

Göteborgs Stads inspel till Västtrafiks trafikplan 2026

Följande är en redogörelse av Göteborgs Stads samlade önskemål och synpunkter på det lokala kollektivtrafikutbudet. Inspelet till Trafikplan 2026 utgår från de frågeställningar som Västtrafik har skickat till Göteborgs Stad inför dialogmötena som planeras till hösten 2024, men i inspelet lyfts även övriga önskemål och synpunkter som bedöms bidra till uppfyllelse stadens styrande dokument. Göteborgs Stads inspel till Västtrafiks Trafikplan 2026 har tagits fram i samverkan med följande förvaltningar.

Business Region Göteborg
Exploateringsförvaltningen
Förvaltningen för funktionsstöd
Idrotts- och föreningsförvaltningen
Socialförvaltningen Centrum
Socialförvaltningen Hisingen
Socialförvaltningen Nordost
Socialförvaltningen Sydväst
Stadsledningskontoret
Stadsbyggnadsförvaltningen
Stadsmiljöförvaltningen
Utbildningsförvaltningen
Äldre samt vård och omsorgsförvaltningen

Göteborgs Stads inspel till Trafikplan 2026 avser önskemål och synpunkter utifrån befintlig kollektivtrafik våren 2024.

Göteborgs Stads inspel till Västtrafiks Trafikplan 2026 består till största delen av ett kvantitativt underlag som överlämnas som en separat leverans till Västtrafik. Denna avser bland annat planerade stadsutvecklingsprojekt som kan öka efterfrågan på kollektivtrafik, planerade infrastrukturprojekt som kan förändra kollektivtrafikens förutsättningar, samt förändringar i elevantalet på grund- och gymnasieskolor som kan påverka efterfrågan på kollektivtrafik. Inspelet behandlar främst de kvalitativa frågorna från Västtrafik avseende behov och önskemål i den lokala kollektivtrafiken samt övriga önskemål och synpunkter. Underlag från alla deltagande förvaltningar och bolag återfinns därför inte i denna handling utan överlämnas direkt till Västtrafik. Göteborgs Stads inspel till Västtrafiks trafikplan syftar till att verka för uppfyllelse av stadens mål och strategier där kollektivtrafiken har betydelse:

Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram
Göteborgs Stads program för en jämlik stad
Göteborgs Stads program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning

Inspelet är uppdelat i avsnitt som fokuserar på kollektivtrafiken i respektive stadsområde Centrum, Hisingen, Nordost och Sydväst. Avsnitten i sig är indelade i olika typer av önskemål och synpunkter. Indelningen är inte en prioritering utan endast ett sätt att strukturera texten för att göra den enklare att läsa och ta till sig. Varje stadsområde har unika förutsättningar och behov men de delar också många önskemål. Samma eller liknande önskemål och synpunkter kan därför förekomma i flera delar av inspelet.

Kollektivtrafikens utveckling är en gemensam angelägenhet och en del av önskemålen och synpunkterna som lyfts i inspelet kräver gemensamma åtgärder från Göteborgs Stad och Västtrafik.

Innehållsförteckning

Göteborgs Stads inspel till Västtrafiks trafikplan 2026	1
Kollektivtrafiken i Nordost	4
Samhällsplaner i Nordost.....	4
Resbehov i Nordost	4
Övriga önskemål och synpunkter i Nordost	5
Samhällsplaner i Centrum.....	7
Resbehov i Centrum	8
Övriga önskemål och synpunkter i Centrum	9
Samhällsplaner i Sydväst.....	10
Resbehov i Sydväst	10
Övriga önskemål och synpunkter i Sydväst	12
Samhällsplaner på Hisingen.....	12
Resbehov på Hisingen	15
Övriga önskemål och synpunkter på Hisingen	16
Kollektivtrafik till idrottsanläggningar och friluftsområden.....	16
Tillgänglighet i kollektivtrafiken	18
Åldersvänlig kollektivtrafik	19

Kollektivtrafiken i Nordost

Följande är en redogörelse av Göteborgs Stads samlade önskemål och synpunkter på kollektivtrafiken i Nordost.

Stadsområde Nordost utgörs av primärområdena Gamlestaden, Utby, Södra Kortedala, Norra Kortedala, Västra Bergsjön, Östra Bergsjön, Lövgärdet, Rannebergen, Gårdsten, Angereds Centrum, Agnesberg, Hammarkullen, Linnarhult, Gunnilse, Bergum, Hjällbo och Eriksbo.

Samhällsplaner i Nordost

Samhällsplaner förmedlas löpande till Västtrafik. Göteborgs Stad kommer att dela information om planerade och pågående bostadsbyggnadsprojekt med Västtrafik separat från föreliggande inspel.

Planerade byggnationer av frilufts- och idrottsanläggningar redovisas i kapitlet ”kollektivtrafik till idrottsanläggningar och friluftsområden”.

Resbehov i Nordost

Kollektivtrafiken behöver utvecklas i takt med att områdena i Nordost förändras och den behöver också anpassas för att tillgodose transportbehoven under hela dygnet, framför allt i områden som har lägre bilinnehav. Göteborgs Stad vill särskilt lyfta fram behov på följande platser.

Alekärsvägen och Alelyckan

Trots förbättringar på linje 173 kvarstår behovet av utökat turutbud för kollektivtrafiken längs Gamlestadsvägen. Verksamheterna expanderar kraftigt och antalet verksamma och besökare i området ökar. Tillkommande bostäder i Gamlestaden kommer sannolikt att öka antalet resenärer på linje 173. Under våren 2020 flyttade förvaltningen Kretslopp och Vatten sin verksamhet till Alelyckan, vilket innebär cirka 400 nya arbetstillfällen. Det finns alltså behov av ett utökat kollektivtrafikutbud i pendlingstider, men även på dagtid, kvällar och helger.

Handelsområdet vid Alekärsvägen har cirka 2,3 miljoner besökare per år och det pågår diskussioner om ytterligare expansion. Majoriteten av besökarna reser hit med bil i dagsläget. Det behövs framtida diskussioner kring hur förutsättningarna att resa kollektivt till denna plats kan förbättras vilket kan kräva åtgärder som inte ryms inom Västtrafiks trafikplan.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Utgående från dagens resande så ser Västtrafik inte att de kan eller behöver göra några utbudsförändringar i Alelyckan. Från Gamlestads Torg går det tre turer per timme hela dagen med linje 78 och i högtrafik går linje 173 med tre turer i timmen från och till centrala Göteborg i pendlingsriktningen.

