

Tilläggsyrkande

Demokraterna, Moderaterna, Liberalerna,
Kristdemokraterna

2025-04-03

37, SLK-2024-00558

Tilläggsyrkande angående Motion av Martin Wannholt (D) och Patrik Höstmad (D) angående en långsiktig trafiklösning för Göteborg

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Stadsmiljönämnden och stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag att skyndsamt digitalisera trafikplaneringen och göra den tillgänglig via GIS-baserade gränssnitt.

Yrkandet

I tjänsteutlåtandet från stadsmiljöförvaltningen framkommer att stadens arbete med trafikplaneringen idag ofta görs för avgränsade funktioner eller för till ytan avgränsade problem. Det blir otydligt hur projekt hänger ihop och skapar en systemmässig helhet. En orsak är att planeringsunderlagen inte är digitaliserade. I dagens arbetssätt är planeringsunderlagen ofta fristående ritningar. Tillgången är begränsad då den är beroende av kännedom om och behörighet till specifika mappar och filer. Förvaltningen föreslår att en metodutveckling borde ske så att planeringsunderlag som tas fram i olika skeden sker i form av digitala data som tillgängliggörs genom GIS-baserade gränssnitt.

Det är för oss självklart att Göteborgs Stads trafikplanering år 2025 ska vara digitaliserad och lätt tillgängliggjord för berörda tjänstemän och andra relevanta intressenter.

Yrkande

Demokraterna, Moderaterna, Liberalerna,
Kristdemokraterna

2025-04-03

37, SLK-2023-00558

Yrkande angående Motion av Martin Wannholt (D) och Patrik Höstmad (D) angående en långsiktig trafiklösning för Göteborg

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Motionen bifalles.

Yrkandet

Trafiksituationen i centrala Göteborg är idag mycket ansträngd och den blir alltmer ansträngd i takt med att fler arbetsplatser byggs, få bostäder tillförs och arbetspendlingen ökar. Kollektivtrafikens restider genom centrala Göteborg är inte attraktiva samtidigt som den tunga kollektivtrafiken i markplan har en negativ inverkan på stadslivet, stadsbyggnadskvaliteter och tillgängligheten för gång, cykel och bil. I ekrarna ut till mellan- och ytterstaden finns nu flera omvandlingsprojekt som syftar till att omvandla leder med planskildhet till boulevarder och stadsgator – vilket påverkar restider negativt.

Göteborg saknar en långsiktig plan för trafiklösningar som tar hänsyn till den utveckling av staden som nu sker. Planerade trafiklösningar har prioriterats ner och nya har tillkommit ad hoc utan att systemeffekter har presenterats. Vi föreslår därför att Göteborgs Stad tar fram en ny systemlösning för trafiken för Göteborg som tar sikte på 2050 och som lägger stor vikt vid effekter på stadsliv, stadsbyggnadskvaliteter och tillgängligheten för alla trafikslag.

Remissinstanserna är i grunden positiva till tanken om utvecklade processer och systemlösningar för trafiken i Göteborg med sikte på 2050. Förvaltningarna ser möjlighet att utveckla tydlighet om var i processerna det finns möjlighet till politiskt inflytande. Stadsbyggnadsförvaltningen hänvisar till att de redan har ett grunduppdrag att utveckla processer och planer för långsiktiga systemlösningar. Det framförs att motionens förslag skulle skapa processer parallellt med dagens.

Förslaget i motionen ska naturligtvis ses som en politisk inriktning i det utvecklingsarbete som redan ligger i stadsbyggnadsnämndens grunduppdrag. Vidare är avsikten att processen som föreslås i motionen ska ersätta dagens processer och inte byggas upp parallellt. Förslaget att ta fram olika scenarier som utvärderas och lyfts till politisk nivå för prioritering och inriktning är viktigt ur två aspekter: i) dels säkerställs ett demokratiskt inflytande på trafiksystemnivå i tidiga skeden och ii) dels kan politiker göra informerade val om trafiklösningar utifrån gedigna underlag – snarare än som idag lägga fram egna outredda initiativ.

Från motionen vill vi särskilt lyfta fram frågan om att utreda scenarier med planskildhet (tunnelbana eller högbana) i relation till förmodat billigare scenarier med omledning: *”Ett intressant framtidsscenario är att den tunga kollektivtrafiken på lång sikt helt tas bort från markplan inom Vallgraven, vilket då kan få bli ett attraktivt gångfartsområde likt Gamla stan i Stockholm. Detta kan ske genom att kollektivtrafiken skiljs i plan eller leds om till sträckor där påverkan på stadslivet är mindre.”*

Att arbeta med olika scenarier är viktigt för att kunna hantera förändringar i omvärldsförutsättningar – inklusive vilken investeringsbörda som det visar sig att Göteborgs Stad kan bära och vilken regional och statlig samfinansiering som går att få.

Förvaltningarna för fram att det föreslagna målet om kortare restider och ökad tillgänglighet för alla trafikslag går emot nuvarande styrdokument (till exempel Miljö- och klimatprogrammet och Översiktsplanen) där inriktningen är att kraftigt minska biltrafiken. På grund av utrymmesbegränsningar i gata och platser kan förstås avvägningar mellan trafikslagen behöva göras – men det ska då inte vara förbestämt att det alltid är biltrafiken som ska prioriteras ner. Om kommunfullmäktige bifaller motionen behövs även en översyn av relevanta styrdokument, vilket får hanteras i ansvariga nämnder.

För att åstadkomma en bättre framtida trafiklösning i Göteborg ska motionen ska bifallas.

Yrkande

Sverigedemokraterna



2025-03-17

Ärende nr SLK-2024-00558

Yrkande angående – Motion av Martin Wannholt (D) och Patrik Höstmad (D) angående en långsiktig trafiklösning för Göteborg

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Motionen angående en långsiktig trafiklösning för Göteborg bifalls..

Yrkandet

Parkeringsmöjligheter och framkomlighet är exempel på temaområde där det finns behov av konkretisering av en plan som lägger stor vikt vid tillgängligheten för alla trafikslag i en långsiktig systemlösning för trafiken i Göteborg. Det är av stor vikt att inhämta synpunkter och information om behov från näringsliv, besöksnäring, invånare i och utanför staden samt övriga relevanta forum så som Trafikverket.

Vi Sverigedemokrater är ytterst oroliga över bristen på pendelparkeringar och att P-talen sänks. Under flera år har allt fler områden drabbats av en omfattande minskning av p-möjligheter. Bristen har orsakat stora problem för pendlande, boende, företag och besöksnäringen. Handeln liksom tillgängligheten till stadskärnor påverkas negativt. Framkomligheten för bilar har drastiskt försämrats och övriga transportslag tvingas ta långa omvägar. En levande stad måste kunna ta emot alla resenärer, oavsett färdmedel.

Även om resande med kollektivtrafik förutsätts vara god, finns ett stort behov av att parkera bilen under de tider den inte används. Främjas parkeringsmöjligheterna kan bilen tillåtas stå parkerad under flera dagar och människor ges en möjlighet att resa med kollektivtrafiken i högre grad. Det råder stora brister i parkeringsmöjligheter i och kring staden. De få p-platser som återstår räcker inte till och miljöpåverkan ökar på grund av onödig söktrafik. Göteborgs Stad måste ha en övergripande plan för hur tillgängligheten till staden inte ska minska för bilburna besökare, boende och verksamma.

