

RAPPORT

Projekt Västlänken och Olskroken planskildhets arbete med mobility management

Göteborgs Stad, Västra Götalands län

ARBETSBESKRIVNING



Trafikverket, Stora projekt
Kruthusgatan 17
405 55 Göteborg
trafikverket@trafikverket.se
0771-921 921

Dokumenttitel: Projekt Västlänken och Olskrokens planskildhets arbete med mobility management

Författare: Josefin Larking och Jan-Erik Fallgren. (PM baserat på *"PM Genomförandeplan för Projekt Västlänken och Olskrokens planskildhets arbete med mobility management"*, Ramböll, Jenny Ekman 2015)

Dokumentdatum: 2016-05-11

Version: 2.0

Kontaktperson: Josefin Larking

Publikationsnummer: 2016:090

ISBN: 978-91-7467-976-2

SAMMANFATTNING

Föreliggande PM syftar till att beskriva hur arbetet med mobility management och trafiken i byggskedet ska hanteras för Västlänken och Olskroken planskildhet. Genom dokumentet klargörs såväl målsättningar som åtgärder och uppföljningsmöjligheter.

Projektet Västlänken och Olskroken planskildhet (i föreliggande PM kallat "Projektet") delar in arbetet med mobility management i tre kategorier:

1. vad projektet ansvarar för och styr över i "egen regi"
 - utformning av trafiklösningar
 - åtgärder för att främja gång och cykling
 - krav gentemot entreprenören
2. entreprenörens ansvar
 - hantering av trafiken efter de krav som ställts
 - förståelse för projektets mål och visioner
3. aktiviteter och åtgärder som projektet är delaktig i
 - informationsarbete på en övergripande nivå i staden
 - trafikinformation gentemot tredje man
 - kampanjarbete
 - medlemskap i arbetsgrupper

Projektets arbete med mobility management syftar till att minska störningen för trafikanter vid byggområdena. Detta görs primärt genom att minska antalet bilar och öka andelen som sker genom hållbara alternativ som gång, cykel eller kollektivtrafik. Ett annat alternativt är att hitta andra resvägar för trafikanterna eller få resenärerna att resa vid andra tidpunkter vilket gör att trafikintensiteten förbi byggarbetsplatserna minskar.

Under byggnationen kommer vi att finnas som ett stöd för entreprenörerna för att skapa så bra förutsättningar som möjligt för att trafiken ska fungera under byggtiden. Vi kommer också samverka med andra inblandade aktörer som Göteborgs stad, Västtrafik och andra projekt.

Vi följer upp projektet löpande genom mätningar och undersökningar. Indikatorerna används för att värdera uppföljningens resultat gentemot målen. Därefter utvärderar vi resultaten.

Budget och resursbehov kommer att variera beroende på val av aktiviteter, dess intensitet och vilka som är med och delfinansierar.

1. INLEDNING	5
1.1 BAKGRUND OCH SYFTE	5
1.2 INNEHÅLL	5
2. PROJEKTETS ARBETE MED MOBILITY MANAGEMENT.....	5
3. PROJEKTETS ARBETE I "EGEN REGI"	5
3.1 FRAMTAGNING AV TRAFIKLÖSNINGAR.....	6
3.2 KOMPLETTERING MED GÅNG- OCH CYKELPERSPEKTIVET TILL BEFINTLIG "ARBETE PÅ VÄG"	6
3.3 ÅTGÄRDER FÖR ATT FRÄMJA GÅNG OCH CYKLING	6
3.4 UTBILDNING I MOBILITY MANAGEMENT	8
3.5 KRAV PÅ ENTREPRENÖRENS RESOR.....	8
3.6 VERKAR FÖR FORTSATT GOD KOLLEKTIVTRAFIK VID TÅGAVSTÄNGNINGAR	8
3.7 3D-MODELL	8
4. ENTREPRENÖRENS ANSVAR	8
4.1 HANTERING AV TRAFIKEN.....	8
4.2 HÖGRE KVALITET PÅ GÅNG- OCH CYKELBANOR	8
4.3 BESIKTNINGAR AV FÖRBILEDNINGAR AV GÅNG- OCH CYKELVÄGAR	8
4.4 UTSEDD TRAFIKANSVARIG	9
4.5 UTBILDNING MOBILITY MANAGEMENT.....	9
5. SAMVERKAN OCH DIALOG MED ANDRA AKTÖRER.....	9
5.1 UTBILDNING I MOBILITY MANAGEMENT	9
5.2 INFORMATIONSARBETET	9
5.3 KAMPANJARBETE	11
5.4 KOLLEKTIVTRAFIKEN OCH PENDLING	12
5.5 ARBETSGRUPPER.....	13
5.6 SYNPUNKTSHANTERING/STÖRNINGSHANTERING	14
5.7 CENTRALENOMRÅDET - PILOT	14
6. MÅLBILD OCH UPPFÖLJNING.....	15
6.1 VÄSTSVENSKA PAKETETS MÅL	15
6.2 MOBILITY MANAGEMENT I BYGGSKEDET – MÅL OCH SYFTE	15
6.3 INDIKATORER	16
6.4 UPPFÖLJNING.....	16
7. PROJEKTBUDET OCH VIDARE ARBETE	17
7.1 BUDGET/RESURSER	17
7.2 VIDARE ARBETE.....	17
8. KONTAKTPERSONER.....	17

1. Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Föreliggande PM syftar till att beskriva Västlänkens och Olskroken planskildhets åtgärder för arbetet med mobility management inför och under byggtiden. Västlänken och Olskroken planskildhet benämns i rapporten härnäst som "Projektet".

