

Styrelsen	2025-09-25
Handling nr	11.4
Handläggare	Torvald Asplund
Daterad	2025-09-22
Reviderad	

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Trafiksituationen i Göteborg

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta
att godkänna redovisningen av uppdrag kring trafiksituationen i Göteborg.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

BAKGRUND

Trafiksituationen i Göteborg är en starkt bidragande orsak till stagnerande resandeutveckling och dalande marknadsandel för kollektivtrafiken. Många värdefulla planerade investeringar kommer på sikt att förbättra kollektivtrafiksituationen i Göteborg. För att kollektivtrafikandelen ska kunna växa även de närmaste åren, och för att Västtrafik ska ha möjlighet att hjälpa Göteborgs Stad att nå sina mål om att minska vägtrafikarbetet med 25% från år 2019 till år 2030*, behövs även åtgärder som är möjliga att genomföra i närtid.

**) Göteborg Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030).*

På styrelsemötet 20 februari uppdrog styrelsen åt VD att genomföra en analys av trafiksituationen i Göteborg enligt följande:

- Att genomföra en samlad analys av trafiksituationen i Göteborg samt identifiera ytterligare åtgärder som på kort till medellång sikt kan behöva vidtas för att förbättra framkomlighet, punktlighet, kundnöjdhet och ökat resande i Göteborg. Hänsyn bör tas till den framkomlighetsutredning som genomförts i samverkan med övriga aktörer. Utredningen bör även belysa åtgärder som kan minska trängsel på fordon samt åtgärder som möter kollektivtrafiken till och från större arbetsplatser generellt men även avseende regionens hälso- och sjukvårdsverksamheter.

Med uppdraget som bakgrund har ett särskilt arbete kring framkomlighet i Göteborg initierats och startats upp. Resultatet av arbetet så här långt har redovisats för Stadstrafikforum GMP (2025-04-02). Det är helt nödvändigt att arbetet framgent görs tillsammans med Göteborgs Stad – då många frågor kopplat till att förbättra framkomligheten i Göteborg till stor del ligger inom kommunens rådighet.

ÄRENDEGENOMGÅNG

Förbättrad framkomlighet är en förutsättning för att få full utväxling på de satsningar som är gjorda och de som kommer. Som läget är nu, och har varit under en tid, sker lite eller ingen utväxling alls eftersom den försämrade framkomligheten både leder till försämrad konkurrenskraft för det hållbara resandet och en, för Västtrafik, estimerad kostnad på närmare 500 mnkr per år i förlängda restider.

Det är viktigt att poängtera att en ökad konkurrenskraft för hållbart resande i allmänhet och för kollektivtrafiken i synnerhet ger ett ökat resande och med det ett minskat bilresande. Den effekten gynnar alla och i synnerhet de som inte kan tänka sig att resa på något annat sätt än med bil.

Västtrafik, Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad har investerat miljardbelopp i att utveckla kollektivtrafiken i och omkring Göteborg och planerar att fortsätta så framåt.

Exempel på beslutade och planerade insatser:

Infrastruktur

- Hållplatsförlängningar spårvagn
- Västlänken (Västsvenska paketet)
- Ny järnväg Göteborg – Borås
- Ny spårväg Brunnbo - Linné
- Citybuss Backa och Norra Älvstranden (Sverigeförhandlingen)
- Engelbrektslänken (spårvägspotten)
- För merparten av de föreslagna investeringarna i Målbild Koll2035 pågår även planering för fler investeringar i ny spårväg (Allélänken, spårväg till Eriksberg) och nya busskörvägar (citybuss och metrobuss)

Fordon

- Nya spårvagnar (M33 och M34)
- Nya tåg (X80)
- Mer kapacitetsstarka bussar (fler dubbeldäckare och ledbussar på t ex linje X5, X6 och 18)
- Nya fartyg i älvtrafiken och Södra skärgården
- Nya spårvagnar (M35)

Depåer

- Ny spårvagnsdepå Ringön
- Ny bussdepå Järnbrott
- Upprustning spårvagnsdepå Majorna
- Planerade bussdepåer i Rösered och Vädermotet

Trafikering

- När det gäller framkomlighet och punktlighet för buss är i dagsläget den största insatsen att begränsa antalet fordonsrörelser i centrala Göteborg (tex förändring linje 16, 17, 19, 35, 37 och linje 60).
- Inom spårvagn pågår projekt punktlighet. Där arbetar Västtrafik tillsammans med Göteborgs spårvägar och Göteborgs Stad för att förbättra framkomlighet och punktlighet för spårvagn.

