



**På väg**

# **Fokusgruppsmöte 4**

## **Sammanställning**

**2019-03-19**

# Sammanfattning

Inom Tjörns kommuns arbete med kommunal trafikstrategi genomförs dialog kring olika trafikteman, bland annat genom möten i fokusgrupper. Hittills har tre möten ägt rum. Till fjärde fokusgruppsmötet samlades 19 personer för samtal och analysarbete i tre tematiska fokusgrupper; *Gång- och cykeltrafik*, *Kollektivtrafik och färjetrafik* samt *Biltrafik och parkering*. Arbetet skedde utifrån mötestemat **tillgänglighet och trygghet**.

Med hjälp av *backcasting-metoden* diskuterade respektive grupp kring önskvärd framtid med nödvändiga förändringssteg avseende mötestemat, utifrån gruppens trafikslag och utifrån utvalda målpunkter inom kommunen. Dokumentationen från fokusgrupperna visar på att samtalen omfattade både allmänna reflektioner kring aktuella målpunkter och vägsträckor, och reflektioner relaterade till mötesämnet tillgänglighet och trygghet.

Trafiksäkerhet kom upp som grundläggande förutsättning för tillgänglighet och trygghet. Trafikseparering för oskyddade trafikanter, och belysning framstår som viktigt för tillgänglighet för gång- och cykeltrafik respektive kollektivtrafik, i synnerhet på landsbygd.

För kollektivtrafik verkar även attraktiviteten spela stor roll, bland annat gällande restidskvot, kostnad, flexibilitet samt att restiden går att nyttja. Även upplevd personsäkerhet på hållplatsen och trygg parkering för bil och cykel vid byte till kollektivt färdmedel lyfts fram.

För Kållekärr utgör ortens karaktär, estetiska värden, upplevd trivsel, orienterbarhet samt service- och kulturutbud fram betydelsefulla faktorer för att göra orten tillgänglig och trygg för annat än bil. Kållekärr bedöms ha goda förutsättningar för att bli ett framtida "nav för tillgänglighet".

Förutsättningar för gång och cykel på nordvästra Tjörn lyfts som brist. Väg 727 är smal, kurvig och erbjuder låg säkerhet för oskyddade trafikanter i blandtrafik. Befintlig cykelled bedöms inte ge tillräcklig tillgänglighet avseende gen sträckning och närhet till bostäder.

Vid Pilane skulpturpark och Sundsby säteri, som båda attraherar många besökare sommartid, bedöms anslutande transportinfrastruktur vara i behov av investeringar för att uppnå trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet för såväl boende som besökare.

Behov av samordning mellan aktörer som ansvarar för olika delar av trafiksystem och offentlig miljö återkommer som tema. Hinder för förändring som lyfts fram är markåtkomst, ekonomi, byråkrati och politiska prioriteringar.

Samtalen genererar även många idéer om åtgärder för förändring mot ökad tillgänglighet och trygghet, såväl ny- och ombyggnad av fysisk infrastruktur, förändrat nyttjande av befintliga system som förändrade processer kring samhällsplaneringen.

Nästa fokusgruppsmöte, på tema **Miljö och hälsa**, är planerat till **onsdag 8 maj klockan 17.45–19.45 i Tjörns kommunhus**.

# Innehåll

Sammanfattning .....	2
Inledning.....	4
Fokusgruppsmöte 4.....	4
Tema gång- och cykeltrafik .....	5
Tema kollektivtrafik och färja .....	7
Tema biltrafik och parkering .....	9
Tolkning av resultat .....	10
Fortsatt arbete och kommande möten.....	11

# Inledning

En viktig del av Tjörns kommuns arbete med kommunal trafikstrategi är att involvera befolkning och verksamma i en bred dialogprocess. Syftet med dialogen är att möjliggöra kunskapsutbyte och medskapande i trafikfrågor, vilka har central betydelse för vardagsliv, välfärd, rekreation och näringsliv. Dialogen drivs kring olika trafikteman, bland annat genom möten i fokusgrupper.

Kommunen har rekryterat deltagare till fokusgrupperna genom annonsering på kommunens hemsida, i sociala medier och lokalpress, samt genom riktade inbjudningar till föreningar, företagare och politiker. Under höst och vinter 2018–2019 har tre tidigare fokusgruppsmöten genomförts i Tjörns kommunhus. Särskilda sammanställningar från dessa möten finns på kommunens hemsida.

