gävle kommun.



Planering som medverkar till minskade vägtransporter

Transporter är en förutsättning för att samhället ska fungera men det finns många motiv till att minska just biltrafikarbetet. Motorfordonstrafiken orsakar negativa effekter i form av trängsel, luftföroreningar, buller och minskad trafiksäkerhet. Minskat biltrafikarbete skulle även gynna kvarvarande bilister eftersom framkomligheten skulle öka.

Vissa transporter är nödvändiga och målet är att dessa transporter ska göras på ett så miljöanpassat och samhälls-ekonomiskt effektivt sätt som möjligt. Det innebär att det måste finnas goda förutsättningar och möjligheter att gå, cykla och åka kollektivt istället för att använda bilen. Satsningar på attraktiva gång- och cykelvägar samt utbyggd kollektivtrafik med hög turtäthet kan underlätta att välja bort bilen för många sorters resor. Det är också viktigt att järnvägen har tillräcklig kapacitet och att nätet byggs ut för att kunna flytta över transporter från bil till tåg och därmed tillgodose behovet av främst tunga transporter. Att bygga nya bilvägar för att minska trängsel på vägarna är inte långsiktigt hållbart.

Det finns många små och stora åtgärder i en stad som bidrar till att transportbehovet med bil minskar. Till exempel kan förbättringar göras för att förtäta staden, koppla ihop stadens olika stadsdelar och funktioner, utforma trygga, säkra och trevliga trafikmiljöer för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer, bygga ut kollektivtrafiken och minska barriäreffekter av stora trafikleder. Både kommersiell och offentlig service i nära anslutning till bostaden är viktigt för att öka tillgängligheten och minska bilberoendet. En samplanerad trafik- och stadsmiljö med satsningar på gestaltning och god tillgänglighet för alla trafikslag bidrar dessutom till en vackrare och mer livfull stad.

➔ Så går vi vidare

Förtäta staden och bygg utmed kollektivtrafikstråken 1

Det är viktigt att befintliga strukturer i staden och i mindre samhällen kompletteras. Att bygga vidare på befintliga strukturer hushåller med resurserna eftersom det går att dra nytta av tidigare byggnation och infrastrukturinvesteringar. Såväl nya bostäder som nya verksamheter bör lokaliseras utmed fungerande kollektivtrafikstråk. Hur staden och kommunen ska växa och utvecklas planeras i kommunens översiktsplaner och detaljplaner. **Bygg & Miljö, Tekniska kontoret** och **Kommunledningskontoret** ansvarar gemensamt för översiktsplaneringen. **Bygg & Miljö** ansvarar för detaljplaneringen.



Planera för hållbara transportmedel i alla planeringsskeden 1

För att gång-, cykel- och kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen är det viktigt att de finns med i planeringen redan från början. När nya områden byggs och när ombyggnationer av befintlig infrastruktur ska göras ska alltid tillgängligheten till gång- och cykelstråk, busshållplatser och pendlarparkeringar uppmärksammas och planeras in. Det är också viktigt att inte glömma bort driftaspekterna. Med hjälp av riktlinjer och en checklista ska det bli enklare att i tidiga skeden planera in tillgänglighet till hållbara transportmedel, trafiksäkerhet och trygghet i översiktsplaner, detaljplaner och bygglov samt möjliggöra goda lösningar på aktuell plats. **Kommunledningskontoret, Tekniska kontoret** och **Bygg & Miljö** ansvarar gemensamt för att ta fram en TRAST⁸-checklista som sedan används i varje planprojekt.

Lokalisera transportintensiv verksamhet i goda trafiklägen 1

Gävle är en viktig knutpunkt mellan järnvägarna Ostkustbanan, Norra Stambanan och Bergslagsbanan. Gävle har dessutom en av Östersjöns viktigaste hamnar och knyter samman biltrafiken i Europaväg 4 (snart även E16) samt riksvägarna 56, 76 och 80. Förbättrade möjligheter för lastning och lossning av godstransporter kan skapas med satsningar på befintlig kombiterminal i Gävle Hamn och planerad ny kombiterminal i Tolvforssskogen. De kvarvarande industrispår som finns till stadens olika industriområden bör skyddas och utvecklas. **Kommunledningskontoret, Bygg & Miljö, Tekniska kontoret, Gävle Hamn** och många fler ansvarar

⁸ Trafik för en attraktiv stad (Stadens karaktär, Transportsystemet, Trafikens omfattning, Tillgänglighet, Trygghet, Miljö och Trafiksäkerhet)





för att möjliggöra och förbättra kombiterminaler och industrispår. **Kommunledningskontoret, Bygg & Miljö** och **Tekniska kontoret** ansvarar gemensamt för översiktsplaner, detaljplaner och exploateringsfrågor som behandlar lokalisering av transportintensiv verksamhet.

Arbeta fram en parkeringsnorm 1

Med en parkeringsnorm blir Gävle kommuns krav på bilplatser tydliga vid nyproduktion av framför allt bostäder, arbetsplatser och byggnader för publik verksamhet. Tillräckligt med bilplatser i rätta lägen skapar attraktiva bostäder och tillgängliga offentliga miljöer. En cykelparkeringsnorm finns redan. **Tekniska kontoret** ansvarar för att arbeta fram, implementera och följa upp parkeringsnorm för såväl cykel som bil.

Fler båt- och badplatser 1

Att ha promenadavstånd till sin båtplats eller till en badplats är möjligt i flera stadsdelar i Gävle och i flera av de mindre orterna i kommunen. Det är dock önskvärt att utöka sådana möjligheter och skapa bad- och båtplatser centralt i Gävle. **Tekniska kontoret, Kultur & Fritid** och **Bygg & Miljö** ansvarar för olika steg i att möjliggöra fler bad- och båtplatser i hela Gävle kommun.

Arbeta för ökad kapacitet på järnvägen 3

Det är önskvärt att biltransporter i större omfattning minskar till förmån för fler tågtransporter. I dagsläget råder dock kapacitetsbrist på många delar av järnvägsnätet. Därför behövs fler sträckor med dubbelspår och fler så kallade mötesstationer. Största behovet i dagsläget är dubbelspår Furuviik – Skutskär, ny in-/utfart Gävle Hamn och dubbelspår Ostkustbanan men även förbättringar på Norra Stambanan och Bergslagsbanan är nödvändiga liksom spår till kombiterminal i Tolvforssskogen. **Kommunledningskontoret** ansvarar för att frågan drivs mot Trafikverket. **Kommunledningskontoret, Bygg & Miljö** och **Tekniska kontoret** ansvarar gemensamt för att skapa översiktsplaner som möjliggör utbyggnad. **Bygg & Miljö** ansvarar för detaljplanering och **Tekniska kontoret** ansvarar för markfrågor som möjliggör nya spårdragningar.

Fler hållplatslägen för persontåg 3

Det är önskvärt att möjligheterna att åka med tåg utökas även för kortare resor inom kommunen och i närregionen. Gävle kommun arbetar för nya hållplatslägen i Bergby och vid sjukhuset i Gävle. **Kommunledningskontoret** ansvarar för att frågan drivs mot Trafikverket. **Bygg & Miljö** ansvarar för detaljplanering.

Tryggt och snyggt Gävle

För att gävleborna ska våga och vilja vara överallt i det offentliga rummet dygnet om, året om, krävs också att staden och tätorterna känns trygga. Då trygghet är olika för olika människor är det viktigt att trygghet studeras i den fysiska strukturen ur flera olika aspekter. Det kan bland annat handla om att belysa på rätt sätt, skapa fönster eller entréer med utblickar från hus ut på gator, förlägga gång- och cykelvägen nära bostäder eller vända entréer till publika verksamheter ut mot platser där folk och bilar rör sig.

Gävles stadskärna med välbesökta handels- och nöjesområden, rikt kulturliv, blomstrande parker, spännande arkitektur och vattenkontakt med Gavleån inbjuder till möten, rörelse och trivsel. Gävle kan erbjuda många olika typer av vardagsrum som i nästan alla fall är placerade i direkt anslutning till gång- och cykelbanor. Det är viktigt att de offentliga rummen fungerar som de ska, är inbjudande och håller kvaliteten över årstiderna och över åren.

➔ Så går vi vidare

Arbeta mer med trygghet 1

Det är viktigt att Gävle kommun känner till vilka områden, platser och vägar som anses otrygga och genomför en åtgärd där så är möjligt. Det är också viktigt att arbeta förebyggande när nya vägar och ny bebyggelse planeras för att undvika otrygga lösningar. Att öka kunskapen kan bland annat ske genom trygghetsvandringar, enkäter, samtal i skolor med mera. Det ska tas fram en checklista som beaktar aspekter

kring tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet i planeringskedet. **Tekniska kontoret** ansvarar för att genomföra trygghetsvandringar med både fotgängare och cyklister. **Bygg & Miljö** och **Tekniska kontoret** ansvarar för att ta fram en TRAST-checklista att använda i planeringsprojekt.

Skapa fler gågator och torg 1

Mötesplatser är viktiga och en levande stadskärna behöver ett stort utbud av olika sorters mötesplatser. Det är också viktigt att det finns möjlighet att promenera runt mellan handel, service och nöjen utan att störas av biltrafik. I stadskärnan är det önskvärt med flera torg i anslutning till gång- och cykelstråken. Mötesplatser, gågator och torg ska vara inbjudande för gävlebor och besökare året om och dygnet runt. **Tekniska kontoret** ansvarar för allmän platsmark. **Bygg & Miljö** ansvarar för detaljplanering.

Ta fram en Centrumplan och implementera den

1 2 3 4

En centrumplan är ett av många verktyg i utvecklingen av Gävle stadskärna och ska innehålla såväl en plan för mark- och vattenanvändning, en vision för utveckling och utformning samt en strategi för hur möjligheterna kan förverkligas. Centrumplanen ska också hantera och föreslå trafiklösningar för bland annat Slottstorget, kollektivtrafikhållplats vid Rådhuset, gång- och cykelstråk genom stadskärnan, utformning av Nygatan och tillgängliggöra Årummet. **Kommunledningskontoret**, **Tekniska kontoret** och **Bygg & Miljö** ansvarar gemensamt för att arbeta fram en Centrumplan.



Ett levande stadsmiljöprogram ¹

Ett stadsmiljöprogram är ett av flera verktyg för att få Gävles offentliga miljö att vara vacker, säker, tillgänglig och hållbar. Gävles möblering, belysning och gaturum beskrivs i stadsmiljöprogrammet utifrån syfte, användning, placering och utformning. I stadsmiljöprogrammet finns ett slags ”standard” för möbler i stadsrummet, till exempel soffor, papperskorgar, toaletter, belysningsarmaturer, gatubeläggningar och liknande. Stadens möbler ska vara till både nytta och trivsel och uppfylla krav på till exempel tillgänglighet och estetik. Ett stadsmiljöprogram måste ständigt uppdateras och följas upp för att ge mesta möjliga utdelning till de som använder stadens inredning. **Tekniska kontoret** ansvarar för att stadsmiljöprogrammet uppdateras.