Alla samhällen behöver lättillgängliga pendelparkeringar och parkeringsplatser och de parkeringsmöjligheter som försvinner behöver ersättas. Det är även viktigt att stabil kollektivtrafik med tillhörande hållplatser och tillförlitliga tidtabeller finns på plats redan innan människor flyttar in i nybyggda områden för att göra reseformen attraktiv. Hastighetssänkning till krypfart (30km/h) försämrar framkomligheten med omfattande köbildningsproblem och onödig ökning av utsläpp. Biltrafiken inte ska uteslutas, utan i stället integreras på ett sätt som säkerställer framkomlighet för alla och bevarar Göteborgs ekonomiska vitalitet och attraktionskraft.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2025-02-20

Ärendenummer SLK-2024-00558

Handläggare

Hedwig Andrén Gustafson

Telefon: 031-368 02 33

E-post: hedwig.andren@stadshuset.goteborg.se

Motion av Martin Wannholt (D) och Patrik Höstmad (D) angående en långsiktig trafiklösning för Göteborg

Motionen

Martin Wannholt (D) och Patrik Höstmad (D) föreslår kommunfullmäktige besluta ge Stadsbyggnadsnämnden i uppdrag, i samarbete med andra berörda nämnder, att ta fram en process för framtagandet av en långsiktig trafiklösning i Göteborg som möjliggör politiska inriktningsbeslut utifrån analyserade scenarier. Stadsbyggnadsnämnden får även i uppdrag, i samarbete med andra berörda nämnder, att ta fram långsiktiga systemlösningar för trafiken i Göteborg som tar sikte på 2050 och som lägger vikt vid effekter på stadsliv, stadsbyggnadskvaliteter och leder till kortare restider och ökad tillgänglighet för alla trafikslag.

Motionärerna beskriver att trafiksituationen i centrala Göteborg är idag mycket ansträngd och den blir alltmer ansträngd i takt med att fler arbetsplatser byggs, få bostäder tillförs och arbetspendlingen ökar. Motionärerna anser att kollektivtrafikens restider genom centrala Göteborg inte är attraktiva samtidigt som den tunga kollektivtrafiken i markplan har en negativ inverkan på stadslivet, stadsbyggnadskvaliteter och tillgängligheten för gång, cykel och bil. Motionärerna menar att Göteborg saknar en långsiktig plan för trafiklösningar som tar hänsyn till den utveckling som sker.

Remissinstanser

Motionen har remitterats för yttrande till stadsbyggnadsnämnden och stadsmiljönämnden. Remissinstansernas beslut redovisas i nedanstående tabell. Remissyttrandena i sin helhet finns som bilagor till detta tjänsteutlåtande.

Remissinstans	Beslut
Stadsbyggnadsnämnden	Avstyrker Yrkande SD Översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande.
Stadsmiljönämnden	Avstyrker Yttrande från M, D, KD och L

	Översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande.
--	---

Remissinstansernas överväganden

Stadsbyggnadsnämnden menar att det i nämndens grunduppdrag ingår att utveckla processer och planer för långsiktiga systemlösningar för trafiken i Göteborg med sikte på 2050. Här är den översiktliga planeringen avgörande för kommande inriktningar.

Stadsbyggnadsnämnden bedömer att befintliga processer, arbetssätt och beslutspunkter, samt de som är under utveckling, inom Göteborgs Stad samt tillsammans med regionala och nationella aktörer svarar mot motionärernas förslag till uppdrag.

Stadsmiljönämnden ser en tydlig problematik med formuleringen att arbetet ska leda till kortare restider för alla trafikslag. Eftersom restider är kopplade till framkomlighet, och stadens ytor är begränsade, är detta i praktiken inte möjligt att uppnå. Om målet är att ställa om staden till mer hållbara transportmedel, som kan absorbera en omfördelning av resor från andra trafikslag, krävs en omprioritering av ytorna – detta för att säkerställa tillräcklig kapacitet och framkomlighet för mer hållbara transportslag.

Stadsmiljönämnden anser att det är av stor vikt att stadens arbete med trafikplanering samordnas. Det finns dock redan ett system av processer och arbetssätt under utveckling att förhålla sig till internt i staden, tillsammans med andra offentliga aktörer samt deras processer. Det skulle dock kunna tydliggöras för de politiska församlingarna var beslutspunkter finns där de har möjlighet att påverka. Samband och systemperspektiv skulle också kunna förklaras tydligare när förvaltningarna tillhandahåller information eller redogör inför beslut för sina respektive nämnder.

Bedömning ur ekonomisk dimension

En ny plan för långsiktig systemlösning för trafiken i Göteborg, som lägger stor vikt vid tillgängligheten för alla trafikslag, innebär ett avsteg från översiktsplanens planeringsinriktningar. Ett eventuellt uppdrag bedöms innebära utredningskostnader i form av konsultupphandlingar. Utredningarna skulle behöva göras parallellt med befintliga processer vilket skulle medföra en ökning av det totala utredningskostnaderna för kontinuerlig översiktsplanering.

De samhällsekonomiska effekterna av en ny plan för långsiktig systemlösning för trafiken i Göteborg som lägger stor vikt vid tillgängligheten för alla trafikslag är svåra att överblicka.

Bedömning ur ekologisk dimension

Kommunala och nationella miljö- och klimatmål till år 2030 bedöms inte kunna uppnås vid implementering av den av motionärerna föreslagna planen för långsiktig systemlösning. För att öka tillgängligheten för alla trafikanter bedöms att väg- och gatuinfrastrukturen med tillhörande stödsystem som parkering behöver byggas ut. Andra funktioner och kvaliteter som gröna strukturen och vistelseytor behöver prioriteras ner i stadsmiljöerna vilket inte är i linje med översiktsplanen.

Bedömning ur social dimension

Stadsbyggnadsnämnden bedömer att påverkan på den sociala dimensionen sker på flera sätt. En ny plan för långsiktig systemlösning för trafiken i Göteborg som lägger stor vikt vid tillgängligheten för alla trafikslag innebär ett avsteg från översiktsplanens planeringsinriktningar. Översiktsplanens hållbarhetsbedömning utifrån sociala konsekvenser behöver därmed förnyas.

En initial bedömning är att för att öka tillgängligheten för alla trafikanter behöver väg- och gatuinfrastrukturen, med tillhörande stödsystem som parkering, byggas ut. Det innebär bland annat att andra funktioner och kvaliteter som gröna strukturer och vistelseytor behöver prioriteras ner i stadsmiljöerna, vilket hade fått en negativ effekt för hälsa och välbefinnande. Därtill innebär ökade trafikmängder och utbyggd väginfrastruktur minskad rörelsefrihet och trygghet inte minst för barn, samt störningar i form av buller och försämrad luftmiljö för personer som bor och vistas i utsatta miljöer.

Jonas Kinnander

Direktör Ärende och utredning

Eva Hessman

Stadsdirektör

Bilagor som utgör beslutsunderlag

1. Motionen
2. Stadsbyggnadsnämndens handlingar
3. Stadsmiljönämndenshandlingar 2024-10-25 § 180



Handling 2024 nr 95

Motion av Martin Wannholt (D) och Patrik Höstmad (D) angående en långsiktig trafiklösning för Göteborg

Trafiksituationen i centrala Göteborg är idag mycket ansträngd och den blir alltmer ansträngd i takt med att fler arbetsplatser byggs, få bostäder tillförs och arbetspendlingen ökar. Kollektivtrafikens restider genom centrala Göteborg är inte attraktiva samtidigt som den tunga kollektivtrafiken i markplan har en negativ inverkan på stadslivet, stadsbyggnadskvaliteter och tillgängligheten för gång, cykel och bil. I ekrarna ut till mellan- och ytterstaden finns nu flera omvandlingsprojekt som syftar till att omvandla leder med planskildhet till boulevarder och stadsgator – vilket påverkar restider negativt. Samtidigt som andra trevliga stadsgator som Östra Eriksbergsgatan görs om till mer av trafikkorridor på bekostnad av stadsrummet.

Göteborg saknar en långsiktig plan för trafiklösningar som tar hänsyn till den utveckling av staden som nu sker. Planerade trafiklösningar har prioriterats ner och nya har tillkommit ad hoc utan att systemeffekter har presenterats. Vi föreslår därför att Göteborgs Stad tar fram en ny systemlösning för trafiken för Göteborg som tar sikte på 2050 och som lägger stor vikt vid effekter på stadsliv, stadsbyggnadskvaliteter och tillgängligheten för alla trafikslag.