Övrigt

- Förbättrad arbetsmiljö för förare
- Förbättrad trafikinformation och en ny organisation för hantering av det ökade antalet förseningar
- Tester av ny teknik och mobilitetsformer
 - o Självkörande buss i Gårda
 - o bärplansbåt Candela P-12
 - o samåkning tillsammans med AB Volvo Lundby

Förbättrad framkomlighet är en förutsättning för att få full utväxling på de satsningar som är gjorda och de som kommer. Som läget är nu, och har varit under en tid, så sker lite eller ingen

utväxling alls eftersom den försämrade framkomligheten både leder till försämrad konkurrenskraft för det hållbara resandet och en, för Västtrafik, estimerad kostnad på närmare 500 mnkr per år i förlängda restider.

Det är viktigt att poängtera att en ökad konkurrenskraft för hållbart resande i allmänhet och för kollektivtrafiken i synnerhet ger ett ökat resande och med det ett minskat bilresande. Den effekten gynnar alla och i synnerhet de som inte kan tänka sig att resa på något annat sätt än med bil.

BESKRIVNING AV ARBETET

1. Framkomligheten - ett gemensamt problem!

Ett första viktigt steg i arbetet med att förbättra framkomligheten är att Västtrafik och Göteborgs Stad tydligt är enade kring att problem med framkomligheten i högsta grad är ett gemensamt problem. För att Västtrafik ska kunna hjälpa ett växande Göteborg att öka andelen hållbart resande måste kollektivtrafikens framkomlighet förbättras!

Kollektivtrafikens marknadsandel växer inte (i GMP t o m en svag tillbakagång på -1% rullande årsvärde) och vägtrafikarbetet ska minska med 25% till år 2030. Enbart kollektivtrafikens attraktivitet kommer inte vara tillräckligt för att nå klimatmålen – eller för att bygga den gröna och täta stad Göteborg har som ambition där hållbara transportslag är norm.

Kollektivtrafiken leds heller inte igenom tillräckligt effektivt under byggtid. Enligt våra gemensamma riktlinjer (i vår partsgemensamma KomFram-organisation) ska gång, cykel och kollektivtrafik ledas igenom (utan någon inbördes prioriteringsordning), medan biltrafik och näringslivets transporter ska ledas om. I praktiken noteras dock allt för ofta att biltrafik och kollektivtrafik leds om i ett gemensamt körfält med konsekvens att kollektivtrafikens framkomlighet drabbas i lika stor utsträckning som bilens.

Kollektivtrafiken måste få högre prioritet och större yta (separera spårväg och buss i högre utsträckning – dvs frigör mer yta för busskörfält), och andra anspråk (bil och byggarbeten) måste tillåtas få lägre prioritet.

2. Kartor över områden där kollektivtrafiken behöver större fokus på framkomlighet

För att på ett grafiskt tydligt sätt kunna visa på hur framkomligheten ser ut för kollektivtrafiken i Göteborg har Västtrafik börjat arbeta med ett nytt verktyg (Flowmapper) som bland annat visar på restidsvariation (det vill säga hur mycket restiden i snitt varierar mellan peak-trafik och de tider då trafiken flödar fritt). En stor restidsvariation innebär låg punktlighet, och även ökad trängsel ombord (då färre fordon hinner passera under den tid då flest vill resa).

Bild 1 nedan visar ett exempel på hur restidsvariation kan illustreras på aggregerad nivå. Betonas bör dock att dessa bilder är en förenkling och inte lämpar sig för vidare analyser. Restidsvariationen behöver för att det ska vara möjligt att få en heltäckande bild och för att göra det möjligt identifiera åtgärder analyseras på en mer detaljerad nivå (specifik linje, specifik riktning, och i många fall även specifika turer). Dessa initialt framtagna bilder från verktyget ska ses som en möjlighet att få bilden av vilka sträckor restiden varierar mest i och utanför peak.