Drift av offentliga ytor i Gävle ²

Driftsåtgärder⁹ inom gatu- och trafikområdet är en del av väghållningsansvaret och utgör en stor del av den totala budget som är avsatt till gator och trafik. Det kostar mycket pengar att hålla torg, gator och cykelbanor i snyggt och säkert skick. Det är viktigt att driftsbudget för underhåll av

torg, gator och cykelbanor stämmer överens med behoven av skötsel och reparation. Det är också viktigt att förbättringsåtgärder och lagningar sker i rätt tid och med rätt material för att ge en lång hållbarhet och kräva minimalt med arbete. Driftsbudget för skötsel och underhåll av offentliga ytor är hela kommunens angelägenhet och budgetberedning och uppföljning bör synliggöras tydligare internt inom kommunkoncernen men också externt ut mot framför allt näringslivet. **Tekniska kontoret** ansvarar för drift och underhåll av gator och parker.

Rapporteringsystem på hemsidan ¹

Ett ärendehanteringssystem är redan infört på tekniska kontoret för att kunna följa upp allmänhetens synpunkter om bland annat trafikmiljön. Ärendehanteringssystemet bör på sikt utvecklas med ett rapporteringssystem på hemsidan som ska göra det möjligt för medborgaren själv att rapportera in exempelvis idéer, fel och brister i gång-, cykel-, kollektivtrafik- och bilvägnätet. **Tekniska kontoret** ansvarar för att utveckla rapporteringssystemet.



⁹ T.ex. vinterväghållning, sopning, belysning, beläggningsåtgärder



Smart lokalisering av skolor och offentlig service

Närheten till förskolor och skolor är viktig för att barnfamiljer ska se bostadsområden som attraktiva även om allt fler barn går i skolor utanför den egna stadsdelen. De senaste åren har det skett en stor förändring i hur elever tar sig till och från skolan i Gävle. Bilresor för att hämta och lämna barn har ökat markant. I och med fler friskoleetableringar och olika ämnesfokus i de kommunala skolorna är det inte längre självklart att gå i den skola som ligger närmast bostaden. I Översiktsplan Gävle stad finns ställningstaganden för vilka kriterier Gävle kommun vill att nya skoletableringar ska uppfylla.

Lokalisering av hälsocentraler, publika serviceverksamheter och särskilda boenden behöver också placeras i tillgängliga lägen nära kollektivtrafikstråk och i anslutning till goda gång- och cykelvägstråk. Liksom på skolsidan har flera hälsocentraler, läkarmottagningar, apotek samt särskilda boenden privatiserats under de senaste åren. Förfrågningar om nyetableringar eller omlokaliseringar kommer regelbundet in till Bygg & Miljöförvaltningen. Några direkta krav eller kriterier för lokalisering finns för närvarande inte på sådan verksamhet.

➔ Så går vi vidare

Lokalisering av skolor ¹

Ska nya skolor etableras är det viktigt att skolbarnen får en god miljö både inomhus och utomhus och att skolvägen är

trafiksäker redan från början. I Översiktsplan Gävle stad finns Gävle kommuns kriterier för vad som ska gälla för skolbyggnad, miljö och trafik för skolor men också andra verksamheter som har barn som publik. **Barn & Ungdom, Utbildning & Arbete** och **Utbildningsföretagen** ansvarar för att Gävle kommuns kriterier för miljö och trafik ska vara uppfyllda vid lokalisering av nya skolor. **Bygg & Miljö** ansvarar för bygglov, eventuella planändringar och att krav ställs på de nyetableringar av skolor som inte uppfyller kriterierna.

Lokalisering av publik verksamhet ¹

Nya etableringar av publik verksamhet såsom till exempel handel, kulturanläggningar, idrottsanläggningar och hälsocentraler bör lokaliseras i närheten av kollektivtrafik, gång- och cykelstråk för att tillgängliggöra verksamheten med många trafikslag. **Bygg & Miljö** och **Tekniska kontoret** ansvarar för att arbeta fram lokaliseringsriktlinjer för publika verksamheter.

Genomföra tidsgeografiska analyser ¹

Människors vardag innehåller ett ständigt flöde av aktiviteter. Genom att gävlebor i en undersökning får redogöra för dagsprogrammet, vad de gör och vid vilken tid, så kan Gävle kommuns förståelse öka kring vad den fysiska miljön har för betydelse för människors vardagsliv och vardagsrörelser. Denna kunskap kan vara ett underlag för översiktlig planering inom bebyggelse och infrastruktur. **Bygg & Miljö, Tekniska kontoret** och **Kommunledningskontoret** ansvarar för att genomföra tidsgeografiska analyser.



Attraktiva gångmiljöer och gångstråk

Fotgängarna är den trafikantgrupp som gör staden och samhällena levande. Oavsett om en person cyklar, åker buss, tar tåget eller bilen så är de flesta i något skede av resan gångtrafikanter. De faktorer som har direkt påverkan på om det anses vara attraktivt att gå är avstånd, genhet, gångnätets kvalitet, väderlek, säkerhet, trygghet och fysiska hinder. Det handlar även om upplevelsen av den omgivande miljön. Genom att skapa en miljö där människor vill vistas lockar platsen även handel, nya företag och fler besökare. Om fler väljer att promenera uppnås positiva effekter på både miljön, trafiksäkerheten och folkhälsan.

Skapa trygga och säkra gångstråk

För att få fler gävlebor att känna sig trygga och våga röra sig i den offentliga miljön så gäller det att skapa gångstråk som både är och känns säkra dygnet runt året om. För att ett gångstråk ska användas måste det upplevas som det bästa alternativet för fotgängaren. En gångtunnel som är trafiksäker kan ändå väljas bort om fotgängaren väljer att korsa tvärs över bilvägen på grund av att det blir genare eller att gångtunneln känns mer hotfull än bilarna på vägen. Trots att risken är liten att skadas allvarligt eller dödas på väg till eller från skolan är det många föräldrar som skjutsar sina barn med bil. De senaste åren har det skett en stor förändring i hur elever tar sig till och från skolan. Bilresor för att hämta och lämna barn har ökat markant. Detta leder i sin tur till att biltrafiken runt skolorna ökar med försämrad trafiksäkerhet och hälsa för barnen som följd. I många fall önskar föräldrarna fysiska åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten, men det är ofta föräldrarnas bilskjutsande som skapar de största problemen och riskerna.

➔ Så går vi vidare

Ta fram Gävle Standard för tillgänglighet och säkerhet 1

Det behövs en exempelsamling med standardritningar för hur gångstråk, gångbroar och gångtunnlar ska utformas för att vara trafiksäkra, tillgänglighetsanpassade och upplevas som trygga. **Tekniska kontoret** ansvarar för att ta fram Gävle Standard.

Skapa en trafiksäker miljö vid skolor 1 2 3

För att öka trafiksäkerheten runt skolorna i Gävle kommun kan skolorna arbeta med skolreseplaner, trafikundervisning, vandringskolbussar och särskilda avlämningsplatser. Även fysiska åtgärder i gatumiljön samt olika trafikregleringar kan bli aktuella. **Barn och Ungdom** ansvarar för kontakten med skolorna. **Tekniska kontoret** ansvarar för gatumiljön runt skolorna samt rådgivning till skolorna om trafiksäkerhet. **Gavlefastigheter** ansvarar för skolgårdsmiljön



Analys av fotgängarolyckor 1

Årligen ska en utförlig rapport av det gångna årets fotgängarolyckor tas fram med en analys med orsakstyp och eventuella förbättringsförslag. **Tekniska kontoret** ansvarar för att göra olycksanalysen.

Drift och underhåll av gångstråk 1

Gångstråk som snöröjs, halkbekämpas, sopas, har jämn yta och är belysta krävs för att fler ska promenera. Det är även viktigt att bänkar är hela och att papperskorgar töms. Tekniska kontoret ansvarar för drift och underhåll av gångstråk.

Kampanjer för att öka säkerheten i gatumiljön 1

För att minska olycksrisken bland fotgängare kan riktade kampanjer genomföras för att fler ska använda reflexer och broddar. **Tekniska kontoret** och **Trafikverket** ansvarar för kampanjer.

Öka tryggheten i den offentliga miljön 1

Många gånger kan det vara skymmande växlighet, bristande belysning, klotter, nedskräpning och busliv som gör att det känns otryggt att vistas utomhus efter mörkrets inbrott. För att fler ska känna sig trygga och våga röra sig i den of-

fentliga miljön så kan olika påverkansprojekt genomföras. Exempel på sådana kan vara trygghetsvandringar, Rena Gävle och brukarsamverkan. Vuxenvandrare och polisens citygrupp kan skapa en tryggare stämning där många ungdomar rör sig. **Tekniska kontoret** ansvarar för trygghetsvandringar, brukarsamverkan och kampanjer så som Rena Gävle. **BIG** och **Polisen** ansvarar för vuxenvandrare och polisens citygrupp.

Bygg hastighetssäkrade gångpassager 3

Prioriterade gångpassager på det kommunala huvudvägnet ska hastighetssäkras så att bilarna inte kör snabbare än 30 km/h i korsningspunkten. **Tekniska kontoret** ansvarar för att skapa hastighetssäkrade gångpassager.





Skapa gångmiljöer och gångstråk som är användbara för alla

En grundförutsättning för att kunna förflytta sig till fots mellan hemmet och olika samhällsfunktioner är att det finns mark reserverad för fotgängaren i form av gångvägar och att det finns sätt att korsa bilvägar, järnvägsspår och vattendrag. Gångvägar ska vara gena, sammanhängande och lättorienterade. Personer med någon form av funktionsnedsättning ska självständigt kunna förflytta sig i staden och dess omgivningar. Gångvägnätet måste därför anpassas efter de personer som har svårt att se, höra, röra sig samt bearbeta och tolka information. Om stadsdelarna och samhällena i Gävle kommun är tillgänglighetsanpassade går det att så långt som möjligt undvika särlösningar för den enskilda individen och öka kommuninvånarens möjlighet till rörelsefrihet.

➔ Så går vi vidare

Ta fram en Gångplan 1

Vilka länkar som fattas i gångvägnätet samt vilka övriga åtgärder som behövs utifrån trygghets-, tillgänglighets- och trafiksäkerhetsaspekt behöver studeras och sammanställas i en Gångplan. **Tekniska kontoret** ansvarar för att ta fram en Gångplan.