Göteborg saknar idag en relevant trafikstrategi då trenderna i utfall och prognoser för cykel och bil inte är i närheten att nå uppsatta mål. Detta leder till beslut om trafiklösningar som inte möter den verkliga trafiksituationen och de faktiska trafikmängderna. Ambitionerna som uttrycks i Koll2035 har endast blivit genomförda till en begränsad del och finansiering saknas för huvudparten av de kvarvarande projekten. Målbild Koll2035 utgår dessutom från att city endast ligger söder om älven, men den nya översiktsplanen utgår ifrån att stadskärnan ska utvidgas och växa över älven – en utbyggnad som redan pågår på Lindholmen och Backaplan. Dessutom genomförs stora företagsetableringar på Hisingen vilka kräver bostäder, stadsutveckling och ett fungerande trafiksystem. Det behövs en bättre harmonisering mellan stadens olika styrdokument som påverkar trafiksystemet.

Trafiklösningar i Göteborg lyfts för tillfället fram en och en som enskildheter i tid och rum. Det blir allt vanligare att förslag som används som planeringsförutsättningar inte har stöd i gällande strategier, målbilder eller politiska beslut. Ett exempel är spårväg på Övre Husargatan som varken finns i Koll2035 eller beslutats politiskt och ändå har tjänstemän börjat använda den som en planeringsförutsättning.

Brunnsparken är överbelastad utan marginaler. Kollektivtrafiken genom centrala Göteborg skapar barriärer både genom antalet tunga fordon som ger en osäker och oattraktiv stadsmiljö inte minst genom fysiska barriärer i form av stängsel. Inriktningen med snabb spårväg i markplan även i de centrala delarna av Göteborg ger påverkan på tillgänglighet för andra trafikslag, särskilt gångtrafikanter och därmed stadslivet. Ett intressant framtidsscenario är att den tunga kollektivtrafiken på lång sikt helt tas bort från markplan inom Vallgraven, vilket då kan få bli ett attraktivt gångfartsområde likt Gamla stan i Stockholm. Detta kan ske genom att kollektivtrafiken skiljs i plan eller leds om till sträckor där påverkan på stadslivet är mindre.

Sammantaget, de beslut om trafiklösningar som lyfts upp till politiken är inte tydligt kopplade till en övergripande långsiktigt plan för trafiksystemet. Att inte ha en plan för de långsiktiga trafiklösningarna fram till 2050 gör även att Göteborgs Stad inte har trafikinvesteringar att spela in för att få statlig medfinansiering, vilket leder till att Göteborg kan gå miste om detta.

Det är därför hög tid att Göteborgs Stad tar fram en genomarbetad och långsiktig trafiklösning för Göteborg samt en uppdaterad samordning och prioritering av utbyggnadsordningen av detta. Utbyggnadsordningen måste vara realistisk med hänsyn taget till byggtid och finansiering. Målet ska vara att kollektivtrafiken i centrala Göteborg är snabb och kapacitetsstark med liten påverkan på stadslivet i stadsrummen samtidigt som det finns snabba grenar ut till mellan- och ytterstaden samt bättre länkar utanför city.

Inledningsvis bör olika scenarier tas fram, utvärderas och för att sedan lyftas till politisk nivå för beslut om prioritering och inriktning. Att arbeta med olika scenarier är viktigt för att kunna hantera förändringar i omvärldsförutsättningar – inklusive vilken investeringsbörda som det visar sig att Göteborgs Stad kan bära och vilken statlig samfinansiering som går att få.

Förslag till beslut i kommunfullmäktige:

1. Stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag, i samarbete med andra berörda nämnder, att ta fram en process för framtagandet av en långsiktig trafiklösning i Göteborg som möjliggör politiska inriktningsbeslut utifrån analyserade scenarier.
2. Stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag, i samarbete med andra berörda nämnder, att ta fram långsiktiga systemlösningar för trafiken i Göteborg som tar sikte på 2050 och som lägger vikt vid effekter på stadsliv, stadsbyggnadskvaliteter och leder till kortare restider och ökad tillgänglighet för alla trafikslag.

Martin Wannholt (D)

Patrik Höstmad (D)



Protokollsutdrag

Sammanträdesdatum: 2025-02-04

§ 14 Ärendenummer SBF-2024-00693

Svar på motion angående en långsiktig trafiklösning för Göteborg

Beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Motionen angående en långsiktig trafiklösning för Göteborg avstyrks.
2. Tjänsteutlåtandet översänds till stadsledningskontoret som yttrande över motionen.

Skäl till beslut

Nämnden beslutar i enlighet med de skäl som anges i förvaltningens tjänsteutlåtande.

Tidigare behandling

Bordlagt på förslag av Eva Flyborg (L) 2024-10-22 och 2024-11-19 samt av Hampus Magnusson (M) 2024-12-17.

Handlingar

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2024-09-20, med bilaga.
2. Yrkande SD, inskickat till SBN 2025-02-04, protokollets bilaga 13.

Yrkanden

Martin Wannholt (D) yrkar bifall till motionen med stöd av M, L, KD.

Johannes Hulter (S) yrkar bifall till tjänsteutlåtandet.

Beslutsgång

Ordföranden ställer proposition på bifall till tjänsteutlåtandet mot yrkande D, M, L, KD och finner att nämnden beslutar att bifalla tjänsteutlåtandet.

Yrkande

Sverigedemokraterna



Datum 2025-01-31

Ärende nr SBF-2024-00693

Yrkande angående – Svar på motion angående en långsiktig trafiklösning för Göteborg

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Motionen angående en långsiktig trafiklösning för Göteborg bifalls.
2. Stadsbyggnadsförvaltningen uppdras att revidera tjänsteutlåtandet med bifall av motionen och översänder detta till stadsledningskontoret som yttrande över motionen.

Yrkandet

Parkeringsmöjligheter och framkomlighet är exempel på temaområde där det finns behov av konkretisering av en plan som lägger stor vikt vid tillgängligheten för alla trafikslag i en långsiktig systemlösning för trafiken i Göteborg. Det är av stor vikt att inhämta synpunkter och information om behov från näringsliv, besöksnäring, invånare i och utanför staden samt övriga relevanta forum så som Trafikverket.

Vi Sverigedemokrater är ytterst oroliga över bristen på pendelparkeringar och att P-talen sänks. Under flera år har allt fler områden drabbats av en omfattande minskning av p-möjligheter. Bristen har orsakat stora problem för pendlande, boende, företag och besöksnäringen. Handeln liksom tillgängligheten till stadskärnor påverkas negativt. Framkomligheten för bilar har drastiskt försämrats och övriga transportslag tvingas ta långa omvägar. En levande stad måste kunna ta emot alla resenärer, oavsett färdmedel.

Även om resande med kollektivtrafik förutsätts vara god, finns ett stort behov av att parkera bilen under de tider den inte används. Främjas parkeringsmöjligheterna kan bilen tillåtas stå parkerad under flera dagar och människor ges en möjlighet att resa med kollektivtrafiken i högre grad. Det råder stora brister i parkeringsmöjligheter i och kring staden. De få p-platser som återstår räcker inte till och miljöpåverkan ökar på grund av onödig söktrafik. Göteborgs Stad måste ha en övergripande plan för hur tillgängligheten till staden inte ska minska för bilburna besökare, boende och verksamma.

Alla samhällen behöver lättillgängliga pendelparkeringar och parkeringsplatser och de parkeringsmöjligheter som försvinner behöver ersättas. Det är även viktigt att stabil kollektivtrafik med tillhörande hållplatser och tillförlitliga tidtabeller finns på plats redan innan människor flyttar in i nybyggda områden för att göra reseformen attraktiv.

Hastighetssänkning till krypfart (30km/h) försämrar framkomligheten med omfattande köbildningsproblem och onödig ökning av utsläpp.



