



Handling 2025 nr 234

**Yttrande över motion av Axel Darvik (L),
Ann Catrine Fogelgren (L) och Eva Flyborg (L)
om att inrätta en beredning för planeringen av
ett framtida kollektivtrafiksyst^{em} i Göteborg**

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

Den av Axel Darvik, Ann Catrine Fogelgren och Eva Flyborg väckta motionen avslås.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Axel Darvik (L) och Jörgen Fogelklou (SD) yrkade bifall till yrkande från L
den 17 oktober 2025.

Axel Josefson (M) och ordföranden Jonas Attenius (S) yrkade att motionen skulle
avstyrkas och avslag på yrkande från L den 17 oktober 2025.

Kommunstyrelsen beslutade utan omröstning att avstyrka motionen.

Jörgen Fogelklou (SD) antecknade som yttrande en skrivelse från den 29 september 2025.

Emmyly Bönfors (C) antecknade som yttrande en skrivelse från den 17 oktober 2025.

Göteborg den 12 november 2025
Göteborgs kommunstyrelse

Jonas Attenius

Mathias Sköld

Yttrande

Centerpartiet

2025-10-17

Nr 39

Yttrande angående Motion av Axel Darvik (L), Ann Catrine Fogelgren (L) och Eva Flyborg (L) om att inrätta en beredning för planeringen av ett framtida kollektivtrafiksyst^{em} i Göteborg

När ärendet når kommunfullmäktige avser vi att yrka på följande sätt:

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 spårväglänk 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 – Angereds-, 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 totalkostnader. 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.

Yttrande

Sverigedemokraterna



Datum 2025-09-29

Ärende nr SLK-2024-01174

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

Yttrande

Vi ställer oss positiva till motionens intention om att stärka den strategiska planeringen för ett framtida kollektivtrafiksystem i Göteborg och bifaller förslaget.

Det är dock viktigt att betona att arbetet inte ska utgå från att skapa ett tunnelbaneprojekt eller en motsvarighet till Västlänken.

Yrkande
2025-10-17

Liberalerna

Nr 39

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

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och 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

Göteborgsregionen närmar sig 1,5 miljoner invånare och trycket mot stadskärnan ökar. Trots detta når kollektivtrafiken inte upp till de mål som satts. Resandet har inte återhämtat sig efter pandemin, restiderna är för långa och punktligheten för låg. Brunnsparken, Centralstationen, Korsvägen och Järmtorget är redan vid kapacitetstak. Resultatet blir köbildning, förseningar och att fler väljer bilen – med ökade köer, sämre luft och en negativ påverkan på både centrumhandeln och Göteborg som evenemangsstad.

Strategin med noder och stråk är ett grundläggande feltänk. Den bygger på en analys som helt enkelt inte stämmer med hur göteborgarna faktiskt reser. Göteborgarna – och de som pendlar in från kranskommunerna – vill till stadens centrum. Det är där arbetsplatser, handel, kultur och evenemang finns. Att försöka styra människor till andra målpunkter

har inte fungerat, och det kommer inte fungera. Resultatet ser vi i dag: restider som är för långa, kollektivtrafik som inte återhämtar sig efter pandemin och en växande misstro mot systemet. En strategi som går emot invånarnas behov är dömd att misslyckas – och Koll 2035 är redan beviset på just det.

Internationella erfarenheter visar vägen. Oslo, Köpenhamn, Stockholm och Helsingfors har alla i olika skeden byggt ut planskild kollektivtrafik för att möta växande städer. Göteborg har ännu inte tagit det steget, trots att behoven är lika akuta här. Redan på 1930- och 1960-talen utreddes stadstunnlar för spårvägen genom centrum, men planerna skrinlades. Nu behöver frågan tas upp på nytt – med moderna metoder och dagens tekniska förutsättningar.