Bygg gångvägar till alla målpunkter 1

På de gator som har högre skyltad hastighet än 30 km/h ska det finnas separerade gångstråk till alla busshållplatser och större målpunkter i staden och tätorterna. **Trafikverket** ansvarar för det statliga vägnätet och **Tekniska kontoret** ansvarar för det kommunala vägnätet.

Åtgärda alla enkelt avhjälpna hinder 2 3

Ett enkelt avhjälpna hinder är ett hinder som kan anses vara rimligt avhjälpna med hänsyn till nyttan av åtgärden. De ekonomiska konsekvenserna får dock inte bli orimligt betydande. Exempel på enkelt avhjälpna hinder är bristande skyltning, bristande eller bländande belysning, svårforcerade rännalar, felplacerade gatupratrare, stolpar och trappor som inte är kontrastmarkerade. **Tekniska kontoret** ansvarar för kommunala gångstråk.

Tillgänglighetsanpassa gångpassager och gångstråk 3

Alla gångpassager längs huvudnätet och prioriterade stråk i staden ska tillgänglighetsanpassas genom att sänka kantstegar och skapa ledstråk¹⁰ där det inte finns naturliga ledstråk. **Tekniska kontoret** ansvarar för kommunala gångstråk.

¹⁰ Något som går att följa t.ex. en vägg, en kant, ett räcke, en ledstång eller skillnader i material



Cykla i Gävle

Cykeln är ett transportmedel som har många fördelar och positiva egenskaper. Cykeln är ett billigt, miljövänligt och hälsosamt transportsätt som är smidigt i stadstrafiken och tar liten yta i anspråk. En cykel har ingen negativ påverkan på miljön när den används men har mycket stor påverkan på den enskilda personens hälsa och därmed också på samhällsekonomin. För att nå det hållbara transportsystemet är en viktig del att erbjuda attraktiva alternativ till att ta bilen. Cykeln är ett utmärkt alternativ. I Gävle kommun finns goda förutsättningar för att öka cyklandet, kommunen är relativt platt och cykelvägnätet är väl utbyggt. Andelen korta bilresor, under 4 kilometer, har ökat de senaste 10 åren och där har cykeln den största konkurrensfördelen.

Tillgängligt och attraktivt cykelvägnät

För att cykeln ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen krävs att det på ett smidigt, gent och säkert sätt går att ta sig fram på cykel. Gävle kommuns cykelplan från år 2010 visar hur en utbyggnad av cykelvägnätet ska ske. Även en mer cykelvänlig samhällsplanering krävs för att öka cykelns konkurrenskraft. För att ta sig fram på ett smidigt sätt med cykel är det också viktigt att det finns kringfunktioner som till exempel bra cykelparkering nära målpunkten och vid bytesmöjlighet till kollektivtrafiken, bra cykelvägvisningssystem och möjlighet att pumpa däcken.

➔ Så går vi vidare

Bygg ut cykelvägnätet, hela kommunen 3

I Gävle kommuns cykelplan finns många bra förslag på hur cykelvägnätet ska byggas ut för att få ett heltäckande nät. Till detta krävs dock att medel avsätts både inom kommunal och inom statlig verksamhet. Cykelplanen utgör grunden och används som stöd i verksamhetsplaneringen. En

mer detaljerad plan för utbyggnad de närmsta fem åren tas fram och budgeteras. **Tekniska kontoret** och **Trafikverket** ansvarar för att utbyggnad sker utifrån cykelplanen.

Ta fram en cykelparkeringsplan 2

Idag finns det för lite cykelparkering i Gävle och då särskilt i de centrala delarna av staden. En cykelparkeringsplan tas fram för att tydliggöra behovet och prioritera utbyggnaden av cykelparkering. Arbetet med att byta ut gamla cykelställ mot cykelställ med möjlighet att låsa fast ramen pågår. Det arbetet ska fortsätta och nya platser ska utredas. Platser för p-garage och möjlighet att ha bevakade cykelparkeringar ska också utredas. Detta inarbetas i cykelparkeringsplanen. **Tekniska kontoret** ansvarar för att ta fram en cykelparkeringsplan.

Implementera cykelparkeringsnormen 1

Cykelparkeringsnormen som finns i cykelplanen implementeras så att mer cykelparkering skapas även på privata fastigheter. Tillsammans med **Bygg och Miljö** ansvarar Tekniska kontoret för att implementera cykelparkeringsnormen.

Skapa fler offentliga cykelpumpar 2

Utanför de centrala delarna av staden finns bensinstationer där cyklisten kan pumpa däcken men det måste även finnas alternativ i centrum som är öppna dygnet runt. En offentlig cykelpump har placerats vid Rådhusorget men fler offentliga cykelpumpar ska placeras ut på strategiska platser runt om i staden. **Tekniska kontoret** ansvarar för att fler offentliga cykelpumpar placeras ut i staden.

Komplettera och bygg ut cykelvägvisningen 2

I Gävle finns ett eget cykelvägvisningssystem som behöver kompletteras och byggas ut så att det enkelt går att orientera sig på cykelvägnätet i Gävle. Huvudvägnätet prioriteras. **Tekniska kontoret** ansvarar för att cykelvägvisningen kompletteras och byggs ut.

Gent och snabbt huvudvägnät för cykel 2

I cykelplanen finns ett utpekad huvudvägnät som ska prioriteras för cyklister när det gäller säkerhet, framkomlighet, drift och underhåll. En plan för hur det bäst ska ske tas fram och följs. **Tekniska kontoret** ansvarar för detta.



Skapa förutsättningar för trygg och säker cykeltrafik

En trygg och säker infrastruktur för cykel innebär att cykelvägnätet måste fortsätta byggas ut och att passager med bilvägnätet anpassas så att det säkert går att ta sig fram på cykel. Även otrygga stråk och platser måste identifieras och åtgärdas. En känsla av otrygghet eller osäkerhet kan göra att en person väljer att ta bilen istället för cykeln. Även drift och underhåll av cykelvägnätet är viktigt för att det ska användas säkert.

➔ Så går vi vidare

Analys av cykelolyckor 2

I samband med att olycksstatistiken sammanställs årligen ska en utförlig rapport om typ, orsak och förslag till förbättring tas fram. **Tekniska kontoret** ansvarar för att olycksanalysen genomförs och att rapporten tas fram.

Skapa god sikt 2

En stor säkerhetsrisk för cyklister är siktskymmande häckar, snöhögar och andra föremål. Idag finns en skrift som heter "Klipp häcken" vilken ska uppdateras och kommuniceras ut till medborgarna. Rutiner för hur detta ska kontrolleras ska utarbetas. Information och riktlinjer ska också ligga på kommunens hemsida. **Tekniska kontoret** och **Bygg och Miljö** ansvarar för att detta sker.



Vinterväghållning av cykelvägar 2

I den nya cykelplanen finns riktlinjer för vinterväghållning av cykelbanorna. En plan för hur snöröjningen ska ske utifrån cyklistens perspektiv utarbetas. Det är viktigt att tänka i stråk så att även korsningspunkter och vägar med blandtrafik i viktiga stråk prioriteras i snöröjningen. Rutiner för hur detta ska följas upprättas och kommuniceras ut till snöröjare och medborgare. **Tekniska kontoret** ansvarar.

Drift och underhåll av cykelvägar 2

Alla cykelvägar i staden har inventerats utifrån ytstandard och ett antal sträckor som behöver åtgärdas har identifierats i Gävle kommuns cykelplan. En plan med prioritering i vilken ordning de åtgärdas ska tas fram där huvudvägnätet för cykel är högst prioriterat. Till detta krävs dock att medel avsätts både inom kommunal och inom statlig verksamhet. Cykelplanen utgör grunden och används som stöd i verksamhetsplaneringen. En mer detaljerad plan för utbyggnad de närmsta fem åren tas fram och budgeteras. **Tekniska kontoret** och **Trafikverket** ansvarar.

Belysning 2

Många av cykelvägarna i Gävle har idag gemensam belysning med intilliggande väg. Detta är i många fall inte tillräckligt. En plan för att förbättra belysningen på cykelvägarna och riktlinjer för nybyggnation ska tas fram. **Tekniska kontoret** ansvarar.

Säkra passager vid korsningar med bilnätet 3

I cykelplanen har ett antal korsningspunkter mellan cykel- och bilvägar identifierats som behöver åtgärdas. Där huvudvägnätet för cykel är högst prioriterat har en första prioritering gjorts i vilken ordning de bör åtgärdas. Till detta krävs dock att medel avsätts både inom kommunal och inom statlig verksamhet. Cykelplanen utgör grunden och används som stöd i verksamhetsplaneringen. En mer detaljerad plan för utbyggnad de närmsta fem åren tas fram och budgeteras. **Tekniska kontoret** och **Trafikverket** ansvarar.

Få fler att upptäcka fördelarna med att cykla och göra det oftare

Att göra det möjligt att cykla är inte det enda som krävs för att öka cyklandet utan det måste kombineras med information om cykelns fördelar och attitydpåverkansinsatser. Cykelprojektet i Gävle med informationskampanjer och tävlingar i slutet av 90-talet visar tydligt att detta fungerar. Det visar också att arbetet är något som måste fortsätta år efter år för att ha långsiktig effekt. Även andra nya grepp bör testas för att få fler att cykla och även förbättra hälsan. En person som arbetar heltid bara med cykelfrågor skulle underlätta arbetet.

➔ Så går vi vidare

Anställ en cykelansvarig 1

För att få ett helhetsgrepp på cykelfrågorna i kommunen krävs att en person har detta som fokusområde. Personen ska arbeta med både planering, investering, attitydpåverkan och i viss mån även driftsfrågor. Detta skulle göra att helheten för cykeltrafiken behandlades på ett bättre sätt och att frågorna fick större fokus. **Gävle kommun** ansvarar.

Informationskampanjer och tävlingar 1

En cykelansvarig ska kunna arbeta med kampanjer för cykelvett, hälsa, cykla och gå till skolan och jobba tillsammans med skolan, arbetsgivare och andra intressenter. Cykeldagen som redan startat skulle kunna utvecklas och återkomma årligen som ett startskott för cykelsäsongen. **Gävle kommun** ansvarar.



Skapa ett cykelråd 1

Dialogen med cyklister och de som påverkar cyklisters vardag bör utvecklas för att på ett bättre sätt få reda på vad som behövs och vad som görs för att underlätta för cyklisterna i Gävle. Ett cykelråd startas där cyklister boende i Gävle ingår. Även ett råd med fastighetsägare och andra sakägare som skolan, Trafikverket och X-trafik bör sättas ihop. **Gävle kommun** ansvarar.

Mer interaktiva cykelsidor på hemsidan 1

Kommunens hemsida för "Cykla i Gävle" behöver utvecklas. Här ska finnas mer information om cykling och dess positiva effekter, cykelkarta, en cykelruttplanerare samt ett rapporteringssystem för idéer, fel och brister. **Tekniska kontoret** ansvarar.