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-09-20

SBN 2024-10-22

Diarienummer SBF-2024-00693

Handläggare: Alexander Dalbert Börefelt

Telefon: 031-368 28 99

E-post:

alexander.dalbert.borefelt@stadsbyggnad.goteborg.se

Svar på motion angående en långsiktig trafiklösning för Göteborg

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Motionen angående en långsiktig trafiklösning för Göteborg avstyrks.
2. Tjänsteutlåtandet översänds till stadsledningskontoret som yttrande över motionen.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden har mottagit en remiss beträffande motion i fullmäktige angående en långsiktig trafiklösning för Göteborg. Motionen har även skickats på remiss till stadsmiljönämnden. Motionen föreslår att stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag, i samarbete med andra berörda nämnder, att ta fram en process för framtagandet av en långsiktig trafiklösning i Göteborg som möjliggör politiska inriktningsbeslut utifrån analyserade scenarier, och långsiktiga systemlösningar för trafiken i Göteborg som tar sikte på 2050 och som lägger vikt vid effekter på stadsliv, stadsbyggnadskvaliteter och leder till kortare restider och ökad tillgänglighet för alla trafikslag.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att befintliga processer, arbetssätt och beslutspunkter, samt de som är under utveckling, inom Göteborgs Stads samt tillsammans med regionala och nationella aktörer svarar mot motionärernas förslag till uppdrag.

Bedömning ur ekonomisk dimension

En ny plan för långsiktig systemlösning för trafiken i Göteborg, som lägger stor vikt vid tillgängligheten för alla trafikslag, innebär ett avsteg från översiktsplanens planeringsinriktningar. Förvaltningen bedömer att översiktsplanens aktualitet i så fall behöver studeras för att säkerställa på vilket sätt den nya planeringsinriktningen påverkar övriga stadsbyggnadsaspekter. Det innebär ett utökat behov av utredningsmedel för förvaltningen.

Uppdraget bedöms innebära utredningskostnader i form av konsultupphandlingar. Utredningarna skulle behöva göras parallellt med befintliga processer vilket skulle medföra en ökning av det totala utredningskostnaderna för kontinuerlig översiktsplanering.

Beroende på vilka åtgärder den nya planen för långsiktig systemlösning för trafiken i Göteborg beskriver kan en översyn av ingångna avtal om planerad infrastruktur behöva genomlysas.

De samhällsekonomiska effekterna av en ny plan för långsiktig systemlösning för trafiken i Göteborg som lägger stor vikt vid tillgängligheten för alla trafikslag är svåra att överblicka.

Bedömning ur ekologisk dimension

En ny plan för långsiktig systemlösning för trafiken i Göteborg, som lägger stor vikt vid tillgängligheten för alla trafikslag, innebär ett avsteg från översiktsplanens planeringsinriktningar. Förvaltningen bedömer att översiktsplanens aktualitet i så fall behöver studeras för att säkerställa på vilket sätt den nya planeringsinriktningen påverkar övriga stadsbyggnadsaspekter. I det arbetet behöver en hållbarhetsbedömning utifrån miljö- och klimatkonsekvenser genomföras.

Kommunala och nationella miljö- och klimatmål till år 2030 bedöms inte kunna uppnås vid implementering av den av motionärerna föreslagna planen för långsiktig systemlösning. För att öka tillgängligheten för alla trafikanter bedöms att väg- och gatuinfrastrukturen med tillhörande stödsystem som parkering behöver byggas ut. Andra funktioner och kvaliteter som gröna strukturen och vistelsezoner behöver prioriteras ner i stadsmiljöerna vilket inte är i linje med översiktsplanen.

Bedömning ur social dimension

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att påverkan på den sociala dimensionen sker på flera sätt. En ny plan för långsiktig systemlösning för trafiken i Göteborg som lägger stor vikt vid tillgängligheten för alla trafikslag innebär ett avsteg från översiktsplanens planeringsinriktningar. Översiktsplanens hållbarhetsbedömning utifrån sociala konsekvenser behöver därmed förnyas.

En initial bedömning av förvaltningen är dock att för att öka tillgängligheten för alla trafikanter behöver väg- och gatuinfrastrukturen, med tillhörande stödsystem som parkering, byggas ut. Det innebär bland annat att andra funktioner och kvaliteter som gröna strukturer och vistelsezoner behöver prioriteras ner i stadsmiljöerna, vilket hade fått en negativ effekt för hälsa och välbefinnande. Därtill innebär ökade trafikmängder och utbyggd väginfrastruktur minskad rörelsefrihet och trygghet inte minst för barn, samt störningar i form av buller och försämrad luftmiljö för personer som bor och vistas i utsatta miljöer.

Bilagor

1. Motion av Martin Wannholt (D) och Patrik Höstmad (D) angående en långsiktig trafiklösning för Göteborg

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden har ombetts yttra sig över en motion av Martin Wannholt (D) och Patrik Höstmad (D) angående en långsiktig trafiklösning för Göteborg. Yttrande ska lämnas till kommunstyrelsen senast den 30 oktober 2024. Remissen har även sänts till stadsmiljönämnden.

Beskrivning av ärendet

I motionen av Martin Wannholt (D) och Patrik Höstmad (D) föreslås stadsbyggnadsnämnden få i uppdrag att, i samarbete med andra berörda nämnder, ta fram en process för framtagandet av en långsiktig trafiklösning i Göteborg som möjliggör politiska inriktningsbeslut utifrån analyserade scenarier. Därtill föreslår motionärerna att stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag att, i samarbete med andra berörda nämnder, ta fram långsiktiga systemlösningar för trafiken i Göteborg som tar sikte på 2050. Stor vikt ska läggas vid effekter på stadsliv, stadsbyggnadskvaliteter och leder till kortare restider och ökad tillgänglighet för alla trafikslag.

Motionen föreslår att ta fram långsiktig trafiklösning för Göteborg samt en uppdaterad samordning och prioritering av utbyggnadsordning av lösningarna som tar hänsyn till byggtid och finansiering. I arbetet bör olika scenarier tas fram, utvärderas och sedan lyftas till politiken för beslut om prioritering och inriktning. Syftet enligt motionen, är dels att scenariohantering är viktigt för att kunna hantera förändringar i omvärldsförutsättningar, dels att de trafiklösningar som lyfts till politiken ska vara tydligt kopplade till en övergripande långsiktig plan för trafiksystemet.

Under handläggningen av motionen har avstämningar gjorts med stadsmiljöförvaltningen för koordinerad hantering av innehåll och svarstider.

Nedan beskrivs de bärande förutsättningarna, processerna och arbetssätten för planering och genomförande av långsiktiga trafiklösningar som berörda förvaltningar arbetar med eller håller på att utveckla.

Målstyrd planering utifrån politisk antagna mål och styrande dokument

Grunden i den kommunala strategiska stadsplaneringen är politiskt beslutad viljeinriktning i fullmäktiges budget, översiktsplan samt de prioriterade programmen inom stadsutveckling:

- Miljö- och klimatprogram för Göteborgs Stad 2021–2030
- Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018–2026 (blivande Göteborgs Stads program för jämlika livsvillkor och jämlik hälsa 2024–2030)
- Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2023–2035
- Göteborgs Stads program för bostadsförsörjning 2021–2026

Nämnda stadenövergripande styrande dokument ger en aggregerad målstyrning genom att peka ut i vilken riktning Göteborg ska utvecklas genom mål och strategier utifrån hur det ser ut idag. För att åstadkomma den politiskt beslutade stadsutvecklingen (inklusive trafikutvecklingen) behövs prioritering av olika typer av markanvändning, till exempel yta och prioritering av trafikslag, samtidigt som en god tillgänglighet på systemnivå vi behöver upprätthållas.