Angered

Många områden i Angered har ett lägre bilinnehav än snittet i Göteborg och det finns en stor efterfrågan på ett ökat kollektivtrafikutbud, inte bara under pendlingstider utan även på kvällar och helger. Ett exempel är Gårdsten, där det sker en omfattande utbyggnad av både bostäder och verksamheter, men behovet finns i flera andra områden i Angered såsom Eriksbo, Lövgärdet och Rannebergen.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Västtrafik ser att skolresorna mellan Gårdsten och Angeredsvinkeln ger hög belastning på enskilda turer linje 73, vilka Västtrafik har svårt att förstärka och har i övrigt under året inte sett behov av utökad trafik i området.

Eriksbo

Önskemålet om förbättrad kollektivtrafik till och från Eriksbo kvarstår. Göteborgs Stad önskar föra dialog med Västtrafik kring potentiella lösningar. De boende efterfrågar ett stopp för busslinje X3 som i dagsläget passerar området. Denna åtgärd skulle avsevärt förbättra kollektivtrafiken i ett område med cirka 3000 boende och har potential att avlasta spårvagnslinjerna från Hjällbo. Staden önskar att linje X3 stannar vid en hållplats i Eriksbo, förslagsvis vid hållplats Eriksbo Västergärde eller Eriksbo Skola.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Västtrafik ser inte det behov som socialförvaltningen ser, om att trafikera Eriksbo med linje X3.

Gamlestaden/Kviberg-Kålltorp

I takt med att de nya bostadsområdena i Kviberg, Bellevue och Utby färdigställs kommer kopplingen mellan Nordost och Centrum via Kvibergs Broväg att bli ännu viktigare. Bland annat är kopplingen till Kviberg viktig för föreningslivet, då många ungdomar i Härlanda har idrottsaktiviteter i Kvibergsområdet. Även arbets- och skolpendlingen ökar mellan dessa områden när fler bostäder kommer till stånd.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Västtrafik kan inte identifiera att behovet av direkttrafik mellan Kålltorp och Kviberg är stort nog för att införas. Västtrafik ser det inte heller som möjligt, att med dagens gatustruktur, trafikera en linje i Munkebäcks Allé – Munkebäcksmotet – Kvibergs broväg. Att lägga en busslinje i nämnda sträckning bedömer vi skulle ge en tillräckligt attraktiv linje för att ge ett resande. Västtrafik har idag linje 515 som trafikerar Östra sjukhuset-Gamlestadstorget med relativt lågt resande.

Övriga önskemål och synpunkter i Nordost

Kollektivtrafik för fritidsresor

Socialförvaltning för Nordost vill särskilt framhålla vikten av god kollektivtrafik även för resor som sker till fritidsaktiviteter. Detta bidrar till att uppfylla det övergripande målet

”Underlätta ett enkelt vardagsliv” i Målbild koll2035, som anger att kollektivtrafiken skall kunna tillgodose resor för hushållens samlade behov, inkluderat resor för rekreation och nöje.

Platsspecifika behov som rör idrottsanläggningar och friluftsområden i Nordost redogörs för i kapitlet Kollektivtrafik till idrottsanläggningar och friluftsområden.

Diskussion kring trängselåtgärder

Det kollektiva resandet är jämförelsevis högt i många delar av stadsområde Nordost vilket bör värnas om. I dagsläget råder det dock trängsel i kollektivtrafiken, framför allt under rusningstider. Planerade åtgärder av längre spårvagnar och turutbudsökningar på linje 56 under 2025 och den nyligen införda busslinje 21 utgör ett tillskott i kapaciteten men det kan även behövas ytterligare åtgärder i närtid för att inte trängseln skall öka och generera negativa effekter för kollektivtrafikens attraktivitet.

Utöver åtgärder i infrastruktur och trafikering behövs det en gemensam diskussion om befintlig kapacitet och åtgärder för att sprida resandet och avlasta systemet. Nya bostäder, besöksnäring och arbetstillfällen förväntas både i närtid och långsiktigt vilket gör det viktigt att planera långsiktigt för ytterligare resande.

Staden önskar en gemensam dialog mellan Stadsmiljöförvaltningen, Socialförvaltning nordost och Västtrafik om eventuella åtgärder som kan genomföras i samverkan för att sprida ut resandet och avlasta systemet under rusningstid, genom till exempel beteendepåverkande åtgärder för att uppmuntra kortare resor med gång/cykel.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Resandet ligger fortfarande på en nivå lägre än 2019 men Västtrafik ser att resandet återhämtats sig mer i Nordost än i övriga Göteborg. Västtrafik kommer att följa upp resandet på linjer som har högt resandetryck och vid behov förstärka. Västtrafik och Göteborgs stad har ett gemensamt projekt med att förlänga hållplatser utmed linje 11 för att kunna trafikera med 45 meter långa vagnar. När detta är genomfört kommer kapaciteten på Bergsjöbanan öka. Linje 58 förändrades i juni 2023. Linjen blev två, varav den ena fortsatt att trafikera Utby medan den andra, linje 21, fått en ny genare sträckning via Almanacksvägen till Bellevue och fortsatt till Eketrägatan motsvarande tidigare linje 58. Detta har gett ytterligare tillskott i kapaciteten i Nordost.

Kollektivtrafiken i Centrum

Följande är en redogörelse av Göteborgs Stads samlade önskemål och synpunkter på kollektivtrafiken i Centrum.

Stadsområde Centrum utgörs av primärområdena Kungsladugård, Sanna, Majorna, Stigberget, Masthugget, Änggården, Haga, Annedal, Olivedal, Krokslätt, Johanneberg, Landala, Guldheden, Lorensberg, Vasastaden, Inom Vallgraven, Stampen, Heden, Olskroken, Redbergslid, Bagaregården, Kallebäck, Skår, Överås, Kärralund, Lunden, Härlanda, Kålltorp, Torpa och Björkekärr.

Samhällsplaner i Centrum

Tillkommande bostäder

Göteborgs stad vill särskilt lyfta fyra områden i stadsområde centrum med stor koncentration av tillkommande bostäder.

Flera av projekten innehåller studentbostäder och studenter är en grupp som i stor utsträckning åker kollektivt.

Majorna

I områdena Majorna, Kungsladugård, Masthugget och Stigberget sker ett flertal mindre förtätningsprojekt som innebär ett samlat tillskott av bostäder. I områdena Sanna och Kungsladugård byggs och planeras för studentbostäder på flera platser. Dessa projekt kommer tillsammans att innebära ett ökat resande med kollektivtrafiken, framför allt på spårvagnslinjerna 3, 9 och 11. Dessa spårvagnslinjer påverkas också av de större stadsutvecklingsprojekten Fixfabriksområdet och Masthuggskajen som är i genomförandeskede.