Låncyklar och tjänstecyklar 1

Låncyklar är ett bra sätt att få fler att upptäcka fördelarna med att cykla och underlätta för besökare i Gävle. Ett system för låncyklar skapas. Ett första skede kan det vara att kartlägga var det finns hyrcyklar och hjälpa till och samordna och marknadsföra dem. Kommunen bör även uppmuntra hotellen att ha egna låncyklar till sina gäster och att företagen i Gävle skaffar tjänstecyklar till sina anställda. Gävle kommun ska också se till att alla förvaltningar har tjänstecyklar och att det finns tjänstecyklar i bilpoolen. **Gävle kommun** ansvarar.



Konkurrenskraftig och attraktiv kollektivtrafik

Kollektivtrafik omfattas i detta kapitel av buss-, tåg- och taxiresor, som idag står för cirka 10 procent av det totala antalet resor i Gävle kommun. Ur ett tillväxt- och utvecklingsperspektiv är kollektivtrafiken ett viktigt medel för att skapa en långsiktigt hållbar utveckling och är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle. Kollektivtrafikens marknadsandel måste därmed öka. Det nationella målet är att fördubbla kollektivtrafikens andel fram till år 2020. En viktig utgångspunkt är resenärsperspektivet med en väl fungerande trafik för hela resan. Den lokala och regionala kollektivtrafiken är delar i ett system. Interregionala och regionala resor börjar och slutar ofta med en lokal resa. Samordning och integration är nyckelord för att skapa en attraktiv och effektiv kollektivtrafik.

Gävle kommuns ansvar för bebyggelseplanering och infrastruktur har stor inverkan på kollektivtrafikens attraktivitet och effektivitet. För att öka möjligheten att använda kollektivtrafiken är det viktigt att ny bebyggelse lokaliseras längs busslinjer och tågstopp. En annan viktig faktor är att ser-

vicefunktioner, skolor och arbetsplatser ligger i anslutning till linjenätet. Trafikhuvudmannen¹¹ har samordningsansvaret för kollektivtrafiken. Strategierna nedan bygger dock på samverkan mellan de olika aktörerna med utgångspunkt från Gävle kommuns mål för kollektivtrafiken.



¹¹ En funktion som ansvarar för kollektivtrafikens utförande i ett län eller nationellt enligt svensk statlig och kommunal förvaltning. I Gävleborg är X-Trafik trafik huvudman.

Skapa god tillgänglighet till kollektiva transporter

Ur ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv är det viktigt att Gävle kommuns kollektivtrafik är tillgänglig för alla invånare. I Gävle stad finns ett stadslinjenät med stort resandeunderlag. Till övriga områden utanför Gävle tätort finns landsbygdslinjer för att i första hand tillgodose arbets- och skolpendling. Trafiken kompletteras med anropsstyrd¹² trafik för resenärer boende i områden med avsaknad av busslinjer. Huvudsyftet med anropsstyrd trafik är att nå anslutningslinjer och samhällsservice. För att skapa god tillgänglighet och komfort för resenären före och efter kollektivtrafikresan är anpassning av gång- och cykelvägar till och från hållplatser en viktig förutsättning. Utformning av hållplatsen, goda bytesmöjligheter, tydlig information inför och under resan samt en god komfort i fordonet är andra viktiga faktorer.

➔ Så går vi vidare

Utreda möjlighet för att utveckla flextrafik¹³ 1

För dem som bor utanför områden med stadslinjenät och landsbygdslinjer ska det finnas tillgång till anropsstyrd trafik i form av flextrafik så att alla kan nå anslutningslinjer och samhällsservice. **Tekniska kontoret** ansvarar för att utreda förutsättningarna för utveckling av flextrafiken.



¹² Kollektivtrafik som endast trafikerar om någon i förväg begärt att få resa.

¹³ En kollektivtrafiklinje i linjetrafik, men där turerna endast trafikerar om någon i förväg begärt att få resa.



God komfort och tillgänglighet för hela resan 1 3

Hållplatser ska vara tillgänglighetsanpassade. Det ska vara lätt att stiga på och av bussar och tåg. Hållplatsmiljön ska vara trivsam, funktionell, trygg och säker. Fordonen ska tillgodose resenärens behov av tillgänglighetsanpassning och komfort. Kollektivtrafiken ska gå i tid och biljettsystemet och tidtabeller ska vara lätta att förstå. Det handlar även om tillgängliga gång- och cykelvägar till och från hållplatsen. **Trafikhuvudmannen** ansvarar för information och upphandling. På det kommunala vägnätet ansvarar **Tekniska kontoret** för tillgänglighetsanpassning, drift och underhåll av busshållplatser samt vägen till och från hållplatsen. På det statliga vägnätet ansvarar **Trafikverket** för tillgänglighetsanpassning, drift och underhåll av busshållplatser och tågstationer medan **Tekniska kontoret** ansvarar för väderskydden.

Utreda funktionsnedsattas möjlighet att resa med kollektivtrafiken 1

Utredning av hela resan perspektivet mellan tillgänglighetsanpassade bostäder och målpunkter i Gävle kommun. Utredningen ska resultera i en prioriteringsordning för investeringar. **Tekniska kontoret** ansvarar för utredningen och samordning med Gavlegårdarna, Gavlefastigheter och Trafikverket.

Utreda och skapa pendlarparkeringar för cykel och bil 1 2 3

Möjligheterna att anlägga pendlarparkeringar för cykel och bil ska utredas. I områden med glesare bebyggelse kan det handla om en bra ordnad bil- och cykelparkering vid ett buss- eller tågstopp. För boende i mer centrala delar handlar det främst om bra cykelparkeringsplatser eller bilparkering vid stadens infarter. **Tekniska kontoret** ansvarar för att utreda behovet av pendlarparkering.



Utveckla, samordna och marknadsföra samhällsbetalda resor

Jämfört med biltrafiken är kollektivtrafiken effektivare ur energisynpunkt. En fullsatt normalstor buss kan ersätta omkring 50 bilar, så även om en buss drar mer bränsle så är den totalt sett bättre för miljön och mindre ytkrävande. En fortsatt satsning på miljöanpassade drivmedel och tystare fordon skulle bidra till minskad klimatpåverkan och förbättra folkhälsan. Ökad framkomlighet för bussen gör att fordonen nyttjas effektivare vilket innebär färre fordon och därmed lägre kostnader.

Restiden är den dominerande faktorn vid val av färdmedel. För att göra bussen mer konkurrenskraftig gentemot bilen krävs tätare turer och kortare restid. Ambitionen är därför att bygga upp ett linjenät med god framkomlighet och hög turtäthet och att marknadsföra detta ut mot allmänheten. Restiderna i kollektivtrafiken ska förkortas genom separata körfält och bussgator, signalprioriteringar, åtgärder för snabbare av- och påstigning, tydlig avvägning mellan antalet hållplatser och behovet av en snabb resa. För att få fler att åka kollektivt är pålitlighet, gott bemötande och god komfort också viktigt.

Inom Gävle kommun finns det olika former av samhällsbetalda resor; linjetrafik, flextrafik, färdtjänstresor, riks-färdtjänstresor, resor till och från dagverksamhet, resor till och från daglig verksamhet och skolresor. Samverkan mellan kommunens förvaltningar ger ökad insikt om andra förvaltningars verksamhet och ger kvalitets- och samordningsvinster. För personer som behöver individuell hjälp under hela eller delar av resan kan någon form av resträning och ledsagning erbjudas för att individen självständigt ska kunna resa med kollektivtrafiken.

➔ Så går vi vidare

Miljöanpassade drivmedel 1

Vid alla upphandlingar ska det ställas högre krav för miljöanpassade drivmedel och tystgående fordon. Det ska skapas en infrastruktur som möjliggör miljöanpassade drivmedel. **Trafikhuvudmannen** ansvarar för upphandlingar. **Gävle kommun** ansvarar för kravspecifikation och infrastruktur.

Ökad framkomlighet för bussen 1 2 3

Det ska åstadkommas genom exempelvis bussfiler, bussgator, signalprioriteringar, klackhållplatser, timglashållplats, framkomlighet i cirkulation, beläggningsstandard och bättre centrumhållplats för kortare restid genom centrum. Förbättringsåtgärder på busslinjer med hög turtäthet är pri-





riterade. **Tekniska kontoret** ansvarar för utredning och investeringsåtgärder på det kommunala vägnätet. På det statliga vägnätet är det ett samverkansansvar mellan **Tekniska kontoret** och **Trafikverket**.

Öka turtätheten 1

I takt med att staden förtätas och byggs ut längs kollektivtrafiklinjerna ökar kravet på bättre turtäthet. Vid ett tillräckligt stort resandeunderlag ska turtätheten ökas. **Bygg och Miljö, Tekniska kontoret** och **Kommunledningskontoret** ansvarar för att förtätning av bebyggelse sker längs kollektivtrafikstråk. **Tekniska kontoret** ansvarar i dag för trafikbeställning.

Samverkan regional, interregional och lokala resor 1

Eftersom den lokala och regionala kollektivtrafiken är delar i ett system måste de samordnas och integreras med

varandra för att möjliggöra god komfort under hela resan. **Trafikhuvudmannen** har samordningsansvaret för ett trafikförsörjningsprogram¹⁴ i samråd med Gävle kommun.

Samverka i marknadsföringsaktiviteter 1

Exempel på marknadsföringsaktiviteter är Trafikantveckan, Hållbar VarDag, evenemangsbussar, mervärden, ”prova på kort” och reklam. **Tekniska kontoret** ansvarar för attitydpåverkansprojekt. **Trafikhuvudmannen** ansvarar för länsövergripande marknadsföring och information. **Entreprenörer** ansvarar för att öka antalet resenärer.

Resträning 1

Utbildning i resande med kollektivtrafiken för personer över 18 år som känner behov av stöd i att åka med buss- eller tågtrafiken. **Gävle kommun** ansvarar för att utreda formerna för resträning i Gävle.

¹⁴ Behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen, åtgärder för att skydda miljön, tillgänglighetsanpassning och omfattning av trafik.



