

Yrkande

Centerpartiet

2025-11-26

Nr 48

Yrkande angående Motion av Axel Darvik (L), Ann Catrine Fogelgren (L) och Eva Flyborg (L) om att inrätta en beredning för planeringen av ett framtida kollektivtrafiksystm i Göteborg

Förslag till beslut

I kommunfullmäktige:

1. Stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag att, med stöd av extern kompetens, genomföra en åtgärdsvalsstudie med olika alternativ för planskild kollektivtrafik genom centrala Göteborg. Detta ska:
 - a. redovisas utifrån kostnad, nytta och genomförbarhet.
 - b. särskilt i närtid redovisa möjligheterna (kostnad, nytta och genomförbarhet) att utnyttja kanalmursprojektet för spårvägstunnel genom innerstaden (innanför vallgraven).
 - c. studera erfarenheter och lärdomar från andra städer med liknande förutsättningar som har utvecklat planskilda system för att undvika potentiella fallgropar.
2. Kommunstyrelsen lämnar förslag på långsiktig finansiering av föreslagna åtgärder.
3. Kommunstyrelsen får i uppdrag att i samarbete med parterna i stadstrafikforum identifiera åtgärder i Målbild Koll 2035 som på kort tid kan ha stor effekt för framkomligheten i centrala Göteborg och prioritera upp dessa i handlingsplanen för Målbild Koll 2035.
4. Med detta ska motionen anses besvarad.

Yrkandet

Göteborg står inför omfattande upprustningar av kanalmurarna i innerstaden. Kommunfullmäktige har beslutat att renovera kanalmurarna längs Stora Hamnkanalen och Fattighusån – ett 20-årigt projekt med flera etapper. Arbetet är nödvändigt för att stärka murarnas konstruktion ytterligare 120 år framåt. Då många buss- och spårvagnslinjer idag trafikerar området längs vallgraven kommer en av projektets största utmaningar bli att hantera kollektivtrafiken under byggtiden. Staden har redan identifierat behovet av att synkronisera kanalprojektet med olika trafiklösningar. Till exempel planeras en ny spårvägslink via Allén (den s.k. Allélänken) från Åkareplatsen till Haga, i syfte att avlasta de hårt belastade knutpunkterna Drottningtorget och Brunnsparken. Detta illustrerar de stora samordningsvinster som finns om man kombinerar nödvändiga underhållsprojekt med strategiska kollektivtrafiksatsningar.

Samtidigt pekar trafikplaneringen ut en tydlig vision för framtidens kollektivtrafik. Målbild Koll2035, som antagits av Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen, föreslår omfattande kapacitetsökningar och kortare restider i kollektivtrafiken. I denna vision delas spårvägstrafiken upp i två koncept, där Stadsbana är tänkt att trafikera de längre huvudstråken med högre hastighet och egen banvall (Målbild Koll2035 för storstadstrafiken i Göteborg - Västra Götalandsregionen). Flera av Göteborgs större linjer – Angered-, Bergsjö-, Länsmansgårds- och Frölundabanan – anses redan uppfylla stadsbanestandard till stora delar (Målbild Koll2035 för storstadstrafiken i Göteborg - Västra Götalandsregionen). För innerstaden innebär Koll2035 att spårvägen bör få betydligt högre framkomlighet; en snabb spårvägsförbindelse i en innerstadsring (tillsammans med Allélänken) ska avlasta de centrala delarna av Göteborg. Att nu utreda en planskild spårväg genom innerstaden ligger helt i linje med denna målbild. En sådan lösning skulle möjliggöra att ovan nämnda stadsbanestråk knyts samman genom centrum med hög kapacitet. Det skulle också adressera den välkända trafikpropp som i dag utgörs av Brunnsparken/Drottningtorget, där nästan alla linjer möts i plan och skapar flaskhalsar. En planskild (tunnel- eller broförlagd) spårvägslösning genom innerstaden skulle ge stora fördelar. Kapaciteten i spårvägsnätet kan öka dramatiskt när korsande trafikseparation uppnås, i enlighet med Koll2035:s mål om 70 procent kapacitetsökning och 20–25 procent kortare restider jämfört med idag. Restiderna för resenärer kortas både genom högre hastighet och genom att undvika köbildning vid korsningar. Samtidigt förbättras både säkerheten och tryggheten i trafikmiljön – en planskild lösning eliminerar konflikter mellan spårvagnar, fotgängare och biltrafik i gatunivå, vilket minskar risken för olyckor och skapar en mer förutsägbar trafikrytm. När spårvagnar och bussar får nya förbindelser finns dessutom möjligheten att förädla stadsmiljön i de historiska kärnstråken. Med färre spår och fordon på marknivå kan områden som Brunnsparken och Kanaltorget omvandlas till mer attraktiva, gröna och gävnliga stadsmiljöer. Erfarenheter från andra städer visar att kapacitetsstark spårtrafik ger snabba och säkra förbindelser samtidigt som den frigör utrymme för människor i gaturummet. Göteborg kan genom en tunnel vinna liknande kvaliteter: en effektiv, pålitlig och säker spårväg som binder ihop staden utan att utgöra en barriär i stadsväven.

Slutligen finns det goda möjligheter till extern finansiering för en sådan strategisk satsning. Staten medfinansierar idag kollektivtrafikprojekt i städer, även om regeringen har beslutat att fasa ut stadsmiljöavtalen finns möjlighet att försöka samverka med staten genom andra finansieringsformer. I Göteborg har staten, genom storstadsöverenskommelser, gått in med betydande belopp för kollektivtrafikobjekt när samhällsnyttan ansetts hög. En planskild spårväg genom innerstaden kan förväntas ge mycket stor samhällsnytta relativt kostnaden, genom att knyta ihop flera stora arbets- och bostadsområden med snabb kollektivtrafik, minska restidsförluster och främja hållbar stadsutveckling. Timing-faktorn är dessutom viktig: om vi agerar nu kan projektet integreras med kanalrensningen och därmed dra nytta av samordnade entreprenadarbeten och minskade totala kostnader. Att genomföra en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) skyndsamt är därför ett strategiskt klokt steg för att utreda alternativ, kostnader, nyttor och genomförbarhet för en planskild spårväg i Göteborgs innerstad – innan möjlighetsfönstret stängs. Detta arbete bör ta fasta på och integreras i det som redan nu påbörjats i förstudien ”Utblick 2050”, som kommer att vara en utgångspunkt inför kommande revidering av Målbild Koll. Utblick 2050 behöver redan nu studera vilka olika sorters planskildhet det kommer finnas behov av till år 2050, inklusive genomförbarhet.