En planskild kollektivtrafik genom Göteborgs centrum ökar kapaciteten, minskar restiderna och gör systemet mer robust. Den frigör marknivån för gång, cykel, biltrafik, gods och ett levande stadsliv. Runt Stora Hamnkanalen och Brunnsparken kan ytor användas för uteserveringar, grönytor och kommersiell service i stället för att domineras av köande spårvagnar. Samtidigt skapas nödvändig kapacitet för att möta en växande arbetsmarknadsregion och för att kollektivtrafiken åter ska bli konkurrenskraftig.

Det är därför rätt att nu bifalla motionen om att inrätta en beredning för planeringen av ett framtida kollektivtrafiksystem i Göteborg. En planskild lösning i city är den avgörande pusselbiten som saknas i dag för att kollektivtrafiken ska kunna möta framtidens behov.

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-08-29

Ärendenummer SLK-2024-01174

Handläggare

Tommy Eliasson

Telefon: 031-365 01 35

E-post: tommy.eliasson@stadshuset.goteborg.se

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

Motionen

Axel Darvik (L), Ann Catrine Fogelgren (L) och Eva Flyborg (L) föreslår att kommunfullmäktige beslutar att Göteborgs Stad inrättar en beredning under kommunstyrelsen med extern kompetens för att planera för ett framtida kollektivtrafiksystem i Göteborg. Beredningen ges i uppdrag att ta fram förslag på hur ett planskilt kollektivtrafiksystem kan utformas med hänsyn till stadens unika geografi, befintliga kollektivtrafiknätverk och framtida behov. Beredningen föreslås vidare studera erfarenheter och lärdomar från andra nordiska och europeiska städer med liknande förutsättningar som har utvecklat moderna planskilda system för att undvika potentiella fallgropar. Kommunstyrelsen föreslås lämna förslag på långsiktig finansiering av utredningsarbetet.

Motionärerna beskriver att Göteborgs arbetsmarknadsregion växer och har i nuläget nästan 1,5 miljoner invånare. För att möta den växande befolkningens transportbehov och de ökade kraven på effektiv kollektivtrafik behöver Göteborg tänka långsiktigt och strategiskt. En avgörande fråga är hur stadens kollektivtrafiksystem ska fortsätta att fungera effektivt utan att en allvarlig trafikinfarkt uppstår, särskilt i centrum.

I dagsläget har Göteborgs spårväg vissa sträckor som redan är planskilda, framför allt på Hisingen och i de nordöstra delarna av staden. Men i centrala Göteborg är trängseln mellan olika transportslag stor, vilket resulterar i låga hastigheter och långa restider för kollektivtrafiken. Detta begränsar stadens möjligheter att hantera framtida befolkningstillväxt och den ökande efterfrågan på kollektivtrafik när alla trafikslag ska samordnas i gaturummet.

Remissinstanser

Motionen har remitterats för yttrande till stadsbyggnadsnämnden. Remissyttrandet i sin helhet finns som bilaga till detta tjänsteutlåtande.

Remissinstans	Beslut
Stadsbyggnadsnämnden	Avstyrker Översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande.

Remissinstansernas överväganden

Stadsbyggnadsnämnden anser att frågan om att skapa förutsättningar för hållbart resande är en viktig fråga att arbeta med så väl inom staden som regionalt och nationellt.

Nämnden vill poängtera vikten av att den strategiska stadsplaneringen och kollektivtrafikplaneringen behöver gå i takt. Utifrån stadsbyggnadsnämndens ansvar att samordna och ansvara för den samlade strategiska stadsplaneringen i Göteborgs Stad, där infrastruktur och kollektivtrafik ingår, leder stadsbyggnadsnämnden redan detta arbete. Exempelvis genom samordning av stadens arbete med Målbild Koll2035.

Vad gäller strategiska kollektivtrafikfrågor anger nämnden att det finns framtagna överenskommelser, etablerade forum och upparbetade arbetssätt för samverkan inom det sammanhängande storstadsområdet, i och runt Göteborg. Västra Götalandsregionen är ansvarig kollektivtrafikmyndighet med Västtrafik AB och har ett övergripande ansvar för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling.