Med mobility management menas insatser som är tänkta att påverka bilanvändandet genom att förändra resenärers attityder och beteenden mot ett mer hållbart resande.

Dokumentet grundar sig på Handboken för mobility management i byggskede (ISBN: 978-91-7467-292-3 och publikationsnummer: 2012:094) och Mobility management-utredningen för Västlänken 2014 (diarienummer: TRV 2013/77514, ISBN: 978-91-7467-974-8).

Projektet är ett stort och omfattande projekt som utförs av Trafikverket. Arbetet kommer mestadels att påverka individer som reser i Göteborg och arbetet kommer främst att utföras på Göteborgs stads gator. Västlänken ingår i det Västsvenska paketet och följer effektmålen med prioritering av kollektivtrafik, gång, cykling samt näringslivets transporter. Olskroken planskildhet ingår dock ej som en del i det Västsvenska paketet, däremot är effektmålen desamma.

Projektets arbete med mobility management syftar till att minska störningarna i trafiken kopplat till byggnation. Detta ska göras genom att minska antalet bilar, fördela bilflödet över tid, öka andelen människor som går, cyklar, åker kollektivt eller arbetar på distans.

1.2 Innehåll

I denna PM har vi kort beskrivit åtgärderna och hur vi kan samverka med andra. Planen kommer senare att fördjupas och utvecklas så att åtgärderna blir mer definierade.

Detta är ett aktivt dokument för Projektet och ska ses som ett underlag för diskussion och dialog. Rapporten kommer att revideras om förutsättningarna ändras.

2. Projektets arbete med mobility management

Projektet delar in arbetet med mobility management i tre kategorier:

1. vad projektet ansvarar för och styr över i "egen regi"
2. vilka krav vi ställer gentemot entreprenören och som därmed blir entreprenörens ansvar att genomföra
3. aktiviteter och åtgärder som vi i Projektet önskar vara delaktiga i, men inte ansvarar för.

3. Projektets arbete i "egen regi"

För att säkerställa framkomlighet och tillgänglighet har Projektet beslutat sig för följande principer:

- vi utformar trafiklösningarna i samverkan och dialog med SAMKO (samordnad koordinering), Trafikkontoret och Västtrafik

- trafiklösningarnas utformning ska vara en förutsättning för de olika huvudentreprenaderna att förhålla sig till
- förbiledning av gång- och cykelbanorna ska hålla hög kvalitet och vara av permanentstandard vid arbeten som pågår längre tid än 8 månader
- fokus på åtgärder för att främja gång och cykling
- krav gentemot entreprenören om trafikansvarig, anställdas resor till och från arbetsplatsen men även resor som görs på arbetsplatsen
- Projektet tar fram en mobility management-utbildning för entreprenörerna
- vid tågavstängningar verkar Projektet för att upprätthålla goda kollektivtrafikförbindelser
- tillse att skyltning/vägvisning vid omledningar förbi byggarbetsplatserna är av god kvalitet
- 3d-modell över de olika byggarbetsplatserna för att klargöra hur arbetet påverkar framkomligheten för olika trafikslag

3.1 Framtagning av trafiklösningar

Projektet är indelat i entreprenader varav fyra berör trafikhantering (Olskroken planskildhet, Centralen, Kvarnberget, Haga och Korsvägen). När järnvägsplanen och systemhandlingen togs fram arbetades trafikförslag för varje entreprenad fram.

Under 2015 och 2016 arbetar Projektet med att ta fram detaljerade trafiklösningar för större utbyggnadsetapper. Vi kommer att samråda förslagen med SAMKO, Trafikkontoret och Västtrafik för att nå bästa möjliga lösning. Trafiklösningarna kommer att visa hur vi hanterar kollektivtrafik, gång, cykling, näringslivets transporter och privat biltrafik.

3.2 Komplettering med gång- och cykelperspektivet till befintlig "Arbete på väg"

I samverkan med Trafikkontoret tar Projektet fram ett komplement till Trafikverkets kravdokument om Arbete på väg. Där kompletterar vi med en text om hur man ska hantera gång och cykling. I detta arbete definierar vi hur gång- och cykelbanor ska förbiledas, typ av underlag, belysning, skyltning med mera. Syftet är att öka kvaliteten på gång- och cykelbanor under byggskedet. Dessa krav arbetas in i förfrågningsunderlaget till entreprenören.

Genom att driva detta utvecklingsprojekt, lyfts gång- och cykeltrafikens behov och prioriteringsordning upp på bordet. Tillgänglighet för gång- och cykeltrafiken är en mycket viktig förutsättning för att bilister ska övergå till att gå eller cykla och i viss mån även att åka kollektivt.

3.3 Åtgärder för att främja gång och cykling

3.3.1 Trafikgrupp

Projektet leder en arbetsgrupp för trafik som finns mellan olika aktörer såsom Trafikkontoret och Västtrafik. Syftet är att lyfta behoven för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer samt näringslivets transporter, och se till att de tillgodoses.

