

Yrkande

Centerpartiet

2026-09-07

Nytt ärende

Yrkande angående stadslyft för Linnégatan

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden:

1. Stadsbyggnadsförvaltningen får i uppdrag att i samverkan med stadsmiljöförvaltningen och exploateringsförvaltningen genomföra ett större stadslyft för Linnégatan genom att förbättra framkomligheten för hållbara färdmedel, skapa en god planering mellan trafikslagen samt främja ett attraktivt stadsliv med ökad grönska. Arbetet ska ha ett tydligt barnperspektiv.

Yrkandet

Linnégatan är en av Göteborgs mest karaktärsrika stadsgator. Den anlades över den kulverterade Djupedalsbäcken som en aveny med förträdgårdar och utgör ryggraden i den borgerliga stenstad som uppfördes från 1890-talet i Olivedal och Kommendantsängen.

Efter att stora delar av Göteborg revs och trafiksanerades dominerades gatan i flera decennier av genomfartstrafik och hade karaktären av genomfartsled snarare än stadsgata. Sedan 1990-talet har Linnégatan genomgått en positiv förändring. Biltrafiken halverades på tio år och gatan återerövrades successivt som mötesplats, restaurangstråk och flanörstråk.

Nyligen genomfördes en platsskapande åtgärd vid Ernst Jungens plats där stadsmiljöförvaltningen ersatte en så kallad ”spansk sväng” för bilar med mer yta för uteserveringar, gående och cyklister. Åtgärden visar på möjligheterna att med enkla medel skapa attraktivare stadsmiljöer och bättre förutsättningar för närliggande verksamheter.

Trots detta är Linnégatan långt ifrån sin fulla potential som stadsgata. I den senaste NKI-mätningen (Nöjd Kund-index) som gjorts för Linné visade det sig att nöjdheten med exempelvis trafikmiljön är lägre i Linné än i centrum i sin helhet (Haga, Linné och Masthugget). Det är bland annat den upplevda trafiksäkerheten, bullret och luftkvaliteten som drar ned upplevelsen.

Utformningen av Linnégatan idag gör gatan konfliktfylld mellan olika trafikslag. Utrymmet för gående är begränsat, sett till flödet av människor och dess funktion som stadsgata. Cykelbanan är otydlig, underdimensionerad och skapar många farliga situationer för både gående och cyklister. Ytan för uteserveringar och platsskapande åtgärder är begränsad och gatan saknar ett tydligt barnperspektiv.

Vi menar att tidpunkten för att planera för ett större stadslyft för Linnégatan är rätt just nu. Dels pågår det ett arbete inom stadsmiljöförvaltningen kopplat till gatuutvecklingsplaner/cirkulationsplaner som studerar möjligheten att minska

genomfartstrafiken och kortsiktigt kunna tillskapa en semi-permanent cykelgata. Dels finns tidigare utredningar som föreslagit att cykelbanorna breddas och flyttas närmre körbanan för att möjliggöra bättre standard för både gående och cyklister. På sikt planeras den viktiga spårvägsleden Brunnsbo–Linné, som löper fram till Linnéplatsen. Vidare har Göteborgs stad lagt stor tyngdpunkt på stadsutveckling i Södra Änggården och på sikt planeras en boulevardisering av Dag Hammarsköldsleden. Sammantaget kommer dessa investeringar kraftfullt att öka betydelsen av Linnégatan som en stadsgata som prioriterar vistelse samt hållbara, trafiksäkra och yteffektiva trafikslag.

Därför vill vi ge stadsbyggnadsförvaltningen, stadsmiljöförvaltningen och Exploateringsförvaltningen i uppdrag att ta fram ett stadsutvecklingsförslag för Linnégatan som syftar till att förbättra framkomligheten för hållbara färdmedel, skapa en god planering mellan trafikslagen samt främja ett attraktivt stadsliv med ökad grönska. Arbetet ska ha ett tydligt barnperspektiv.

Vår bedömning är att den viktigaste åtgärden för att uppnå detta är att öka utrymmet för grönska, hållbara trafikslag och plats för vistelse. Detta är grundläggande för att också skapa ett rikare stadsliv och dynamiskt näringsliv. En utbredd föreställning bland handlare är att biltillgängligheten är avgörande för cityhandelns överlevnad. Forskningen pekar dock i en annan riktning. En genomgång av litteraturen genomförd av FOT – Fotgängarnas Förening på uppdrag av Trafikverket visar att försäljningen regelmässigt ökar när biltrafiken begränsas till förmån för gående och cyklister: omsättningen ökade med drygt 80 procent i tyska bilfria zoner, med 30 procent i London och med nära 50 procent på Ninth Avenue i New York. En studie av lokala handelsgators resiliens i tidskriften *Cities* (2025) bekräftar bilden från ett annat håll: det som upprätthåller en handelsgatas livskraft över tid är inte biltillgänglighet utan en mix av shoppingformer – bekvämlighetshandel, social shopping och inbäddad lokal handel i ett stadsrum som är anpassat för de gåendes tempo och behov.

Uppdraget bör genomföras med utgångspunkt från hur andra städer lyckats stärka kvaliteterna på sina stadsgator genom att inte låta bilen dominera gaturummet. Exempelvis skulle Bolstraat i Amsterdam kunna utgöra en viktig inspiration. Det är en kommersiell handelsgata som omvandlades i samband med ett tunnelbaneprojekt. Efter bygget återställdes gatan inte utifrån den bilnorm som rådde innan bygget. I stället utformades gatan som en tydlig kommersiell stadsgata med fokus på breda trottoarer, cykelbanor och vistelsezoner samtidigt som det skapades bra lösningar för näringsidkares behov av leveranser, sophämtning, färdtjänst och räddningstjänst. Visionen var varken bilfrihet eller parkmiljö i sig, utan en levande och kommersiell stadsgata.

Detta yrkande pekar inte ut exakt vilka åtgärder som behövs, utan lyfter behovet av ett samlat grepp och en tydlig plan som hanterar gatans utveckling på både kort och lång sikt och som är brett förankrad i Göteborgs stadsutvecklingsorganisation. Det är dags att en av Göteborgs vackraste och mest spännande paradgator uppnår sin fulla potential och kan skapa livskvalitet för många kommande generationers göteborgare och besökare.