



På väg

Fokusgruppsmöte 5

Sammanställning

2019-05-08

Sammanfattning

Inom Tjörns kommuns arbete med kommunal trafikstrategi genomförs dialog kring olika trafikteman, bland annat genom möten i fokusgrupper. Hittills har fyra möten ägt rum. Till femte fokusgruppsmötet samlades 13 personer för samtal utifrån mötestemat *miljö och hälsa*.

Samtalet tar utgångspunkt i att såväl miljöpåverkan som negativa hälsoeffekter kan kopplas till högt bilanvändande, med effekter som utsläpp till luft och vatten samt stillasittande livsstil. Resalternativ med kollektivtrafik, cykel och till fots antas kunna bidra till minskad miljöpåverkan och främjad hälsa, och betraktas därmed som mer hållbara.

Kommunen kan genom samhällsplanering optimera nyttjandet av befintlig infrastruktur. Kommunen kan även driva och samordna utvecklingsfrågor gällande trafiksystemet, så att hållbara resval främjas, samt informera om och marknadsföra de hållbara resalternativ som finns, för att underlätta förändrade resbeteenden. För att förändring ska ske krävs dock att det finns grundläggande förutsättningar för hållbara resval, i form av tillräckligt attraktiv kollektivtrafik och säkra och trygga gång- och cykelvägar. Individerna kan sedan bidra med att medvetet göra de hållbara resvalen. *Alla resenärer kan inte göra detta vid varje restillfälle, men vissa resenärer kan göra det ibland!*

Vidare kan arbetsgivare bidra med stöd för hållbara resval, som bidrag till busskort, möjlighet att arbeta på bussen eller på distans. Föräldrar, lärare och vägföreningar kan stötta alternativa hämta/lämnasystem som drop-zones, att en förälder följer flera barn till skolan eller att barnen får delta i ”aktivt-resande-tävling”. Föräldrar och lärare kan agera förebildligt för att ge barnen hållbara och hälsosamma resvanor.

Hälsoargument för att ändra resbeteende behöver *konkretiseras och visualiseras* för att få effekt. Stillasittande är inte bara en viktig fysisk ohälsfaktor utan är även kopplat till sociala aspekter som ensamhet.

Nästa fokusgruppsmöte är planerat till **tisdag 1 oktober kl. 17:45–19:45** i Tjörns kommunhus. Då föreligger ett preliminärt förslag till kommunal trafikstrategi som mötet kommer att kretsa kring.

Innehåll

Sammanfattning	2
Inledning.....	4
Fokusgruppsmöte 5.....	4
Hur kan kommunen arbeta?.....	5
Hur kan vi som användare bidra?.....	6
Hälsa kopplat till trafiksystemet	6
Tolkning av resultat	7
Fortsatt arbete och kommande möten.....	7

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 fyra tidigare fokusgruppsmöten genomförts i Tjörns kommunhus. Särskilda sammanställningar från dessa möten finns på kommunens hemsida.

Fokusgruppsmöte 5

Femte fokusgruppsmötet hölls i Tjörns kommunhus onsdag 8 maj 2019 kl. 17:45–19:45. Till mötet kom 13 deltagare, varav fyra kvinnor och nio män. Deltagargruppen utgjordes av privatpersoner, företagare, politiker och föreningsrepresentanter. Åldersspann uppskattades till ca 40–75 år, med tyngdpunkt i åldersgruppen över 55 år. Flera kommundelar var representerade, såväl tätort som landsbygd. Utöver deltagarna medverkade fyra tjänstepersoner från kommunens olika verksamheter, samt en trafikkonsult.

Mötet inleddes med att kvällens samtalstema **miljö och hälsa** presenterades och belystes av kommunens trafikkonsult från Trivector traffic AB. Deltagarna samlades sedan vid ett gemensamt bord för gruppssamtal utifrån de två perspektiven hur *kommunen* respektive *användarna av trafiksystemet* kan verka för minskad miljöpåverkan och främjad hälsa kopplat till trafik. Anteckningar från gruppssamtalet redovisas i följande avsnitt.