3.3.2 Tydlig skyltning/vägvisning vid byggarbetsplatsen

Det är centralt att Projektet arbetar för att god och tydlig skyltning vid och förbi byggarbetsplatserna under hela byggtiden håller mycket hög standard och visar korrekt information. Trafikanter som befinner sig vid byggarbetsplatsen ska klara sig på den information som finns tillgänglig där; det ska inte vara ett krav att de tidigare har studerat planer eller hemsidor för sina resor.

3.3.3 Interaktiv cykelkarta för området vid Projektets byggen

En karta för cyklister som visar hur cykelvägnätet förändras över byggtiden tas fram. Kartan kommer att vara till stor hjälp för den som ska planera sin resa med cykel. Det är också ett verktyg som kan användas för att lyfta frågor om prioriteringar för cykel i olika byggskedan. Projektet ska tydliggöra hur byggskedet påverkar cykelvägnätet och säkerställa att framkomligheten för cykel upprätthålls. Till det senare kan den interaktiva cykelkartan även vara ett dialoginstrument, eftersom framkomligheten i cykelvägnätet och brister i det tydliggörs i olika skeden. Denna åtgärd kan vara en komplettering av cykelkartan i trafiken.nu.

3.3.4 Interaktiv gåkarta för området vid Projektets byggen

En karta för gående som visar hur gångvägnätet förändras över byggtiden tas fram. Liknande som beskrivits för cykel.

3.3.5 Cykelvägsfilmer

När nya förbiledningar och omledningar blir aktuella kan korta filmer som distribueras via exempelvis Youtube, eller andra sociala medier, skapas. Dessa filmer ska visa hur man cyklar förbi arbetsområdet, vad olika vägmärken och annan information betyder och varför vi har gjort förbiledningen eller omledningen. Syftet med filmen är att informera trafikanterna om vad vi har gjort, samt skapa acceptans för det. Genom att förbereda cyklisterna på förändringarna kan de uppleva störningen som mindre.

3.3.6 Framkomlighet

Projektet arbetar för att gång- och cykeltrafiken ska ha god framkomlighet under byggtiden. Projektet ställer högre krav än vanligt vilket gör att framkomlighet ska garanteras för gång, cykel, kollektivtrafik samt näringslivets transporter. Restiden kan i vissa fall bli något längre, men det ska ändå vara förutsägbara restider över tid och även robusta system som klarar att hantera trafiken. Även biltrafik ska ha möjlighet att ta sig fram, dock är kraven för framkomlighet med privata bilar lägre än för övriga transportslag. Vidare ska de boende i området informeras innan byggstart, om hur framkomligheten kommer att se ut samt hur detta påverkar dem.

3.3.7 God utemiljö för boende

Projektet deltar i arbetet med att skapa en god gatumiljö i området under byggtiden. Projektets kommunikationsavdelning har huvudansvaret för att kommunicera med invånarna och informera om hur det kommer att bli.

3.3.8 Cykelreferensgrupp

En cykelreferensgrupp kommer att engageras. Gruppen kommer att regelbundet ha möten med Projektet för att föra fram sina synpunkter och iakttagelser kring lösningarna för cykel under byggtiden. Utöver mötena kommer andra, snabbare, kommunikationsvägar att etableras. Anledningen till detta är för att deltagarna i gruppen snabbt ska kunna komma i kontakt med Projektet för att påtala stora fel och brister i trafiklösningarna.

3.3.9 Referensgrupper

Genom att engagera resenärer till referensgrupper kan förstahandsinformation samlas in. Det ger också goodwill då det visar att projekten försöker värna om trafikanterna och även beakta deras synpunkter. Referensgrupper kommer främst att bli aktuella för gång- och cykeltrafikanter, men kan även bli aktuella för kollektivtrafikresenärer.

Deltagarna i referensgrupperna kommer att ha kanaler direkt till projektet där deras iakttagelser och synpunkter kan tas tillvara och åtgärdas snabbt.

3.4 Utbildning i mobility management

Det kommer att ställas krav på entreprenörerna att gå en utbildning i mobility management i byggskedet. Syftet med utbildningen är att skapa en medvetenhet hos entreprenörerna om projektets vision om hur alla trafikslags villkor och behov ska hanteras. Entreprenören ska få kunskap om det Västsvenska paketet och dess effektmål. De ska också få förståelse för hur deras eget arbete och attityd påverkar trafikanternas upplevelse och säkerhet. Utbildningen kommer att tillhandahållas av Trafikverket.

3.5 Krav på entreprenörens resor

Projektet driver frågan om vilka krav Trafikverket kan ställa på entreprenören när det gäller hur de anställda tar sig till och från arbetsplatsen. Genom förfrågningsunderlaget kan vi ställa krav på entreprenören att de ska skapa förutsättningar för ett hållbart resande. Exempel på detta kan vara cykelparkering, duschmöjligheter och tillgängliga gång- och cykelvägar från entréer till byggområdet och in till olika målpunkter inom arbetsområdet/byggarbetsplatsen.

I förfrågningsunderlaget ställs också krav på entreprenörens tjänsteresor. Grundtanken bakom kravet är att trafiken till, från och vid byggarbetsplatsen ska minimeras. Exakt vilka metoder som är bäst kommer att variera från plats till plats och kommer därför inte beskrivas djupare här.