Översiktsplanen innehåller sammanvägd stadenövergripande styrning med påverkan på stadsutveckling för att ge vägledning hur Göteborg ska utvecklas och bevaras. Föreslagen

utveckling av trafiksystemet i översiktsplanen är ett svar på hur en nära, sammanhållen och robust stad kan åstadkommas. Översiktsplanens planeringsgrund är baserad bland annat på hur många invånare Göteborg kommer ha. De senaste befolkningsprognoserna pekar mot att översiktsplanens planeringshorisont sträcker sig till cirka år 2060. Utöver detta är bland annat miljö- och klimatprogrammets målstyrning mot transporternas klimatpåverkan till år 2030 central för hur trafiksystemet behöver utvecklas. Det innebär att de långsiktiga trafiklösningarna behöver ta hänsyn till både kort- och långsiktig målstyrning.

Kontinuerlig översiktsplanering - Planeringsstrategi

I plan- och bygglagen regleras uppföljningen av översiktsplanen genom att kommunfullmäktige ska ta fram en planeringsstrategi och ta ställning till om översiktsplanen är aktuell. Kommunfullmäktige ska anta en planeringsstrategi senast 24 månader efter ordinarie val. Planeringsstrategin bidrar till en översiktsplanering som bedrivs kontinuerligt och på så vis kan förändrade förutsättningar fångas. Översiktsplaneringen ges därmed en större politisk betydelse. I och med kommunfullmäktiges beslut att anta Översiktsplan för Göteborg – Planeringsstrategi 2024–2027 är översiktsplanen fortsatt aktuell. Därmed är inriktningarna i översiktsplanen planeringsgrundande för stadsutveckling, inklusive långsiktiga trafiklösningar. I planeringsstrategin beskrivs inriktning för kommande arbete med översiktsplanering, bland annat förslag till kommande utredningar. I samband med ändring av Göteborgs översiktsplan kommer ändringar av den tematiska inriktningen för mobilitet och infrastruktur genomföras. Utredningar som har särskild bäring på långsiktiga trafiklösningar är

- De stora ledernas framtida funktion
- Konkretiserad avvägning markanspråk i innerstaden
- Översiktsplanens omvandlingsstråk
- Kollektivtrafikkapacitet i östra mellanstaden

Resultatet av utredningarna är i första hand menade som konkretiserande utredningar och därmed utgöra underlag för vidare hantering i efterföljande planering. I det fall utredningarna visar behov av ändring av översiktsplanen kan styrningen komma att arbetas in i översiktsplanen vid nästa planeringsstrategi.

Övergripande inriktning för samordnad stadsutveckling

Enligt reglementet ansvarar stadsbyggnadsnämnden för att ta fram underlag för prioriteringen för hur staden ska utvecklas över tid, inklusive överväganden kring ekonomi och genomförande. Genomförande av översiktsplanen kräver att stadsutvecklingen följer översiktsplanens utvecklingsinriktning med dess prioriterade strategier och geografiskt kopplade utbyggnadsstrategi över tid. Övergripande inriktning för samordnad stadsutveckling (ÖISS) syftar till att vara ett av instrumenten till att åstadkomma detta och vara en del av den taktiska planeringen. Den ska bidra till stabila planerings- och genomförandeförutsättningar för stadens nämnder och bolagsstyrelser. Förslag till ÖISS tas fram inom stadsbyggnadsförvaltningen och ska beslutas i stadsbyggnadsnämnden, kommunstyrelse och kommunfullmäktige vilket ger möjlighet till politiskt inflytande vilken stadsutveckling som ska prioriteras och vilka systemviktiga åtgärder i form av exempelvis när i tid samt vilka trafiklösningar som ska förverkligas.

Planering av kollektivtrafik – Målbild Koll2035

Inom ramen för kollektivtrafik som ska stödja hållbar utveckling i Göteborgs storstadsområde är Målbild Koll2035 med tillhörande utblick mot 2050 ett gemensamt planeringsunderlag för Göteborgs Stad, Mölndals Stad, Partille kommun och Västra Götalandsregionen. Målbilden utgår från antagna styrdokument i de tre kommunerna och Västra Götalandsregionen samt prognoser och analyser. Målbild Koll 2035 är beslutad av respektive parts fullmäktigeförsamling. Den utgör bland annat ett underlag för att beskriva behovet av infrastruktur som vidare behöver samplaneras med respektive kommuns kontinuerliga översiktsplanering. Åtgärderna i målbilden analyseras och utreds för att slutgiltigt bedömas om och när de ska genomföras. Målbildsarbetet möjliggör för politiska beslut gällande genomförande av åtgärder i kollektivtrafiksystemet. Kollektivtrafikplanering är en lokal och regional angelägenhet på samma gång dels genom planering, dels genom finansiering eftersom infrastruktur för kollektivtrafik kan samfinansieras.

För närvarande tas en ny handlingsplan för Målbild Koll2035 fram för beslut i alla fyra fullmäktigeförsamlingar under hösten och våren 2025. Handlingsplanen innehåller vilka utredningar inom målbildsarbetet som bedöms vara prioriterade under tidsperioden 2025–2028. Handlingsplanens kortare intervall möjliggör en mer frekvent politisk återkoppling och möjlighet till påverkan på kommande utredningar. Handlingsplanen antas av kommunfullmäktige. Det är i handlingsplanen som målbilden realiserar, med utgångspunkt i varje kommuns översiktsplan samt med hänsyn till de omvärldsfaktorer som kan ha uppstått sedan målbilden antogs. I planen föreslås en utredning för att vidareutveckla det utblickkapitel till 2050 som finns i Målbild Koll2035. En stor prognostiserad befolkningsutveckling tillsammans med kommunala om förändrad färdmedelsfördelning ställer höga krav på framtidens kollektivtrafik. För att regionen och staden ska kunna växa hållbart över tid är det nödvändigt med mycket god framförhållning. Syftet med utredningen är att fördjupa kunskapen om kollektivtrafiksystemets utvecklingsbehov bortom 2035. Ansvarig part är Västra Götalandsregionen med deltagande av övriga parter inom GMP-samarbetet.

Nationell plan för transportinfrastruktur och regional transportinfrastrukturplan

Den regionala infrastrukturplanen utgör tillsammans med den nationella infrastrukturplanen en del i planeringen av den statliga transportinfrastrukturen. Inom den regionala infrastrukturplanen genomförs såväl större om- eller nybyggnationer av infrastruktur som mindre trimningsåtgärder på de statliga vägarna. Trimningsåtgärderna består av förbättringar av kollektivtrafikens infrastruktur, investeringar i cykelvägar samt mindre vägåtgärder. Kollektivtrafik-, cykel- samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät kan medfinansieras av planen.

Regeringens planeringsdirektiv anger tillsammans med den regionala inriktningsunderlaget förutsättningarna för framtagandet av den regionala infrastrukturplanen. Generella utgångspunkter för den regionala planupprättaren är att den statliga transportinfrastrukturen ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet samt etappmålen för trafiksäkerhet och klimat ska nås. I direktivet framgår att hållbarhetsaspekter ska integreras genom att vid framtagandet av planen beakta sociala, miljömässiga och ekonomiska effekter samt att målsynergier ska eftersträvas. Västra Götalandsregionen har som uppdrag från Sveriges regering ansvar att upprätta länsplanen för den regionala transportinfrastrukturen i Västra Götaland. Planen

utformas inom ramen för ett inriktningsunderlag som är en konkretisering av nationella och regionala mål och strategier. Inriktningsunderlaget är regionens viljeriktning för utveckling av transportinfrastrukturen. Göteborgs Stad kan påverka planens inriktning och innehåll genom dialogprocesser som sker genom de fyra kommunalförbunden, däribland Göteborgsregionen. Politisk förankring sker löpande i beredningen för hållbar utveckling, där Göteborgs Stad är representerade. Behovet av investeringar i trafiksystemet i och kring Göteborg utgår bland annat från nationella mål för transportsystemet, regionala utvecklingsplaner, kommunala översiktsplaner och målstyrning och, i Göteborgs fall, Målbild Koll2035.