Hur kan kommunen arbeta för att minska miljöpåverkan från trafiksystemet?

- Kommunen kan aktivt driva intressen för kommuninvånarna mot trafikverket eller vägföreningar. Huvudmannaskapsfrågan är inte huggen i sten.
- Kommunen kan vara ett nav för att driva ett mer hållbart nyttjande av trafiksystemet.
- Trafikverket prioriterar åtgärdsmedel med vissa tidsintervall, då gäller det att vara med för att få finansiering till tex gång- och cykelvägar.
- Utängs avloppssystem som grävdes om nyligen, varför byggdes inte gc-vägarna ut i samma veva? Det fungerar inte numer att samverka, det har blivit svårare.
- Varför går det så långsamt att ändra vanorna hos folk? Om alla vet att lösningen för miljö och hälsa är att ändra färd sätt – varför gör vi det inte? För att vi redan är så friska? – För att alla har bil och möjlighet att ta bilen, det är bekvämt, och det är svårt att se kopplingen mellan för tidig död och det egna bilkörandet. Buss upplevs dessutom som ett hån i vissa delar av kommunen. Både i Klövedal och i Nordviksberg. Det är för dyrt, 120 kr till Stenungsund, 400 kr till Göteborg. Bussarna är för omoderna, behöver vara mer attraktiva. Barnen får moppar och mopedbilar som stör trafiken om det inte finns bussar. Busskort är svårt att hålla reda på, eller är för dyrt. Gratis buss för ungdomar hade haft effekt. En gratis tur på helgen för att sänka tröskeln.
- Vilka förändringar är enklare att åstadkomma? För pensionärer vore det lätt att komplettera gratiskortet till Stenungsund.
- Varför lägger man ned de små skolorna? Risk att det genererar fler transporter.
- Barnrundan – barnfamiljernas logistik är omfattande – vore bra med en särskild funktion för detta. Fler än ungdomar som vill kunna röra sig lättare inom ön, det är inte bara arbetspendling som behövs. Föreningslivet och skola och föräldrar skulle kunna göra en gemensam samordning. Minska stressen för föräldrarna att komma i tid till det ena och det andra.
- Det är för billigt att köra bil och för dyrt att åka kollektivt. En rutin i livsstilen att alla små resor ska göras med bil. Svårt att ändra beteendet som enskild. Det behövs en mer offentlig diskussion om detta. Varför har det inte hänt med tävling i att cykla till skolan på Tjörn, som i Stenungsund?
- Bra busskurer och realtidsinformation! Bättre anslutning mellan turerna Göteborg–Stenungsund kvällstid. Och helger.
- En bussrunda mellan några punkter runt på Tjörn, även lördag kväll.
- Olika villkor mellan tätort och landsbygd.
- Anropsstyrd trafik finns på lågtrafikerade sträckor 9–12 och 18–21. Många känner inte till detta.

- Hållplatsen i Skärhamn hamnen – flytta eller ta bort!
- Viktigt att kommunen har den regionala långsiktiga dialogen med Västtrafik.
- Bebyggelse ska ligga bra i förhållande till kollektivtrafik, går inte att bygga var som helst för ett tryggt och säkert samhälle. Till exempel Nordviksberg. Bättre än att bygga på jordbruksmark i och för sig. Gamla synder att göra spridd bebyggelse.
- En stomlinje regionalt, och andra linjer som matar till denna. I kombination med pendelparkering och hyrcyklar. Hogarondellen har blivit en uppställningsplats för lastbilsflak. Vild parkering av det ena och det andra. Borde vara en stor pendelparkering istället. Var ska slamtanken ställa sig? Behövs en plats för lastbilar också för effektiva transporter.
- Fundera på att inskränka bygglov för transportintensiva företag och möjliggöra mer etablering av mindre transportintensiva verksamheter?
- Båtar och stora fartyg står på tomgång vilket innebär stora utsläpp. Varför är detta utelämnat ur strategin? Ordningsstadgan för bil är också lätt att kringgå så som den är skriven (för uppvärmning eller kyla). Kan kommunen inskränka Wallhamns verksamhet?
- Walhamn ligger där det ligger – skulle de kunna ha en separat färja till Stenungunds hamn för att avlasta bron?
- Bevattningsförbud, men varför får man bevattna fritidsbåtar?



