

## **Svensk byråkrati som snärjer landets intelligens**

**Så här fungerar Sverige i stort som smått** – detaljregleringar som leder till stillestånd och världen drar ifrån – släng ”slogan” vi har det så bra – ja vi har det, men på lånade pengar och det brukar inte hålla i sig!

### **Insändare:**

#### **Göteborgs utveckling hämmas av dålig planering** (*gäller för övrigt, hela Sverige*)

Bengt Andersson Liselius: Vi har tappat minst tio år gentemot Malmö och Stockholm. Göteborg behöver en ny planeringsstruktur. I dag bygger Göteborgs utbyggnad på punktvisa beslut hos olika huvudmän utan framförhållning och sammanhang. Det är inte acceptabelt, skriver arkitekt

#### **Bengt Andersson Liselius.**

I Sverige har vi sedan flera år tillbaka en stor inflyttning till landets större städer. Trycket på Stockholmsregionen är störst och det behövs avlastning med en andra kraftfull region. Det är i hela landets intresse att Göteborg tar ledningen för en arbetsmarknadsregion Oslo-Göteborg-Malmö. En vision om ett attraktivt näringsliv och dess utveckling behöver stöttas av en fysisk planering för samhällsutveckling och stadsutveckling.

Här har vi Göteborgs dilemma. Det finns sedan 20-25 år ingen konkret fysisk planering som samordnar stadsutveckling med bebyggelse och kommunikationer. Göteborgs utbyggnad bygger på punktvisa beslut hos olika huvudmän utan framförhållning och sammanhang.

#### **Finns ett fackmannaförakt**

I Göteborg har den politiska ledningen ärvt ett planerings- och fackmannaförakt sedan tidigare, och till vissa delar lever detta kvar. Allmänna visioner och strategier har producerats, men inte omsatts i reella planer. Här ligger en del av Göteborgs eftersläpning. När Stockholm i höstas fick sitt nya infrapakete frågade GP:s ledarredaktion när Alliansen skulle komma till Göteborg med något liknande. Men i Göteborg finns ingen motsvarande fysisk planering och ingen organisation för stadsutvecklingen.

I detta tomrum har Trafikverket i stora stycken i praktiken tagit över planeringen utan att ha kompetens inom stadsutveckling. Trafikverket (dåvarande Banverket) missade grovt i Hallandsåsen och vid invigningen nyligen av andra tunnelröret framgick att fördyrningen, med ett stort antal miljarder, hade tagits från andra planerade projekt. Ett sådant var Göteborgs utveckling hämmas av dålig planering - Debatt - Göteborgs-P...  
<http://www.gp.se/nyheter/debatt/1.2365904-goteborgs-utveckling-hamm...>  
2 av 4 2014-05-11 12:23 järnvägsprojektet (midjan) i Göteborg.

Det var den åtgärd, som skulle ha hjälpt till att klara pendeltrafiken redan i dag och dessutom flera årtionden framöver.

Göteborgarna planeras öka med minst 10 000 invånare/år. Under de närmaste 15 åren blir det cirka 150 000 nya invånare. Detta ger nya möjligheter för arbetsmarknaden, men också behov av kraftfulla insatser inom boende, arbetsplatser och kommunikationer. Göteborg har i dag en överbelastad kollektivtrafik med ett otidsenligt trafiknät, som inte är anpassat för någon större utökning.

Under de närmaste 15 åren behöver vi efter hand bygga ut kollektivtrafiken med 100 procent, från dagens 0,5 miljon resor/dygn för att klara minst 1 miljon resor/dygn (se Diagram 1 i länk intill). Men under denna period är alla resurser planerade att läggas på Västlänken. Västlänken är inte rätt svar på detta! Pendeltrafiken på järnvägen uppgår bara till cirka fem procent av hela kollektivtrafiken (se Diagram 2 i länk intill). Den kan bara öka i begränsad omfattning. Den stora ökningen måste ske med spårväg och buss. Snabbspårväg och nya spårväglänkar (som Operalänken) hämmas och stoppas av Västlänken i minst 15 år. Först därefter finns det utrymme att lyfta kollektivtrafiken i Göteborg.

### **Vill göra precis tvärtom**

Stockholm har börjat med tunnelbana i city och sedan kunnat expandera utåt med nya armar och pendlar. Göteborgs politiker har inte satt sig in i logiken för stadsutveckling och vill göra tvärt om och ta den centrala utbyggnaden någon gång framöver. Så kan det bli i det slutna och självgoda systemet.

Göteborg har hittills tappat minst tio år gentemot Malmö och Stockholm. Det är inte acceptabelt att tappa 12-15 år till. Stadsutvecklingen måste lyftas fram genom att stadens insatser samplaneras och samordnas. Mycket måste hanteras samtidigt.

Spårväg, ny snabbspårväg, pendeltrafik på järnväg, höghastighetsbana, järnväg för gods, biltrafik på lokala gator, biltrafik på riksväg och dessutom trafik till Älvbron/tunneln möts i Göteborgs centrum och i Centralenområdet. Detta utgör ett utmanande scenario, som kräver samlad och kvalificerad stadsplanering och ett samlat beslutsfattande. I Göteborg saknas en plattform för detta! Politikens gamla beslutsapparat har hittills blockerat mycket av den fysiska planeringen och förhindrat dialog med medborgarna. Det slutna systemet måste ersättas.

### **En plattform behövs**

Göteborg behöver en ny planeringsstruktur. Nuvarande organisation är alltför splittrad med stadsbyggnadskontor, trafikkontor och fastighetskontor (med olika nämnder) i en nivå under stadsledningskontoret och sedan en annan nivå med Trafikverket, Göteborgsregionen och Västra Götalandsregionen. I Malmö är den fysiska planeringen samlad i en stadsbyggnadsnämnd.

I Göteborg behövs en plattform för stadsutveckling, med uppgift att samordna bebyggelse och de olika trafikslagen – såväl spårvägsnät som vägnät. Vi behöver en planeringsorganisation för fysisk planering, som inte är beroende av mandatperioder och som har till uppgift att hålla ihop all planering och starta sådan, där det behövs. Den bör vara sammansatt med fysiska planerare och andra fackmän, som kan arbeta kontinuerligt med uppgifterna och som har mandat att kommunicera alternativ till medborgarna och förbereda för politiska beslut.

Politikerna behöver en ”Rädda” funktion.

### **Bengt Andersson Liselius**

arkitekt SAR, MSA, har

Jämför detta med andra delar av världen –

**70.000 lägenheter på 1,5 år**

<http://carawan-wpp.com/index.php/al-ali-labor-city.html>

**CNN - Qatar's 2030 Vision for Doha,**

<https://www.youtube.com/watch?v=lRYhW9wF0Is>

**Denna tunnel skall vara klart 2020 I god tid innan VM bygg och planeringstid 5 år**

[https://www.google.es/search?q=qatar+tunnel+project&client=opera&hs=4un&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ei=9hp\\_U86FD63CygPLuIC4Bw&ved=0CEwQsAQ&biw=1541&bih=733&dpr=1](https://www.google.es/search?q=qatar+tunnel+project&client=opera&hs=4un&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ei=9hp_U86FD63CygPLuIC4Bw&ved=0CEwQsAQ&biw=1541&bih=733&dpr=1)