## Fokusgruppsmöte 4

Fjärde fokusgruppsmötet hölls i Tjörns kommunhus tisdag 19 mars 2019 klockan 17.45–19.45. Till mötet kom 19 deltagare. Deltagargruppen utgjordes av privatpersoner, företagare, politiker, föreningsrepresentanter och andra verksamma i kommunen. Procentuell fördelning mellan män och kvinnor var cirka 80/20. Åldersspann uppskattades till cirka 35–70 år, med tyngdpunkt i åldersgruppen över 50 år. Flera kommundelar var representerade, såväl tätort som landsbygd. Utöver deltagarna medverkade åtta tjänstepersoner från kommunens olika verksamheter, samt en trafikonsult.

Mötet inleddes med kort återkoppling till och redogörelse för resultat från tidigare fokusgruppsmöten i projektet. Vidare presenterades och belystes kvällens samtalstema *tillgänglighet och trygghet* genom anföranden ur olika synvinklar. Kommunens trafikonsult från Trivector traffic AB berättade om tillgänglighet och trygghet utifrån nationella och regionala mål, genomförd målpunktsanalys av kommunens trafiksystem samt utifrån *TRAST-modellen, Trafik för en attraktiv stad*, som tillämpas i projektet. Ordförande för en av kommunens vägföreningar berättade övergripande om vägföreningarnas arbete. Vägföreningsrepresentanten och kommunens trafikingenjör besvarade gemensamt frågor från mötesdeltagarna om bland annat avgränsningen mellan de respektive aktörernas ansvarsområden för gator, vägar och allmänna platser.

Inför grupparbetet gjordes en kort genomgång av arbetsmetoden *backcasting\**, varpå deltagarna fick välja temagrupp för kvällen. Grupperna samlades vid tre bord med samtalsmoderator, sekreterare och arbetsmaterial i form av bland annat backcastingformulär med stödfrågor, text med nationella, regionala och kommunala mål för tillgänglighet och trygghet, samt *SWOT-analys* från förra mötet. Grupperna tilldelades även specifika målpunkter och vägsträckor inom kommunen att utgå ifrån i övningen. Resultat från gruppernas arbete redovisas i följande avsnitt.

\* *Backcasting är en arbetsmetod för att generera lösningar på problem som är komplexa och vars lösningar förutsätter systemförändringar. Backcasting syftar till att främja nytänkande och öppenhet för förändring, som alternativ till vanlig prognosbaserad planering, forecasting, vilken tenderar att låsa tanken till befintliga hinder, lösningar och invanda tankemönster. Metoden går i korta drag till så att problemlösaren*

1. föreställer sig en önskvärd framtid och formulerar en vision,
2. ställer sig i framtiden (i tanken) och blickar tillbaka mot nutiden,
3. analyserar avståndet mellan vision och nuläge,
4. identifierar nödvändiga förändringssteg för att visionen ska uppnås.



# Tema Gång- och cykeltrafik

I gruppen deltog 8 personer från bland annat Skärhamn, Höviksnäs, Myggenäs, Kållekärr och Klövedal. I gruppen fanns representanter för föreningsliv och näringsliv. Gruppen genomförde back-castinganalys gällande tillgänglighet och trygghet vid målpunkt Pilane längs väg 727 i Klövedal. Anteckningar fördes av gruppsekreterare.

## Målpunkt Pilane, väg 727 Kyrkesund – Hoga

### 1. Framtidsvision

- En bredare, rakare väg med separat gång- och cykelväg.
- Klimatsmart belysning för ökad säkerhet, extra viktigt vid korsningar och där barn- och unga cyklar.
- Belysningen tänds när det behövs, när någon är där.
- Vi har en samordnad funktion i kommunen som har hand om gång- och cykelvägar oavsett "ägare" och som man kan vända sig till i olika frågor.
- Vid planering av vägar och gång- och cykelvägar är alla delar med i planering från början – VA, fiber, el ... att förbereda för allt tänkbart i framtiden.
- Bra och säkra parkeringsmöjligheter för både cyklar och bilar, t ex vid bussrondellen i Valsäng.
- Värme i vägbana för halkbekämpning.

