



**KUNGÄLVS
KOMMUN**

Mobilitetspolicy

Policy

Diarie-/dokumentnummer: KS2023/2306

Beslut: 2023-12-14 Kommunfullmäktige § 263/2023

Beredande politiskt organ: Utskottet för samhälle och utveckling

Giltighetstid: 2030-12-31

Dokumentansvarig: Enhetschef Trafik, Gata, Park

Senast uppdaterad av: Karolina Lovric



Innehållsförteckning

1. Inledning.....	3
3. Relation till andra styrdokument.....	3
4. Syfte	4
6. Mål och viljeinriktning	5
7. Kollektivtrafik.....	6
Samarbete och samordning.....	6
Utveckling och det fortsatta arbetet	7
8. Gång- och cykeltrafik.....	7
9. Bil- och godstrafik	8
Biltrafik.....	8
Godstrafik	9
10. Parkerin	9
11. Levandegöra	10
12. Uppföljning.....	10

1. Inledning

För att åstadkomma en mer hållbar utveckling i Kungälv kommun är det nödvändigt att arbeta systematiskt med mobilitet och trafik. Människors och näringslivets behov av mobilitet förändras ständigt, något som också den snabba teknikutvecklingen bidrar till. Ett fungerande system för mobilitet och trafik påverkar såväl social, ekologisk som ekonomisk hållbarhet i kommunen och regionen.

De positiva effekterna av trafik och mobilitet behöver stärkas och de negativa motverkas för att främja människors livskvalitet och näringslivets utveckling i kommunen.

I arbetet är en mängd områden för prioriterade insatser identifierade. I övrigt kan det handla om att ta fram handlingsplaner och andra styrdokument, att initiera utredningar av olika slag eller att ge vägledning för mobilitets- och trafikarbetet omfattar följande delar:

- Det fysiska trafiksystemet – hur trafiksystemet utformas.
- Res- och transportsnålhet – hur resor och transporter kan bli kortare och/eller mer effektiva.
- Res- och transportfri tillgänglighet – hur vi kan få tillgång till olika resurser utan fysiska resor eller transporter, vilket kan ske med hjälp av olika digitala verktyg.

2. Bakgrund

Regeringens beslutade transportpolitiska övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet har preciserats i ett funktionsmål om att ge alla tillgänglighet i transportsystemet och att transportsystemet ska vara jämställt, samt ett hänsynsmål om att transportsystemet ska ge ökad säkerhet, bidra till att miljö och miljö kvalitetsmål uppnås samt bidra till ökad hälsa. Som en del i detta ingår även den av riksdagen 1997 beslutade Nollvisionen, dvs. att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Västra Götalandsregionen har i sin tur fastställt ett antal måldokument för transportinfrastrukturen i regionen:

- Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022-2033.
- Hållbarhetskonskvensbeskrivning (kopplad till regional plan för transportinfrastrukturen).
- Strategi för ökad cykling i Västra Götaland (kopplad till regional plan för transportinfrastrukturen).
- Samverkansformer kring kollektivtrafik.

Tillväxten inom Kungälv kommun i närtid som på längre sikt kommer ställa nya krav att befintlig infrastruktur används effektivt. I kombination med kommunala, regionala och nationella mål om ökad hållbarhet inom miljö, transport och bebyggelse finns ett behov av att tänka efter, och även tänka nytt, kring hur trafiken ska planeras i Kungälv kommun. För att Kungälv kommun ska kunna bidra till att uppsatta mål uppfylls (nationella, regionala och kommunala) har en strategiskt inriktad mobilitetspolicy tagits fram. Mobilitetspolicyen sträcker sig till år 2030 och behandlar mål för cykel- och gångtrafik, kollektivtrafik, biltrafik samt parkeringar kopplade till dessa färd sätt.

3. Relation till andra styrdokument

Kungälv kommuns Vision 2040 fastställer kommunens miljöprofil och ligger till grund för mobilitetspolicyens arbete med hållbara alternativ och utveckling. Andra styrande dokument som är

kopplade till, eller berörs av, mobilitetspolicyn är gällande översiktsplan, lokalförsörjningsplan och näringslivsstrategi.

Mobilitetspolicyn har även koppling till ett antal regionala dokument. Vidare berörs arbetet med mobilitetspolicyns mål och strategier av gällande lagar, förordningar, regler och föreskrifter.