Hur kan vi som användare av trafiksystemet bidra till minskad miljöpåverkan?

- Det behövs en fungerande kollektivtrafik eller trafiksäker infrastruktur för att folk ska kunna byta färdmedel.
- Alla kan inte göra andra resval, men vissa kan.
- Gå och handla istället för att gå ut och promenera respektive köra och handla. Kan vara ett aktivt val.
- Alla kan sätta sig in i utbudet av busstrafik. Går att swisha i en app.
- Om vi värderar vår tid på ett annat sätt, att arbetsgivare och -tagare bestämmer sig för att det är bra att arbeta på bussen istället för att köra bilen. Underlätta så att bussresan blir något positivt.
- Moroten, vad får man för att man byter resval? Nudging, att det är tydligt att se vad man får för att man reser mer hållbart. Omedelbar belöning. Får jag byta om efter cykelturen på arbetstid?
- Nytt taxesystem för bussarna 2021. Diskussion kring kostnader för busskort ...
- Kan arbetsgivaren erbjuda subventionerad kollektivtrafik?
- Satsa på barnen så att de lär sig ett nytt sätt att resa. Sommarlovskort hade stor effekt förra året, både på barnen och föräldrarna.
- Boende i tätort behöver inte ta bilen till mataffären eller gymmet. Information behövs.
- Varför är parkeringsplatsen utanför kommunhuset gratis?
- Digitalt månadskort på telefonen kan man låna ut och ta med tre barn på.
- Ett månadskort kostar lika mycket som en och en halv tank bensin.
- Gå tillbaka trettio år i tiden så att alla ska cykla till skolan.
- Varför hämtar inte en förälder alla barnen istället?
- De som bor nära skolan är de som blir skjutsade. De som kommer långväga kommer med bussen.
- Förbjud föräldrarna att skjutsa barnen. Gör avlämningsytor vid skolan.
- Hur får vi den positiva miljöeffekten? Med drop-zones hindrar vi ju inte bilkörningen.
- Kan skolorna ge premier i idrottsämnet om de promenerar eller cyklar till skolan? Det har förekommit i Kungälv.
- Lärarna på skolorna kör också. Vuxna är inte bra förebilder idag. Samma med trygghet och social kontroll – föräldrar är oroliga för sina barn eftersom det inte är några vuxna ute som har koll.
- De digitala hastighetsskyltarna i Myggenäs är en bra påminnelse.
- Liftplatser vid busshållplatserna.

Hälsa kopplat till trafiksystemet

- Är det lättare att ändra beteenden utifrån hälsoargument? Behöver väga in säkerhet och trygghet också, annars väljer man bort alternativ.
- Vad menar vi med hälsa? Stillasittandet är största hotet mot hälsa. Utmärkt tillfälle att förbättra folkhälsan på Tjörn genom en kampanj. Hur kan det göras begripligt? Översättas till nåt gripbart.
- Analogi med kommunikation kring vattenbristen, en mätare som kan visa direkt hur effekten av de egna handlingarna slår. Visualisering är effektivt för att folk ska motiveras.
- Båtar – hur kan kommunen prioritera roddbåtar, kajaker, segelbåtar? Med kajakbrygga som i Mollösund. Hastighetsbegränsningar i farleder, idag är det fri fart i hamnefjorden. Kan Skärhamns hamn miljöcertifieras? Svårt för det är så många osäkerheter, många komponenter som vi inte kontrollerar.
- Bilismens isolerande effekt – folk bor och åker i en plåtlåda. Lever i en låda, tappar kontakten med omgivningen, missar det sociala i bussar etc, blir ett bilåkande folkslag med negativt påverkad mental hälsa. Barn vågar inte åka buss, och kommer inte våga när de blir vuxna heller. Kollektivtrafik är socialt stärkande.
- Önskan att Tjörns kommun skulle profilera sig som miljökommun.
- Mycket fulla bussar hem ifrån Göteborg, många Kungälvabor som tar första bästa buss.
- Effektiv transportväg till Göteborg, kostnads- och tidseffektiv! Attraktivitet!
- Antingen köra en ringlinje på ön och sen en regional buss, med byte som är negativt, eller direktbuss.