Nämnden bedömer inte att en ny beredning med extern kompetens skulle leda till att ett framtida kollektivtrafiksystem i Göteborg planeras på ett bättre sätt, utan bedömer att de forum som redan finns etablerade innehåller den kompetens som krävs för att ta fram nödvändiga strategiska beslutsunderlag. Stadsbyggnadsnämnden föreslår att strategisk stadsplanering och kollektivtrafikplanering även fortsatt samordnas av stadsbyggnadsnämnden och att redan befintliga forum hanterar framtidens kollektivtrafiksystem i Göteborg.

Bedömning ur ekonomisk dimension

En beredning under kommunstyrelsen skulle påverka organisationerna på stadsbyggnadsförvaltningen och stadsledningskontoret och eventuellt kunna medföra ökande personella kostnader. Det finns en risk att det uppstår otydligheter i ansvar vid stadsplaneringen vilket kan orsaka ökande kostnader i olika projekt.

Bedömning ur ekologisk och social dimension

Stadsledningskontoret har inte funnit några särskilda aspekter på förslaget utifrån dessa dimensioner.

Stadsledningskontorets överväganden

Kommunfullmäktige beslutade 2010-05-06 §16 att Västra Götalandsregionen från och med den 1 januari 2012 skall vara länstrafikansvarig och trafikhuvudman för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Västra Götaland enligt lag (1997:734) om ansvar för viss persontrafik.

Kommunfullmäktige beslutade 2011-04-14 §13 att godkänna avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götaland med innebörd att Västra Götalandsregionen från och med den 1 januari 2012 ska vara regional kollektivtrafikmyndighet samt att en skatteväxling med 43 öre genomförs för att möjliggöra detta. Vidare beslutade kommunfullmäktige att samverkan mellan kommunerna och Västra Götalandsregionen ska ske i enlighet med rapporten – Samverkansformer kring kollektivtrafiken i Västra Götaland.

Av kapitel 2 § 5 i stadsbyggnadsnämndens reglemente framgår att nämnden ska utifrån kommunfullmäktiges beslut om den strategiska stadsplaneringen ansvara för lokalisering

och utformning av bebyggelse, parker, natur- och rekreationsområden, infrastruktur samt användningen av vattenområden. Nämnden ansvarar för att det i planarbetet inryms ställningstaganden och avvägningar avseende markanvändning, exploateringsekonomi, drift och underhåll, landskapsbild, gestaltning, miljöaspekter, hälsa och säkerhet, trygghet samt mobilitet.

Om ett eventuellt beslut skulle fattas om att inrätta en beredning för ett framtida kollektivtrafiksystem i Göteborg under kommunstyrelsen behöver påverkan på ingångna avtal, stadsbyggnadsnämndens ansvar samt påverkan på Västra Götalandsregionens ansvar som regional kollektivtrafikmyndighet ses över.

Jonas Kinnander

Eva Hessman

Direktör Ärende och utredning

Stadsdirektör

Bilagor som utgör beslutsunderlag

1. Motionen
2. Stadsbyggnadsnämndens handlingar 2025-06-17 § 384

Handling 2024 nr 248

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

Bakgrund och motiv:

Den göteborgska arbetsmarknadsregionen har idag nästan 1,5 miljoner invånare, och den fortsätter att växa. För att möta den växande befolkningens transportbehov och de ökade kraven på effektiv kollektivtrafik behöver Göteborg tänka långsiktigt och strategiskt. En avgörande fråga är hur stadens kollektivtrafiksystem ska fortsätta att fungera effektivt utan att en allvarlig trafikinfarkt uppstår, särskilt i centrum.

När Västlänken till slut är på plats innebär det att Göteborg får tre nya stationer och ett pendeltågssystem som är fritt från den tidigare säckstationen vid centralstationen. Detta möjliggör smidigare byten och större kapacitet. Pendeltågen är ett utmärkt transportsätt för långa sträckor, men deras utformning och hastighet är inte anpassade för resor inom Göteborgs tätort.