Kommunfullmäktiges strategiska mål, kommunstyrelsens resultatmål och Agenda 2030 behöver också tas i beaktande vid genomförande av mobilitetspolicyns mål.

4. Syfte

Syfte Syftet med policyn är att visa vägen för hållbarhetsarbetet inom mobilitet och trafik med en planeringshorisont för år 2050 och framåt. Policyn utgör en plattform för kommunens arbete med mobilitet och trafik. Det säkerställer att kommunen jobbar systematiskt och uthålligt med mobilitets- och trafikfrågor på såväl kort som lång sikt. Policyn tar sin utgångspunkt i Översiktsplan och andra relevanta program. Det samlar kommunens mål och inriktningar som rör mobilitet och trafik.

5. Mobilitet

Mobilitet innebär att tillgängliggöra olika typer av resurser. Det kan till exempel vara arbete, studier och inköp med mera. Ju enklare det är att nå en resurs desto bättre är mobiliteten. Mobilitet används brett och innebär möjligheten att få tillgång till en resurs genom

- att fysiskt resa och transportera, samt
- res- och transportfri tillgänglighet. Res- och transportfri tillgänglighet handlar om hur vi kan få tillgång till olika resurser utan fysiska resor eller transporter och detta kan ske med hjälp av olika digitala verktyg.

Genom god samhällsplanering, effektivisering av trafiksystemet samt nya digitala verktyg och IT-lösningar kan både behovet och längden av resor och transporter minska utan att tillgången till resurser minskar, det vill säga res- och transportsnålhet.

Trafik

Trafik beskriver själva rörelsen av människor, gods och/eller tjänster i ett eller flera fordon. Rörelsen kan ske med olika typer av färdmedel så som cykel, bil, buss, lastbil, järnväg, fartyg och flygplan. Ett viktigt och miljövänligt färdmedel är gång, att kunna genomföra resan eller transporten till fots. Det finns många typer av färdmedel och i framtiden kommer de befintliga färdmedlen utvecklas ytterligare. Även nya sätt att resa och transportera på kommer att utvecklas. Trafiksystemet består av fordon och infrastruktur. Vägar, spår, hamnar och kollektivtrafikhållplatser är exempel på infrastruktur.

Hållbara färdmedel

Hållbara resor och transporter sker med färdmedel som är miljö- och klimatmässigt, ekonomiskt och socialt hållbara. De tre hållbarhetsperspektiven behöver alltid harmoniseras för att avgöra vilka färdmedel som är hållbara i varje unik situation och sammanhang. Hållbara färdmedel har följande egenskaper:

- **Miljö- och klimatmässiga**
 - o Klimatneutrala (bidrar inte till växthuseffekten)
 - o Resurseffektiva (nyttjar ändliga resurser så effektivt som möjligt)
 - o Yteffektiva (bidrar till minskad trängsel, främjar en transporteffektiv markanvändning)

o Har en minimal negativ miljöpåverkan (bidrar inte till buller, behåller god kvalitet på luft, vatten och bibehåller biologisk mångfald).

• **Sociala**

- o Tillgängliga för alla samhällsgrupper (god och likvärdig mobilitet för alla samhällsgrupper)
- o Skapar sociala mervärden (stärker attraktiviteten i den fysiska miljön och bidrar till möten mellan människor)
- o Stärkande för folkhälsan (främjar aktivt resande)
- o Tidseffektiva (ger mer tid över för annat).

• **Ekonomiska**

- o Samhällsekonomiska (nyttan är större än kostnaden)
- o Resurseffektiva (bidrar till ökad effektivitet och produktivitet).

6. Mål och viljeinriktning

Målet med mobilitetspolicyn är att tydliggöra hur trafik, mobilitet och parkeringsstrategier samverkar och kan bidra till ökad tillgänglighet samt ett resurseffektivt och hållbart transportsystem för alla som bor, verkar och besöker Kungälv kommun.

Mobilitetspolicyns övergripande mål är:

- Minskad miljö- och klimatpåverkan
- Ökad andelen hållbara resor.
- Ny bebyggelse ska stödja en välutbyggd och attraktiv kollektivtrafik genom att i första hand utvecklas i huvud- och sekundärstråk samt i serviceorter.
- Ökad trygghet, säkerhet och tillgänglighet i trafikmiljöer samt i anslutning till kollektivtrafik.
- Ökad samnyttjande av trafikslag.