Planeringsbeslut

Planeringsbeslut är ett samordnat kvalitetssäkrat beslutsunderlag för att få politiskt uppdrag att gå vidare med planering av stadsutvecklingsinitiativ och stora infrastrukturinitiativ. Planeringsbeslut fattas av kommunfullmäktige. Planeringsbeslutet ska redovisa stadens åtaganden (ansvarsmässiga/ekonomiska) kopplat till vald arbetsmetod som är bäst lämpad för att lösa uppgiften.

Planeringsbeslut är kommunfullmäktiges verktyg att ta ställning till enskilda initiativ, vilka kan ha påverkan på systemlösningar för trafiken.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Ett av stadsbyggnadsnämndens huvudsakliga uppdrag är att besluta hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Trafiksystemet är en viktig del av det uppdraget men det behöver vägas av mot andra funktioner och kvaliteter. Trafikplanering är en delmängd av stadsplanering vars utveckling och bevarande omhändertas i Göteborgs Stads översiktsplan.

Trafiksystemet i Göteborg består av infrastruktur som ägs, förvaltas och utvecklas av olika aktörer. Utöver kommunala viljeriktningar för trafiksystemet i Göteborg är Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund och Trafikverket viktiga parter att samverka med utifrån regional utveckling, regionalt och statligt väghållarskap samt kollektivtrafikhuvudmannaskap.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att lösningar för stadsutveckling, inklusive trafiklösningar, som genomförs i närtid och på lång sikt behöver ske både nämnd- och förvaltningsövergripande såväl som med region och stat, för att möjliggöra en sammanhållen stadsutveckling.

Förvaltningen avstyrker motionen utifrån bedömningen att det i grunduppdraget ingår att utveckla processer och planer för långsiktiga systemlösningar för trafiken i Göteborg med sikte på 2050. Här är den översiktliga planeringen avgörande för kommande inriktningar. Om inriktningen för översiktlig planering ska ändras bedömer förvaltningen att det kan och bör beslutas i befintliga processer för kontinuerlig översiktlig planering, det vill säga i planeringsstrategin. Därtill tillkommer andra befintliga kommunala processer, arbetssätt och möjligheter till att fatta beslut, samt processer som är under utveckling. Det kommuninterna arbetet behöver samtidigt ske tillsammans med regionala och statliga processer och beslutsgångar.

Henrik Kant

Jenny Adler

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Strategi och taktik



§ 180 Ärendenummer SMF-2024-01597

Svar på remiss - Motion av Martin Wannholt (D) och Patrik Höstmad (D) angående en långsiktig trafiklösning för Göteborg

Beslut

1. Stadsmiljönämnden avstyrker motionen.
2. Stadsmiljönämnden översänder stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande som sitt eget yttrande till Kommunstyrelsen
3. Stadsmiljönämnden justerar paragrafen omedelbart.

Justering

Omedelbar justering

Handlingar

Stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande med tillhörande bilagor

- Remiss – Motion av Martin Wannholt (D) och Patrik Höstmad (D) angående en långsiktig trafiklösning för Göteborg

Yttrande från (M, D, KD och L) 2024-10-25 (protokollsbilaga 1 § 180)

Yrkanden

Toni Orsulic (M) lämnar ett muntligt yrkande om att nämnden bifaller motionen.

Karin Karlsson (V), Roshan Yigit (S), Kristoffer Filipsson (C) och Joakim Larsson (MP) yrkar bifall till förvaltningens tjänsteutlåtande

Leslie Thorén (SD) lämnar ett muntligt yrkande om att nämnden beslutar att motionen redan är besvarad.

Anders Torwald (D) och Peter Hedberg (KD) yrkar bifall till Toni Orsulics (M) muntliga yrkande Anders har skickat in ett yttrande.

Propositionsordning

Ordförande finner att det finns tre förslag till beslut, bifall till stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande, bifall till yrkande från Toni Orsulic (M) om att bifalla motionen samt bifall till Leslie Thoréns (SD) yrkande om att motionen redan är besvarad. Ordföranden ställer samtliga yrkanden i proposition bifall mot avslag.

Ordföranden finner att stadsmiljönämnden bifaller stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande.

Protokoll nr 13

Sammanträdesdatum: 2024-10-25

Omröstning begärs.

Omröstning

Ordföranden finner att stadsmiljönämnden föredrar yrkandet om bifall till stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande. Han ställer sedan frågan till nämnden om vilket av de övriga två yrkanden som nämnden föredrar, och finner att nämnden föredrar yrkandet från Toni Orsulic (M).

Därmed finner ordföranden att stadsmiljönämnden godkänner följande beslutsgång:

Ja-röst för bifall till stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande.

Nej-röst för bifall till yrkandet från Toni Orsulic (M).

Roshan Yigit (S), Karin Karlsson (V), Ronny Svensson (S), Hans TO. Nilsson (S), Kristoffer Filipsson (C) och Joakim Larsson (MP) röstar Ja.

Toni Orsulic (M), Love Josefsson (M), Anders Torwald (D), och Peter Hedberg (KD) röstar Nej.

Leslie Thorén (SD) avstår från att delta i omröstningen.

Med sex Ja-röster, fyra Nej-röster och en som avstår finner ordföranden att stadsmiljönämnden bifaller stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande.

Protokollsanteckning

Anders Torwald (D) anmäler ett skriftligt yttrande från (M, D, KD och L) till protokollet (protokollsbilaga 1 § 180)

Reservation

Anders Torwald (D) reserverar sig mot beslutet.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen

Från: [Anders Fredrik Torwald](#)
Till: [Namndsekreterare i Stadsmiljö](#)
Ärende: Yttrande ärende 11, 25oktober D,M,KD,L
Datum: den 25 oktober 2024 12:19:59

Yttrande gällande motion av Martin Wannholt (D) och Patrik Höstmad (D) angående långsiktig trafiklösning för Göteborg

Förvaltningen är egentligen positiva till tanken om en mer utvecklad och samordnad trafikplan, det konstateras att långsiktighet är av betydelse för framdrift och att flera olika system och processer måste linjera för ett gott resultat.

Intentionen med motionen ligger alltså i förvaltningens linje där analyser ska ligga till grund för beslut snarare än politiska visioner. Det konstateras även att trafiken i staden behöver fungerande systemlösningar för att uppnå en tillgänglig stad, där olika trafikslag kan komplettera varandra istället för användas mot varandra likt de gör idag.

Stadsmiljöförvaltningen (SmF) invändningar är inte av sådan art att ett avslag skulle vara vägen fram. Ett tillstyrkande av motionen skulle istället kunna ge utrymme för snabbare hantering och tydlighet kopplat till en övergripande trafikplan.

Att bryta ner staden i trafikområden och stuprör gör att vi missar den övergripande bilden. Om vi dessutom saknar konsekvensanalyser och scenarier på effekterna av våra insatser så blir det öar av investeringar som blir både kostsamma och komplicerade att knyta ihop.

Om det redan pågår arbete med att ta fram systemlösningar så är dessutom stor del av motionen redan i hamn och kräver då inte ytterligare utredning, snarare en presentation så politiken får ta del av hur det övergripande arbetet är tänkt att knytas ihop.

Sammanfattat:

Trafikplaneringen bör samordnas och politiken behöver kännedom om vilka verktyg som håller på att utvecklas för att tillmötesgå denna samordning och analysera framtidens behov idag. Här behöver det tydligt framgå vad som går att påverka och vad som redan beslutats.

Mvh
Anders Torwald
Politiker stadsmiljönämnden
Demokraterna Göteborg

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-09-27

Diarienummer SMF-2024-01597

(SLK-2024-00558)

Handläggare

Anders Grönberg

Telefon: 031-365 59 85

E-post: anders.gronberg@stadsmiljo.goteborg.se

Yttrande gällande motion av Martin Wannholt (D) och Patrik Höstmad (D) angående en långsiktig trafiklösning för Göteborg

Förslag till beslut

1. Stadsmiljönämnden avstyrker motionen.
2. Stadsmiljönämnden översänder stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande som sitt eget yttrande till kommunstyrelsen.
3. Stadsmiljönämnden justerar beslutsparagrafen omedelbart.