### 2. Nuläge, vägens karaktär

- Charmig
- Smal
- Många kurvor
- Själva bilvägen är en jättefin "cykelväg"
- Ingen vägren
- Många bostadshus ligger nära nuvarande väg



Målpunkt Pilane – Hoga (väg 727)



### 3. Hinder och förändringsbehov

- Pengar, ekonomi
- Markägare
- Myndigheter som gör prioriteringar (otydliga, ofördelaktiga): kommunen, Trafikverket
- Ingen som driver frågan, varken tjänsteperson eller politiker
- Byråkrati
- Kommunens kultur- och turistsatsningar i konflikt med kommunens infrastruktur-prioriteringar, t ex satsning på Sundsby säteri och Pilane. Man vill ha dit många besökare men det finns dåliga parkeringsmöjligheter och bussförbindelser, gång- och cykelväg saknas. Smala vägar med dålig sikt, vägren saknas.
- Göra i ordning cykelleden mellan Hoga och Pilane som ett komplement. Den kan inte ersätta en gång- och cykelväg längs med bilvägen, eftersom det blir en rejäl omväg och att den inte går förbi där människor bor.

### 4. Åtgärder

- Använda cykelkläder i neonfärger för att synas.
- Cykla i grupp och ta stor plats för att undvika farliga omkörningar.
- Enkelrikta vissa sträckor.
- Köpa mark för att kunna göra det som behövs.
- När nya områden planeras, ta med gång- och cykelvägar i planen.
- Samordning mellan olika intressenter och ägare, vägföreningar – kommun.
- Samordnade eller funktion som koordinerar frågor, nås via kundcenter som kan svara eller slussa vidare.
- Plan för underhåll, idag förfaller gång- och cykelvägar, endast akuttryckningar
- Enkelrikta delar av vägsträckan
- Vajerräcke
- Sänkt hastighet med farthinder (annars ingen idé)
- Göra iordning och binda ihop befintliga grusvägar och stigar, förbättra cykelleden.
- Buss till Pilane sommartid.
- Separat gång- och cykelväg på längre sikt.



# Tema Kollektivtrafik och färja

I gruppen deltog 6 personer huvudsakligen från Skärhamn. I gruppen fanns representanter för föreningsliv och politik. Gruppen genomförde backcastinganalys gällande tillgänglighet och trygghet vid målpunkterna Kållekärr respektive Sundsby. Anteckningar fördes av gruppsekreterare.

## Målpunkt Kållekärr vid väg 723

### 1. Framtidsvision

- Det finns en knytpunkt för busstrafik i Kållekärr, på liknande sätt som Myggenäs korsväg och med ett resecentrum och intilliggande pendelparkering (måste ligga nära) som är ordentligt upplyst.
- En ny infrastruktur av bussar helt anpassat efter Tjörn. Bilar är en sällsynthet.
- Man äger inte sin bil utan har en mobillösning där man kan boka en bil i sin mobil.

### 2. Nuläge

- Kållekärr ligger mitt på ön och många passerar naturligt när man transporterar sig mellan den norra och södra delen av ön.

### 3. Hinder och förändringsbehov

- Kållekärr måste bli en plats där man vill vara och vilja stanna för att parkera sin bil och samtidigt uträtta ärenden. Förändringen avser både tilltalande växtlighet, arkitektur, butiksutbud med mera. Kommunen måste ta kontakt med de privata aktörerna för att hitta optimala lösningar.
- Ta bort bilberoendet.

### 4. Åtgärder

- Man måste minska antalet hållplatser, i alla fall för vissa linjer och se över vilka som inte behövs. Detta för att minimera restiden.
- Ha fler bussar fast i varierad storlek för att nå fler ställen. Kanske anropsstyrt på vissa ställen.
- Man kanske kan utnyttja Wallhamnskorset och lägga en färja för persontrafik.

## Målpunkt Sundsby, väg 160

### 1. Framtidsvision

- Vi har fått bort en stor del av biltrafiken då de flesta åker buss, cyklar eller transporterar sig med tåg längs med väg 160, kanske med utgångspunkt i Stenungsund och med ett resecentrum i Varekil.
- Man kan parkera sin bil på en säker, upplyst pendelparkering med kameraövervakning och det finns anslutande gång- och cykelvägar från busshållplatsen så man slipper hoppa över diken.
- Busshållplatserna är väl skyddade och står på säkert avstånd från vägbanan.
- Fler väljer att åka kollektivt på grund av både tidsmässiga och kostnadsmissiga vinningar.
- Man har möjlighet att nyttja sin tid i sitt valda färdmedel.