I dagsläget har Göteborgs spårväg vissa sträckor som redan är planskilda, framför allt på Hisingen och i de nordöstra delarna av staden. Men i centrala Göteborg är trängseln mellan olika transportslag stor, vilket resulterar i låga hastigheter och långa restider för kollektivtrafiken. Detta begränsar stadens möjligheter att hantera framtida befolkningstillväxt och den ökande efterfrågan på kollektivtrafik när alla trafikslag ska samordnas i gaturummet.

Det finns en tydlig anledning att i samband med flera stora förväntade och pågående infrastruktur och stadsutvecklingsprojekt överväga lösningar för den framtida spårtrafiken genom centrala Göteborg. Möjligheten att gräva ner delar av spårvägen genom centrum har utretts tidigare. På 1932 presenterades ett förslag med "stadsbana" under Centralen, Brunnsparken och Järntorget, men i samband med andra världskriget så skrinlades planerna. En ny utredning presenterades i stället 1967 med delvis andra sträckningar men även här underjordiska stationer i centrum. De geologiska förutsättningarna behöver återigen utredas med tanke på den tekniska utvecklingen.

Genom att samordna dessa arbeten kan vi minska framtida störningar och säkerställa att stadens centrala trafiksystem utvecklas på ett integrerat och effektivt sätt. Dessutom är området runt Brunnsparken och Stora Hamnkanalen ett av stadens vackraste gaturum som idag används för en trafikapparat. Genom att avlägsna spårvägen från delar av gaturummet öppnas möjligheten att i stället använda platsen för uteserveringar, planteringar, kommersiell service och andra ändamål som främjar ett levande gaturum.

Internationellt sett har städer som Oslo, Köpenhamn, Stockholm och Helsingfors alla beslutat att modernisera kollektivtrafiken vid olika tidpunkter i sin utveckling. Dessa system är ofta en kombination av högbana, tunnelbana och spår i markplan beroende på geografiska och stadsplaneringsmässiga förutsättningar.

Vår vision:

Vi föreslår att Göteborgs kommun tar ledartröjan och undersöker möjligheterna för att etablera direkta nattågslinjer från Göteborg till både Nordnorge och centrala Europa. Genom att aktivt söka samarbeten med relevanta städer och regioner, både inom och utanför Sverige, kan vi säkerställa att Göteborg tar sin rättmätiga plats som en hubb för internationellt tågresande. En dialog bör omedelbart initieras med potentiella destinationer och tågoperatörer för att realisera denna vision.

Göteborg har både infrastrukturen och viljan att leda utvecklingen mot ett mer hållbart resande. Låt oss se till att vår stad inte bara bibehåller sina nattågsförbindelser utan också utökar dem för framtidens behov.

Förslag till beslut i kommunfullmäktige:

1. Göteborgs Stad inrättar en beredning under kommunstyrelsen med extern kompetens för att planera för ett framtida kollektivtrafiksystem i Göteborg.
2. Beredning ges i uppdrag att:
 - a) ta fram förslag på hur ett planskilt kollektivtrafiksystem kan utformas, med hänsyn till stadens unika geografi, befintliga kollektivtrafiknätverk och framtida behov.
 - b) studerar erfarenheter och lärdomar från andra nordiska och europeiska städer med liknande förutsättningar som har utvecklat moderna planskilda system för att undvika potentiella fallgropar.
3. Kommunstyrelsen lämnar förslag på långsiktig finansiering av utredningsarbetet.

Axel Darvik (L)

Ann Catrine Fogelgren (L)

Eva Flyborg (L)



§ 384 Ärendenummer SBF-2025-00138

Svar på motion om att inrätta en beredning för planeringen av ett framtida kollektivtrafiksystem

Beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Motionen om att inrätta en beredning för planeringen av ett framtida kollektivtrafiksystem avstyrks.
2. Tjänsteutlåtandet översänds till stadsledningskontoret som yttrande över motionen.