Sammanfattning

Nämnden har mottagit en remiss beträffande en motion i fullmäktige. Nämndens svar på remissen ska ha inkommit senast den 30 oktober. Remissen har även sänts till stadsbyggnadsnämnden. Motionen föreslår att stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag, i samarbete med andra berörda nämnder, att ta fram 1) en process för framtagandet av en långsiktig trafiklösning i Göteborg som möjliggör politiska inriktningsbeslut utifrån analyserade scenarier, och 2) långsiktiga systemlösningar för trafiken i Göteborg som tar sikte på 2050 och som lägger vikt vid effekter på stadsliv, stadsbyggnadskvaliteter och leder till kortare restider och ökad tillgänglighet för alla trafikslag. Förvaltningen bedömer att Stadens arbete med trafikplanering bör samordnas, inte minst på lång sikt och mellan stadsutvecklande nämnder, men att det redan finns ett system av processer och arbetssätt under utveckling att förhålla sig till.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bedömning ur ekologisk dimension

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bedömning ur social dimension

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Samverkan

Partssamverkan med personalorganisationer har inte varit aktuell i detta fall.

Bilagor

1. Motion av Martin Wannholt (D) och Patrik Höstmad (D) *angående en långsiktig trafiklösning för Göteborg* – kommunfullmäktige handling 2024 nr 95

Ärendet

Stadsmiljönämnden har mottagit en nämndremiss från stadsledningskontoret beträffande en motion i kommunfullmäktige *angående en långsiktig trafiklösning för Göteborg*. Nämndens svar på remissen ska ha inkommit stadsledningskontoret senast den 30 oktober. Svaret, i form av ett yttrande, ska tydligt uttrycka om nämnden tillstyrker, avstyrker eller inte tar ställning till motionens förslag. Remissen har även sänts till stadsbyggnadsnämnden.

Beskrivning av ärendet

Motionens förslag

Motionärerna föreslår kommunfullmäktige besluta att stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag, i samarbete med andra berörda nämnder, att ta fram:

1. en process för framtagandet av en långsiktig trafiklösning i Göteborg som möjliggör politiska inriktningsbeslut utifrån analyserade scenarier.
2. långsiktiga systemlösningar för trafiken i Göteborg som tar sikte på 2050 och som lägger vikt vid effekter på stadsliv, stadsbyggnadskvaliteter och leder till kortare restider och ökad tillgänglighet för alla trafikslag.

Dessa uppdrag motiveras av motionärerna enligt desamma med att trafiksituationen i centrala Göteborg idag är mycket och blir alltmer ansträngd i takt med att fler arbetsplatser byggs, få bostäder tillförs och arbetspendlingen ökar. Vidare anser de att kollektivtrafikens restider genom centrala Göteborg inte är attraktiva, samtidigt som den har negativ inverkan på stadslivet, stadsbyggnadskvaliteter och tillgänglighet; restiderna påverkas också negativt av flera projekt som syftar till att omvandla leder med planskildhet till boulevarder och stadsgator. Andra stadsgator, trevliga sådana menar de, görs om till mer av trafikkorridor.

Mot bakgrund av detta beskriver motionen att Staden vad gäller trafiklösningar saknar en långsiktig plan och relevant strategi som tar hänsyn till nuvarande utveckling. Som stöd för detta anges att trender och prognoser för cykel och bil inte är i närheten av uppsatta mål, vilket skrivs leda till beslut som inte möter verkliga trafiksituationer och -mängder, samt att finansiering saknas. Stadens olika styrdokument anses inte harmonisera gott nog i detta fall, inte minst i förhållande till utvecklingen på södra Hisingen.

Motionärerna menar att trafiklösningar i nuläget lyfts fram alltför enskilt och att de alltför ofta saknar stöd i redan gällande beslut. Ett antal negativa liksom positiva exempel ges för att klargöra kontrasten mellan dagsläget och motionärernas önskade framtidsscenario samt finansiella risker med att fortsätta på samma sätt som nu idag.

Uppdaterad samordning och prioritering i fråga om utbyggnadsordningen för Göteborgs trafiklösningar efterfrågas med realistisk hänsyn till byggtid och finansiering. Arbetet ska ske utifrån olika scenarier för att kunna hantera förändringar i förutsättningar.

Förvaltningens metodik

Nedan följer en redogörelse för de bärande idéerna i den metodik som förvaltningen nu jobbar med att införliva i sina arbetssätt avseende långsiktig trafikplanering.

Områdesbaserad planering

Göteborgs kommun ("staden") delas idag geografiskt in i så kallade stadsområden, vilka i sin tur delas in i mellanområden, primärområden och basområden (i ordning från störst till minst). Att arbeta områdesvis innebär att hitta en planeringsnivå som

ligger mellan Göteborgs Stads ("Stadens") övergripande mål och planeringen av enskilda projekt eller detaljplaner. De övergripande målen är av sin natur generella. Samtidigt är stadens olika områden olika till sin natur och har olika möjligheter att nå givna mål. En nedbrytning av Stadens mål per område skulle därför kunna leda till att positiva förutsättningar i ett område kompenserar för svårigheter att nå mål i ett annat område.

Planering av projekt och detaljplaner tenderar att fokusera på att lösa specifika funktionella mål inom en snäv geografisk avgränsning, och ser då inte i högre grad till vilka kvaliteter som bör förstärkas för måluppfyllelse inom ett större område.

Genom att planera utifrån områdesperspektiv kan mål sättas som tydliggör hur delar av staden bidrar till Stadens övergripande mål. Samtidigt kan enskilda projekt och detaljplaner inom området utvecklas med förståelse för den nytta de kan tillföra ett större sammanhang.

Digital plattform

Ett problem är att planering av både trafik och andra kvaliteter ofta idag görs för avgränsade funktioner eller till ytan smärre avgränsade områden. För att skapa en enhetlig och långsiktig planering behöver det vara tydligt hur olika projekt hänger ihop och skapar en systemmässig helhet. För att åstadkomma detta behöver arbetssätten anpassas. En metodutveckling borde därför ske så att planeringsunderlag som tas fram i olika skeden sker i form av digitala data. Detta skulle skilja sig från dagens arbetssätt där planeringsunderlag ofta presenteras som ritningar i form av fristående digital grafik. Tillgången till information är då beroende av att känna till och ha behörighet till specifika mappar och filer.

Ett mer effektivt arbetssätt än dagens vore således att digitalisera planeringen och göra den tillgänglig via GIS-baserade gränssnitt. Genom ett sådant kartbaserat gränssnitt skulle användare kunna se aktuell planeringsinriktning i form av lager på karta över kommunen, vilket kan spara både tid och resurser. Det kan även minska dubbelarbete och förbättra planeringsprocessen samt därigenom förmågan att samordna utföranden.

Ajourhållning

Om planeringsinformationen ska vara lättillgänglig krävs samtidigt att den uppdateras kontinuerligt. Det finns redan idag många sätt att följa upp planering och genomförande av projekt, men dessa uppdateringar sker ofta med ett begränsat syfte – exempelvis återrapportering till ledningsfunktioner. Den information som genereras vid sådana rapporteringstillfällen är dock mycket värdefull för andra som arbetar inom tidiga stadier av stadsplanering eller projektplanering. Förändringar i tidsplaner eller innehåll inom ett projekt kan påverka förutsättningarna för ett annat projekt.

En bättre metod vore därför att betrakta den löpande rapporteringen som data att lagra i en databas och göras tillgänglig för hela Stadens organisation. Detta skulle underlätta för andra att hålla sig uppdaterade om den ständigt föränderliga planeringen.