3.6 Verkar för fortsatt god kollektivtrafik vid tågavstängningar

När det krävs tillfälliga tågavstängningar verkar Projektet för att fortsatt goda kollektivtrafikförbindelser ska upprätthållas. Det kan innebära tillfälliga förstärkningar eller kampanjer. Arbetet bör ske i samverkan med Västtrafik.

3.7 3d-modell

En digital 3d-modell för att öka förståelsen för projektet och projektets påverkan tas fram. Olika modeller över de olika byggskedena kommer att tas fram och dessa ska visa såväl hur projektet framskrider som vilka olika lösningar under byggtiden som kommer att finnas.

4. Entreprenörens ansvar

4.1 Hantering av trafiken

Entreprenören ska hantera trafiken enligt de trafiklösningar som är framtagna. De ska följa kraven i det gemensamma kravdokument, AIT (Arbete i trafikmiljö), som Projektet och Trafikkontoret har upprättat. Entreprenören ska följa det arbetssätt som vi har beslutat om.

4.2 Högre kvalitet på gång- och cykelbanor

Entreprenören ska säkerställa hög kvalitet på gång- och cykelbanor. Banorna ska underhållas kontinuerligt, vara säkra och vara av permanentstandard vid omlägningsarbeten som pågår längre än 8 månader. Kraven på gång- och cykelbanorna kommer att arbetas fram under 2016.

4.3 Besiktningar av förbiledningar av gång- och cykelvägar

Entreprenören ska ta fram en besiktningsplan för gång- och cykelvägar för att säkerställa att de har god standard och uppfyller ställda krav.

4.4 **Utsedd trafikansvarig**

Entreprenören ska utse en trafikansvarig person. Den ansvariga ska säkerställa att underhåll och säkerhet upprätthålls för alla trafikslag.

4.5 **Utbildning mobility management**

Berörda inom varje entreprenad ska få utbildning i mobility management. Utbildningen ger kunskap om begreppet, och om hur de berörda kan bidra och påverka. Detta ger förutsättningar för entreprenörens hållning gentemot tredje man vid byggområdet.

5. **Samverkan och dialog med andra aktörer**

Samverkan och dialog är en viktig del av Projektets arbete med mobility management. Det är många infrastruktursatsningar som pågår parallellt i Göteborg med omnejd. Dessa ska samordna sig och ge ett gemensamt budskap utåt.

Samverkan sker med följande aktörer:

- KomFram
- SAMKO
- Nya vägvanor
- Göteborgs stad, Trafikkontoret
- Västtrafik
- Västra Götalandsregionen
- Göteborgsregionens kommunalförbund
- Internt Trafikverket (Marieholmsförbindelsen, E45 Lilla Bommen – Marieholm, Investering och Planering).

5.1 **Utbildning i mobility management**

Projektet deltar i arbetet med att utveckla utbildningen i mobility management som Trafikverket, Investering, har tagit fram. Utbildningen vänder sig till dem som arbetar inom ramen för de stora infrastrukturprojekten.

5.2 **Informationsarbetet**

5.2.1 **Företagsbearbetning**

På en övergripande nivå kommer planeringen av de kommande årens samverkan med näringslivet ske tillsammans med Nya vägvanor. Nya vägvanor leder och driver det övergripande arbetet riktat mot företag. De tar fram paketerbjudanden till företagen såsom resvaneundersökningar, testcykelkampanjer, företagsfrukostar, seminarier och provåkarkortserbjudanden. I den övergripande planeringen bistår Projektet med kunskapsstöd, samverkan, planering och diskussioner.

5.2.2 **Mobilitetskontor**

Ett eller flera mobilitetskontor kan etableras i byggskedet. De kan vara av stationär eller av mobil karaktär. Här ska trafikanterna kunna få information om bygget, men också hjälp och stöd med sitt resande. Här ska finnas information om kampanjer som drivs. Förslagsvis kan informationsfilmer visas på stora skärmar. Mobilitetskontoret kan ta emot rapporteringar, klagomål och förbättringsförslag och vidarebefordra dessa till rätt funktion. Mobilitetskontoret är tänkt att vara både en PR-funktion och en stödjande funktion åt trafikanterna.

5.2.3 Trafikinformation

Vid infrastrukturprojekt ställs höga krav på trafikinformationen. Den behöver vara dynamisk, uppdaterad och finnas i olika medier och forum. Trafikanterna ska kunna planera sin resa både med kort varsel och lång tid i förväg. I förlängningen kan trafikinformation påverka människors val av arbetsplats och boende.

Trafikverket arbetar med att utveckla trafikinformationen i projektet *Trafikinformation vid stora infrastrukturprojekt* (kontakt: Joakim Barkman Trafikverket). I arbetet utvecklas idéer om hur trafikanterna kan få information i byggskedet. Bland annat håller man på att ta fram en reseplanerare, en plattform där resenärerna kan planera sin resa med alla trafikslag.

Projektets roll blir att aktivt söka kunskap om läget med arbetet, hur utvecklingen kommer att se ut fram till byggstart och hur vi ska kvalitetssäkra trafikinformationen. Projektet tar ställning till hur trafikinformationen kan påverka upplevd och fysisk störning för trafikanterna. Vi kan även studera om systemen behöver kompletteras eller utvecklas för att passa Göteborgs trafikanter.