Skäl till beslut

Nämnden beslutar i enlighet med de skäl som anges i förvaltningens tjänsteutlåtande.

Tidigare behandling

Bordlagt på förslag av Martin Wannholt (D) 2025-04-25 och Hampus Magnusson (M) 2025-05-20.

Handlingar

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2025-02-18, med bilaga.
2. Yrkande L inskickat till SBN 2025-04-25, protokollets bilaga 1.

Yrkanden

Eva Flyborg (L) yrkar bifall till yrkande L.

Jörgen Fogelklou (SD) ställer sig bakom yrkande L.

Johannes Hulter (S) yrkar bifall till tjänsteutlåtandet.

Beslutsgång

Ordföranden ställer proposition på yrkande om att bifalla tjänsteutlåtandet mot yrkande L och finner att nämnden beslutar att bifalla tjänsteutlåtandet.

Stadsbyggnadsnämnden
Yrkande L

Motion (L) ang Beredning för planeringen av ett framtida kollektivtrafiksystem

Förslag till beslut

Med bifall till motionen föreslår vi att Stadsbyggnadsförvaltningen får i uppdrag att undersöka förutsättningarna för att

- sidoordnat pågående arbete inom kontorets trafikplaneavdelning, skapa en beredning med uppgiften att under en begränsad tid närmare studera framtidsfrågor för kollektivtrafiken i Göteborgsregionen perioden 2030 - 2050.
- därvid särskilt fokusera på kapacitetsfrågor och systemval vid kraftigt ökande kollektivtrafik.
- sammansätta beredningen av experter från övriga offentliga trafikmyndigheter inom regionen samt extern kompetens med erfarenhet av detta slag av strategiska utvecklingsfrågor.



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-02-18

SBN 2025-04-25

Diarienummer SBF-2025-00138

Handläggare

Andrea Utbult

Telefon: 031-368 18 58

E-post: andrea.utbult@stadsbyggnad.goteborg.se

Svar på motion om att inrätta en beredning för planeringen av ett framtida kollektivtrafiksystem

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Motionen om att inrätta en beredning för planeringen av ett framtida kollektivtrafiksystem avstyrks.
2. Tjänsteutlåtandet översänds till stadsledningskontoret som yttrande över motionen.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden ska senast den 9 maj besvara motionen av Axel Darvik (L), Ann Catrine Fogelgren (L) och Eva Flyborg (L) om att inrätta en beredning för planeringen av ett framtida kollektivtrafiksystem.

Enligt motionen bör staden inrätta en beredning under kommunstyrelsen med extern kompetens för att planera för ett framtida kollektivtrafiksystem i Göteborg.

Det finns redan idag grundläggande överenskommelser, etablerade forum och upparbetade arbetssätt för samverkan inom det sammanhängande storstadsområdet, i och runt Göteborg, utifrån strategiska kollektivtrafikfrågor. Stadsbyggnadsförvaltningen föreslår att strategisk stadsplanering och kollektivtrafikplanering även fortsatt samordnas av stadsbyggnadsnämnden och att redan befintliga forum hanterar framtidens kollektivtrafiksystem i Göteborg.

Motionen om att inrätta en beredning för planeringen av ett framtida kollektivtrafiksystem bör därför avstyrkas.

Bedömning ur ekonomisk dimension

En beredning under kommunstyrelsen skulle påverka organisationerna på stadsbyggnadsförvaltningen och stadsledningskontoret och eventuellt kunna medföra ökande personella kostnader. Det finns en risk att det uppstår otydligheter i ansvar vid stadsplaneringen vilket kan orsaka ökande kostnader i olika projekt.

Bedömning ur ekologisk dimension

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bedömning ur social dimension

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bilagor

1. Motion om att inrätta en beredning för planeringen av ett framtida kollektivtrafiksystem

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden ska senast den 9 maj besvara motionen av Axel Darvik (L), Ann Catrine Fogelgren (L) och Eva Flyborg (L) om att inrätta en beredning för planeringen av ett framtida kollektivtrafiksystem.