Det är viktigt att utvärdera linjeförändringen i Masthugget, eftersom det minskar möjligheten till öst-västliga kopplingar i stadsområdet.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Utgående från dagens resande och förväntad ökning under 2024 ser Västtrafik inget behov av att förstärka trafiken i Majorna. Kapaciteten kommer att utökas i Majorna/Kungsladugård i och med införandet av längre spårvagnar på linje 11 genom Sandarna, Kungsladugård, Ekedal. Utbudet från Masthugget med linje 61 är högt och Västtrafik bedömer att det inte finns behov av utökad trafik under 2025.

Krokslätt och Johanneberg

En stor utbyggnad av bostäder sker i Krokslätt längs Mölndalsvägen. Det pågår även utbyggnad av kontor i området som sannolikt kommer att öka efterfrågan på kollektivtrafik. I och med den ökande befolkningen i Krokslätt och Mölndalsåns dalgång behöver utbudet öka på omkringliggande linjer. Det gäller särskilt spårvagnsrafiken, men även busstrafiken i Guldheden, Johanneberg och Krokslätt.

Det är fortsatt viktigt att utvärdera linjeförändringarna i Johanneberg. Är kapaciteten på busslinjerna tillräcklig när stomtrafiken ändras till områdestrafik?

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Västtrafik följer utvecklingen av resandet på linjerna i Johanneberg efter omläggningarna i juni och får återkomma om det behöver ske förändringar i utbudet. Hållplatserna på Mölndalsvägen planeras att anpassas för 45 meter långa spårvagnar vilket kan möjliggöra ökad kapacitet på sträckan inom två år.

Kallebäck

Det pågår en kraftig tillväxt i Kallebäck. Göteborgs Stad ser en risk att busslinjerna som försörjer området idag inte räcker till för att hantera det tillkommande resandet. Det blir viktigt att följa upp det nya trafikavtalet och de nya linjer i Kallebäck som tillkommer

genom det. Kallebäck innesluts av fler trafikleder som utgör barriärer för boende i området, vilket främst försvårar för gång- och cykeltrafik. Därför är fungerande kollektivtrafik viktig för området.

Det är viktigt med löpande utvärderingar när det gäller linjeförändringar och turtäthet med tanke på att det är ett område med stor utveckling av bostäder, kontor och verksamheter. Hur upplevs till exempel resan för de resenärer som behöver göra fler byten?

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Västtrafik följer utvecklingen i Kallebäck och har etablerat linje 18 i området i juni 2023. Västtrafik för samtal med Göteborg om att bygga ytterligare en vändslinga för bussarna inom ramen för en ny detaljplan i östra Kallebäck samt att förlänga hållplatserna för att kunna trafikera med längre fordon.

Björkekärr

Under de kommande åren byggs det många nya bostäder i Björkekärr och Kålltorp, vilket innebär att fler resenärer kommer att resa på linje 17.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Utgående från dagens resande så ser Västtrafik inte behov av utbudsökningar i Björkekärr. Vi kan notera att, på grund av varierande körtider och bristande framkomlighet, förekommer det flera hårt belastade turer i högt trafik men att närmast efterkommande tur då oftast har lägre belastning.

Resbehov i Centrum

Det saknas förbindelser med kollektivtrafik mellan vissa målpunkter inom och utanför Centrum. Det är viktigt att etablera nya tvärförbindelser mellan dessa målpunkter, både för att avlasta befintliga linjer och hållplatser men även för att skapa ökad framkomlighet och ett attraktivare utbud för resenären. Göteborgs Stad vill särskilt lyfta fram behovet av nya förbindelser på följande platser.

Krokslätt, Johanneberg och Guldheden

Områdets kommunala service, såsom förskolor, skolor, träffpunkt för seniorer med mera finns till stor del i de västra, eller övre, delarna av Krokslätt-Johanneberg och i Guldheden. I de sydöstra delarna av Krokslätt längs Mölndalsåns dalgång finns större livsmedelsaffärer. I dagsläget går tydliga och starka kollektivtrafikstråk i framförallt nord-sydlig riktning, men möjligheten att åka kollektivt öst-västligt är sämre.

Möjligheterna att resa kollektivt i öst-västlig riktning behöver öka för att de boende ska klara vardagen utan egen bil. Den utmanande topografin med höjdskillnader utgör också en särskild anledning till detta behov. Nya kopplingar i områdestrafiken är därför viktig särskilt för äldre och personer med vissa funktionsvariationer.

Strategiskt draga tvärlinjer skulle också kunna avlasta Mölndalsvägen och ge människor en alternativ resväg. Krokslätt-Johanneberg har redan idag en stor folkmängd och behovet

ökar med den tillkommande bebyggelsen i de sydvästra delarna av Krokslätt längs Mölndalsåns dalgång.

Det är viktigt att utvärdera linjeförändringarna i Johanneberg. Upplever resenärerna att bytespunkterna fungerar när färre linjer går via Brunnsparken?

Delsjöområdet

Delsjöområdet är det mest välbesökta friluftsområdet i hela Göteborg med över 1 miljon besökare per år. Särskilt under sommarhalvåret är Delsjöns badplats, Skatås motionscentral och Härlanda tjärn viktiga målpunkter för hela stadens befolkning. Delsjöns badplats ligger 2 km, och Skatås 1 km, från närmaste hållplats. Området är även kuperat, vilket försvårar tillgängligheten ytterligare. För att bygga en stad där människor har en jämlik tillgång till grönytor och rekreationsområden samt för att få fler att turista hemma, är detta ett viktigt steg. På sommarhalvåret räcker inte flexlinjen till och det finns dessutom en tröskel att använda flexlinjen för många grupper. Eftersom efterfrågan på resor till dessa platser ökar på tider då fler är lediga, måste en tillkommande linje inte nödvändigtvis ta ytterligare kapacitet i anspråk under exempelvis tider för arbetspendling.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Västtrafik ser i dagsläget ingen möjlighet att sätta in ordinarie busslinjer till Delsjöområdet.

Kålltorp/Härlanda – Kviberg

Det finns fortsatt ett behov av en ny koppling mellan Munkebäckstorget via Munkebäcks allé och vidare mot Kviberg. Med de förändringar som har gjorts i områdestrafiken de senaste åren förloras den nära trafiken som är viktig för de som är bosatta i dessa områden. Bland annat är kopplingen till Kviberg viktig för föreningslivet, då många ungdomar i Härlanda har idrottsaktiviteter i Kvibergsområdet. Även arbets- och skolpendlingen ökar mellan dessa områden när fler bostäder kommer till stånd.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Västtrafik kan inte identifiera ett behov av direkttrafik mellan Kålltorp och Kviberg är stort nog för att införas. Västtrafik ser det inte heller som möjligt, att med dagens gatustruktur, trafikera en linje i Munkebäcks Allé – Munkebäcksmotet – Kvibergs broväg. Att lägga en busslinje i nämnda sträckning bedömer vi skulle ge en tillräckligt attraktiv linje för att ge ett resande. Västtrafik har idag linje 515 som trafikerar Östra sjukhuset-Gamlestadstorget med relativt lågt resande.