## 2. Nuläge

- Det är dålig symbios mellan buss och bil idag, vad man gör på sin fritid och hur man kan transportera sig dit.
- Busshållplatserna står i vägbanan och många gånger får man hoppa över diken för att kunna nå busshållplatsen.

## 3. Hinder och förändringsbehov

- Drar sig för att ta bilen, men gör det ändå för att det fungerar dåligt med kollektivtrafiken.
- Vi måste ha bättre samarbete med vägföreningarna för att få markägarna att agera i linje med en övergripande strategi. Ett alternativ annars är att kommunen tar över vägföreningarna så att förändringsarbeten avseende busshållplatser, cykelbanor och parkeringar kan gå snabbare och smidigare.

## 4. Åtgärder

- Vi har ökad turtäthet på bussarna.
- Man har en sömlös lösning mellan olika trafikslag och goda möjligheter att parkera sin bil vid ett "trafiknav".
- Det ska pris- och tidsmässigt vara fördelaktigt att ta bussen, även om man kan ta bilen en kort bit.
- Man måste kunna nyttja tiden i sitt färdmedel – t ex jobba på bussen.
- Dubbelspår för tåget till Göteborg.
- Egen bussfil på väg 160.

Målpunkt Kållekärr





# Tema Biltrafik och parkering

I gruppen deltog 4 personer från Klövedal, Kållekärr och Skärhamn. I gruppen fanns representanter för föreningsliv, polis och politik. Deltagare från olika vägföreningar. Gruppen genomförde backcastinganalys gällande tillgänglighet och trygghet vid målpunkt Kållekärr vid väg 723. Anteckningar fördes av gruppsekreterare.

## Målpunkt Kållekärr vid väg 723

### 1. Framtidsvision

- En trygg och tillgänglig tätort med ett levande centrum, ett centrum för lärande. Navet för tillgänglighet, dit man vill flytta!
- Separerade gång- och cykelvägar, en bred väg, bio, p-platser och väl utbyggd kollektivtrafik.
- I Kållekärr finns en fungerande återvinningsstation, en trygg väg till skolan, en levande tätort, fungerande närservice, ökad trygghet, ökad attraktivitet. Trygg närmiljö med fri sikt, lätt och enkelt att förstå hur man säkert tar sig till olika målpunkter.
- Det finns möjlighet att enkelt byta färdstätt.
- En tillgänglig skola.
- Ökade öppettider på vårdcentralen. En tydlig rörlighet i Kållekärr. Levande över hela dygnet.
- Centralt placerad skola. Kunskapscentrum för lärande mitt på ön. Kanske finns ett kulturhus här?

### 2. Nuläge

### 3. Hinder och förändringsbehov

- Politiken är en utmaning vad gäller prioriteringar och viljan att satsa, och markägande. Nya politiska prioriteringar har krävts och genomförts.
- Kulturhus har byggts i Kållekärr och ändrat karaktären på orten.
- Kollektivtrafiken funkar och används!
- Digitalt centrum, fler arbetstillfällen – centrum för lärande har attraherat näringslivet.
- En utvidgad stadskärna och fungerande service tack vare en ny detaljplan. Kållekärr har expanderat.

### 4. Åtgärder

- Resurseffektiva åtgärder – inkludera investmentbolag och näringsliv i framtidsplanerna. Hållbara åtgärder, klimatanpassning, behåll natur och klimatkompensera + bra kollektivtrafik. Investmentfolk som kan bidra till investeringar – kommunen behöver inte göra allt, men ska se till att området blir attraktivt.
- Utredning



# Tolkning av resultat

Dokumentationen från fokusgrupperna visar på att samtalen omfattade både allmänna reflektioner kring aktuella målpunkter och vägsträckor, och reflektioner relaterade till mötesämnet tillgänglighet och trygghet.