Beskrivning av ärendet

Enligt motionen bör staden inrätta en beredning under kommunstyrelsen med extern kompetens för att planera för ett framtida kollektivtrafiksystem i Göteborg. Beredningen ska bland annat ges i uppdrag att ta fram förslag på hur ett planskilt kollektivtrafiksystem kan utformas, med hänsyn till stadens unika geografi, befintliga kollektivtrafiknätverk och framtida behov. Beredningen ska även studerar erfarenheter och lärdomar från andra nordiska och europeiska städer med liknande förutsättningar som har utvecklat moderna planskilda system för att undvika potentiella fallgropar.

Bakgrunden till behovet av denna bredning, är enligt författarna till motionen, att den göteborgska arbetsmarknadsregionen idag har nästan 1,5 miljoner invånare och den fortsätter att växa. För att möta den växande befolkningens transportbehov och de ökade kraven på effektiv kollektivtrafik behöver Göteborg tänka långsiktigt och strategiskt. En avgörande fråga är hur stadens kollektivtrafiksystem ska fortsätta att fungera effektivt utan att en allvarlig trafikinfarkt uppstår, särskilt i centrum. Enligt författarna finns det en tydlig anledning att i samband med flera stora förväntade och pågående infrastruktur och stadsutvecklingsprojekt överväga lösningar för den framtida spårtrafiken genom centrala Göteborg. Författarna menar även att genom samordning av dessa arbeten kan staden minska framtida störningar och säkerställa att stadens centrala trafiksystem utvecklas på ett integrerat och effektivt sätt.

Vid ett inrättande av en beredning i enlighet med motionen föreslås även konkreta uppdrag kring att ta fram hur ett planskilt kollektivtrafiksystem kan utformas samt studera erfarenheter och lärdomar från andra städer som har utvecklat planskilda system. Motionärerna föreslår även att ge kommunstyrelsen i uppdrag att lämna förslag på finansiering av utredningsarbetet.

Ansvarsfördelning

I samband med den nya nämndorganisationen inom sammanhållen stadsutveckling som trädde i kraft i januari 2022 fick stadsbyggnadsnämnden nytt reglemente. I reglementet står att nämnden har ansvar för att driva och samordna den fysiska planeringen för Göteborg samt att nämnden har i uppdrag att samordna och ansvara för den samlade strategiska stadsplaneringen. Nämnden ska utifrån kommunfullmäktiges beslut om den strategiska stadsplaneringen också ansvara för lokalisering och utformning av exempelvis bebyggelse och infrastruktur.

Även stadsmiljönämnden fick nytt reglemente där det framgår att nämnden ansvarar för att förvalta kommunens ban- och väganläggningar, är banhållare för spårvägsnätet och är stadens anläggningsägare i förhållande till den regionala kollektivtrafikhuvudmannen. Stadsmiljönämnden ska även förvalta de kollektiva trafikanordningarna.

Västra Götalandsregionen (VGR) ansvarar för kollektivtrafiken i Västra Götaland och äger Västtrafik AB, som planerar och upphandlar kollektivtrafiken. Resorna görs med bussar, spårvagnar, tåg och båtar. VGR, genom Västtrafik AB bekostar drift, underhåll och reinvestering via banavgift för spårväg samt fordon och kostnader för dess trafikering.

Samverkansavtal och befintliga forum

För att strategiskt och utifrån ett helhetsperspektiv arbeta med infrastruktur och kollektivtrafikfrågor krävs involvering av flera olika myndigheter; nationella, regionala och kommunala. För att bygga komplexa trafiksystemlösningar krävs bred och djup kunskap och kompetens inom ett flertal områden.