Övriga önskemål och synpunkter i Centrum

Behov som rör idrottsanläggningar och friluftsområden i Centrum presenteras i kapitlet *Kollektivtrafik till idrottsanläggningar och friluftsområden*.

Kollektivtrafiken i Sydväst

Följande är en redogörelse av Göteborgs Stads samlade önskemål och synpunkter på kollektivtrafiken i Sydväst.

Stadsområde Sydväst utgörs av primärområdena Fiskebäck, Långedrag, Hagen, Grimmered, Södra Skärgården, Bratthammar, Guldringen, Skattegården, Kaverös, Flatås, Högsbohöjd, Högsbotorp, Tofta, Ruddalen, Järnbrott, Högsbo, Frölunda Torg, Ängås, Önnared, Grevegården, Näset, Kannebäck, Askim, Hovås och Billdal.

Samhällsplaner i Sydväst

Det är många pågående byggprojekt i stadsområdet som kommer öka trycket på kollektivtrafiken i hela sydvästra Göteborg. Göteborgs Stad kommer att dela information om planerade och pågående bostadsbyggnadsprojekt med Västtrafik separat från föreliggande inspel. Göteborgs Stad vill särskilt framhålla följande samhällsplaner som kan generera ett ökat resande till platserna.

Opaltorget

Opaltorget förväntas vara helt färdigbyggt inom ett år där förändring av hållplatslägen är en viktig del i stadsutvecklingen för att främja ett tryggt och attraktivt resande. Här kan busslinjernas tider behöva ses över för att synka och/eller komplettera spårvägen. Linjedragningar till Opaltorget behöver ses över för att på lång sikt stärka resandet i område.

Staden önskar i år föreslå att Västtrafik ser över om en justering/översyn av trafikeringen av de busslinjer som angör Opaltorget kan göra att det blir mer attraktivt för boende i Näset/Önnared att resa kollektivt in till centrum, jämfört med nuvarande byte vid Frölunda torg. Förslaget är med andra ord att undersöka om det kan bli en bättre restid genom att byta mellan buss-spårvagn vid Opaltorget, i syfte att öka resandet från Näset/Önnared, samt skapa mer liv och rörelse vid Opaltorget som en trygghetsinsats.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Västtrafik ser i dagsläget inte behov av att utöka trafiken, men på sikt ökar kapaciteten i och med införandet av längre spårvagnar som kan trafikera området

Södra Änggården

Verkställande av detaljplanen för Södra Änggården som vann laga kraft 2022 har påbörjats. Det är viktigt att kollektivtrafiken inom och till området taktar med utbyggnaden av detaljplanen. De busslinjer som trafikerar området idag går relativt sällan under dygnet och veckan. Det är problematiskt att utbyggnaden av Södra Änggården sker innan kollektivtrafiken är utbyggd inom och till området. Det finns ett behov av tätare busstrafik som trafikerar området innan det är färdigbyggt. Det är fortsatt viktigt att följa utvecklingen när bostadskvarter färdigställs och inflyttandet påbörjas.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Västtrafik följer utvecklingen i Högsbo industriområde och ser i dagsläget inget behov av utökad trafik.

Resbehov i Sydväst

Det saknas förbindelser med kollektivtrafik mellan vissa målpunkter inom och utanför stadsområde Sydväst. Det är viktigt att etablera nya tvärförbindelser mellan dessa målpunkter, både för att avlasta befintliga linjer och hållplatser men även för att skapa

ökad framkomlighet och ett attraktivare utbud för resenären. Göteborgs Stad vill särskilt lyfta fram behovet av nya förbindelser på följande platser.

Askim/Billdal – Frölunda torg

Det finns fortsatt ett behov av enklare och snabbare förbindelser mellan Frölunda torg och Askim samt Brottkärr. I dagsläget saknas direktförbindelser eller bra byten. Frölunda torg är en viktig målpunkt och avstånden är inte stora, men en resa med kollektivtrafik tar lång tid, särskilt i jämförelse med restiden med bil.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Västtrafik noterar önskemålen om nya förbindelser i Sydväst men ser inga möjligheter att genomföra dem inom ramen för trafikplan 2025. Västtrafik är medvetna om önskemålet om kollektivtrafik mellan södra Askim och Frölunda torg och studerar möjligheten att införa detta inom ramen kommande trafikplaner.

Frölunda Torg – Mölndals station

De busslinjer som idag går mellan Frölunda torg och Mölndals station/centrum kör långa vägar och tar lång tid. För att göra det mer fördelaktigt att åka kollektivt på sträckan jämfört med bil, samt för att knyta ihop sydvästra Göteborg med Mölndal och i förlängningen även söderut med till exempel Kungsbacka finns ett behov av en snabbare busslinje mellan målpunkterna.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Västtrafik ser inte att underlaget är tillräckligt stort för att i dagsläget införa ytterligare en och snabbare linje mellan Frölunda och Mölndal.

Saltholmen – Frölunda torg/Opaltorget

Det finns fortsatt behov av bättre tvärförbindelser mellan Opaltorget, Frölunda Torg och Saltholmen, där delar av Älvsborg även täcks in. Behovet bedöms öka i och med den utvecklingen som kommer ske vid de båda torgen.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Västtrafik delar inte Göteborg stads syn på behovet av särskilt förbättrade relationer mellan Södra skärgården och Opaltorget men kan hålla med om att en resa i denna relation innebär flera byte med risk för lång bytestid.

Billdal, Hovås, Askim - Mölndal

Den nya zonstrukturen medför bättre möjligheter för nya trafikupplägg. Till exempel har det blivit attraktivare att resa mellan Göteborg och Mölndal. Det har länge funnits önskemål om att skapa snabbare kopplingar mellan Göteborg och Mölndal, vilket det nu finns förbättrade förutsättningar för.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Västtrafik har inte sett någon större tillströmning av resande i relationen AskimMölndal men följer utvecklingen. I dagsläget är det goda möjligheter att resa med byte vid Radiomotet.

Södra Skärgården

Staden ser ett behov av att följa utvecklingen av kollektivtrafiken inom och till Södra skärgården utifrån den nya upphandlingen.