5.2.3.1 ITS för bilköer (*intelligent transportsystem*)

För att påverka bilister att resa på andra tider eller välja andra vägar, när belastningen på trafiksystemet är som högst, kan man använda ITS. ITS kan även användas för att informera bilisterna om väntetid i kö och varning för bilkö. Projektet driver frågan tillsammans med berörda parter.

5.2.3.2 Interaktiv cykelkarta

En produkt som syftar till att komplettera cykelkartan i trafiken.nu. Det är en karta för cyklister som visar hur cykelvägnet förändras över byggtiden för hela staden. Kartan är till stor hjälp för den som ska planera sin resa med cykel.

5.2.3.3 Tydlig skyltning

Det är centralt att den lokala skyltningen och vägvisningen i direkt anslutning till byggarbetsplatsen fungerar. Skyltningen ska hålla sådan kvalitet att en resenär (gående eller cyklist) ska klara av att navigera fram till sitt mål utan att i förväg veta om att byggnation pågår.

5.2.3.4 ITS-åtgärder för gång och cykling

En möjlighet är att använda ITS (intelligent transportsystem) för att bättre informera cyklister och gående om förändringar i trafikanätet. ITS-lösningar kan vara allt från cykelräknare vid cykelvägar till variabla vägmärken (digitala skyltar som skiftar eller tillfälligt lysas upp och ger information).

Syftet med att använda ITS är att bättre leda och styra cyklisterna, marknadsföra cykelvägarna, se hur många som cyklar samt öka kunskapen om trafikeringen. Projektet ska vara med och identifiera platser där ITS-åtgärder är lämpliga.

5.2.3.5 Vägvisningsplan i byggskede

Projektet och Göteborgs stad, Trafikkontoret, ser över behovet av särskilda vägvisnings- och informationsskyltar för byggskedet. I samverkan med Trafikkontoret kan vissa stråk som förbileds eller omleds i byggskedet utses och på dessa testa framtagna förslag avseende skyltning.

5.2.3.6 *Hållbart resande – coachning åt hotellen*

Genom hotellens verksamhet, till exempel i området runt Centralstationen, kan hotellbesökare inte bara påverkas att resa mer hållbart under byggtiden, utan även förberedas på trafiksituationen under byggtiden. Besökarna kan få information om hur deras resande kan fungera effektivt och vara hållbart redan innan de kommer till Göteborg. Informationen bör också tydligt visa att besökaren kan förväntas hitta enkelt i staden även under byggtiden genom tydlig och lättförståelig skyltning och vägvisning.

5.2.3.7 *Skyltinformation om hållbart resande*

Projektet deltar i arbetet med att utforma informativa skyltar för bilister med beteendepåverkande text. Syftet är att visa upp hur vi arbetar med mobility management, att påverka beteende och göra reklam för kommande infrastruktur.

5.3 **Kampanjarbete**

Projektet kommer att vara involverat i kampanjer. Kampanjerna kommer, i vissa fall, att bedrivas i egen regi, men kommer ofta ske i samverkan med andra aktörer såsom Trafikkontoret, Västtrafik eller via exempelvis Nya vägvanor.

5.3.1 **Acceptanskampanjer**

Det Västsvenska paketets informationsarbete bidrar med att skapa acceptans för de infrastrukturinvesteringar som kommer att genomföras de kommande tio åren. Genom att skapa en viss ton, och en igenkänning i sättet att kommunicera, skapar man högre förståelse och tolerans för trafiksituationen. Västsvenska paketet och Projektet arbetar gemensamt fram hur profilen ska se ut. Som exempel på detta kan Nya vägvanors kampanj nämnas där man informerat tredje man om alternativa resvanor.

5.3.2 **Cykelkampanjer**

Vissa kampanjer kan vara riktade mot mindre målgrupper medan andra kan vara av mer övergripande karaktär och ha en större målgrupp. Projektets arbete innefattar att, i dialog med övriga intressenter, planera vilka cykelkampanjer som ska bedrivas och hur de ska genomföras.

Nya vägvanor arbetar fram ett koncept för cykelkampanjer. Förslaget inkluderar både elcyklar och vanliga cyklar. Projektet kommer använda sig av framtaget koncept.

5.3.2.1 *Elcykelkampanj – marknadsföring av elcyklar*

Projektet kan delta i mässor på torg eller vid mobilitetskontoren där olika företag visar upp sina elcyklar och berättar om fördelarna med dem. Genom att driva kampanj för elcyklar visar man på alternativ för dem som vill ändra sina resvanor.

5.3.2.2 *Cyk-EL-testarna*

För att minska andelen bilar i de centrala områdena (bland annat Lilla Bommen och Gullbergsvass) ska en testcykelkampanj för elcyklar startas. Den kommer att pågå under hösten 2016 och den riktar sig till individer som idag pendlar med bil till ovan nämnda områden. Cyklisterna kommer att få svarar på frågor innan, under och efter perioden. De ska också regelbundet dela med sig av sina erfarenheter via en blogg eller dylikt. De kommer efter avslutat kampanj få möjlighet att köpa loss elcyklarna till ett förmånligt pris.