Eftersom trafiksystem påverkar olika geografier och myndigheter är det viktigt att strategiska frågor kopplat till infrastruktur och kollektivtrafik sker i bred dialog mellan berörda parter. För det sammanhängande storstadsområdet, i och runt Göteborg, sker därför dialog och olika typer av utredning i nära samverkan mellan Göteborgs Stad, VGR, Mölndals stad, Partille kommun och Trafikverket. För det sammanhängande storstadsområdet finns sedan 2012 även ett särskilt avtal *Samverkansavtal för Stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille* (GMP) för att reglera hur samverkan ska ske mellan berörda kommuner och VGR. Avtalet är en konsekvens av den skatteväxling där de berörda kommunerna lämnade över ägandet av Västtrafik AB till VGR.

I samband med, och som en konsekvens av samverkansavtalet, instiftades flera olika forum. Forum med olika representation och kunskap för att ge förutsättningar för så väl strategiska som operativa lösningar kopplat till kollektivtrafikfrågor. Bland annat bildades *Stadstrafikforum GMP*, där VGR är sammankallande och står för ordförandeskapet. Stadstrafikforumet är ett politiskt forum där Göteborgs Stads representanter utses av kommunstyrelsen. Till Stadstrafikforum GMP finns en beredningsgrupp med chefer från Göteborgs Stad, VGR, Mölndals Stad, Partille kommun samt Trafikverket. I beredningsgruppen representeras Göteborgs Stad av stadsbyggnads- och stadsmiljöförvaltningen samt stadsledningskontoret. VGR representeras av Västtrafik AB. Det finns även en samordningsgrupp med ytterligare tjänstepersoner inom flertalet olika yrkesroller från respektive organisation.

Omvärldsanalys och framtida planering

Behovet av utbyggnad av kollektivtrafik hänger samman med i vilken takt stadsutveckling sker i de berörda kommunerna. Det är därför viktigt att kollektivtrafikfrågor hanteras sammanhållet och utifrån gemensamma utgångspunkter och kunskaps- och analysunderlag.

Att genomföra omvärldsbevakning är ett strukturerat sätt för organisationer att hämta in och analysera information från sin omvärld för att kunna fatta välgrundade och strategiska beslut. I dags sker omvärldsbevakning på flera olika sätt och är en naturlig del av det strategiska arbetet med kollektivtrafikfrågor i Göteborg Stad. I infrastruktur- och kollektivtrafikutredningar genomförs omvärldsbevakning av liknande projekt/problembilder runtom i världen. Genom exempelvis samverkan med externa aktörer och deltagande i nätverk, konferenser och studieresor ökas kunskapen inom de berörda organisationerna. Dessa insatser ger breda kunskaps- och analysunderlag som strukturerat omhändertas i planeringsarbetet.

I samverkansavtalet GMP regleras att fyraåriga handlingsplaner ska tas fram. Handlingsplanerna ska säkerställa att de berörda kommuners stadsplanering, infrastrukturplanering och kollektivtrafikens utveckling går hand i hand genom exempelvis gemensamma målsättningar, prioritering av utredningar samt finansieringsansvar för insatser. I arbetet med handlingsplanerna är dessa kunskaps- och analysunderlag en förutsättning för rätt åtgärder. Respektive parts fullmäktige beslutar om handlingsplanerna.

Handlingsplanerna tar utgångspunkt i Målbild Koll2035¹. Målbild Koll 2035 var ett omfattande och flerårigt gemensamt arbete mellan de berörda myndigheterna och framtagandet skedde på uppdrag av Stadstrafikforum GMP. Utgångspunkten var berörda kommuners översiktsplaner och utbyggnadsplanering vilka byggde på kraftigt ökad befolkning och fler arbetstillfällen inom storstadsregionen. Analyser, utredningar och dialog med medborgare med mera genomfördes och landade ner i måldokument med trafikkoncept, systemlösningar och infrastrukturåtgärder. Utifrån att processer för statsutveckling och infrastrukturprojekt tar lång tid att realisera är år 2035 inte långt bort. Det finns redan nu tankar på en fortsättning efter Målbild Koll2035 med en mer konkretiserad längre utblick. Detta finns med i förslag till ny handlingsplan 2025-2028 som ska hanteras av kommunstyrelsen och kommunfullmäktige under våren 2025.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen anser att frågan om att skapa förutsättningar för hållbart resande är en viktig fråga att arbeta med så väl inom staden som regionalt och nationellt.