Ett antal strategier har tagits fram för att nå målen.

Den övergripande strategin för att uppnå mobilitetspolicyns mål är hållbart resande. Hållbart resande kan definieras som transporter och resande som är effektiva och bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling som hälsa och miljö. I en mer praktisk hållning menas att resande i första hand sker med hållbara färdssätt som gång, cykel och kollektivtrafik. Det konkreta arbetet att möjliggöra hållbart resande kan då delas in i två delar:

- Att påverka människors attityder och beteenden i riktning mot ett mer hållbart resande.
- Hållbar planering, som ger förutsättningar för ett effektivare resande.

Som kommunens Vision 2040 anger finns en tydlig miljöprofil och strävan efter ett långsiktigt hållbart samhälle. En viktig del för att uppnå visionen är att arbeta med hållbart resande. För att uppnå hållbart resande är det av stor vikt att se till hela resan, från start till slut. För att skapa förståelse för hur vi ska uppnå en attraktiv och tillgänglig kommun bör fokus ligga på att det är människor och gods som utgör trafiken, inte fordon.

Kommunens interna verksamheter genererar en betydande mängd transporter. I detta vilar ett stort ansvar och en möjlighet att driva på utvecklingen och efterfråga förnybara och fossilfria alternativ för förflyttning.

Elektrifiering av kollektivtrafiken bidrar till tystare, renare och mer attraktiva stadsmiljöer. Utifrån kommunens perspektiv har ett utbyggt elbussystem bäst möjlighet att locka dessa resenärer till kollektivtrafiken. Mer miljöanpassade distributionsfordon kan också bidra i samma riktning. Detta blir inte minst viktigt i en växande kommun-med ökande varuflöden.



Ett verktyg för att gå mot hållbart resande är att använda fyrstegsprincipen. Den har tagits fram av Trafikverket och är ett förhållningssätt för planering som innebär att möjliga lösningar provas stegvis. Principen innebär att åtgärder väljs i ordningen:

- Tänk om,
- Optimera,
- Bygg om
- och sist Bygg nytt.

Inom kommunen bör fyrstegsprincipen användas för att identifiera lämpliga lösningar. Tillgänglighet ska vara en aspekt i all planering och genomförande.

7. Kollektivtrafik

I Västra Götaland är det Västra Götalandsregionen som är kollektivtrafikmyndighet och har ansvar för hur kollektivtrafiken ska utvecklas i hela regionen, kopplat till målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Utvecklingen av kollektivtrafiken sker i nära samverkan med kommunerna i Västra Götaland. Västtrafik AB, som ägs av Västra Götalandsregionen, planerar och upphandlar den kollektivtrafik i Västra Götaland som, till ungefär hälften, finansieras med skattemedel.

För att Västtrafik ska kunna planera och upphandla rätt trafik specifikt för Kungälv krävs en god samverkan mellan Kungälv kommun och Västtrafik där strategiskt framtagna dokument lyfter fram kommunens planer, vilja och ambitioner på kort och lång sikt.

Buss- och tågtrafiken i kommunen möjliggör ett stort antal resmöjligheter inom kommunen och ut i regionen men dess marknadsandelar bedöms fortfarande som utvecklingsbara. Kungälv Resecentrums lokalisering vid E6an binder samman tätortstrafiken med regiontrafiken utmed ett av huvudstråket ur regionalt perspektiv.

Mobilitetspolicyn behandlar hela kommunen med följande indelning:

Centralorten – Kungälv och Ytterby tätort

Serviceorter – Centrala Diseröd, Kareby, Kode, Kärna, Tjuvkil och Marstrand

Landsbygd – Landsbygd inom och utanför central- och serviceort

Idag kopplar tågtrafiken längs Bohusbanan samman Ytterby och Kungälv tätort med Kode, Göteborg och Bohuslän, i förlängningen hela Sverige. Även regionbusstrafiken sammanlänkar Kungälv kommun med flera grannkommuner och med Resecentrums placering har turutbudet både ökat och blivit mer tillgängligt. Utöver tåg- och regionbusstrafik finns lokalbusstrafik och skollinjetrafik.

