

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2026-04-22

Ärendenummer SMF-2026-00683

**Handläggare**

Alexandra Eriksson

Telefon: 031-368 24 33

E-post: alexandra.erikson@stadsmiljo.goteborg.se

## Genomförandebeslut för framkomlighetsåtgärd för kollektivtrafiken mellan Nils Ericsonsgatan och Åkareplatsen

### Förslag till beslut

Stadsmiljönämnden antar genomförandebeslut för framkomlighetsåtgärd för kollektivtrafiken mellan Nils Ericsonsgatan och Åkareplatsen inför start av projektering och produktion.

### Sammanfattning

Stadsmiljöförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen och exploateringsförvaltningen har i uppdrag att skynda på åtgärder samt att lägga fram förslag på nya åtgärder som krävs för att staden ska uppnå de mål som finns för resandeutvecklingen i miljö- och klimatprogrammet och trafikstrategin.

Stadsmiljöförvaltningen avser utföra en framkomlighetsåtgärd för kollektivtrafiken mellan Nils Ericsonsgatan och Åkareplatsen. Åtgärden innefattar en omreglering av trafiken vid Åkareplatsens cirkulation där privatbilstrafik begränsas från västra infarten till cirkulationen. I anslutning till cirkulationen införs bussgata samt kompletterande vägmarkeringar och mindre justeringar av körbanans geometri. Genomfart för taxi och varuleveranser till Drottningtorget bibehålls.

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att åtgärden med fördel kan samordnas med planerat återställande av enkelriktningen på Nils Ericsonsgatan under 2026, vilket ger genomförandemässiga synergieffekter.

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att åtgärden medför tydliga nyttor i form av förbättrad framkomlighet och effektivare kollektivtrafikflöden. Åtgärden ligger också väl i linje med stadens inriktning om att främja hållbara trafikslag.

Stadsbyggnadsnämnden erhåller information om åtgärden vid sammanträde 2026-05-19.

### Bedömning ur ekonomisk dimension

Åtgärden finansieras inom ramen för Stadsmiljönämndens budget för 2026.

Bedömd totalkostnad för åtgärden beräknas till cirka 1,0 miljon kronor.

Kostnadsbedömningen baseras på erfarenhetsvärden.

Eventuella kostnader för hantering av förorenade massor finansieras genom kommunbidraget.

Enligt stadsmiljönämndens delegationsordning, ska stadsmiljönämnden fatta inriktningsbeslut, genomförandebeslut och beslut om ekonomiska avvikelser för investeringsprojekt med en total kostnad för samtliga skeden överstigande 20 miljoner kronor.

Åtgärden har en bedömd total kostnad för samtliga skeden om cirka 1,0 miljon kronor varför genomförandebeslut vanligtvis fattas av stadsmiljöförvaltningen. Aktuell åtgärd får dock påverkan på biltrafikens framkomlighet mellan Nils Ericsonsgatan och Åkareplatsen varför ärendet lyfts till stadsmiljönämnden för information och beslut. Ett eventuellt framtida behov av reviderat genomförandebeslut hanteras enligt förvaltningens rutin för avvikelshantering.

## **Bedömning ur ekologisk dimension**

En förbättrad robusthet i kollektivtrafiksystemet kan öka dess attraktivitet. Detta kan bidra till att öka kollektivtrafikens färdmedelsandel, vilket bedöms ha en positiv påverkan på den ekologiska dimensionen.

Gång-, cykel- och kollektivtrafik är mer yteffektiva trafikslag än biltrafik. En ökad prioritering av dessa färdmedel, i kombination med minskad biltrafik, kan frigöra mark för andra funktioner samt natur- och grönområden som bidrar med ekosystemtjänster och attraktiva livsmiljöer.

En sådan utveckling bedöms även ge flera samhällsnyttor, såsom minskad klimatpåverkan, lägre nivåer av buller och luftföroreningar samt minskade barriäreffekter för människor och djur. Detta bidrar till uppfyllandet av målen i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram, liksom till nationella miljö kvalitetsmål och de globala målen inom Agenda 2030.

## **Bedömning ur social dimension**

En inriktning som främjar gång- och cykeltrafik samt ett robust kollektivtrafiksystem är en viktig förutsättning för stadens arbete med en jämlik stad, ett jämställt transportsystem samt goda livsmiljöer för barn.

Ett stärkt hållbart resande bidrar till mer jämlika möjligheter för personer i olika åldrar att röra sig i staden och har även betydelse för en god och jämlik hälsa. Luftföroreningar och buller påverkar barns livsmiljöer i större utsträckning än vuxnas.