Övriga önskemål och synpunkter i Sydväst

Väg 158

Det är fortsatt en kapacitetsbrist på busslinjer som trafikerar väg 158. Staden arbetar för att ta fram mobilitetsåtgärder på sträckan, men ser behov av åtgärder med till exempel linjer till fler målpunkter och större eller fler bussar. Brottkärrsmotet behöver utvecklas till en kollektivtrafikknutpunkt.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Västtrafik följer kontinuerligt resandeutvecklingen i stråket längs väg 158 och förstärker vid behov. Västtrafik saknar i dagsläget medel till att införa nya linjer till nya målpunkter.

Önnered och Näset

Det pågår detaljplanearbete i Önnered och Näset som kommer öka trafikmängden på de redan högt trafikerade Näsetvägen och Skattegårdsvägen. Det finns ett stort behov av tätare busstrafik under pendlingsstider. Dagens halvtimmestrafik plus byte vid Frölunda torg möjliggör inte för att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ.

Socialförvaltningen sydväst har mottagit synpunkter om att de busslinjer som trafikerar Näset inte är fullt pålitliga, där bussar till exempel inte kommer/avgår enligt tidtabell. Västtrafik föreslås studera omfattningen av denna problematik.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Västtrafik kommer att följa utvecklingen i dessa områden men ser just nu inget behov av att förstärka linjerna. Områdena är så placerade i geografin att det är svårt att trafikera med konkurrenskraftig trafik gentemot bilresor.

Behov som rör idrottsanläggningar och friluftsområden i Sydväst presenteras i kapitlet *Kollektivtrafik till idrottsanläggningar och friluftsområden*.

Kollektivtrafiken på Hisingen

Följande är en redogörelse av Göteborgs Stads samlade önskemål och synpunkter på kollektivtrafiken på Hisingen.

Stadsområde Hisingen utgörs av primärområdena Kvillebäcken, Slättadam, Kärradalen, Tuve, Säve, Kärra, Rödbo, Skogome, Brunnsbo, Backa, Skälltorp, Kyrkbyn, Rambergssåden, Eriksberg, Lindholmen, Norra Biskopsgården, Länsmansgården, Svartedalen, Hjuvik, Nolered, Björlanda, Arendal, Södra Biskopsgården och Jättesten.

Samhällsplaner på Hisingen

Göteborgs Stad kommer att dela information om planerade och pågående bostadsbyggnadsprojekt med Västtrafik separat från föreliggande inspel. Det sker en stor

utveckling av verksamhetsområden på Hisingen och det är viktigt att skapa förutsättningar för ett kollektivt resande till dessa. Göteborgs Stad vill informera Västtrafik om följande verksamhetsområden som är nyligen färdigställda eller kommer att färdigställas före 2026 i stadsområde Hisingen som förväntas generera ett ökat resande till platserna.

Större expansionsområden

Backaplan och Karlastaden är två nya större expansionsområden som succesivt kommer byggas där Karlastaden har fokus mest på bostäder och Backaplan en blandstadsbebyggelse med både bostäder och i huvudsak handel. I Karlastaden pågår succesiv inflyttning i främst Karlatornet som håller på att färdigställas. Övriga bostads och kontorsbyggnader fylls på efterhand de är färdigställda. Efter 5-årsperioden kommer en succesiv förtätning med flera etableringar ske i Frihamnen och övriga Lindholmen samt att även Säveområdet kommer byggas ut med en blandning av industri och logistik där flera personer kommer ha sin arbetsplats.

Färjeterminal Arendal

Arbetet med ny detaljplan för hamnverksamhet i Arendal är påbörjat. Göteborgs Hamn planerar för en omlokalisering av Stenas färjetrafik som idag finns vid Masthuggskajen och Majnabbe till Arendal. Stena kommer enligt planerna att flytta sin färjeverksamhet till Arendalsområdet 2028 med konsekvensen att både person och godstrafiken på vägnätet på Hisingen kommer att öka.

Frihamnen

Byggnationen av spårväg genom frihamnen och Lindholmsallén förväntas färdigställas ca årsskiftet 2025/2026.

Frihamnen kommer de närmaste åren att utvecklas med både bostäder och verksamheter vilket förväntas generera ett ökat resande till och från området.

Arbetet med ny detaljplan för kontor och verksamheter vid frihamnen är påbörjat. Polestar har beslutat etablera ett nytt globalt huvudkontor i Frihamnen där enligt planerna ca 1500 personer kommer arbeta. Etableringen kommer innebära ett ökat tryck på resanden till och från Frihamnen från Hisingen eller via Centralstationen och över Hisingsbron. Flera medarbetare är idag etablerade i Arendals – området som idag har brist på kollektiva resesätt.

Avsiktsförklaring Volvo Car Corporation

I samband med beslut att satsa på Amazonvägen har samtal förts under en längre period mellan Göteborg Stad och Volvo Car Corporation (VCC). VCC har i samverkan med Next step group och Vectura påbörjat byggandet av Innovation destination Torslanda med inriktning framtidens mobilitet och material. Satsningen i byggnadsvärde är ca 5 mdr kr enligt enligt de pressmeddelanden som skickades i samband med lanseringen 7 feb.

Göteborg Stad och VCC har tecknat en avsiktsförklaring med 5 inriktningar för framtida samarbeten. Ett av de 5 områden som identifierats handlar om kollektivtrafik och att bygga eller koppla ihop de tre viktiga noderna Lindholmen – Lundby – Torslanda.

Samtal har även förts med AB Volvo samt Lindholmen Science park som ser liknande behov av att se över kollektivtrafikens kapacitet mellan noderna men även hur starka kopplingar till andra delar av Göteborg i en framtid kan se ut och fungera. Parterna beskriver behov av inte bara arbetspendling utan även möjlighet att under kontorstid de pressmeddelanden som skickades i samband med lanseringen 7 feb.

Göteborg Stad och VCC har tecknat en avsiktsförklaring förflytta sig för möten mellan noderna med publika medel.

Volvo Campus Lundby

Detaljplan för utökade verksamheter vid Volvo Lundby vann laga kraft 2019. Det förväntas tillkomma ca 5000–6000 anställda när området är fullt utbyggt.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Västtrafik för dialog med kommunen och Volvo om en framtida trafikering av Campus Lundby kan se ut. Visst ökat utbud kommer att ske under 2024 med trafik på den nya hållplatsen Campus Lundby Norra.

Batterifabrik Torslanda

Novo Energy production planerar starta leveranser till Volvo Car Corporation (VCC) under Q4 2026. Enligt planeringen kommer på sikt 3000 personer arbeta i produktion och kontor i Torslanda. Byggnaden är under uppförande och beräknas vara klar under 2025 för att därefter fyllas med processutrustning och medarbetare. Under byggtiden kommer ca 2–3000 byggnadsarbetare jobba på site men antar de flesta åker i egna bilar eller samåker några personer per bil.