Miljö- och trafiksäkerhetsmässigt hållbar biltrafik

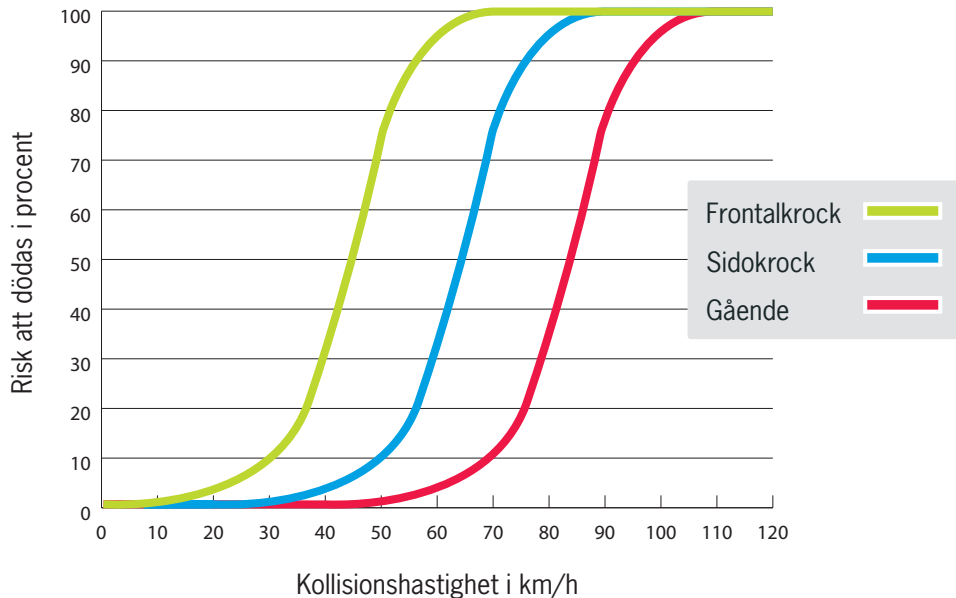
Biltrafiken står för det allra största transportarbetet. Ur vissa aspekter är bilen överlägsen som transportmedel men långt ifrån alla transporter behöver göras med bil. Lösningen på ökade biltrafikmängder är inte alltid att bygga fler vägar. Fler vägar omfördelar inte bara den befintliga trafiken utan leder även till en totalt sett ökad trafikmängd. Den omställning som är nödvändig innebär många utmaningar. Resor som även i fortsättningen kommer att göras med bil måste ske mer energieffektivt och andelen förnybart bränsle måste öka, samtidigt som det krävs ändrade resvanor. Minskad andel biltrafik förbättrar trafiksäkerheten, hälsan, miljön, bullernivåerna, luftkvaliteten och ökar framkomligheten för dem som behöver ta bilen. Sen behövs även mjuka och hårda åtgärder inom det befintliga bilvägnätet för att det ska vara långsiktigt hållbart.



Ingen död eller svårt skadad i trafiken

Nollvisionen antogs av riksdagen hösten 1997 och innebär att ingen ska behöva dö eller skadas svårt i trafiken. I Sverige dödas varje år drygt 400 personer. Att hålla hastighetsbegränsningarna, använda bilbälte och att köra nykter är enligt landets trafiksäkerhetsexperter de viktigaste aspekterna för att kunna uppnå det nya etappmålet på högst 220 döda år 2020. Om alla höll hastigheten och använde bilbälte skulle merparten av dessa dödsolyckor kunna elimineras. Sedan våren 2009 är Landstinget i Gävleborg anslutet till olycksrapporteringssystemet STRADA så nu bygger statistiken både på polis- och sjukhusrapporterade trafikolyckor.

Krockvårdskurvan



➔ Så går vi vidare 1

Ta fram ett trafiksäkerhetsprogram

I ett trafiksäkerhetsprogram analyseras de olyckor som skett under ett antal år tillbaks i tiden och utifrån olycksstatistiken ges förslag på åtgärdsområden. Trafiksäkerhetsprogrammet behandlar områden så som drift och underhåll, säkra skolvägar, alkohol och droger, hastighet, sikt, belysning, reflex-, bältes- och hjälmanvändning. **Tekniska kontoret ansvarar** för att ta fram trafiksäkerhetsprogrammet.

Implementera Hastighetsplanen 1

Transportstyrelsen har infört fler hastighetsgränser för att successivt anpassa hastigheterna till vägens säkerhetsstandard. En hastighetsplan enligt handboken "Rätt fart i staden" har gjorts och arbetet med att implementera den ska genomföras. **Trafikverket** ansvarar för implementeringen på det statliga vägnätet och **Tekniska kontoret** ansvarar för det kommunala vägnätet.

Samarbete med taxi om lägre hastigheter 1

Taxichaufförerna kan i egenskap av yrkesförare föregå med gott exempel om de håller hastighetsbegränsningarna. Motprestationen från kommunens sida är att tillåta taxi att använda vissa bussgator. **Tekniska kontoret** ansvarar.

Införa hastighetsvarnare i alla kommunens fordon 2

Det finns effektiva verktyg och stöd för att hålla hastigheten. Ett sådant är ISA, "intelligent stöd för anpassning av hastighet". ISA är ett instrument som installeras i fordonet och talar om för föraren vilken hastighet som gäller och varnar om gällande hastighet överskrids. Kommunen har

ett stort antal fordon i trafik. Om alla dessa håller hastighetsbegränsningarna kommer detta att påverka trafikrytmen. **Gävle kommun** ansvarar för att krav på ISA i fordonen ställs vid upphandling av transporter och inköp av fordon och att ta fram en strategi för genomförande.

Styra ut trafiken på huvudnätet från lokalnätet 2

Gatunätet är uppdelat i ett huvudnät och ett lokalnät. På lokalnätet ska till övervägande del trafik med målpunkter längs gatan gå, övrig trafik ska gå på huvudnätet. Det åstadkoms med farthinder eller trafikreglerande åtgärder. **Tekniska kontoret** ansvarar för genomförandet.

Inventera och bygg hastighetssäkrade korsningspunkter bil-bil 3

För att uppnå trafiksäkra korsningspunkter mellan bilar krävs åtgärder som säkrar hastigheten hos fordonen till 50 km/tim. I de flesta korsningspunkterna mellan motorfordon finns också gångpassager vilket gör att hastigheten är säkrad till 30 km/tim men i övriga punkter krävs någon åtgärd som exempelvis att bygga om korsningen till cirkulationsplats. **Tekniska kontoret** ansvarar för åtgärder på det kommunala vägnätet. **Trafikverket** ansvarar för åtgärder på det statliga vägnätet.

Trafiksäkerhetsinformation 1

För att öka medvetenheten hos gävlebor om vikten av trafiksäkert agerande och regelefterlevnad krävs olika former av informationsinsatser. Ökad kunskap leder till val som förbättrar trafiksäkerheten. **Tekniska kontoret** tillsammans med **Polisen** ansvarar för informationsinsatser.



Minska biltrafikens miljö- och hälsopåverkan

Nästan all motorfordonstrafik medför buller, vibrationer och luftföroreningar i större eller mindre omfattning. Luftföroreningar kan orsaka luftvägsproblem och cancer vilket resulterar i lidande för den enskilda individen och stora kostnader för samhället. Luftföroreningar utomhus kommer från ett stort antal källor men trafiken är den dominerande källan i stadsmiljön. För luft finns miljö kvalitetsnormer som inte får överskridas. Trafikbuller och vibrationer är en annan källa till ohälsa vilket kan leda till sömnsvårigheter, stress, hjärt-kärlsjukdomar, försämrad koncentrations- och inlärningsförmåga. För buller finns riktlinjer för både befintlig och ny bebyggelse som inte bör överskridas. Biltrafiken står för den största andelen av koldioxidutsläppen och de ökande koldioxidutsläppen påverkar klimatet. För Gävles del kommer klimatet främst att förändras genom blötare och varmare vintrar, häftigare regn och längre och varmare somrar¹⁵. Konsekvenserna riskerar att bli mer underhåll av byggnader, ökad risk för dricksvattnet och fler och nya infektionssjukdomar. Andra negativa miljöeffekter som biltrafiken bidrar till är försurning och dagvattenförorening. Dagvatten består främst av regn- och smältvatten som avleds från tak, gator, parkeringar och grönytor.

➔ Så går vi vidare

Skapa god luft- och ljudmiljö 1 2 3 4

Det finns många åtgärder som möjliggör bättre luft- och ljudmiljö. Den snabbaste åtgärden för att minska vägtrafikbuller är att reducera hastigheterna. Att minska bullernivåerna lokalt kan även göras med bullervallar, plank, fasad- och fönsteråtgärder, omfördela trafikrörelser eller använda ljuddämpande gatubeläggning. Långsiktigt är dock det absolut bästa att försöka minska biltrafikarbetet. För att minska luftföroreningar kan det handla om att ändra drivmedel, omfördela trafikrörelser, minska användningen av dubbdäck eller använda annan vägbeläggning. Med ett ökat trafikarbete kan det ibland bli nödvändigt att bygga ut biltrafiknätet för att sprida trafiken och därmed minska problem med buller och luftkvaliteten längs befintliga gator. **Tekniska kontoret** ansvarar för att skapa en bilfri zon i Gävles stadskärna och skylta Gävles in- och utfarter samt lokala slinga bättre för att få intern biltrafik mellan norra och södra Gävle att välja E4:an som transportled. **Tekniska kontoret** ansvarar för att vid nya beläggningsarbeten välja att prova andra material för att minska ljud och partiklar. **Kommunledningskontoret, Bygg & Miljö** och **Tekniska kontoret** ansvarar för att, om det blir aktuellt, bygga ut Västerbågen mellan Bergsgatan och Teknikparken för att



¹⁵ Enligt Klimat- och sårbarhetsutredningens betänkande och SMHI:s regionala klimatscenarier



minska trafiken på Parkvägen. **Bygg och miljö** ansvarar för miljöövervakning i luft- och bullerfrågor. I Gävle behövs en kommunal tillämpning av riktvärden för trafikbuller med bland annat tydliga anvisningar för bostadsbebyggelse med så kallad tyst sida.

Kartläggning av vibrationskänslig mark 1

Trafik kan också skapa oönskade problem med vibrationer i mark och byggnader. Beroende på grundläggningsförhållanden finns olika möjligheter att åtgärda med exempelvis förstärkning i grundläggning eller i fasader, fönster och bärlager. För att på sikt kunna förbättra befintliga problem och risker med vibrationer samt att undvika vibrationer vid kommande planering behövs en vibrationskartläggning som redovisar vibrationskänslig mark och eventuellt också befintliga vibrationsproblem. **Tekniska kontoret** och **Bygg & Miljö** ansvarar för kartläggningen.

Styra ut genomfartstrafik i staden till E4 och riksvägarna 2

Principen för godstrafiken till och från Gävle är att den så långt möjligt ska färdas på E4 och riksvägarna och så lite som möjligt gå på gator inne i Gävle eller andra mindre vägar. Även lokal trafik mellan norra och södra stadsdelarna i Gävle bör använda E4 i större utsträckning för att undvika köbildning och föroreningar inne i centrala Gävle. För att lyckas med detta behövs ytterligare skyltning och förbättringsåtgärder vid Spängersleden, Skogmursvägen, Gävle

Bro och Hamnleden. **Tekniska kontoret** och **Trafikverket** ansvarar för utredning och genomförande.