5.3.3 Kampanj för spridning av biltrafik över rusningstiden

SAMKO analyserar situationer med köbildning och försämrad framkomlighet i byggskedet. De inhämtar information från kapacitetsanalyser och simuleringar av trafiksituationer.

Med denna kunskap kan vi driva kampanjer med information om vilka tider på morgon och eftermiddag som framkomligheten är bättre. Målet är att sprida trafiken över flera timmar och på så sätt minska störningen i byggskedet. Kampanjtyperna kan vara av olika karaktär: informationsskylt vid vägen, information via trafiken.nu och andra appar, utskick, annonsering i tidningen samt nyhetsbrev. Därmed kan trafikanterna få information om vilka tider som framkomligheten är som sämst, och på så sätt få valmöjligheter.

Nya vägvanor genomförde en kampanj våren 2015 och den kommer upprepas under 2016. Kampanjen riktade sig mot trafikanter för att försöka få dem att ändra resmönster både avseende tid och färdmedel. Kampanjen syntes på gatupratare, väggvepor och i olika typer av media.

Kampanjer som främjar acceptansen för flexibla arbetsformer kan riktas mot både anställda och arbetsgivare. Filmer kan spridas via, exempelvis, Youtube.com med syftet att minska störningen genom att sprida trafiken över dagen, eller genom att vissa resor inte genomförs.

5.3.4 Kampanjer för att behålla resbeteendet

Projektet driver kampanjer inför att Västlänken ska öppnas och kampanjer för att bibehålla resbeteende efter byggtiden. Det kan vara hälsokampanjer, informationskampanjer och kartor över gång- och cykelvägnätet efter byggtiden. Målet är att behålla beteendeförändringen även efter byggtiden.

5.4 Kollektivtrafiken och pendling

5.4.1 Testresenärer

Vi ska göra en testresenärskampanj under byggtiden för särskild utvalda målgrupper. Syftet är att locka bilister att testa kollektivtrafiken och ställa bilen.

5.4.1.1 *Pendlaren som åker kollektivt periodvis*

De bilister som kan tänka sig att åka kollektivt vissa dagar i veckan, men inte alla, har ingen ekonomisk fördel utifrån hur periodkortet ser ut i dag. Den rabatten som utgår vid kontoladdning i förhållande till kontantbiljetter ger inget incitament att resa oftare med kollektivtrafiken. Västtrafik kan därför driva en särskild testresenärskampanj – för pendlaren som väljer att åka kollektivt på deltid. Erbjudande kan vara riktade direkt mot pendlaren, men också mot företag och verksamheter i utvalda områden.

5.4.2 Individuella resplaner

Inom ramen för Nya vägvanor tittar man på hur man kan bearbeta hushåll för att stödja dem i deras reseplanering. De kan få information om distansarbete, samåkning eller resor med kollektivtrafik. Den trafikslagsövergripande reseplaneraren kan med fördel knytas till detta forum. Frågan bör drivas i samverkan mellan Göteborgs stad, GR (Göteborgsregionens kommunalförbund), Västtrafik och Projektet.

5.4.3 Pendelparkering

Vi påtalar behovet av nya, eller utökade, pendelparkeringar när behov identifieras. Dessa parkeringar kan utökas med exempelvis bilservice. Parkeringarna kan även användas som samåkningsparkering.

Ett sätt att hitta möjliga (tillfälliga) pendelparkeringar kan vara att initiera ett samarbete med externa köpcentra och stormarknader. Dessa har ofta outnyttjad parkeringskapacitet under dagtid. Köpcentrumens vinning är potentiella kunder; kommunens vinning är att de slipper hitta ny mark för pendelparkering; byggherrens vinning är att antalet bilar förbi byggarbetsplatserna minskar och trafikhuvudmannens vinning är att de får ett ökat resandeunderlag för kollektivtrafiken.

5.4.4 **Samarbete med skolor**

Att samverka med skolor i olika typer av projekt, som exempelvis ”På egna ben” kan leda till att skjutsandet till och från skolorna minskar. Skolorna kan också användas som informationskanaler mot anställda, elever och föräldrar. Det kan också vara lämpligt att låta skolor komma på studiebesök vid bygget; sådana besök har flera syften, bland annat följande:

- som ett sätt att få barnen intresserade av såväl byggprojekt som trafik och kollektivtrafik
- som ett sätt att informera om säkerhet kring byggarbetsplatsen
- som ett sätt att öka goodwill för projektet

5.4.5 **Park & ride för besökare**

För att minska trafikbelastningen under byggtiden kan vi påtala behovet av att skapa perifera parkeringsplatser med bussning in till större turistattraktioner såsom Liseberg, Svenska Mässan och Universeum. Samverkan och dialog sker med berörda parter.

5.5 **Arbetsgrupper**

5.5.1 **Grupp för samordning av åtgärder**

Projektet deltar i en mobility management-grupp med Trafikkontoret, Västtrafik, Trafiken.nu och andra projekt som gränsöverskridande planerar och kommunicerar mobility management-arbetet under de kommande åren. Projektets insats är här att försöka skapa samförstånd och en gemensam åtgärdsplan.