Volvo Tuve

Projektering för den lagakraftvunna detaljplanen för verksamheter vid Norra Stenebyvägen i Tuve är påbörjad. Detaljplanen möjliggör för nytt kundcenter, demonstrationsbanor och en utökning av befintlig industriverksamhet vilket genererar i cirka 2700 nya arbetstillfällen. Förväntad byggstart är tredje kvartalet 2025.

Pressvägen och Hisingens logistikpark

Framtagande av detaljplan för expanderingsområde för industri pågår. Tänkt tillkommen bebyggelse avser ca 350 000 kvm verksamhetsyta och uppskattas generera ca 3000 arbetstillfällen.

Säve flygplats

Planprogram för Säve flygplats syftar till att skapa ett större sammanhängande verksamhets- och logistikområde där Säve flygplats ligger idag. Cirka 6000 arbetsplatser beräknas möjliggöras inom programområdet. Förväntad byggstart för detaljplan 1 är under 2025. Drygt 2000 arbetstillfällen möjliggörs inom denna detaljplan.

Amhult – Torslanda torg

Framtagande av detaljplan för handel och bostäder på Torslanda torg pågår och tillkommande bostäder förväntas på flera platser i Torslanda. I Program för Centrala Torslanda ingår ett förslag med en busslinje som går via Amhult – Nordlyckeskolan - Torslandavallen - Torslanda torg. Detta skulle ge en linje som kopplar ihop Amhult med

Torslanda centrum. Önskemålet kvarstår alltså, även om det kommer dröja innan infrastrukturen för denna linje är på plats.

Resbehov på Hisingen

Kollektivtrafiken behöver utvecklas i takt med att områdena på Hisingen förändras och den behöver också anpassas för att tillgodose transportbehoven under hela dygnet, framför allt i områden som har lägre bilinnehav. Det saknas även förbindelser med kollektivtrafik mellan vissa målpunkter inom och utanför Hisingen. Det är viktigt att etablera nya tvärförbindelser mellan dessa målpunkter, både för att avlasta befintliga linjer och hållplatser men även för att skapa ökad framkomlighet och ett attraktivare utbud för resenären. Göteborgs Stad vill särskilt lyfta fram behovet av nya förbindelser eller utökat turutbud på följande platser.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Resandet ligger fortfarande på en lägre nivå än 2019 så Västtrafik ser inte inga behov av utökad kapacitet inom befintlig trafik på Hisingen. Västtrafik är medvetna om att det är flera nya bostäder som färdigställs på Hisingen de närmaste åren och kommer noga följa resandeutvecklingen i de aktuella stråken. Utgående från dagens resande så ser Västtrafik inte att det finns behov eller förutsättningar för några utbudsförändringar på Hisingen.

Backa/Selma Lagerlöfs torg

Det är av stor vikt att trafikförändringen i Backa följs upp och utvärderas för att säkerställa att utvecklingen går i takt med planerad bostads- och infrastrukturbyggnation. Göteborgs Stad har tagit del av synpunkter från boende i området som upplever att utbudet av kollektivtrafik och tillgången till stadens centralare delar har försämrats då linje 19 lades om i juni 2023 så att enbart linje 18 går via Brunnsparken. Staden har också fått till sig att invånare upplever att det är svårt att ta sig med kollektivtrafik mellan Skogome och Brunnshotorget samt att avsaknaden av direktbussar mellan Skogome och Brunnsparken gör att många väljer bilen för att ta sig in till stan.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Västtrafik för dialog med Göteborgs stad om utbudet av kollektivtrafik i Backa. Trafiken är nyss förändrad och vi får följa utvecklingen och se om det finns behov av framtida förändringar. 2025 Startar ett nytt avtal för områdestrafiken, men det är i princip den trafik som går idag. Om det ska ske förändringar får det hanteras i samband med etableringen av avtalet.

Wieselgrensplatsen

Göteborgs Stad får synpunkter från invånare kring att 17-bussen inte längre trafikerar Wieselgrensplatsen. Det är framför allt äldre boende i Tuve som lyfter att det nu är krångligt att ta sig dit då det krävs byten.

Övriga önskemål och synpunkter på Hisingen

Kollektivtrafik till småhusområden

Göteborgs Stad planerar många småhusområden på Hisingen och det behövs i tidiga skeden en dialog mellan staden och Västtrafik kring hur vi kan utveckla en attraktiv kollektivtrafik med bärande resande till dessa områden.

Behov som rör idrottsanläggningar och friluftsområden på Hisingen presenteras i kapitlet *Kollektivtrafik till idrottsanläggningar och friluftsområden*.

Kollektivtrafik till idrottsanläggningar och friluftsområden

Göteborgs Stad, genom Idrotts- och föreningsnämnden, ansvarar för att skapa goda förutsättningar för stadens invånare att kunna idrotta, ha en aktiv fritid och främja folkhälsa genom att tillgodose behov av anläggningar för motion, idrott och föreningsliv. Idrotts- och föreningsnämndens vision är att göra Göteborg friskare. Kollektivtrafiken spelar en avgörande roll för göteborgarnas tillgång till idrott och aktiv fritid. En god kollektivtrafik är viktigt ur ett jämlikhetsperspektiv eftersom det är en förutsättning i vardagslivet för många men också för att kunna ta del av stadens utbud på helger och lov. Alla barn har rätt till en meningsfull fritid enligt barnkonventionen och en förutsättning är en god kollektivtrafik som möjliggör för alla barn och unga att ta sig mellan bostad, skola och fritidsaktivitet. Kollektivtrafiken möjliggör även för skolans verksamhet att ta sig till idrotts- och motionsområden på dagtid och för familjer att besöka dessa på kvällar, helger och lov.

Tillgång till natur- och friluftsområden är viktiga för aktiviteter och socialt umgänge. Det behövs även en god kollektivtrafik till anläggningar, utflyktsmål och målpunkter utanför stadskärnan som naturområden, friluftsbad och djuranläggningar särskilt under helger och lov. Att resa med kollektivtrafik innebär ofta en kombination med aktiva transporter vilket förutsätter säkra och trygga hållplatser och cykelparkering. För att underlätta resandet med kollektivtrafik bör fler av stadens idrotts- och motionsanläggningar inkluderas som platser i sökverktyget.

Idrotts- och föreningsförvaltningen vill i år skicka med ett inspel om att inkommande tågtrafik från övriga regionen till evenemangsstaden Göteborg är ett viktigt målområde att se över för att säkerställa hållbart resande till idrottsanläggningar. Ett exempel är sträckan Borås-Göteborg (Kust till kustbanan), som skulle kunna göras mer attraktiv för resenären genom ökad turtäthet. Kapaciteten har på intet sätt nått taket enligt Trafikverkets kapacitetsutredningar.