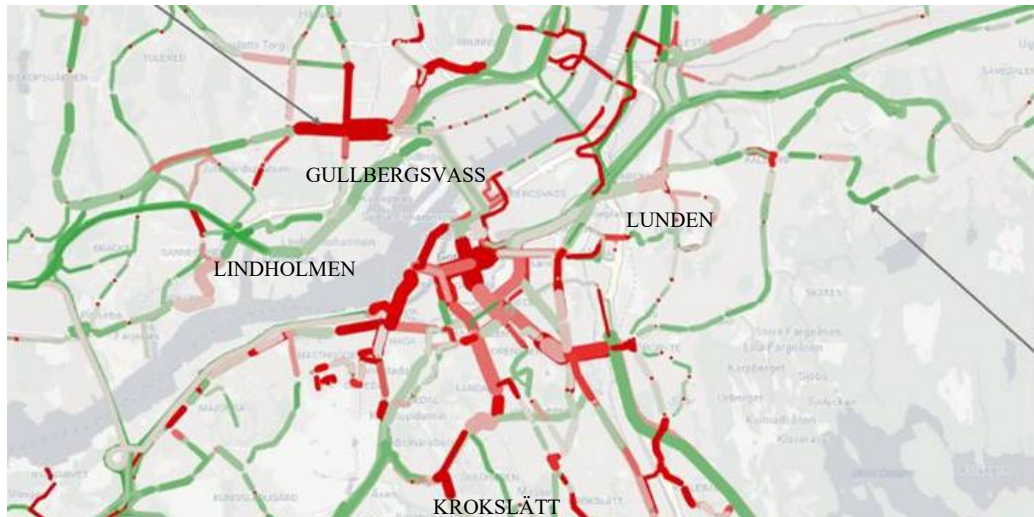


Bild 1: Bild som visar på restidsvariation på aggregerad nivå i centrala Göteborg vardagar mellan kl 15-18.

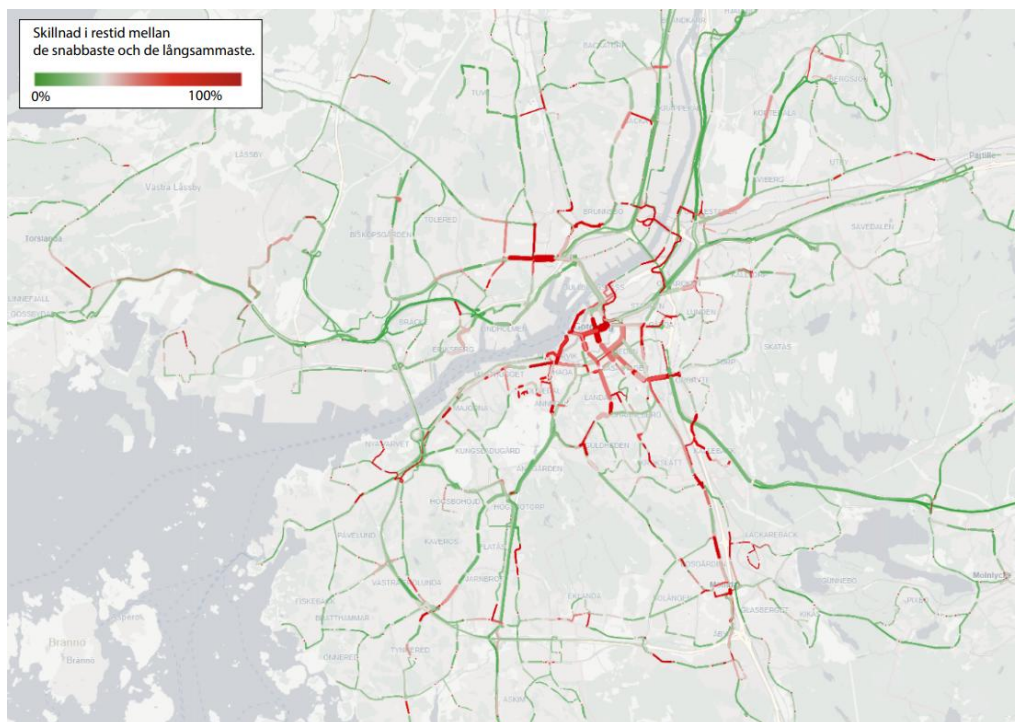


Bild 2: Bild som visar på restidsvariation på aggregerad nivå i Göteborg vardagar mellan kl 15-18.

Bilder över restidsvariation på aggregerad nivå kan alltså inte utgöra underlag för åtgärdsplanering, då det för sådan krävs att man analyserar på linjenivå, kan göra jämförelser med historiska data, samt även har dokumentation kring eventuella förändringar i trafiken under den tidpunkt man studerar (beror t ex en ökad restidsvariation på en tillfällig omläggning av trafiken).

