

**Svar på interpellation av Staffan Levinsson (SD) till kommunstyrelsens ordförande om huruvida den rådande trafikpolitiken är framåtsträvande.**

---

Staffan Levinsson (SD) har ställt en interpellation till kommunstyrelsens ordförande om den rådande trafikpolitiken. Kommunstyrelsens ordförande har överlåtit åt mig att svara på interpellationen.

**Anser kommunstyrelsens ordförande att den rådande trafikpolitiken är framåtsträvande?**

Ja, jag anser att trafikpolitiken i allra högsta grad är framåtsyftande. Detta är något vi ständigt återkommer till - våra investeringar och trafikutveckling är inte minst till för att möta behoven av framtidens Göteborg – inte bara den trafikmiljö vi står i just här och nu. Till 2035 år beräknas vi vara 150 000 fler göteborgare – och ännu fler som dagspendlar hit i arbetet.

Större delen av denna tillväxt kommer ske genom förtätning, inte utglesning. Det gör den fördelning vi har mellan trafikslagen idag, med väldigt hög andel bilpendling i rusningstid, fullkomligt ohållbar för en växande och dynamisk stad som Göteborg. Detta är något vi ser gå igen bland växande städer över hela världen. Göteborg har på flera platser väldigt stora trafikytor och barriärer, som en rest från dåtidens glesa stad med överflöd av yta även i centrala lägen. Vi måste utnyttja dessa platser bättre – samtidigt som vi skapar effektivare kommunikationer åt göteborgarna.

Alternativet till att inte lyckas ställa om till effektivare transporter är att vi istället behöver expandera trafikytorna ytterligare – på bekostnad av de platser där nya företag och arbetsplatser, bostäder och parker växer fram. Förbättrad mobilitet, som samtidigt inrymmer denna tillväxt – det är vad Göteborgs stads Trafikstrategi handlar om.

Omställning är inte farligt. Det är nödvändigt för att överhuvudtaget kunna möta framtiden. Den osäkerhet som alltid finns om framtiden får inte förblinda oss från att se möjligheterna. Hade dåtidens politiker passivt följt prognoser när de planerade trafik hade de kanske satt in en extra färjetur mellan Malmö och Köpenhamn för att möta resandeutvecklingen. Men det fanns en vision om något mer, en vilja – att knyta samman regionen, människor och nationer – för att öka utbytet mellan folk och skapa tillväxt och välstånd. Därför valde man att satsa på en bro. Betydelsen av den omställningen är alldeles uppenbar idag, och otänkbar att vara utan. Sett till vår egen närmiljö var Tingstadstunneln på sin tid en våldsam överinvestering i kapacitet – men även där var det förändring man ville skapa. I takt med att vägnätet byggdes ut på 60-talet var bilen den stora regionförstoraren och man satsade för att stödja omställningen till bil.

Men idag har Göteborg nått den storlek och täthet att man inte bara kan bygga ut mer och större för att lösa trafikfrågorna. Vi måste erbjuda en bättre mix i trafiken. Kollektivtrafiken är en nyckel i detta. Arbetet med Koll 2035 (tidigare GMP 2035) är ett exempel på just den typen av framåtsyftande planering, där vi skapar starka tydliga stråk för kollektivtrafiken och erbjuder reella alternativ till det enda segmentet av biltrafik som växer idag – inpendlingen till Göteborg från kranskommunerna. Samtidigt skapar vi en snabbare, tätare och mer pålitlig kollektivtrafik åt göteborgarna.

Man kan sällan fånga framtidens möjligheter utifrån dagens sätt att göra saker. Vi måste anstränga oss att hitta nya lösningar. Olika trafikslag har olika styrkor och i stadsmiljön blir detta tydligt. Därför har vi tagit fram ett ambitiöst cykelprogram – potentialen att utveckla cykel är stor i Göteborg. Med Koll 2035 får vi bra verktyg både för den mer långväga kollektivtrafiken som stadstrafiken. Linbanan kan skapa helt nya resmönster som väsentligt avlastar och förbättrar framkomligheten över Göta Älv och i city. Bilen kommer fortfarande, och alltid, ha sin plats i Göteborg. En fortsatt stor plats. Men även framtidens bil kommer inte se ut som dagens bil. Med elektrifiering, automatisering och digitalisering av biltrafiken kan vi inte planera framtidens biltrafik på samma sätt som vi gjorde med 1900-talets bilar, lika lite som vi kan planera framtidens Göteborg utifrån den glesa och mellanstora 1900-talsstaden.

Framtiden är en möjlighet, inte ett hot.

Johan Nyhus (S)



### **Interpellation av Staffan Levinsson (SD) till kommunstyrelsens ordförande om huruvida den rådande trafikpolitiken är framåtsträvande**

Göteborg den 8 februari 2017

Ett övergripande mål för de etablerade partierna är att Göteborgs befolkning av någon underlig anledning måste växa. Trots det målet ska biltrafiken enligt de rödgrönrosas trafikpolitik ändå minska med 25%. Som en direkt följd av detta försämrar ni trafikmiljön kraftigt. Ni vill försvåra för folk att köra bil. Det tragiska är att ni då, tvärtemot vad ni vill, också försämrar för kollektivtrafiken. Bussar står också i köer och måste passera alla dessa oändliga vägbulor och minimala rondeller.

Stadsutrymmet utnyttjas på ett uselt sätt. Så är det till exempel vid Göta Älvbrons fastlandsfäste. Det är speciellt allvarligt nu när alla byggen drar igång där. Trottoarer är ett par meter breda samtidigt som det blir trångt på gatorna som till exempel på Övre Husargatan.

Resultatet har blivit att trafiken idag har stora brister och framkomligheten blir bara sämre och sämre. Planskildhet tillämpas för lite, olika trafikantslag blandas, trafikprojekt försenas, för få alternativa passager finns, gator är för smala och så vidare. Detta är allvarligt speciellt med tanke på alla projekt som kommer att pågå i årtal framöver och därmed ytterligare försämrar framkomligheten.

#### **Med anledning av ovanstående vill jag fråga följande:**

Anser kommunstyrelsens ordförande att den rådande trafikpolitiken är framåtsträvande?

**Staffan Levinsson (SD)**