5.5.2 **Att inhämta information**

5.5.2.1 *Utvärdering hela resan*

Vi samverkar med SAMKO för att få en bild av hur störningar uppkommer och vad som kan göras för att minimera dessa. Genom att vi ger information till SAMKO kan de, och deras arbetsgrupper, ge svar på konsekvenser och förutsättningar för hur vi bör genomföra trafikomläggningar med mera.

5.5.2.2 *Resvaneundersökningar*

En resvaneundersökning ger mycket information om resmål, behov, val av färdmedel, restider och reslängder. Den ger också information om förändringsbenägenhet, acceptans av byggprojektet, kunskap om Projektet, förväntningar om det framtida resandet och åsikter om genomförda åtgärder och kampanjer.

Vi verkar för att resvaneundersökningar genomförs – före, under och efter bygget. Samverkan sker med Nya vägvanor och Göteborgs stad och andra intressenter.

5.5.2.3 *Opinionsavstämningar*

Ett sätt att ta reda på nöjdheten med olika kampanjer när det gäller attityder och acceptans, är att lyssna på olika målgruppers åsikter och reaktioner. Genom att ställa rätt frågor kan vi få kännedom om opinionen och dess tendenser.

Projektet arbetar här tillsammans med den interna kommunikationsavdelningen för att skapa en samlad bild över starka opinioner via bloggar, Twitter och andra sociala medier, samt finna sätt att bemöta dessa opinioner. Projektet kan använda information om tonen i opinionen i kampanjarbetet, för att bemöta opinionen med kampanjer och åtgärder.

5.6 **Synpunktshantering/störningshantering**

Projektet samverkar med olika parter så att störningshanteringen fungerar i byggskedet. Syftet är att upprätthålla tillgängligheten och framkomligheten samt att skapa god acceptans för bygget genom att lyssna på trafikanterna. De kan rapportera in störningar på många sätt, till exempel direkt till entreprenörerna, via webbplats, sociala medier, e-post eller via en app.

Projektet deltar i arbetet med att definiera hur hanteringen av synpunkter ska gå till. Synpunktshanteringen ska ske på ett ordnat sätt och med gott bemötande. Projektet och våra samarbetspartner tar tillsammans fram rutiner för synpunktshanteringen.

Vi har stora möjligheter att använda inrapporterade störningar som något positivt, och skapa uppmärksamhet och opinion kring bygget. Det är viktigt att etablera en organisation och en verksamhet som kan hantera störningarna och se till att den som rapporterar får feedback samt att synpunkterna hanteras av Projektet.

5.7 **Centralenområdet - pilot**

En fysisk 3d-modell hur det ska se ut när allt är klart kommer att tas fram. Syftet är att visa för invånare och besökare i staden hur ”slutprodukten” kommer att se ut; alltså hur kommer staden se ut när Västlänken, Hisingsbron och sänkningen av E45:an är klar samt när exploateringen av Gullbergsvass och Centralenområdet är klar. Modellen tas fram i samarbete med de olika projekten, Göteborgs stad samt Jernhusen med flera.

Vid centralenstråket kommer också ett test av informationsplank att skapas. Om det faller väl ut kan planket användas på fler ställen runt om i Göteborg.

6. Målbild och uppföljning

6.1 Västsvenska paketets mål

Projektet förhåller sig till effektmålen som är satta i det Västsvenska paketet. Det krävs ett antal olika åtgärder för att minimera påverkan på trafiken och uppnå effektmålen i Västsvenska paketet.

Effektmålen i Västsvenska paketet är

- en mer attraktiv kollektivtrafik med ökad kapacitet
- ökad andel kollektivtrafik
- minskad andel biltrafik till och inom regionkärnan
- snabba, trygga, enkla gång- och cykelresor
- näringslivets transporter

6.2 Mobility management i byggskedet – mål och syfte

Mobility management används huvudsakligen för att hantera störningar under byggtiden. Målet är att minska biltrafiken. Detta gör vi genom att reducera antalet bilar, ändra trafikflödena över tid samt genom att påverka bilister till att välja att gå, cykla eller åka kollektivt istället.

6.2.1 Mål: minskad biltrafik i vägnätet

Som ett led i att minska belastningen av biltrafik, på de platser i vägnätet där framkomligheten minskas, har målgrupps- och strukturanalysen från mobility management-utredningen redovisat att det finns stor potential att flytta bilister till mer hållbara transportmedel.

6.2.2 Mål: god framkomlighet runt arbetsområdena

För att få en bild av störningarna runt arbetsområdena, och därmed sätta konkreta och sannolika mål, följer vi de analysarbeten som pågår i SAMKO. SAMKO arbetar bland annat med visumsimuleringar för att förutspå hur alla infrastruktursatsningar i staden kommer att påverka vägval och framkomlighet.

Projektet förser SAMKO med information så att de in sin tur kan simulera trafiksituationen. Genom detta får man en tydligare bild av hur störningen kan komma att se ut, vad som orsakar störningen och i förlängningen hur man ska arbeta för att minimera den. Detta arbete ger information om hur framkomligheten i trafiksystemet påverkas.

Målen för cyklisters framkomlighet och antalet cyklister som passerar arbetsområdena påverkar hur cykel ska hanteras vid byggarbetsplatserna.

Projektet är ett stort projekt i en komplex miljö, och kommer att pågå under många år. Målen för störningshanteringen kan komma att ändras allteftersom projekten löser och avhjälpes framkomlighetsproblem. Målarbetet måste därför vara levande.