De initiala analyser som har gjorts och de inspel Västtrafik fått ifrån partners behöver därför kompletteras med mer grundliga analyser på linjenivå, och det behöver även bli möjligt att följa utvecklingen över tid.

3. Platser och stråk där konkreta åtgärder behövs

För att få en samlad bild av trafiksituationen i Göteborg har data från våra analysverktyg använts tillsammans med en insamling av observationer från våra partnerföretag. Partners har bland annat ombetts svara på i vilka relationer de upplever problem med framkomlighet, samt vilka platser som är särskilt olycksdrabbade. Olyckor och skadade fordon utgör både potentiellt en låsning i trafiken och ett problem med framkomligheten när det sker, och en kapacitetsbrist i fordonsflottan när fordonet står på verkstad. För att få till en bättre framkomlighet och punktlighet krävs en översyn av mängden trafik Västtrafik kör, mängden övrig trafik, flöden för gång och cykel, utformning av och prioritet i trafiksignaler, samt en bättre och pålitligare kollektivtrafik ”under byggtid”. Bild 3 nedan visar på några exempel på platser som identifierats tillsammans med partners och egna analyser.

Platser som lyfts både i våra analyser och av samtliga partnerföretag som trafikerar området:

- Polhemsplatsen/ Åkareplatsen
- Centralstationen/ Drottningtorget
- Brunnsparken
- Nordstan
- Nils Ericson Terminalen (NET)

Ytterligare exempel på platser som framkommit internt/ genom partners:

Plats	Ev kommentar
- Hjalmar Brantingsplatsen	Buss, framkomlighet och tillbud.
- Svingeln	Buss, problem med reglerande bussar.
- Korsvägen/Liseberg	Mycket trafik, bussframkomlighet.
- Hisingbron	Förseningar och köer vid broöppning.
- Per Dubbsgatan (Sahlgrenska)	Bilar väver in i spv-spår (nybyggnation).
- Marklandsgatan	Buss, problem med köbildning och låsningar pga utformning av platsen (partnerföretagets analys).
- Operan	Buss, mycket biltrafik som skapar köer vissa tider.
- Lana	Buss, förseningar pga bilköer på Mölndalsvägen.

Bild 3: Exempel på platser som identifierats tillsammans med partners och i egna analyser.

Den samlade bilden från både våra partners och från våra analyser är att det centrala snittet i Göteborg utgör en betydande flaskhals för kollektivtrafiken, i synnerhet under vardagar mellan kl 15-18. Särskilt geografin Åkareplatsen-Drottningtorget-Brunnsparken-Nordstan-NET är mycket störningskänslig. Här har Västtrafik fått in många synpunkter från våra partners och konstaterar att restidsvariationen är stor.

Att ta fram en rättvisande bild av trafiksituationen i Göteborg, med syfte att identifiera åtgärder som kan förbättra densamma, är en utmaning. Västtrafik kör själva så pass mycket trafik i de centrala delarna av Göteborg, att hela systemet blir mycket känsligt för minsta störning. Till exempel en broöppning av Hisingsbron, krånglande dörrar på ett fordon, en mindre kollision mellan t ex en buss och en spårvagn, eller en bil som fått stopp på spårområdet kan orsaka förseningar och problem med framkomlighet som håller i sig under flera timmar. Det vill säga ett kollektivtrafiksystem som är så pass hårt belastat att även vad som borde vara en relativt liten störning kan få stora effekter.

4. Nästa steg

Under våren 2025 har arbetet med att få en bild av trafiksituationen i Göteborg påbörjats av Västtrafik i samverkan med Göteborgs Stad, och här nedan beskrivs några av de aktiviteter som är inplanerade under hösten.

- Västtrafik och Göteborgs Stads Stadsmiljöförvaltning fortsätter arbetet med att gemensamt ta fram förslag på åtgärder på identifierade platser och stråk som skulle kunna göras för att prioritera framkomlighetsåtgärder ur ett kortare tidsperspektiv (1-5 år)
- Västtrafik och Göteborgs Stad avser att ta fram förslag på tester av framkomlighetsåtgärder som skulle kunna genomföras under 2025-2026. Detta i form av både permanenta åtgärder och i form av så kallade semi-permanenta tester. Dvs exempelvis att temporärt skapa ett busskörfält (genom målning eller annan temporär åtgärd) med avsikt att permanenta åtgärden om testet blir lyckat, men att dra tillbaka det om det blir mindre lyckat.