Tolkning av resultat

Samtalet tar utgångspunkt i att såväl miljöpåverkan som negativa hälsoeffekter kan kopplas till *högt bilanvändande, med effekter som utsläpp till luft och vatten samt stillasittande livsstil*. Resalternativ med kollektivtrafik, cykel och till fots antas kunna bidra till minskad miljöpåverkan och främjad hälsa, och betraktas därmed som mer hållbara.

Genom samhällsplanering och prioritering av rätt markanvändning kan kommunen *styra och optimera nyttjandet av befintlig infrastruktur*. Deltagarna anser att kommunen också har en viktig roll för att *driva och samordna utvecklingsfrågor gällande trafiksystemet*, så att möjligheterna och motivationen att göra hållbara resval ökar. Exempelvis kan *utbyggnad av ny infrastruktur för trafik* ske mer effektivt om det samordnas med utbyggnad av annan infrastruktur som VA eller fiber. Kommunen kan vidare informera om och *marknadsföra de hållbara resalternativ som finns*, för att främja förändrade resbeteenden. För att åtgärder för beteendepåverkan ska lyckas, *krävs dock att det finns grundläggande förutsättningar* för hållbara resval, i form av tillräckligt attraktiv kollektivtrafik och säkra och trygga gång- och cykelvägar.

Individen kan sedan bidra med att medvetet göra de hållbara resvalen. Detta kan kräva att den enskilde aktivt informerar sig om vilka alternativa resmöjligheter som finns, samt utmanar och bryter sina invanda resbeteenden. *Alla resenärer kan inte göra detta vid varje restillfälle, men vissa resenärer kan göra det ibland!*

Vidare kan individen påverka sin arbetsgivare för att få stöd för hållbara resval, exempelvis *bidrag till busskort, möjlighet att arbeta på bussen eller på distans*. Föräldrar kan påverka skolverksamhet och vägföreningar för att stötta *alternativa hämta/lämnasystem* som exempelvis drop-zones, att en förälder följer flera barn till skolan eller att barnen får delta i ”aktivt-resande-tävling”. Föräldrar och lärare kan *agera förebildligt för att stötta barnen i att tillägna sig hållbara och hälsosamma resvanor*.

Hälsoargument för att ändra resbeteende behöver *konkretiseras och visualiseras* för att få effekt, det uppfattas som svårt att få syn på både positiva och negativa sidor av frågan.

Stillasittande är inte bara en viktig fysisk ohälsfaktor utan även en psykosocial faktor. *Bilresande sker ofta i ensamhet, vilket hämmar den spontana socialisering som sker i kollektivtrafiken*, och som kan vara ett värdefullt och hälsofrämjande inslag i vardagen.

Fortsatt arbete och kommande möten

Nästa fokusgruppsmöte är planerat till **tisdag 1 oktober kl. 17:45–19:45** i Tjörns kommunhus. Då samlas alla de som är fortsatt intresserade av att medverka i fokusgrupperna för att samtala kring **preliminärt förslag till kommunal trafikstrategi**.

På väg

 **TJÖRNS**
kommun