I det nationella funktionsmålet för transportpolitiken anges att transportsystemet ska vara jämställt och svara mot kvinnors och mäns transportbehov på ett likvärdigt sätt. Att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik kan bidra till detta, då dessa färdmedel ligger i linje med kvinnors generella resmönster och samtidigt gynnar resmönster hos barn och äldre.

## Beskrivning av ärendet

Stadsmiljöförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen och exploateringsförvaltningen har i uppdrag att skynda på åtgärder samt att lägga fram förslag på nya åtgärder som krävs för att staden ska uppnå de mål som finns för resandeutvecklingen i miljö- och klimatprogrammet och trafikstrategin.

Aktuell åtgärd får påverkan på biltrafikens framkomlighet mellan Nils Ericsonsgatan och Åkareplatsen varför ärendet lyfts till stadsmiljönämnden för information och beslut.

Stadsbyggnadsnämnden erhåller information om föreslagen åtgärd vid sammanträde 2026-05-19.

## Bakgrund

Stadsmiljöförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen och exploateringsförvaltningen har i uppdrag att skynda på åtgärder samt att lägga fram förslag på nya åtgärder som krävs för att staden ska uppnå de mål som finns för resandeutvecklingen i miljö- och klimatprogrammet och trafikstrategin.

I februari 2025 återredovisade stadsmiljöförvaltningen uppdrag angående åtgärder med anledning av rapporten om trafik- och resandeutveckling 2023 samt inriktningsbeslut (stadsmiljönämnden 2025-02-07, §8, SMF-2024-01686). I samband med detta fick stadsmiljöförvaltningen i uppdrag att återkomma till nämnden för beslut om nya åtgärder inom ramen för inriktningsbeslutet som inte är i linje med redan fattade beslut eller styrdokument. Åtgärder som får stor påverkan ska nämndbehandlas.

## Förutsättningar

Centralenområdet är i en expansiv fas med stora investeringar i infrastruktur och stadsutveckling. Området avses bli en regionalt viktig knutpunkt för hållbart resande, med kollektivtrafik i centrum, stödjande gång- och cykelstråk samt en tät stadsstruktur som kan minska biltrafikens färdmedelsandel i området. För att förbättra mobiliteten och minimera barriärer planeras fler stråk för fotgängare och förbättrade kopplingar för cyklister. Befintliga ombyggnationer inom ramen för Västlänken samt aktuella planer för området har kraftigt minskat biltrafikmängderna längs Burggrevegatan.

Inom ramen för Stadsutvecklingsprogrammet Centralenområdet och gällande detaljplaner, kommer den tillfälliga kopplingen till P-hus Nordstan över spåren söder om hållplats Nordstan tas bort. Kopplingen var en åtgärd under byggtid som utfördes av projekt Västlänken. Kopplingen medger idag en extra signalfas för trafik i korsningen Drottningtorget–Nils Ericsonsgatan och är det som dimensionerar behov av ett extra körfält i Drottningtorgets gatusnitt intill Hotell Eggers.

Återställningen innebär ett kollektivtrafikstråk med enkelriktad bilväg på vardera sida.



Figur 1 Korsning markerad med ett kryss kommer att återställas till tidigare lösning.

Åkareplatsen har idag stora kapacitetsproblem ur kollektivtrafiksynpunkt. Problem vid Åkareplatsen sprider sig långt ut i trafiksystemet, och påverkar även vilka ytor som kan ges till andra trafikslag, såsom gång och cykel.

Längs Burggrevegatan utanför Göteborgs Centralstation saknas en cykellänk för att det med cykel ska gå att ta sig hela vägen fram till Centralstationen och cykelparkeringen på Drottningtorget samt cykelbanan på Nils Ericsonsgatans östra sida. Cykelvägvisningen till Centralstationen hänvisar cyklister via cykelbanor runt Stampenområdet längs Slussgatan på södra sidan om Fattighusån och avslutas i Drottningtorget. En befintlig cykelbana längs Burggrevegatan avslutas väster om Åkareplatsen resecentrum, som byggdes i samband med Åkareplatsens byggnation.