Årlig framkomlighetsrapport

Västtrafik avser att med start 2025 ta fram en årlig framkomlighetsrapport där framkomligheten beskrivs med relevanta nyckelmått (som exempelvis restidsvariation). Detta kommer även att möjliggöra att följa utvecklingen över tid. Det möjliggör att se om de åtgärder som genomförs får avsedd effekt, samt ger en möjlighet att snabbt identifiera nya framkomlighetsproblem.

Västtrafik avser att med start 2025 ta arbetet med framkomlighet vidare tillsammans med Göteborgs Stad, och har redan påbörjat arbetet genom en första workshop kring framkomlighet på Åkareplatsen som hölls 2025-05-26.

UITP

Doing nothing to achieve congestion-free networks for surface public transport isn't maintaining the status quo—it's allowing slow degradation to take hold. As speeds decline and reliability weakens, people choose other -less sustainable- options.
(UITP 2025)

UITP (Union Internationale des Transports Publics) har under 2025 tagit fram rekommendationer, utifrån en internationell jämförande studie, kring hur man effektivt ska bedriva ett arbete för bättre framkomlighet och förbättrad punktlighet och Västtrafik avser att bedriva arbetet med framkomlighet i linje med dessa rekommendationer. Det handlar bland annat om att arbeta systematiskt med analys och uppföljning, om vikten av att löpande och kontinuerligt arbeta med framkomlighet i en växande stad, men även t ex om att tydligt kommunicera vikten av att prioritera kollektivtrafik i stadsmiljö för att det ska vara möjligt att nå högt uppsatta miljömål och att bygga en stad som inte är beroende av en ständigt växande privatbilism.

Bild 4: Rekommendationer från UITP översatta till Svenska, med status Västtrafik 25-06-02

Föreslagna åtgärder för framgångsrikt arbete med framkomlighet (UITP)	Status
1. Genomför en grundlig analys av framkomlighet.	Påbörjat
2. Engagera samhället och kommunicera tydligt vikten av prio för koll.	Ej påbörjat
3. Prioritera platser baserat på resandeunderlag och operativa behov.	Påbörjat
4. Ta fram, följ och upprätthåll gynnsamma riktlinjer för gatuutformning för kollektivtrafik i markplan.	Ej påbörjat
5. Genomför åtgärder för bussprioritering genom dedikerade utrymmen, effektiv tidsstyrning och reglering (inklusive tillsyn/uppföljning!)	Ej påbörjat
6. Håll jämna steg med innovation och teknologi (ITS, AI, V2X, dynamiska vägmarkeringar).	Ej påbörjat
7. Institutionalisering. Permanenta arbetet med framkomlighet som en fortlöpande prioritet.	Påbörjat
8. Säkerställ personal och budget för att operativt genomföra förbättringar av bussnätet.	Ej påbörjat
9. Delta i "benchmarking" och ta del av kunskapsutbyten med bästa praxis globalt.	Ej påbörjat
10. Inför system/rutin för uppföljning och analys, och feedback	Ej påbörjat

Summering

Västtrafik kommer fortsatt, genom Västra Götalands höga ambitioner att utveckla kollektivtrafiken i länet i allmänhet och i Göteborgsregionen i synnerhet, satsa på ett ökat hållbart resande. Satsningarna får dock liten eller ingen utväxling, mycket på grund av den trafiksituation som råder. För att nå de respektive målen krävs samarbete, och alla gynnas av att marknadsandelen för hållbart resande ökar.

Samhällsvinsterna är stora och potentialen att öka dessa är betydande om gemensamma analyser används, ett systematiskt arbete bedrivs både på kort och lång sikt, internationella jämförelser görs och inspel från andra intressenter tas till vara.

Arbetet är initierat men är ännu inte i ett skede där parterna har konkretiserat förslag på åtgärder, dess effekter på framkomlighet och kapacitet samt konsekvenser för andra trafikslag. Styrelsen kommer kontinuerligt att följa progressen i arbetet. Det kommer att kräva fokus, prioritet och samsyn parterna emellan för att kollektivtrafikens framkomlighet skall kunna förbättras men också för att den inte ska försämras över tid då prognoserna för personbilstrafik spås fortsätta öka.

//