Befintliga och planerade idrottsanläggningar och friluftsområden

Göteborgs Stad vill lyfta behovet av att utveckla möjligheterna att ta sig med hållbara färdssätt som kollektivtrafik till befintliga och planerade idrotts- och fritidsanläggningar samt rekreatiomsområden. Detta bidrar till att uppfylla det övergripande målet om

vardagsresor i Målbild koll2035, som anger att kollektivtrafiken skall kunna tillgodose resor för hushållens samlade behov, inkluderat resor för rekreation och nöje.

Behovet av kollektivtrafik till idrottsanläggningar och friluftsområden är särskilt stort på kvällar och helger, då många är lediga från skola och jobb men behövs även dagtid för att underlätta för skolor och andra besökare.

Idrotts- och föreningsnämndens investeringsnominering aktualiseras löpande. Nedan listas några anläggningar på platser som inte tidigare använts för idrott och föreningsliv, ett antal befintliga idrottsområden där många nya anläggningar och funktioner tillkommer och där tillgängligheten med kollektivtrafik sedan tidigare har varit undermålig. Bedömningen är att dessa kan generera ytterligare behov av kollektivtrafik fram till 2026.

Nordost

I nordost är avstånden långa och terrängen kuperad vilket ökar behovet av god kollektivtrafik. Kapaciteten upplevs som otillräcklig och vissa hållplatser som otrygga. Det finns stora välbesökta naturområden och nya förbindelse och utökade turer behövs till Vättlefjäll där förvaltningen har byggt Vättlefjälls motionscentrum. Kvibergs Park är en viktig målpunkt som ständigt utvecklas med fler funktioner och anläggningar. Under 2023 invigdes en ny ishall och dubbel idrottshall. I området finns även en ny träningsplattform och temalekpark för spontana aktiviteter. Padelbanor har byggts och utveckling sker av flera befintliga anläggningar. Behovet av kollektivtrafik kommer att öka med fler besökare. Hållplatsen och vägen till Kvibergs Park upplevs som otrygg. Lärjeskolan står klar med en stor idrottshall som kommer att användas av föreningsliv på kvällar och helger. Kortedala simhall kommer etableras på platsen där Isdala ishallar har legat och planeras att vara klart 2026. Det är viktigt att det även går att ta sig med kollektivtrafik till de områden och anläggningar utanför tyngdpunkterna i till exempel Bergum.

Centrum

I centrum finns och byggs det flera idrotts- och motionsanläggningar och kollektivtrafiken är generellt god. Skatås är ett välbesökt idrotts- och motionsområde med många funktioner där avståndet mellan hållplats och motionsområdet är långt, med kuperad terräng och upplevs som ett hinder för att ta sig till området. Hela delsjöområdet är viktigt för rekreation och friluftsliv och saknar god tillgång till kollektivtrafik.

Sydväst

Ruddalens idrottsområde är välbesökt och har under de senaste åren utvecklats med fler anläggningar och funktioner (Frisbeegolf, tak och väggar bandybana, skrinnaresall 2022–2025) men det är relativt långt och kuperat mellan hållplats och idrottsområdet. På Ruddalen finns den största fotbollsarenan för sydväst och den kommer utvecklas för spel i de högre divisionerna. I Askim kommer den nya simhallen få en ny placering (planeras att vara klart i början av 2026). Bättre kollektivtrafik och tätare turer behövs till Långeberga Ridklubb. Kusten och skärgården är populära utflyktsmål på sommarhalvåret och kollektivtrafiken behöver ha kapacitet att omhänderta besökare från hela staden och turister.

Hisingen

Hisingen är stort till ytan och har skilda förutsättningar i olika delar. I de södra delarna är

tillgången till kollektivtrafik relativt god och förvaltningen bygger både nya anläggningar och förtätar i befintliga områden. I Rambergsstadens idrottsområde kommer det byggas större anläggningar inom de närmaste åren. Generatorsplan har anlagts med konstgräs vilket genererar fler besökare och flera idrottshallar tillkommer i området. I Länsmansgården och vid Blidvädersplan har aktivitetsytor byggts (2021). Avståndet till hållplats från Blidvädersplan och Blidväders aktivitetsyta är långt. Flera hållplatser i området upplevs som otrygga. I Björlanda har en ny stor friidrottsanläggning som ökar behovet av kollektivtrafik invigts och i de västra och norra delarna är kust och landsbygd välbesökta målpunkter särskilt helger och lov.

Det planeras för en ny badanläggning i Torslanda som förväntas generera ett ökat behov av kollektivtrafik. Färdig byggnation är beräknat till 2031. I Program för Centrala Torslanda ingår ett förslag med en busslinje som går via Amhult – Nordlyckeskolan - Torslandavallen - Torslanda torg. Detta skulle ge en linje som kopplar ihop Amhult med Torslanda centrum. Denna busslinje är mycket viktig då det finns ett stort behov av att kollektivtrafikförsörja Torslandavallen/ idrottsplats.

På Backavallen planeras byggnation av en ny sporthall och antalet besökare till platsen förväntas öka. Anläggningen förväntas vara färdigställd under 2027. I nuläget är avståndet till närmsta hållplats ca 800 meter. Västrafik och Göteborgs Stad bör föra en dialog kring hur anläggningen ska kollektivtrafikförsörjas.

Det saknas ofta god kollektivtrafik till ridanläggningarna på Hisingen och vägen mellan hållplats och anläggning kan vara både lång och otrygg, vilket gör att barn måste ha skjuts eller sällskap av någon vuxen.

Övriga önskemål och synpunkter

Idrotts- och föreningsförvaltningen deltar gärna i dialog och planering av kollektivtrafiken i Göteborg samt Länsstyrelsens arbete med hållbart resande till naturområden och önskar återkoppling om vad som omhändertas i planeringen.

Tillgänglighet i kollektivtrafiken

Flera förvaltningar i Göteborgs Stad ansvarar för att skapa förutsättningar för personer med funktionsnedsättning att förflytta sig i och använda Göteborgs inne- och utemiljöer.