Utlastning av containrar direkt till fartyg eller tåg 1

Antalet lastbiltransporter genom Gävle skulle kunna minskas genom att utlastning av containrar vid Korsnäs och Granudden sker direkt till fartyg eller tåg istället för att köras med lastbil till hamnen i Fredrikskans. **Gävle Hamn** och **näringsidkare** inom hamnområdet har ett gemensamt ansvar.

Dagvattenrening 2 3

Fler utjämnings- och reningsdammar byggs för att ta hand om dagvattnet från gatorna. Grundvattenskydd byggs vid ombyggnation av gator som ligger inom skyddsområdet för vattentäkt. **Tekniska kontoret** ansvarar för att se till att detta sker på rätt sätt.

Information om privattvätt av bil 1

För att minska förorening av dagvatten och minska risken för att grundvattnet blir förorenat ska privattvätt av bil ske på gräsmatta eller på annan mark som inte är hårdgjord. Helst ska alla bilar tvättas i kommersiella biltvättar. **Bygg och Miljö** ansvarar för att informera hushållen i Gävle kommun om hur biltvätt ska gå till för att ge så liten miljöpåverkan som möjligt.

Privata bilpooler 2

Det finns flera fördelar med bilpooler. De oförutsedda kostnader som det kan innebära att äga en egen bil minskar och undviks. Utsläpp både lokalt och globalt minskar i och med att bilpoolsbilarna oftast är miljöbilar och högst tre år gamla. Bilpoolen gör även att bilen inte används slentrianmässigt utan resorna planeras på ett annat sätt. En bilpool ersätter generellt sett 10 bilar vilket även minskar trycket på parkeringsplatser. **Gävle kommun** ska marknadsföra fördelarna med bilpooler och underlätta för etableringar av flera bilpooler i Gävle.

Kampanjer för minskat bilåkande 1

Effektiv teknik och förnybara bränslen kan underlätta omställningen till ett hållbart transportsystem men människors resvanor måste också förändras. Att bryta vanan att slentrianmässigt använda bilen är nog ett av de områden som kan vara svårast. Samhällena är byggda för bilar och användandet av bilen upplevs för många som en självklarhet. Utöver personliga attityder så spelar till exempel infrastruktur och tillgång till kollektivtrafik och cykelbanor in. För att

ändra resmönster måste möjlighet, information och motivation i olika former ges så att det känns meningsfullt och intressant. **Gävle kommun** ska **tillsammans med andra intressenter** arbeta med attityd- och beteendepåverkande aktiviteter för att uppmuntra till hållbart resande. Kampanjer, tävlingar, marknadsföring och informationsinsatser ska motivera till att prova alternativa transportsätt. Exempel på aktiviteter kan vara Cykeldagen, Trafikantveckan, cykel- och testresenärskampanjer, samåkningsinformation, sparsam körning, ISA¹⁶, ökad kunskap kring eleyklar och miljöbilar och användning av motorvärmare.

Tankställen och laddstolpar för miljöanpassade motorfordon 2 3

För att öka användandet av miljöanpassade bränslen krävs att det finns tankställen för förnybara bränslen och laddstolpar för el. Tidigare var det drivmedelstationer som tillhandahöll drivmedel men idag är det inte längre självklart då det idag är flera aktörer på banan. **Gävle kommun** driver på utvecklingen tillsammans med andra intressenter.



¹⁶ Intelligent stöd för anpassning av hastigheten



Minska biltrafiken i centrum

Minskad biltrafik i centrum är eftersträfvansvärt ur många synvinklar. För kollektivtrafikens del är det viktigt att framkomligheten ökar i centrum och med tanke på att det rör sig många fotgängare och cyklister i centrum så ökar även trafiksäkerheten om biltrafiken minskar. För att biltrafiken ska kunna minska i centrum så måste det finnas alternativa vägar för bilisterna och då kan det i vissa fall bli fråga om att komplettera bilvägnätet med vissa länkar.

➔ Så går vi vidare

Parkering som styrmedel 1 2

För att reglera trafik och trängsel i städer är parkeringsavgifter och parkeringstillgången ett styrmedel för att få människor att välja något annat färdmedel än bilen för att ta sig

in till centrum. **Tekniska kontoret** ansvarar för den kommunala parkeringen och framtagande av parkeringspolicy.

Öppna centrum för oskyddade trafikanter och kollektivtrafiken 2 3 4

Kollektivtrafiken har framkomlighetsproblem i centrum, i första hand mellan Norra Strandgatan och Nygatan. Ett bilfritt centrum skulle underlätta detta betydligt. Även de oskyddade trafikanterna vinner på ett sådant arrangemang, speciellt vid byte mellan busslinjer vid centrumhållplatsen. Bilfri tid går att begränsa över dygnet. I vissa lägen kan det krävas utbyggnad av någon länk i bilvägnätet för att avlasta mindre trafiktåliga gator i centrum. **Tekniska kontoret** ansvarar för att utreda centrumtrafiken.

Effektivare person- och godstransporter inom verksamheter

En betydande del av de totala transporterna som sker i Gävle har anknytning till arbetsplatser, organisationer och föreningar. Detta avser både de person- och godstransporter som sker inom arbetsplatsen, organisationen eller i föreningen och de person- och godstransporter som sker till och från verksamheten. Transporterna bidrar till trängsel, buller och luftföroreningar men skapar även sysselsättning och ekonomisk utveckling. Målsättningen är att det i framtiden inte ska finnas några motsättningar där emellan. Verksamheters transporter är beroende av de förutsättningar som finns gällande framkomlighet och tillgänglighet som till exempel gång- och cykelbanor, bussarnas turtäthet och linjedragning, tillgång till tåg, vägar för bil och lastbil och möjligheter med båttransporter till och från hamnar. Gävle är redan idag en stad med bra grundförutsättningar och det gäller att använda den befintliga infrastrukturen optimalt och vidareutveckla det som kan bli bättre. Det här insatsområdet innehåller förslag på åtgärder som effektiviserar resor och transporter ur näringslivets, organisationers, föreningars och anställdas perspektiv.

Styrning av befintliga resor och transporter

Styrning innebär i praktiken att de resor och transporter som utförs i verksamheter styrs över till mer miljöanpassade transportsätt som gång, cykel, buss och tåg. Det finns flera sätt att styra till ett mer hållbart resande. För att få en uppfattning över hur mycket transporter verksamheten genererar och vilka åtgärder som kan vara mest effektiva att genomföra föreslås att en rese- och transportutredning genomförs. Genom att kartlägga de resor och transporter som sker inom verksamheten kan det sedan ligga till grund för att se vilka förbättringsinsatser som behöver göras. Kartläggningen kan även användas för uppföljning om insatserna gett önskat resultat. Ofta görs resor och transporter på ren rutin och för att förändra beteenden behövs motivation. Information, marknadsföring, kampanjer och utmaningar på arbetsplatsen kan vara sätt att motivera de anställda att gå, cykla och åka kollektivt både i tjänsten och till och från arbetet. Det är även viktigt att visa vilka vinster som kan göras i ekonomi, tid, hälsa och miljö. Ett komplement till detta kan vara ökad samverkan genom ett lokalt nätverk för hållbart resande där arbetsplatser, organisationer och föreningar ingår och träffas. De kan då hitta gemensamma möjligheter och utbyta erfarenheter som leder till ett mer gemensamt hållbart resande.





➔ Så går vi vidare

Rese- och transportutredning 1

En rese- och transportutredning tydliggör de transporter som sker i anknytning till och på arbetsplatsen. Gävle kommun genomförde en rese- och transportutredning över de anställdas tjänsteresor 2005. Den visade bland annat att privatbilsanvändandet var högt, det var många bilar som kördes väldigt sällan och att det fanns få miljöbilar. Det har lett till att det upprättats en resepolicy, intern bilpool och det ställs krav på fler miljöbilar. **Kommunledningskontoret** ansvarar för att en ny rese- och transportutredning genomförs för kommunens verksamheter. Respektive **företag, organisation** och förening ansvarar för att utredningen genomförs och det är frivilligt att göra en utredning men **Gävle kommun** ser positivt på att företag, organisationer och föreningar uppför egna utredningar. Råd och vägledning hur en rese- och transportutredning kan göras går att få från bland annat **Länsstyrelsen** och **Trafikverket**.

Rese- och transportpolicy 1

En rese- och transportpolicy är ett styrdokument med riktlinjer för att resor och transporter sker så trafiksäkert, ekonomiskt och miljöanpassat som möjligt. Policyn bör omfatta alla resor som sker till och från arbetet och inom tjänsten, upphandling av resor, transporter, inköp/leasing av fordon och transporttjänster. Förutom vinster i ekonomi, tid, hälsa och miljö kan det för arbetsgivaren innebära bland annat minskade kostnaderna för bilparkeringsplatser och sjukskrivningar. Respektive **företag, organisation** och

förening ansvarar för att policyn skrivs och implementeras, råd och vägledning hur den kan göras går att få från bland annat **Länsstyrelsen** och **Trafikverket**.

Implementering och uppföljning av Gävle kommuns resepolicy 1

Gävle kommun antog år 2007 en resepolicy för kommunens anställdas resor i tjänsten, "Den källsorterade resan". Policyn är indelad i olika steg och kan sammanfattas enligt följande: Ibland är det inte nödvändigt att resa för att mötas, i första hand ska möten ske genom webb- eller telefonkonferenser. Är detta inte möjligt eller lämpligt ska de anställda i andra hand gå, cykla eller resa kollektivt till mötet. I sista hand är det bilen som gäller och då ska det helst vara en miljöbil, den anställde ska kör sparsamt och gärna samåka. **Kommunledningskontoret** ansvarar för att följa upp och revidera den nuvarande resepolicy samt att förankra den i varje verksamhets ledning. **Alla kommunala verksamheter** ansvarar för att implementera resepolicyen bland sina medarbetare.

Resfria möten 1

Idag har de flesta som arbetar tillgång till dator och att då är inte steget långt till att använda distansoberoende mötes-teknik. Digital teknik, som till exempel e-post och telefon- och webbkonferens, gör det möjligt att mötas utan att behöva resa. Genom att byta ut vissa tjänsteresor och istället mötas via webben går det att göra både ekonomiska, tids- och miljömässiga vinster. Gävle kommun arbetar för att underlätta



för att använda digital teknik på flera sätt på arbetsplatsen, bland annat har ett konferensrum inretts med möjlighet till webbkonferens. Respektive **företag, organisation** och **förening** ansvarar för genomförandet inom sin verksamhet.