*Trafiksäkerhet* kom upp i samtalen som en *grundläggande förutsättning* för att upplevelsen av tillgänglighet och trygghet ska kunna uppstå. Trafiksäkerhet i form av *trafikseparering* för oskyddade trafikanter, och upplevd trygghet med hjälp av belysning framstår som viktigt för att upprätta tillgänglighet för gång- och cykeltrafik respektive kollektivtrafik, i synnerhet på landsbygd.

För att kollektivtrafik ska upplevas som tillgänglig, verkar även *attraktiviteten* spela stor roll, bland annat gällande *restidskvot* och *ekonomi* i förhållande till bil, *flexibilitet/turtäthet/smidiga byten* samt att *restiden går att nyttja* för exempelvis arbete eller rekreation. Även säkerhet och trygghet i *bytessituationer*, som upplevd *personsäkerhet* på hållplatsen och *trygg parkering* för bil och cykel vid byte till kollektivt färdmedel, lyfts fram.

I samtalen om Kållekärr lyfts *attraktiviteten i ortsmiljön* avseende ortens karaktär, estetiska värden, upplevd trivsel, orienterbarhet samt service- och kulturutbud fram som betydelsefulla faktorer för att göra orten tillgänglig och trygg för andra färdmedel än bil. Kållekärr uppfattas i övrigt ha *goda geografiska och funktionella förutsättningar* för att bli ett "nav för tillgänglighet", som kan bidra till minskat bilberoende i framtiden.

I samtalet om målpunkt Pilane och väg 727 lyfts det generella behovet av bättre *förutsättningar för gång- och cykeltrafik på nordvästra Tjörn* fram. Väg 727 är smal och kurvig och erbjuder låg säkerhet för oskyddade trafikanter i blandtrafik. Den cykelled som finns mellan Hoga och Pilane bedöms inte ge tillräcklig tillgänglighet avseende gen sträckning och närhet till bostäder.

Gång- och cykelgruppen identifierar också möjlig intressekonflikt mellan utökad turism/besöksnäring och resurshushållning gällande infrastruktur-utbyggnad. Exempel är Pilane skulpturpark och Sundsby säteri, som båda attraherar många besökare sommartid, och vars anslutande transportinfrastruktur bedöms vara i behov av investeringar för att uppnå trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet för såväl boende som besökare.

Ett återkommande tema är behovet av *samordning* mellan de aktörer som ansvarar för olika delar av trafiksystem och offentlig miljö, och *kommunens ledarskap* i samordningsarbetet, för att utvecklingen av trafikmiljöerna ska drivas fram *snabbare och i rätt riktning*. Övriga hinder för förändring som lyfts fram är markåtkomst, ekonomi, byråkrati och politiska prioriteringar.

Samtalen genererar många idéer om åtgärder för förändring mot ökad tillgänglighet och trygghet. Fysiska åtgärder som framhålls är bland annat utbyggnad av separerade gång- och cykelvägar, dubbelspår på Bohusbanan, separat busskörfält på väg 160, nya resecentrum i Kållekärr och Varekil, ombyggnad av vägar och gator med vajerräcken och farthinder samt komplettering av gång- och cykelvägar, hållplatser och parkeringar med belysning. Åtgärder för ändrat nyttjande av trafiksystemet är enkelriktning på vissa sträckor, tätare bussturer, minskat antal busstopp, anropsstyrd busstrafik, mindre bussar, komfortablare bussar, särskilda bussturer till besöksmål sommartid samt nya färjelinjer. Beteenderelaterade åtgärder som att cykla i grupp med neonkläder för ökad synlighet nämns, samt processrelaterade åtgärder som kommunal samordning och ledarskap samt tydligare hantering av trafikfrågor i tidiga skeden av samhällsplaneringen.

# Fortsatt arbete och kommande möten

Nästa fokusgruppsmöte är planerat till **onsdag 8 maj klockan 17.45–19.45** i Tjörns kommunhus. Då samlas alla de som är fortsatt intresserade av att medverka i etablerade fokusgrupper för att med hjälp av *backcasting* fördjupa samtalet kring ämnet **Miljö och hälsa**.

Under hösten 2019 hålls ett uppsamlande möte där resultaten från fokusgrupperna presenteras som helhet, tillsammans med en plan för hur det ska inkluderas i kommunens trafikstrategi.



På väg

 **TJÖRNS**  
kommun