För att kollektivtrafiksystemet ska fungera för denna målgrupp ska det vara universellt utformat. Rätten att kunna förflytta sig i och använda Göteborgs inne- och utemiljöer är ett mål i programmet för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning (2021–2026) i Göteborgs Stad. Uttalade strategier för att uppnå målet är bland annat att tillämpa och ställa krav på universell utformning vid planering av stadens ute-och innemiljöer. Detta är i sin tur en del av det nationella målet för funktionshinderpolitiken: att uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhället för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Tillgängligheten till, från och inom hållplatsens olika lägen samt fordonen ska vara anpassad för staden invånare oavsett funktionsvariation.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Västtrafik ställer krav på tillgänglighetsanpassning på alla fordon vid upphandling av trafik. I dagsläget är det bara delar av spårvagnstrafiken och delar av båttrafiken som inte är fullt tillgänglighetsanpassade vad beträffar fordon och fartyg. Västtrafik arbetar ständigt med att förbättra tillgängligheten för funktionsvarierade i kollektivtrafiken. Ibland är det automatisering som är bäst för att garantera att saker fungerar och ibland är det mer personell inblandning som är lösningen. En sak som är säker är att kunskap ger bättre lösningar. Vi vill rekommendera Förvaltningen för funktionsstöd att kontakta Västtrafiks hållbarhetsstrateg för tillgänglighet för att föra en dialog om de frågor som de tagit upp i sitt inspel. Västtrafik har ett etablerat samarbete med organisationerna för olika funktionsvariationer. Vi har genom detta samarbete ständig dialog om brister och diskuterar möjligheter till förbättringar.

Trafik till bostäder med särskild service (BmSS)

Staden vill framhålla vikten av god kollektivtrafik till verksamheter som riktas till personer med funktionsnedsättningar. Bland verksamheterna finns bland andra daglig verksamhet, bostäder med särskild service (BmSS) och övrigt stöd i den privata bostaden. Nyetableringar av exempelvis BmSS är relativt små i omfattning, jämfört med andra byggprojekt, så att de troligtvis inte påverkar efterfrågan på kollektivtrafik i någon högre utsträckning.

Däremot påverkar utbudet av kollektivtrafik den enskilde individens möjlighet att vara delaktig i samhället, vilket gäller främst kring våra BmSS i ytterstaden - både planerade projekt samt befintliga enheter. Det är av stor vikt för förvaltningen att kollektivtrafik finns så att de boende kan komma till arbete och fritid även på helg och kvällar.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Västtrafik svarar på samtliga detaljplaner som innefattar bostäder och verksamheter. Västtrafik har genom året besvarat flera planer som innefattat BmSS och vår erfarenhet är att de har placerats på platser med relativt god tillgänglighet till kollektivtrafik. Vad beträffar dagliga verksamheter har det inte förts någon dialog. Som förvaltningen skriver så är sällan ett BmSS underlag nog för utökad kollektivtrafik på exempelvis kvällar och helger.

Åldersvänlig kollektivtrafik

Alla göteborgare ska igenom hela livet och utifrån unika och skiftande behov ges möjlighet till en bra livsmiljö. Människor i alla åldrar och med olika förutsättningar ska ha möjligheter att vistas i och använda stadens alla offentliga rum. Tillgänglighet i samhällsplaneringssammanhang betyder ofta "närhet" eller att det finns kopplingar till exempel i form av gator, gångvägar, cykelstråk och kollektivtrafik.

”Äldre” i betydelsen att ha fyllt 65 år omfattar flera generationer och en stor mångfald av individer med olika behov, önskemål, bakgrund och livssituationer. Äldre vuxna ska ses som jämlika invånare med resurser, men som kan ha andra behov jämfört med yngre personer. Till exempel är många äldre personer beroende av kollektivtrafiken för service- och fritidsresor, när resor till arbete inte längre är aktuellt. Tillgänglighet utifrån ett

äldreperspektiv eller all-åldersperspektiv innebär också tillgänglighet i betydelsen användbarhet.

Investeringar i kollektivtrafiken med hänsyn till äldre personers behov kan medföra stora samhällsekonomiska vinster då det kan innebära att till exempel behov av färdtjänst och annan samhällelig omsorg kan vara mindre eller skjutas upp.

Resbehov åldersvänlig kollektivtrafik

För seniorer är tvärkopplingar i kollektivtrafiken viktiga och avgörande för att resa mellan olika delar av staden. Det ”finmaskiga nätet” behöver därför utvecklas för att underlätta för äldre göteborgare att ta sig till olika aktiviteter, läkarbesök, affärer, etc. runt om i staden. Tvärkopplingar i trafiken berör även medarbetare inom äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen. Behov finns att smidigt och tryggt kunna resa med kollektivtrafiken till sin arbetsplats, till exempel till vård- och omsorgsboenden och hemtjänstlokaler och att kunna resa mellan vård- och omsorgstagare, under vardagar och helger och under dygnets alla timmar. Göteborgs Stad vill belysa följande behov av förbättrade förbindelser för att bidra till en åldersvänlig kollektivtrafik.

Förbindelser mellan stadens ytterområden

Det finns bister i det nära nätet som behöver utvecklas till att gå tvärgående, exempelvis med direktförbindelser mellan Torslanda och Vårväderstorget i Biskopsgården. I dagsläget går det turer från ytterstaden till centrala Göteborg och i vissa fall till mellanstaden. Dock behöver även direktförbindelser mellan ytterområden stärkas.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Västtrafik kan också se behovet men har inte möjlighet att införa ny trafik. Vi arbetar tillsammans med Göteborg om att bytespunkter skall vara tillgängliga, trygga och ha bra passning mellan ankomster och avgångar. Förhoppningsvis leder detta till att resor för äldre underlättas.

Förbindelser till rekreationsområden

För en åldersvänlig kollektivtrafik är det viktigt med bra förbindelser till rekreationsområden och mötesplatser/träffpunkter. Staden beklagar indragningen av linje 26 till Torslanda, då Torslandaviken är ett viktigt rekreationsområde för äldre, med dess promenadslingsor och möjligheter till fågelskådning. Indragandet av linjen påverkar negativt möjligheten att resa kollektivt till naturreservatet.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025

Västtrafik är medvetna om de brister som förekommer i kollektivtrafikens tillgänglighet till natur- och rekreationsområden. Det är svårt att motivera trafik till dessa områden utifrån resandeunderlag. Vi får tills vidare hänvisa till de områden som idag finns i anslutning till kollektivtrafiken.

Informationsinhämtning från invånare

Socialförvaltningen Hisingen har genomfört informationsinhämtningar med invånare på mötesplatser för äldre på Hisingen och sammanställt dessa. Synpunkterna bedöms kunna vara relevanta för fler geografiska områden än Hisingen och redovisas därför under kapitlet ”Åldervänlig kollektivtrafik”. Deltagare vid informationsinhämtningen uppgav av

att det kan vara svårt att resa med rullator när bussen kör/svänger kraftigt, då flyger rullatorn. Vissa är oroliga för att ramla, dels vid kraftiga inbromsningar och vid de tillfällen då chaufförerna inte har tid att vänta in att resenärerna sätter sig. Ibland stannar chauffören långt ifrån plattformen, då är det svårt att komma eller på bussen, och extra svårt att ha med rullator/dramat.