Information, marknadsföring, kampanjer och tävlingar **1**

För att fler medarbetare ska välja andra alternativ än bilen behöver arbetsgivaren lyfta fram befintliga möjligheter att gå, cykla eller resa kollektivt till arbetsplatsen och i tjänsten. Kampanjer och tävlingar är sätt att motivera och inspirera till att prova andra alternativ än bilen. Exempel på det kan vara att erbjuda kollektivtrafikkort och förmånscykel, erbjuda utbildning i sparsam körning och samåkningsmöjligheter. Det är även viktigt att tydliggöra fördelar som vinster i ekonomi, tid, hälsa och miljö med att ändra sitt resemonster. Gävle kommun arbetar med kampanjer som Gävle Cykelutmaning och Trafikantveckan. **Gävle kommun** ska undersöka möjligheter för ekonomiska incitament för kommunanställda som uppmuntrar till ett mer miljöanpassat resande till och från arbetet och är positiva till att respektive företag, organisation och förening upprättar egna ekonomiska incitament. Råd och tips går att få från bland annat Gävle kommun, Region Gävleborg, Länsstyrelsen och Trafikverket.

Lokalt nätverk för hållbart resande **1**

Hållbart resande handlar om att påverka transporten innan den startat, samverka och på olika sätt styra och effektivisera användandet av den befintliga infrastrukturen. Samåkning, distansarbete, webbkonferenser, nya servicekoncept och bilpooler är exempel på möjliga samverkansformer mellan näringsliv och olika organisationer. Ett lokalt nätverk för hållbart resande skulle vara plattformen för ett sådant arbete. **Gävle kommun** ansvarar för att medverka till att ett nätverk upprättas.

Skapa förutsättningar för ett mer miljöanpassat resande till och från arbetet och i tjänsten **1 2**

Arbetsplatsen kan underlätta till förändrade beteenden genom att ge medarbetare tillgång till bokningsbara cyklar, kollektivtrafikkort och tjänstebilar på webben. Andra konkreta åtgärder är att investera i cykelställ med tak och bra låsmöjligheter samt dusch på arbetsplatsen. Gävle kommun har valt att inte ha reserverade parkeringsplatser för kommunställda i centrala Gävle. Rese- och transportutredningen kommer att peka på åtgärder som ska genomföras. Respektive **företag, organisation** och **förening** ansvarar för att skapa goda förutsättningar för ett mer miljöanpassat resande.



Optimering av resor och transporter

Optimering handlar om att effektivisera de person- och godstransporter som sker inom verksamheten. Ruttplanering, samåkning, bilpooler och samdistribution av varor är sätt att optimera resor och transporter. Kombiterminaler, omlastningscentraler och elektrifiering av järnvägen är också exempel på insatser som krävs för att optimera de resor som sker. Insatserna är kostsamma men på lång sikt ger de stora vinster för miljö, ekonomi och trafiksäkerhet. Gävle Hamn är ett strategiskt logistiknav för havs-, järnvägs- och landsvägstrafik och hamnens läge i Gävle möjliggör och förenklar fartygs- och järnvägstransporter för norra och mellersta Sverige. I takt med Gävle Hamns expansion blir det också synligt vilka insatser som krävs för att effektivisera de tunga transporterna och göra dem mer miljöanpassade. Omlastningen av tungt gods behöver bland annat underlättas från väg till sjöfart och tåg samt underlätta och förbättra farleder. Om sjöfarten utvecklas med effektivare fartyg och nya bränslen blir Gävle hamn ett viktigt nav i ett hållbart transportsystem. Samverkan mellan de olika transportslagen är nyckeln till framgång bland annat mellan näringslivet, Trafikverket, Gävle Hamn och Region Gävleborg.

➔ Så går vi vidare

Ruttplanering 1

Effektivare resor genom ruttplanering innebär minskad miljöpåverkan, ökad trafiksäkerhet, minskade kostnader, bättre arbetsmiljö och service samt frigör arbetstid. De flesta kartläggningar som gjorts pekar på en potential på 20-40 procent färre körda mil och 30 procent färre bilar samtidigt som alla sysslor utförs som tidigare. Grunden ligger i att se över hela verksamhetsplaneringen och att planera arbetsinsatserna med hjälp av datorstödd logistik. Kommunledningskontoret ansvarar för att utreda möjligheten till effektivare ruttplanering inom de kommunala verksamheterna. Respektive **företag, organisation** och **förening** ansvarar för genomförandet inom sin verksamhet.

Webbhotell för samåkning 1

Samåkning är miljövärd, sparar pengar åt medarbetare och betyder minskad efterfrågan på parkeringsplatser för arbetsplatsen. Det finns idag tjänster på webben där det går att gratis abonnera en samåkningstjänst. Respektive **företag, organisation** och **förening** ansvarar för att se över detta inom sin verksamhet.

Bilpooler för verksamheter 2

Fler och fler arbetsplatser inser värdet av att ha tillgång till bra bilar utan att behöva äga dem. En bilpool kan se ut på många olika sätt men passar oavsett om det är en enskild firma, en kommun eller ett storföretag. Det går att adminis-



trera bilpoolen själv eller köpa in hela tjänsten. De moderna bokningssystem som finns idag ökar tillgängligheten och minskar administrationen. Eftersom flera personer delar på samma bil behövs inte så många bilar. Färre bilar som rullar oftare innebär även kostnadseffektivitet. Undersökningar visar att arbetsplatser som infört tjänstebilpool har minskat bilåkandet i tjänsten eftersom bilpoolen leder till effektivare planering och användande av bilarna. Gävle kommun har infört en bilpool med enbart miljöbilar och bilpoolen används för resor i tjänsten. Respektive **företag, organisation** och **förening** ansvarar för att se över detta inom sin verksamhet.

Samordning av varutransporter 2

Dagligen sker varutransporter till bland annat företag och skolor. För att minska distributionstrafiken krävs ökad samlastning av varor och därmed samverkan mellan leverantörer. Distributionstrafikens färdvägar i Gävle centrum bör utredas. **Kommunledningskontoret** ansvarar för att utreda möjligheten till samordning av varutransporter till de kommunala verksamheterna. Respektive **företag, organisation** och **förening** ansvarar för att se över detta inom sin verksamhet.

Kombiterminal och omlastnings-centraler 2

Gävle Hamn expanderar och växer kraftigt. För att minska tunga transporter på Näringen, i centrala Gävle och på gator som redan är tungt belastade behövs omlastningscentraler utanför tätort och en ny kombiterminal i hamnen. Kombiterminaler möjliggör omlastning mellan fartyg, tåg och lastbil. **Tekniska kontoret, Trafikverket** och **Gävle Hamn** ansvarar för genomförandet.

Elektrifiering av järnvägen till Gävle Hamn 2

I dag måste alla godståg till Gävle Hamn stanna på godsbangården i Gävle och växla om och byta från ellok till diesellok. Med en ny elektrifierad järnväg är det möjligt att åka direkt till hamnen i Fredrikskans. **Tekniska kontoret, Trafikverket** och **Gävle Hamn** ansvarar för genomförandet.



Minskade utsläpp av befintliga resor

Det finns idag flera möjligheter att minska utsläpp av befintliga resor, till exempel genom sparsam körning, ISA och motorvärmare som alla leder till minskad bränsleförbrukning som i sin tur leder till minskade utsläpp. Ett annat konkret exempel är att köra en miljöbil som antingen är bränslesnål eller drivs med förnybart bränsle. Under de senaste åren har en mängd förnybara drivmedel kommit ut på marknaden såsom biogas, etanol, biodiesel och fordon med eldrift. Än så länge är det inte tydligt vilket eller vilka förnybara drivmedel som kommer att ersätta de fossila drivmedlen. Det enda som är säkert är beroendet av fossila drivmedel behöver minska av ekonomiska, sociala och miljömässiga skäl. Därför är det viktigt att Gävle kommun möjliggör produktion av förnybara drivmedel i och i nära anslutning till Gävle. Och att kommunen arbetar för att ge möjlighet att tanka förnybara drivmedel och även ställa krav på förnybara drivmedel vid upphandling av fordon, tjänsteresor och transporttjänster.

➔ Så går vi vidare

Sparsam körning 1

Sparsam körning innebär att växelspak och gaspedal används på ett medvetet sätt så att bränsleförbrukningen minskar och körsättet blir lugnare och säkrare. Förutom

att sparsam körning innebär minskad bränsleförbrukning minskar även kostnaderna och koldioxidutsläppen. Att erbjuda utbildning i sparsam körning på arbetsplatser där medarbetarna kör mycket i tjänsten tjänar både arbetsplatsen och medarbetaren på. **Kommunledningskontoret** ansvarar för att ta fram riktlinjer för vilka av de anställda som ska erbjudas kurs i sparsam körning. Respektive **företag, organisation** och **förening** ansvarar för att genomföra detta inom sin verksamhet.

ISA, intelligent stöd för anpassning av hastigheten 2

Lägre hastighet minskar bränsleförbrukningen vilket leder till minskade koldioxidutsläpp och kostnader. Det finns effektiva verktyg och stöd för att hålla hastigheten. Ett sådant exempel är ISA som är ett instrument som installeras i fordonet. Verktöget talar om för föraren vilken hastighet som gäller och varnar om hastigheten överskrids. Det främsta syftet med ISA är att minska trafikolyckor men ISA i tjänstebilar ger också möjlighet för företag att följa upp, förenkla ruttplaneringen och sänka försäkringspremier. Med ett mjukare körsätt minskar även underhållskostnaderna av bilarna. **Kommunledningskontoret** ansvarar för att det installeras ISA i alla kommunens bilar. Respektive **företag, organisation** och **förening** ansvarar för att se över detta inom sin verksamhet.





Motorvärmare på parkeringar 2

Användning av motorvärmare minskar både lokala och globala utsläpp av avgaser avsevärt och spar cirka ½ - 1½ dl bränsle per körning vintertid. Det är motiverat att använda motorvärmare upp till +10 grader förutsatt att inkopplings-tiden anpassas till utomhustemperaturen. Om medarbetare behöver ta bil till arbetet då bör det finnas motorvärmare att koppla bilen till. Motorvärmaren minskar även slitage på motorn. Respektive **företag, organisation** och **förening** ansvarar för att se över detta inom sin verksamhet.

Miljöbilar 2

Att välja en miljöbil är ett konkret exempel på att minska miljöpåverkan från våra transporter utan att avstå från att resa eller transportera. Vid upphandling av fordon föreslås att det ställs krav att bilarna ska vara miljöbilar och även i resepolicyn bör det skrivas att det i första hand är miljöbilar som ska användas vid resor. Mål bör även sättas upp för hur många procent miljöbilar som ska utgöras av den totala bil-

flottan. Detta finns redan i Gävle kommuns resepolicy och följs upp årligen. **Kommunledningskontoret** ansvarar för att utreda möjligheten att skärpa målen ytterligare. Respektive **företag, organisation** och **förening** ansvarar för att se över detta inom sin verksamhet.