Ett trafiksystem är en komplex sammansättning av flera olika trafiklösningar. Förvaltningen ser en utmaning om några delar bryts ut och hanteras separat. Kollektivtrafiknätet är en del av en helhet och behöver hänga ihop sömlöst med övrigt trafiksystem. Om detta bryts ut uppstår frågor om ansvarsförhållanden.

Förvaltningen vill poängtera vikten av att den strategiska stadsplaneringen och kollektivtrafikplaneringen behöver gå i takt. Utifrån stadsbyggnadsnämndens ansvar att samordna och ansvara för den samlade strategiska stadsplaneringen i Göteborgs Stad, där infrastruktur och kollektivtrafik ingår, leder stadsbyggnadsförvaltningen redan detta arbete. Bland annat innebär detta att hålla ihop stadens arbete med Målbild Koll2035. Om stadsbyggnadsnämnden fortsatt inte ska ha detta samordningsansvar utan att detta ska hanteras av beredningsfunktion för att planera för ett framtida kollektivtrafiksystem i Göteborg under kommunstyrelsen finns det behov av att se över stadsbyggnadsnämndens reglemente.

Det finns redan idag grundläggande överenskommelser, etablerade forum och upparbetade arbetssätt för samverkan inom det sammanhängande storstadsområdet, i och runt Göteborg, utifrån strategiska kollektivtrafikfrågor. Arbetet inom berörda myndigheter; Göteborgs Stad, VGR, Mölndals stad, Partille kommun och Trafikverket sker dessutom genom gemensamt framtagna handlingsplaner. Handlingsplaner vars åtgärder bygger på gemensamma kunskaps- och analysunderlag och vilka beslutas av respektive fullmäktige. Förvaltningen bedömer inte att en ny beredning med extern kompetens skulle leda till att ett framtida kollektivtrafiksystem i Göteborg planeras på ett

¹ Kommunfullmäktige 2018-03-22 § 34 1065/17, Antagande av Målbild Koll2035 – Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille

bättre sätt. Förvaltningen bedömer att de forum som redan finns etablerade innehåller den kompetens som krävs för att ta fram nödvändiga strategiska beslutsunderlag.

För närvarande pågår flera olika aktiviteter och utredningar inom det sammanhängande storstadsområdet där finansieringsfrågan är en av de stora utmaningarna. Att styra om den strategiska planeringen för att bygga upp en ny organisation kan få negativa konsekvenser. Det finns alltid en risk att nya etableringar och arbetssätt hämmar redan pågående arbeten och kommande åtgärder på kort och lång sikt.

VGR som kollektivtrafikmyndighet med Västtrafik AB har ett övergripande ansvar för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Det är av stor vikt att stadsplanering och kollektivtrafikplanering går i takt men förvaltningen vill poängtera att det är angeläget att Göteborg Stad inte tar över VGRs ansvar som kollektivtrafikmyndighet. I det fall det blir aktuellt att utreda storskaliga spårlösningar för framtiden krävs det reflektion över var ansvaret för frågorna ligger i dagsläget så att Göteborg Stad inte ensidigt tar på sig ett större ansvar än stadens nämnder har utifrån sina reglementen.

Stadsbyggnadsförvaltningen föreslår att strategisk stadsplanering och kollektivtrafikplanering även fortsatt samordnas av stadsbyggnadsnämnden och att redan befintliga forum hanterar framtidens kollektivtrafiksystem i Göteborg.

Motionen om att inrätta en beredning för planeringen av ett framtida kollektivtrafiksystem bör därför avstyrkas. Mot bakgrund av detta ställningstagande avstyrks även övriga förslag om konkreta uppdrag och uppdrag kring finansiering i motionen.

Henrik Kant

Tomas Carlsson

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Utveckling och styrning