



Yrkande (D)
3 maj 2019
Ärende nr. 2.1.26

Tilläggsyrkande

Yrkande ang prioritering och tidigareläggning av nya älvförbindelser

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen

Trafiknämnden bjuds in till nästkommande kommunstyrelsemöte redovisa och redogöra för:

- aktuellt planerings- och kostnadsläge för linbanan och dess utredning med anledning av att Västtrafik beslutat rekommendera VGR att omedelbart avsluta projektet
- projektdirektiv och vilken kostnadsnivå som är satt som ram för den fortsatta utredningen inom Trafikkontoret (inom det angivna spannet 15-35 Mkr i Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat 19-03-20, dnr 2367/15).

Yrkandet

Den 25 april fattade Trafiknämnden beslut om att fortsätta utreda linbana mellan Järntorget och Lindholmen. Samma dag avslöt en enig styrelse i Västtrafik att rekommendera Västra Götalandsregionen att omedelbart avsluta projektet på grund av den nyligen uppdaterade kostnadsbilden.

Då VGR avsågs bekosta en tredjedel av projektet måste risker och kostnader som uppstår för Göteborgs Stad vid Sfortsatt utredning och eventuellt genomförande, snarast belysas.

Yttrande

2019-05-03

Yttrande angående – Prioritering och tidigareläggning av nya älvförbindelser

Yttrandet

SD anser att hela linbaneprojektet är ogenomtänkt, olönsamt och ger en negativ inverkan på stadsbilden. Istället för en linbana bör man tidigarelägga en fast spårvägsförbindelse mellan Masthugget och Lindholmen. En linbana har en kapacitet på 2000 passagerare i timmen, medan en spårvägsförbindelse klarar av 10000 passagerare i timmen.

Nu har den projekterade kostnaden för linbanan stigit till 4 miljarder kronor och den förändrade budgeten ryms inte i Sverigeförhandlingen.

Så sent som 2019-04-09 sade regionstyrelsens ordförande Johnny Magnusson inför regionfullmäktige att regionen inte är beredd att vara med att finansiera linbanan, nu när kostnaden har flerdubblats.

När linbaneprojektet togs upp på ett styrelsemöte i Västtrafik 2019-04-25 gav man även där tummen ner för projektet ”Vi tror inte längre på det här, utifrån de senaste kalkylerna. Och ska man komma ner mycket lägre i kostnaderna så kommer man behöva dra ner på sträckningen” (Peter Hermansson, Styrelseordförande Västtrafik)

SD har alltid varit skeptiska till Linbaneprojektet. SD hade denna text i sitt förslag till budget för Göteborgs Stad 2019 (sid 17)

” Ett av Göteborgs stads största skandalprojekt är Linbaneprojektet. Hur är det möjligt att man prioriterar detta framför en fast spårvägslinje mellan Masthugget och Lindholmen?..... Linbaneprojektet startade som en del av stadens 400-årsjubileum. Inspirerade av jubileumsbanan mellan Liseberg och Götaplatsen, en ren turistattraktion på 375m som endast var i drift i två år mellan 1922 och 1923 har nu linbaneprojektet svällt, och nu har man helt tappat konceptet.

Man har fått pengar via Sverigeförhandlingen och Göteborg har satsat miljontals kronor via alla sina propagandakanaler och kommunikatörer för att sälja in detta suspekta projekt. Det mest sorgliga är att spårvägsförbindelsen mellan Masthugget och Lindholmen blir försenat och nedprioriterat. Hade sunt förnuft fått råda skulle man byggt denna välbehövliga förbindelse som skulle knyta ihop Hisingen med övriga staden. Många problem med flaskhalsar vid Brunnsparken och centralstationen skulle lösas.”

Yrkande (D)
3 april 2019

Yrkande angående - Prioritering och tidigareläggning av nya älvförbindelser

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att, i samverkan med Trafiknämnden, hos Västra Götalandsregionen begära revidering av Målbild Koll2035 enligt följande:
 - A. Linbaneprojektet stryks.
 - B. Lindholmsförbindelsen för spårvagn och buss tidigareläggs med färdigställande så snart som möjligt, med målsättning till senast år 2026.
 - C. Gropegårdslänken läggs in som ny spår- och busslänk att färdigställas tillsammans med Lindholmsförbindelsen.
2. Trafiknämnden, Byggnadsnämnden, Fastighetsnämnden och Älvstranden Utveckling AB ges i uppdrag att ge Lindholmsförbindelsen och Gropegårdslänken högsta prioritet bland stadens samtliga trafikprojekt, med full resurstilldelning för effektiv planering och byggnation.
3. Trafiknämnden ges i uppdrag att i samverkan med Västtrafik utreda utökad trafikering av älvskyttlar med hjälp av en fjärde färja/skyttel, samt att förlänga el-busslinjen 55:an till Volvo Lundby.

I kommunstyrelsen:

4. Stadsledningskontoret ges i uppdrag att, i samverkan med Trafikkontoret, ta fram förslag till justering inom Sverigeförhandlingen utifrån att Linbanan stryks och Lindholmsförbindelsen tidigareläggs, samt att Gropegårdslänken läggs till.

Yrkandet

Göteborg har ett stort behov av nya älvförbindelser. Linbanelidén har visat sig orimligt dyr att förverkliga. Därför måste nu planeringen kring nya älvförbindelser justeras.

Lindholmsförbindelsen för spårvagn och buss från Linneplatsen via Stigberget och älven till Lindholmen har avgörande betydelse för stadens kollektivtrafiksystem. Byggnationen av denna länk måste tidigareläggas och ha som målsättning att färdigställas till senast år 2026.

Gropegårdslänken är en ny spår- och busslänk som kopplar ihop Biskopsgården med Lindholmen med en ny spårdragning förbi Volvo i Lundby längs Gropegårdsgatan. Denna länk har stor betydelse för att knyta ihop olika delar av staden samt för arbetspendling till främst Volvo. Denna länk tillsammans med Lindholmsförbindelsen behöver få högsta prioritet. I arbetet för Gropegårdslänken ingår att prioritera ett nytt trafikmot över Lundbyleden som integreras med stadsutveckling och bygger ihop Lundby med Lindholmen.

I det kortsiktiga perspektivet behöver färjetrafiken utvecklas ytterligare genom inköp av en fjärde färja/skyttel, samt att elbusslinjen 55:an förlängs från Lindholmen upp till Volvo i Lundby.

Dessa åtgärder ger sammantaget kraftigt förbättrade älvförbindelser vilket både underlättar resandet för göteborgaren och stärker förutsättningarna för näringslivets utveckling.

Dessa åtgärder utvecklar det befintliga kollektivtrafiknätet och jämfört med det realistiska linbaneprojektet så får många fler resenärer kortare restider och färre byten, vilket behövs för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Sammantaget handlar detta därför även om att göra rätt vägval för stadens ambitioner inom miljö- och klimatfrågan.