Uppföljning

Områdesplanering handlar dels om att planera för sammanhängande system för hur

trafiken ska fungera, men också för vilka stadsmiljökvaliteter som skapas. Båda dessa delar kan det sättas upp mätbara politiska mål för. Det är inom en större geografi som mätbara effekter kan uppnås; därmed är det inte främst genom enskilda projekt som ett mål uppnås, utan när en tillräckligt stor mängd åtgärder samverkar och därigenom ger önskad effekt. Det är därför viktigt att jobba med uppföljning av åtgärder för att successivt kalibrera planeringen. Om de önskade effekterna och målen inte uppnås och uppfylls kan det betyda att innehållen i kommande projekt behöver justeras.

Dagens inriktningar

Utifrån Göteborgs Stads *miljö- och klimatprogram* samt *trafikstrategi* behöver åtgärder för att öka andelen hållbara resor och transporter intensifieras, och fokus läggas på att minska det motoriserade vägtrafikarbetet.

Utbyggnad av kapacitetsstark kollektivtrafik pågår, där restider ska förbättras i takt med Västlänkens färdigställande och utbyggnad av metrobuss i linje med *Målbild Koll2035 – kollektivtrafikprogram för stornätet i Göteborg, Mölndal och Partille*.

Inom Vallgraven kommer kollektivtrafiken (framförallt spårvagnstrafiken) att påverkas av arbetet med renovering av kanalmurarna, och planer finns på utbyggnad av Operalänken samt spårvägsspår i Nya Allén.

Inom uppdraget *Bilfri innerstad* har en omvärldsstudie gjorts för att ta lärdom från andra städer, i omvandlingen av ett city som prioriterar aktiv rörelse och vistelsekvaliteter genom att minska eller ta bort privat biltrafik. Förslag till hur ett genomförande i Göteborg kan ske kommer att tas fram för politisk beredning inom den närmast överskådliga framtiden.

Arbetet med att öka det hållbara resandet innebär att förutsättningar för cykel och aktiva transportsätt behöver förstärkas. Delad mikromobilitet så som låncyklar utgör här ett komplement till kollektivtrafiken som kan avlasta densamma, därigenom minska trängsel och samtidigt möjliggöra för fler att nyttja kollektivtrafiken samt resa där den inte kör.

Arbete med framtidens delade mikromobilitet har påbörjats genom en förstudie tillsammans med Göteborgsregionen (GR), Västtrafik och Västra Götalandsregionen (VGR) samt flera av kommunerna i närheten av Göteborg. Ett viktigt fokus här är att öka tillgängligheten och jämlikheten för delad mikromobilitet både geografiskt och till fler målgrupper.

Stadsbyggnadsförvaltningen har i uppdrag att ändra översiktsplanen med en tematisk inriktning för mobilitet och infrastruktur, där relevanta delar av bland annat *trafikstrategin* kommer att inarbetas. Utöver dessa dokument finns även styrning genom andra strategiska dokument som *cykelprogrammet*, *Gångvänligt Göteborg*, *trafiksäkerhetsplanen* och *godsplanen*. En reviderad policy för parkering har också nyligen skickats på remiss till Stadens förvaltningar, bolag och övriga intressenter.

Sammantaget innebär allt detta att mycket av den långsiktigt strategiska och styrande inriktningen inom mobilitet och trafik – vilken utgör viktiga förutsättningar för utveckling av Göteborgs långsiktiga trafiksystem – kommer vara på plats inom de närmsta två åren. Då kommer det även finnas möjligheter att stärka tillgänglighetsperspektivet med utrymme för den särskilda kollektivtrafiken, vilket i viss mån saknas idag.

Förvaltningens bedömning

Förslag 1

Stadsmiljöförvaltningen ställer sig i grunden positiv till förslaget om att utveckla metoder för trafikplanering. I förvaltningens egen nulägesbeskrivning identifieras detta som ett viktigt utvecklingsområde. Förvaltningen ser också ett behov av att detta arbete sker både nämnd- och förvaltningsövergripande för att möjliggöra en sammanhållen stadsutveckling.

Förslaget efterfrågar en process för att utveckla en långsiktig trafiklösning.

Stadsmiljöförvaltningen arbetar redan med att utveckla områdesplanering, där en del av arbetet består av att skapa trafikområdesplaner. Denna typ av planering bedöms kunna utgöra ett gott underlag för att fastställa en planeringsinriktning per område.

Förvaltningen vill förtydliga sin positiva inställning genom att framhålla att trafiken endast utgör en del av de funktioner och kvaliteter som stadsrummet behöver tillhandahålla. Det räcker därför inte med att enbart fokusera på långsiktig trafikplanering – planeringen måste även omfatta andra aspekter av stadsutvecklingen. Stadsrummet måste planeras för att skapa attraktiva miljöer som främjar människors välbefinnande, stöder ekologisk utveckling och hållbarhet samt skapar förutsättningar för ekonomisk tillväxt och innovation. Dessutom bör stadsplaneringen även inkludera hanteringen av andra system som exempelvis dagvatten och skyfall. Denna blandning av kvaliteter kan balanseras på olika sätt beroende på prioriteringar, vilket också ger utrymme för politiska ställningstaganden.

Förslag 2

Stadsmiljöförvaltningen ställer sig positiv även till uppdraget att stadsbyggnadsnämnden, i samverkan med andra förvaltningar, tar fram systemlösningar för trafiken i Göteborg med sikte på 2050. Ett strategiskt samarbete mellan stadsmiljö- och stadsbyggnadsförvaltningen pågår dock redan, vilket innefattar områdesplanering som nämnts ovan, samt att våra processer börjar anpassas till varandra.

Stadsmiljöförvaltningens roll kan här vara att bidra till den långsiktiga planeringen och identifiera åtgärder som kan genomföras snabbare, för att på kort sikt bidra till att uppnå miljömässiga, sociala och ekonomiska mål. Detta arbete handlar främst om att anpassa och omvandla befintliga stadsmiljöer.

Förvaltningen ser emellertid en tydlig problematik med formuleringen att arbetet ska leda till kortare restider för alla trafikslag. Eftersom restider är kopplade till framkomlighet, och stadens ytor är begränsade, är detta i praktiken inte möjligt att uppnå. Om målet är att ställa om staden till mer hållbara transportmedel, som kan absorbera en omfördelning av resor från andra trafikslag, krävs en omprioritering av ytor – detta för att säkerställa tillräcklig kapacitet och framkomlighet för mer hållbara transportslag.

Dessutom är trafik endast en funktion av flera som behöver plats i gaturummet; även andra kvaliteter kräver ytor – till exempel grönstrukturer för ekosystemtjänster och platser för vistelse. Motionen påtalar också att vikt ska läggas vid effekterna på stadslivet och stadsbyggnadskvaliteterna, men det finns alltså en inneboende målkonflikt mellan olika kvaliteter eftersom allt inte får plats på begränsade ytor.

Hur fördelningen av ytor ska se ut i förhållande till utveckling av stadsrummets olika kvaliteter och vilken framkomlighet som prioriteras är i slutändan en politisk fråga.

Slutsatser

Stadens arbete med trafikplanering bör samordnas, inte minst på lång sikt och mellan stadsutvecklande nämnder. Det finns dock redan ett system av processer och arbetssätt under utveckling att förhålla sig till internt i Staden, tillsammans med andra offentliga aktörer samt deras processer.

Det skulle dock kunna tydliggöras för de politiska församlingarna var beslutspunkter finns där de har möjlighet att påverka. Samband och systemperspektiv skulle också kunna förklaras tydligare när förvaltningarna tillhandahåller information eller redogör inför beslut för sina respektive nämnder.

Stadsmiljöförvaltningen föreslår stadsmiljönämnden att avstyrka motionen.

Josefine Johansson

avdelningschef
planering och investering

Anders Ramsby

förvaltningsdirektör
stadsmiljö