Biogasanläggning och tankställe för tunga fordon 1 2 3

Biogas är ett bränsle som står för låga lokala och globala utsläpp av partiklar, kväveoxid och koldioxid. Biogas går att producera lokalt vilket leder till minskade långväga transporter av drivmedel. I Gävle föreslås att en biogasanläggning för drivmedel byggs i anslutning till reningsverk i Gävle eller soptippen i Forsbacka. I anslutning till den föreslagna anläggningen ska det finnas möjlighet för tunga fordon att tanka. **Gävle kommun** ansvarar för planering av tankstäl-len för tyngre fordon och för att se över förutsättningar att producera lokalt biobränsle.



Fortsatt arbete

Trafikstrategin omfattar en stor mängd projekt och åtgärder som tillsammans syftar till en hållbar utveckling av transportsystemet i Gävle kommun. Många aktörer inom såväl den kommunala organisationen som i andra samarbetsorganisationer kommer att beröras av arbetet.

Ansvar och genomförande

Följande föreslås avseende ansvarsfördelningen och genomförandet.

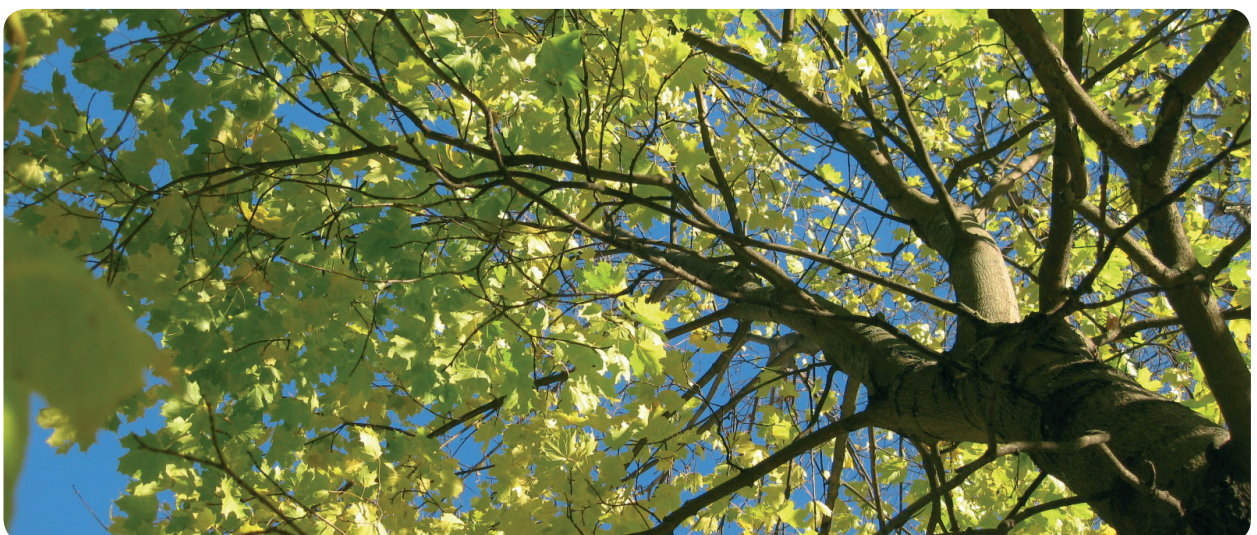
Kommunstyrelsen och Mark-, Miljö- och Planberedningen har det samlade ansvaret för hela trafikstrategin. Omprioriteringar och stora avsteg ifrån trafikstrategins inriktning bör beslutas av Kommunstyrelsen. Gävle kommun har relativt goda möjligheter att påverka trafikutvecklingen i den egna tätortsmiljön. Men på en mer övergripande nivå styrs utvecklingen av regelverk nationellt och på EU-nivå. För att nå uppställda mål är det nödvändigt att kommunen också försöker påverka den politik som förs nationellt om till exempel skatter på fordon och drivmedel, reseavdrag, förmånsbeskattning och kilometerskatt för tung trafik.

Byggnads- och Miljönämnden har samordningsansvaret för insatsområdena ”Samhällsplanering för hållbara trans-

porter” samt ”Effektiva person- och godstransporter inom verksamheter”. Tekniska Nämnden har samordningsansvaret för övriga insatsområden. Samordningsansvaret innebär att dessa nämnder skall ha överblicken och ansvara för att det sammantagna arbetet inom ett insatsområde rör sig i rätt riktning. Däremot betyder det inte att hela ansvaret för arbetet vilar på den samordnade nämnden.

Cheferna för Bygg- och Miljöförvaltningen och Tekniska kontoret har det övergripande ansvaret för att trafikstrategin tillämpas och utvecklas. I detta ansvar ligger bland annat att i budget- och verksamhetsplanering föreslå en inriktning där tillgängliga resurser används på ett sätt att verksamheten bidrar till ökad målpuppfyllelse för trafikstrategins samtliga mål.

Tjänstemännen har det praktiska ansvaret för genomförandet av trafikstrategin som helhet. I detta ansvar ingår att





löpande bevaka till exempel trafikstrategins användning och funktion, synpunkter, behov av omprioriteringar och omvärldsförändringar. Uppföljning av trafikens utveckling, redovisning av måluppfyllelse för den politiska ledningen samt att föreslå förändringar är också viktiga arbetsuppgifter. Ett antal av de föreslagna åtgärderna kräver samarbete eller insatser från flera olika verksamheter både internt och externt inom kommunen. Flera av de föreslagna åtgärderna kan dessutom vara sådana att de på olika sätt samverkar med andra åtgärder. Samverkan är därför viktigt. Varje insatsområde bör ha en särskilt ansvarig som "bevakar" utvecklingen för det området. De ansvariga för insatsområdena utgörs förslagsvis av arbetsgruppen för Trafikstrategi del 2.

Övriga kommunala förvaltningar/bolag och externa aktörer kan ha ansvar för genomförande av specifika åtgärder. Ansvaret anges i anslutning till respektive åtgärd.

Resurser

De olika planerna och programmen som föreslås tas fram i denna handlingsplan kommer i sin tur att resultera i en mängd förslag på åtgärder som sedan används som ett stöd i verksamhetsplaneringen. För att kunna genomföra alla de åtgärder som föreslås i detta dokument samt att implementera de program och planer som kommer tas fram krävs det att medel och resurser avsätts både inom kommunal och inom statlig verksamhet.

Att söka och delta i projekt blir ett allt viktigare sätt att finansiera kommunal verksamhet. Det kan till exempel vara EU-projekt, Klimatinvesteringsprogram (KLIMP) eller olika former av forsknings- och demonstrationsprojekt. Den egna resursinsatsen kan på så sätt utökas genom att få del av olika projektbidrag. Trafikstrategin kan bli en viktig utgångspunkt för att delta i sådana projekt och för att få medel till åtgärder

som annars inte skulle kunna genomföras.

Uppföljning och utveckling

Gävle kommun ska i sin dagliga verksamhet, i planering, drift och underhåll och investeringar, successivt förverkliga Trafikstrategins intentioner. De tre hållbarhetsaspekterna social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet ligger till grund för uppföljningen. Utan uppföljning är det svårt att ta rätt beslut eftersom kunskap då saknas om genomförda åtgärder verkligen gett önskad effekt. Uppföljning av uppsatta mål kommer därför att bli en viktig del i det fortsatta arbetet med Trafikstrategin. Den ekonomiska uppföljningen ska utvecklas för att kunna bedöma hur mycket medel kommunen satsar på de olika trafikslagen samt för att se om kommunen följer fyrstegsprincipen.

Målsättningen är att följa upp och utvärdera Trafikstrategins måluppfyllelse med 4 års intervall, på liknande sätt som aktualitetsprövningen av översiktsplaner. Första uppföljningen ska göras år 2012 och kommer att visa om genomförda projekt gett önskad effekt. Flera av indikatorerna är hämtade från redan pågående mätningar inom kommunen. Det finns dock mätningar som skulle behöva utvecklas eller förfinas.

Utöver denna övergripande uppföljning bör särskilda projekt eller åtgärder som genomförs till följd av trafikstrategin följas upp särskilt. Sådan uppföljning är viktig för att kunna utvärdera projektens nytta och effektivitet men också för att ge ökad kunskap om vilken betydelse sådana projekt har för måluppfyllelsen i stort. Det kan också omfatta uppföljning av olika exploateringsprojekt för att se hur till exempel biltrafiken och kollektivtrafikresandet utvecklats jämfört med vad som antogs i planskedet.

Medverkande



Åtgärdsförslagen i detta dokument är framtagna av representanter från Bygg och Miljö, Kommunledningskontoret, Barn och Ungdom, Utbildnings och Arbete, Socialtjänsten, Tekniska Kontoret, Länsstyrelsen Gävleborg, X-Trafik, Swebus/Nobina, Jernhusen, Trafikverket, Landstinget, NTF, Gavle Fastigheter, BRÅ, Gävle Centrumsamverkan, BIG, Polisen, Räddningstjänsten, MHF, Gävle Hamn, Region Gävleborg, Inköp Gävleborg, Almi, Gävleborgsåkarna, Kommunala Tillgänglighetsgruppen, Kommunala Trafiksäkerhetsrådet och Future Position X.

Arbetsgruppen för Trafikstrategi del 2 har bestått av tjänstemän från Tekniska kontoret, Bygg- och Miljö och Kommunledningskontoret. Varje person i arbetsgruppen har varit ansvarig för var sitt insatsområde.

Samhällsplanering för hållbara transporter: Viveka Sohlén, *Planarkitekt, Bygg och Miljö*

Attraktiva gångmiljöer och gångstråk: Marie Wallström, *Trafikplanerare, Tekniska kontoret*

Cykla i Gävle: Angelica Persson, *Trafikingenjör, Tekniska kontoret* samt
Helena Werre, *Trafik- och Tillståndschef, Tekniska kontoret*

Konkurrenskraftig kollektivtrafik: Anna-Stina Ljungbjörk, *Kollektivtrafikplanerare, Tekniska kontoret*

Miljö- och trafiksäkerhetsmässigt hållbar biltrafik: Gösta Nordqvist, *Trafikingenjör, Tekniska kontoret*

Effektiva person- och godstransporter inom verksamheter: Bodil Dürebrandt, *Hållbarhetsutvecklare, Kommunledningskontoret*

Hållbart resande som ingår i alla insatsområden: Ingegerd Krantz, *Projektledare hållbart resande, Tekniska kontoret*



Gävle
KOMMUN

Gävle kommun, 801 84 Gävle
Tfn 026-17 80 00 (vx), Fax 026-12 54 56
gavle.kommun@gavle.se
www.gavle.se