6.2.3 Mål: acceptans

Mål för acceptans av trafiksituationen i byggskedet arbetar vi fram tillsammans med SAMKO. Det gör vi efter genomförda resvaneundersökningar. På så sätt kan vi anpassa kampanjerna efter upplevelserna av trafikstörningarna under byggtiden. Återkommande resvaneundersökningar visar om acceptansen ändras.

Vi kan även ställa upp och följa upp målen gentemot rapporteringar i nyhetsmedier och sociala medier. Då kan vi få kännedom om i vilken utsträckning tidningarna, bloggare och

enskilda brukare accepterar situationen. Därigenom kan vi sedan anpassa kampanjarbetet för att försöka påverka beteendet utifrån det som inte accepteras.

6.2.4 Mål: genomförda åtgärder

Vi sätter mål för åtgärdens genomförande, mottagande och resultat.

6.3 Indikatorer

Indikatorer är faktorer som upprepande mäts för att se förändringar och framgångar av de åtgärder som vi genomför. Nedan följer ett antal indikatorer som kan användas vid uppföljning av genomförda åtgärder.

6.3.1 Tänkbara indikatorer vid uppföljning

- trafikflöde/ÅDT¹, biltrafik och cykeltrafik
- minuter kötid för biltrafik
- färdmedelsandelar
- medelhastighet
- restid över stråk
- antal klagomål från trafikanter
- antal positiva och negativa artiklar i media
- antal genomförda kampanjer
- antal förbiledda gång- och cykelvägar med mindre än 2,25 meters bredd
- antal nya cyklister

6.4 Uppföljning

Vi följer löpande upp Projektet. Indikatorerna används för att värdera resultaten gentemot målen. Därefter utvärderar vi resultaten och utvecklar Projektet löpande.

Det krävs aktiviteter både före, under och efter bygget. Nedan listas exempel på möjliga mätningar och analyser:

- föremätning, innan entreprenaderna påbörjas
- trafiksimuleringar och beräkningar, i god tid före bygget
- regelbunden mätning under byggskedet, varje år eller efter stora förändringar
- eftermätning, den kvarvarande effekten av kampanjen kartläggs.

Åtgärderna och aktiviteterna kommer att utvärderas med hjälp av verktyg framtagna för uppföljning. Vidare undersöks hur prestationer genomförts, exempelvis hur många möten som hållits eller hur mycket informationsmaterial som har distribuerats. Hur många har accepterat erbjudanden? En annan viktig parameter att undersöka är hur många som faktiskt har ändrat sitt beteende.

Vi kommer att ta fram en plan för uppföljning och utvärdering framöver, och vi kommer att samverka med berörda parter.

¹ Årsdygnstrafik

7. Projektbudget och vidare arbete

7.1 Budget/resurser

Budget och resursbehov kommer att variera beroende på val av aktiviteter, deras intensitet, och hur finansieringen ska gå till. Vi kommer att arbeta vidare med frågan kring omfattning och resursbehov.

7.2 Vidare arbete

Förberedande arbeten, ledningsomläggningar, trädlytt med mera, pågår under perioden 2016-2018 och sedan pågår huvudentreprenaderna 2018-2026. Under både dessa faser kommer vi att finnas som ett stöd för entreprenörerna för att skapa så bra förutsättningar som möjligt för att trafiken ska fungera under byggtiden. Vi kommer också samverka med andra inblandade aktörer som Göteborgs stad, Västtrafik och andra projekt.

8. Kontaktpersoner

Det är flera olika personer i Projektet som ansvarar för trafik i byggskedet på olika sätt.

Trafik

Joakim Jonsson
chef Teknik och miljö
joakim.jonsson@trafikverket.se
010-123 10 50

Bo Näverbrant
tf. chef Teknik och miljö
bo.naverbrant@trafikverket.se
010-123 88 26

Josefin Larking
ansvarig trafik
josefin.larking@trafikverket.se
010-123 87 44

Karin Edin
samordnare väg
karin.edin@trafikverket.se
070-108 92 45

Jan-Erik Fallgren
samordnare väg och kollektivtrafik
jan-erik.fallgren@trafikverket.se
070-724 75 57

Mattias Hede
samordnare väg
mattias.hede@trafikverket.se
072-574 34 07

Elisabeth Lunman
samordnare väg
Elisabeth.lunman@trafikverket.se
010-123 60 04

Charlotte Sandholm
BAP/BUP
charlotte.sandholm@trafikverket.se
010-124 15 88

Övriga

Jan Hansson
delprojektledare förberedande arbeten
jan.hansson@trafikverket.se
010-123 77 94

Jenny Karlsson
delprojektledare Olskroken
jenny.b.karlsson@trafikverket.se
010-123 87 32

Mikael Larsson
delprojektledare Centralen och Kvarnberget
mikael.i.larsson@trafikverket.se
010-123 87 53

Karin Malmquist
delprojektledare Haga
karin.malmquist@trafikverket.se
010-123 15 86

Magnus Eriksson
delprojektledaren Almedal – Korsvägen
magnus.b.eriksson@trafikverket.se
010-123 66 69



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Kruthusgatan 17.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97

www.trafikverket.se