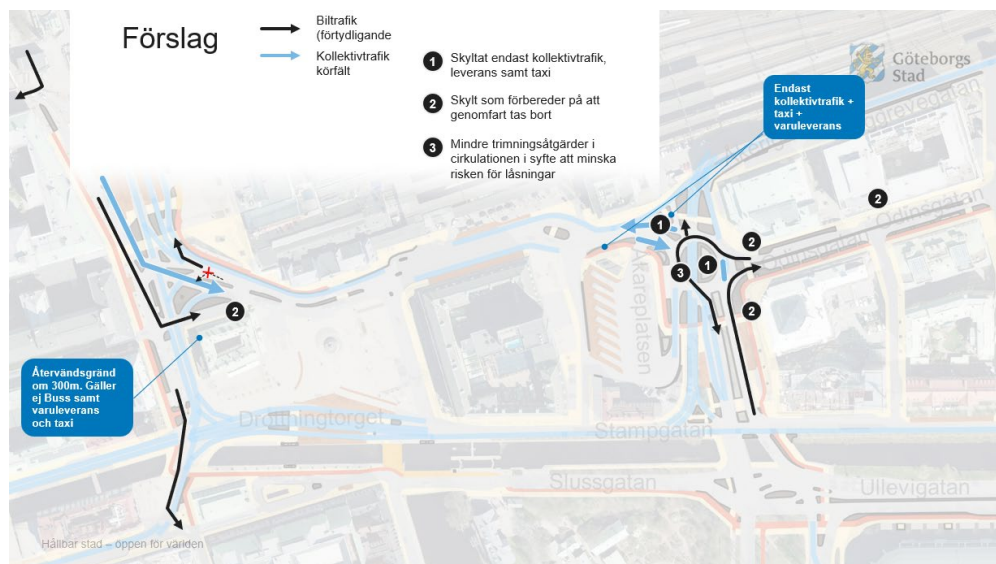
Beslut om genomförande av projektering och produktion av en cirka 125 meter lång gång- och cykelbana längs Burggrevegatan mellan Åkareplatsen och Drottningtorget, fattades av Stadsmiljöförvaltningen 2023 i enlighet med stadsmiljönämndens delegationsordning. Under pågående projektering identifierades behov av att utreda en alternativ lösning i syfte att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet. Behovet föranleds av aktuella kapacitetsproblem i anslutning till Åkareplatsen. Det pågående investeringsprojektet pausades 2025 i syfte att möjliggöra utredning av en alternativ lösning där fotgängares och cyklisters behov samt kollektivtrafikens krav på framkomlighet säkerställs i möjlig utsträckning.

Planerad framkomlighetsåtgärd längs Nils Ericsonsgatan och Åkareplatsen möjliggör fortsatt projektering och utbyggnad av aktuell gång- och cykelbana (Burggrevegatan, Åkareplatsen–Drottningtorget).

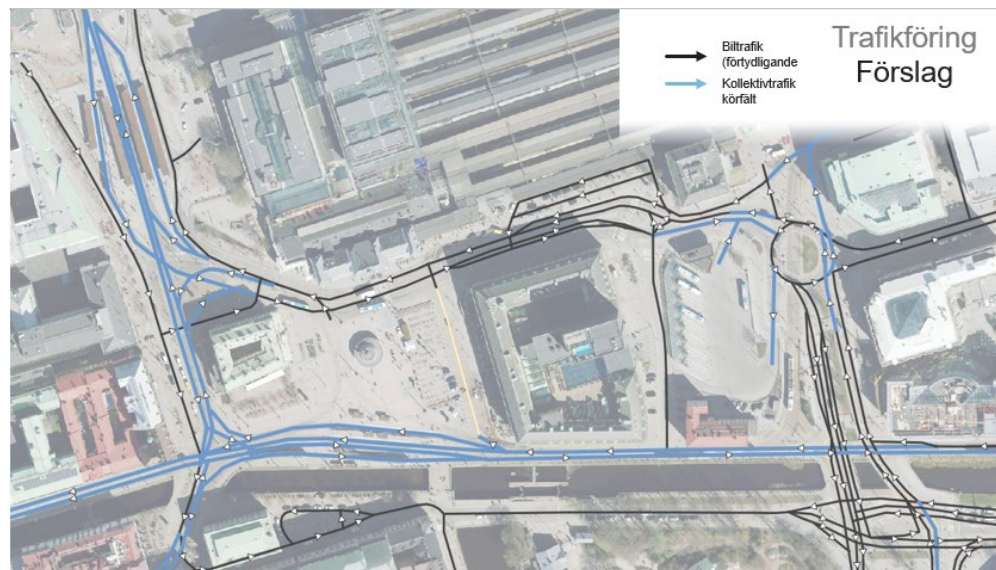
### Syfte och innehåll

Syftet med föreslagen åtgärd är att öka kollektivtrafikens framkomlighet längs sträcka mellan Nils Ericsonsgatan och Åkareplatsen. Åtgärden innefattar:

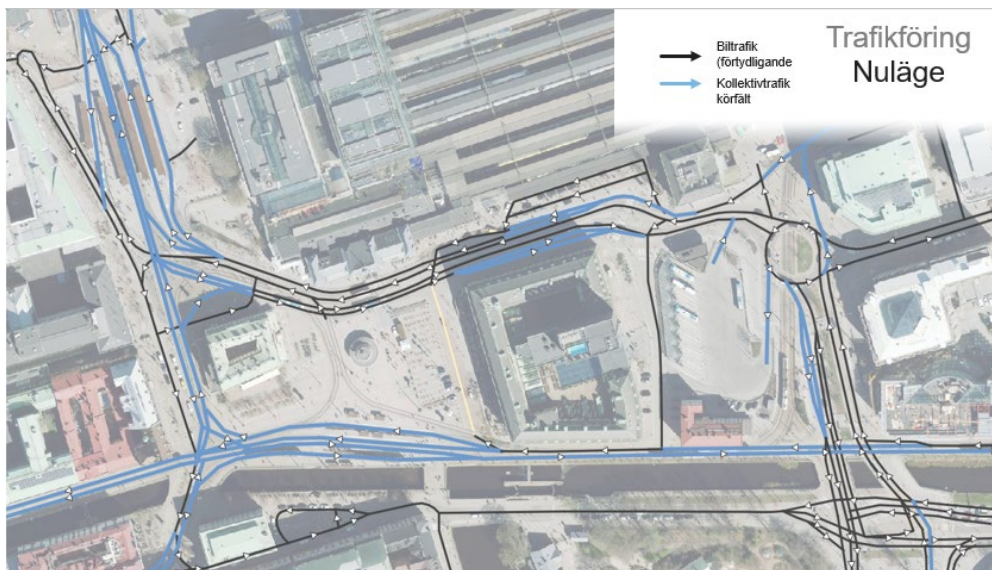
- en bortreglering av privatbilstrafik från den västra infarten till cirkulationen vid Åkareplatsen. Informationstavlor inför och i anslutning till cirkulationen ska säkerställas. Verksamheter kan fortsatt nås av privatbilstrafik från/till E45.
- en reglering till bussgata intill cirkulationen samt vägmarkering och kapning av hörn intill cirkulationen.
- vägmålning samt mindre breddningar i cirkulationen.
- fortsatt möjlighet till genomfart för taxi och varuleveranser till Drottningtorget.



Figur 2. Förslag till åtgärd.



Figur 3. Förslag till framtida trafikföring.



Figur 4. Dagens trafikföring

## Förvaltningens bedömning

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att åtgärden med fördel kan samordnas med planerat återställande av enkelriktningen på Nils Ericsonsgatan under 2026, vilket ger genomförandemässiga synergieffekter. Skäl härtill är att en underlåten bortreglering av biltrafiken medför ett fritt flöde mot Götaleden vilket bedöms öka genomfartstrafiken och försämra kollektivtrafikens framkomlighet.

Åkareplatsen har idag kapacitetsproblem där även små trafikmängder kan orsaka låsningar som påverkar kollektivtrafikens framkomlighet negativt.

En bortreglering av privatbilstrafik i den västra infarten till cirkulationen bedöms minska risken för störningar och förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken. Även en mindre reduktion av biltrafiken bedöms ge positiva effekter. Med en ny reglering bedöms behovet av separata kollektivtrafikkörfält minska. Biltrafik kommer fortsatt att förekomma i systemet, vilket medför behov av tydlig informationsskyltning i och omkring cirkulationen.

Med en bortreglering av privatbilstrafik i den västra infarten till cirkulationen blir konsekvensen för biltrafiknätet att Nils Ericsonsgatan slutar vara en genomfartsgata och i stället blir en lokalgata. Infart till P-hus Nordstan hänvisas till Götaleden. Befintlig utfart från P-hus Nordstan har fortsatt en koppling till E45/Götaleden.

De föreslagna trafikförändringarna innebär att separata busskörfält längs Burggrevegatan inte längre bedöms nödvändiga. Detta frigör ytor som möjliggör anläggande av cykelbana, breddad gångbana och tillgänglighetsanpassad hållplats inom ramen för det tidigare pausade projektet Burggrevegatan, Åkareplatsen–Drottningtorget. Åtgärden möjliggör därmed ett sammanhängande gång- och cykelstråk samt förbättrad tillgänglighet till Centralstationen för gående och cyklister.

Föreslagna trafikförändringar bedöms ligga i linje med framtida planer för åtgärd vid Drottningtorget/Åkareplatsen (triangelhållplats för spår).

Dialog har förts med Västtrafik under framtagandet av förslaget och samsyn har uppnåtts.

Sammantaget bedömer stadsmiljöförvaltningen att åtgärden medför tydliga nyttor i form av förbättrad framkomlighet och effektivare kollektivtrafikflöden. Åtgärden ligger väl i linje med stadens inriktning om att minska biltrafikens andel till förmån för mer hållbara trafikslag.

Josefine Johansson

Anders Ramsby

Avdelningschef planering  
och investering

Förvaltningsdirektör