Samarbete och samordning

Kollektivtrafikens utveckling och utformning avgörs av komplexa processer då ägandeskapet ligger på regionen som i sin tur har att förhålla sig till många aktörer då kollektivtrafiken trafikerar både statligt och kommunalt vägnät. I Kungälv som också har skollinjetrafik innefattas också enskilda vägnät.

Gränssnittet i ansvaret mellan kommunen och Västra Götalandsregionen är definierat i ett avtal som skrevs under våren 2011, i samband med beslut om skatteväxling. Avtalet heter *Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands län*.

Avtalet innebär att kommunerna i regionen ska arbeta fram den långsiktiga strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling i Västra Götaland tillsammans. Det handlar om att prioritera målområden, peka ut prioriterade regionala stråk och noder och andra strategiska vägval. Till exempel om vi vill ändra zonstrukturen för vårt prissystem – då måste alla kommuner enas om ett sådant förslag.

Processen för att exempelvis ta fram en målbild där samtliga kommuner är involverade finns fyra delregionala kollektivtrafikråd. Enligt avtalet ska alla kommuner och VGR vara representerade i råden.

Beredningen för hållbar utveckling (BHU) är det organ som jämför inspelen från de fyra kollektivtrafikråden och bereder förslag som sedan går till kollektivtrafiknämnden. De här förslagen väger tungt i VGRs beslutsprocess. Samtidigt är det viktigt att poängtera att beslutsmandatet ligger hos VGR som har det ekonomiska och juridiska ansvaret.

Kommunen har möjlighet att göra tillköp i trafik och färdbevis/rabatter, för en höjd ambitionsnivå, förutsatt att det går i linje med beslutat regionalt trafikförsörjningsprogram och strategier. Redovisning av beräknade kostnader på lång sikt bör ske löpande till förvaltningsledning och politiken för att säkra investeringspotten för kollektivtrafikåtgärder.

Trafikverket har ansvar för kollektivtrafikens infrastruktur-investeringar (bl.a. bussgator, pendelparkeringar och hållplatser på statligt vägnät och kommunen har ansvar på kommunala vägnätet. Kommunen har också driftansvaret för gator och hållplatsslagen.

Även kommunens planmonopol för samhällsutvecklingen är en viktig faktor för kollektivtrafikens möjligheter att bli konkurrenskraftig.

Utveckling och det fortsatta arbetet

Kollektivtrafiken är ett system som knyter samman internationella, nationella, regionala och kommunala målpunkter. För att göra kollektivtrafiken mer attraktiv krävs att restidsskillnaderna mellan bil och kollektivtrafik samt att kollektivtrafikens restider i rusningstid minskar.

Den regionala tågtrafiken i Bohusstråket kopplar samman Ytterby och Kungälv's tätort med Kode, Göteborg och Bohuslän, i förlängningen hela Sverige. Även med regionbusstrafik är Kungälv's kommun sammanlänkat med flera grannkommuner. Kommunen ska verka för utveckling av pendeltågstrafiken genom kommunen.

Det fortsatta arbetet med mobilitetspolicyens mål utgår från följande strategier:

- Skapa förutsättningar för att andelen kollektivtrafikresenärer ökar i hela kommunen men främst i centralorten.
- Inriktning mot att ny bebyggelse ligger inom gångavstånd till kollektivtrafik.
- Prioritera lokalisering av ny bebyggelse och verksamheter nära befintliga knutpunkter och stationer där utbudet av kollektivtrafiken är som störst.
- Skapa ökad tillgänglighet till och trygghet vid hållplatser i centralorten.
- Verkar för att sammankoppla lokaltrafiken med regiontrafiken hela trafikdygnet.
- Fler fordon med fossilfritt bränsle alternativt elfordon på de lokala linjerna och skollinjerna.
- Verka för att medborgare i större utsträckning kan resa kollektivt på kvällar och helger.

8. Gång- och cykeltrafik

Målet med att kommunen satsar pengar på att bygga gång- och cykelbanor på landsbygden är att fler människor i alla delar av kommunen ska ha möjlighet att välja hållbara transportslag. Att planera för att även landsbygdsborna ska kunna cykla enkelt och säkert ska vara en naturlig del i samhällsplaneringen. Inom Västra Götalandsregionen (VGR) pågår planering för att hjälpa

kommunerna att genomföra utbyggnaden av ett regionalt huvudcykelvägnät som har definierats som extra viktigt för att koppla ihop hela regionen.

