
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)