Mobilitetspolicyns mål avseende gång- och cykeltrafik utgår från följande strategier:

- Verka för separering av gång- och cykeltrafik på vältrafikerade stråk
- Utforma gång- och cykelstråk enhetligt, sammanhängande och gent
- Öka tryggheten på gång- och cykelstråk
- Fortsatt tillgänglighets- och säkerhetsanpassning av gång- och cykelpassager
- Prioritera yta för gång- och cykeltrafik i tätbebyggda områden
- Utöka och förbättra möjligheterna till cykelparkering

Cykelvägnätet behöver koppla samman viktiga målpunkter i kommunen, inom och mellan kommunens tätbebyggda områden samt på landsbygd. Genom att systematiserat dela in cykelstråk gällande funktion, både inom tätbebyggt område och landsbygd, kan lämpliga åtgärder identifieras. Fotgängare och cyklister är olika färdssätt och har olika behov, vilket också ska återspeglas i planering av respektive färdssätt. Inom tätbebyggt område ska cykelbanor separeras med gångtrafik i så stor utsträckning som möjligt.

Vinsterna av att investera i insatser för en ökad och säker cykling är bland annat bättre folkhälsa, attraktivare livsmiljöer, mindre miljöpåverkan och ett ökat kollektivtrafikresande (om goda kopplingar görs till kollektivtrafiken). Genom att kontinuerligt säkerställa att gångvägar är gena i sin dragning, standarden är hög i sin utformning, stråken är sammanhållna, gångpassager är trafiksäkra och tryggheten är hög genom exempelvis belysning skapas en hög tillgänglighet och framkomlighet i gångtrafiknätet. Detta är viktiga grundstenar för att fler ska välja att gå för resor under tre kilometer och i förlängningen att målet om minskade koldioxidutsläpp ska uppnås.

Såväl gång- som cykelbanor behöver vara kontinuerliga och utan avbrott. Huvudcykelvägnätet ska prioriteras att vara helt sammanhängande och utan hinder så att en effektiv arbetspendling gynnas.

Gångbanor ska planeras utifrån förutsättningarna att de ska vara säkra, trygga, stimulerande och ta den kortaste vägen. De ska även vara tillgängliga, där god tillgänglighet säkerställer att personer med funktionsvariation kan ta sig fram utan problem.

9. Bil- och godstrafik

Biltrafik

Kungälv kommer att öka sin befolkning, vilket innebär att fler ska ta sig fram på kommuns gator. Vissa typer av resor med bil är svåra att ersätta. Det kommer däremot inte vara möjligt för alla att alltid färdas med bil och det är därför viktigt att utveckla alternativen så att de blir mer attraktiva. Det innebär i sin tur att motorfordonens utbredning balanseras i förhållande till ytan som andra färdmedel tilldelas.

Bilen är en grundläggande förutsättning för att dagens samhälle ska fungera. Så kommer det med all sannolikhet att fortsätta att vara under överskådlig framtid. Däremot kan inte bilen lösa alla människors res- och transportbehov. En ökad biltrafik leder bland annat till ökat markanspråk för infrastruktur, buller- och luftföroreningar, trängsel, sämre framkomlighet och tillgänglighet för kommuninvånare och näringsliv vilket påverkar attraktivitet på flera olika plan.

Även om andelen kollektivtrafikresor ska öka markant i kommunen kommer biltrafiken även framgent utgöra en stor andel av resorna inom kommunen i sin helhet. Trafiksäkerhet, effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur, förutsättningar för nya tekniker (drivmedel, el och automation) samt nya tjänster (till exempel bildelning) behöver beaktas. Att möjliggöra minskade utsläpp från fordonstrafik handlar både om att använda de resurser som finns på ett mer effektivt sätt, liksom att möjliggöra ett byte till

fossilfria drivmedel. Det är därför viktigt att minska energianvändningen oavsett vilken typ av drivmedel som används.

Bilnehavet i kommunen är idag relativt högt vilket ställer krav på bland annat ytor för bilparkering. Att verka för att en betydande andel av dagens bilresor som kommuninvånarna genomför i stället sker med andra färdmedel är viktigt. Även en ökad bildelning i form av bilpool är ett bra sätt att skapa tillgång till bil utan att behöva äga bilen. Genom att fler delar på samma bil sjunker efterfrågan på parkering. Förutom lägespecifika egenskaper som närhet till attraktiv kollektivtrafik och service är ofta bilpool en av de mest effektiva åtgärderna för att minska bilnehavet och därmed antalet bilresor.

Godstrafik

Godstrafiken i kommunen berör oss på flera sätt. Allt som köps och konsumeras måste nå kommuninvånare och kommunens besökare. Antingen till bostaden eller till de restauranger, caféer, affärer med mera. som utgör kommunens utbud. Efter förbrukning krävs fungerande returflöden i form av avfallshantering och återvinning. Godstrafiken inom kommunens geografiska område står inför ett antal utmaningar under de kommande åren. Inte minst eftersom befolkningen förväntas fortsätta växa och att miljö- och klimatutmaningarna blir tydligare.

Förändrade och mer balanserade färdmedelsfördelningar för persontransporterna skapar möjligheter för en mer effektiv godstrafik. Införandet av gångfartsgator gynnar både stadsliv och skapar möjligheter för ökad tillgänglighet för godstrafiken att lossa och lasta. Genom att verka för en samordning av leveranser kan antalet godstransporter minska.

I likhet med att ny bebyggelse i första hand ska utvecklas i huvud- och sekundärstråk ska nya verksamheter i första hand förläggas där det redan finns robust infrastruktur. Detta gäller framför allt verksamheter som inte är lämpliga att förläggas i centrala lägen i centralorten eller serviceorterna. Med robust infrastruktur menas erforderlig, befintlig infrastruktur för den specifika verksamheten. I serviceorterna lämpar sig lokala verksamheter medan det i centralorten även är lämpligt med större verksamheter som kräver mycket transporter.

10. Parkering

För att möjliggöra förflyttningen krävs vid val av vissa färdmedel parkeringsmöjligheter. Ofta avses parkering för bil men även behovet av cykelparkering behöver tas med i planeringen. Parkeringsstrategier syftar till att säkerställa en god sammanvägd tillgänglighet med ett effektivt nyttjande av ytor för parkering.

Efterfrågan kan påverkas genom begränsningar av utbudet samt med hjälp av tids- och avgiftsregleringar. Åtgärder som gynnar gång-, cykel- och kollektivtrafiken och stärker deras relativa attraktivitet medför också ett minskat parkeringsbehov för bil.

Genom ett ökat resande med hållbara transportslag ges även möjligheter att bättre nyttja de markytor som upplåts för bilparkering – befintliga såväl som i behov framåt. Detta blir särskilt tydligt i de centrala delarna av Kungälv tätort och bidrar till att åstadkomma en attraktiv vistelsemiljö.

En väg för att minska ytorna som tas i anspråk för bilparkering är att samnyttja parkering. Detta sker genom utformning av parkeringslösningar och reglering som möjliggör att flera olika parkeringsbehov sker i samma plats eller anläggning – nattetid för boende och dagtid för besökare och näringsliv.

Ett sådant samnyttjande kräver en strategi där kommunen möjliggör samordning av bostadsfastigheters parkeringsbehov med besöks- och näringslivsparkering i gemensamma anläggningar.



För en omställning mot ökad användning av cykel som transportmedel krävs att ytor i fastigheter, befintliga såväl som vid nyproduktion, och på allmän platsmark planeras för cykelparkering. För god attraktivitet bör cykelparkering anläggas i närhet till målpunkter, som kollektivtrafikknutpunkt.

Parkeringsstrategier:

- Verka för att öka andelen samnyttjade parkeringsplatser
- Angöring och korttidsparkering bör prioriteras på parkering utmed gator
- Verka för ökad styrning till lediga parkeringsplatser och minskad söktrafik
- Verka för att utöka och förbättra möjligheterna till laddning av elektriska fordon
- Påverka efterfrågan av parkeringsplatser för bil genom olika styrmedel
- Skapa förutsättningar för attraktiv cykelparkering

11. Levandegöra

Dokumentet publiceras efter antagande på kommunens hemsida.

12. Uppföljning

För att säkerställa att mobilitetspolicyns innehåll är aktuellt bör policyn utvärderas samt revideras vart fjärde år. Om det under giltighetsperioden framgår att policyn behöver uppdateras ska behovet initieras till berörd instans.