

Göteborgs Stads inspel till Västtrafiks trafikplan 2027

Följande är en redogörelse av Göteborgs Stads samlade önskemål och synpunkter på det lokala kollektivtrafikutbudet. Inspelet till Trafikplan 2027 utgår från de frågeställningar som Västtrafik har skickat till Göteborgs Stad inför samverkansmötena som planeras till hösten 2025 (bilaga 3). I inspelet lyfts även övriga önskemål och synpunkter som bedöms bidra till uppfyllelse kommunens styrande dokument. Göteborgs Stads inspel till Västtrafiks Trafikplan 2027 har tagits fram i samverkan med följande förvaltningar och bolag:

- Business Region Göteborg
- Förvaltningen för Funktionsstöd
- Idrotts- och Föreningsförvaltningen
- Socialförvaltningen Centrum
- Socialförvaltningen Hisingen
- Socialförvaltningen Nordost
- Socialförvaltningen Sydväst
- Stadsbyggnadsförvaltningen
- Stadsmiljöförvaltningen
- Utbildningsförvaltningen och Grundskoleförvaltningen
- Äldre samt vård och omsorgsförvaltningen

Göteborgs Stads inspel till Trafikplan 2027 avser önskemål och synpunkter utifrån befintlig kollektivtrafik våren 2025. Nytt för årets dialogsvar är att samtliga synpunktslämnare ombetts inkomma med önskemål och synpunkter under varje geografiskt område som man önskar att Västtrafik ger särskilt fokus till. Dessutom har stadsmiljöförvaltningen, i samverkan med stadsbyggnadsförvaltningen, identifierat tre områden inom vilka Göteborgs Stad ser särskilt behov av utveckling av dialog och samverkan inom ramen för arbetet med kommande trafikplan.

För att nå miljö- och klimatmålen till 2030 behövs kraftfulla åtgärder och som ger effekt inom programperioden för att öka kollektivtrafikens marknadsandel och det hållbart resande, och där kollektivtrafiken är en viktig del. Västra Götalandsregionens klimatmål är att minska koldioxidutsläppen inom regionen med 80% till 2030 jämfört med 1990. Senaste miljömålsuppföljningen, Miljömålsbedömning 2023, visade att utsläppen hittills minskat med 17,6% och man konstaterar att omställningstakten behöver öka kraftigt för att målen ska kunna nås. Den näst största utsläppskällan av koldioxid är transporter och en viktig åtgärd för att minska klimatpåverkan från transporter, framför allt på så kort tid som till mållåret 2030, är att minska biltrafiken och öka resandet med gång, cykel och kollektivtrafik. En kollektivtrafik som är attraktiv, med bra utbud och god kvalitet är därför en förutsättning för att kunna minska klimatpåverkan från transporter i Västra Götaland.

Göteborgs Stads inspel till Västtrafiks Trafikplan 2027 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 (bilaga 4). Detta inspel 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 eller redovisas i Bilaga 4. Göteborgs Stads inspel till Västtrafiks trafikplan syftar till att verka för uppfyllelse av kommunens mål och strategier där kollektivtrafiken har betydelse:

- Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram
- Göteborgs Stads program för jämlika livsvillkor och jämlik hälsa 2025–2030
- Göteborgs Stads program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning
- Göteborgs Stads handlingsplan för åldersvänliga Göteborg 2021–2025
- Målbild koll 2035
- Trafikstrategin för en nära storstad
- Översiktsplan för Göteborgs Stad

Inspelet är uppdelat i avsnitt som fokuserar på kollektivtrafiken i respektive stadsområde Centrum, Hisingen, Nordost och Sydväst. 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

Innehållsförteckning.....	2
Göteborgs Stads önskemål på fokuserad dialog inför kommande trafikplanssamverkan	3
Trafikplanprocessens förbättringspotential.....	3
Älvtrafik	4
Näringslivets behov av god kollektivtrafikförsörjning.....	5
Göteborgs Stads inspel med geografisk indelning	5
Kollektivtrafiksbehov i Nordost.....	5
Prioriterade utvecklingsområden Nordost.....	6
Samhällsutveckling och resbehov Nordost	6
Övriga önskemål och synpunkter Nordost	7
Kollektivtrafiksbehov i Centrum.....	7

Prioriterade utvecklingsområden Centrum.....	7
Samhällsutveckling och resbehov Centrum	9
Kollektivtrafiksbehov i Sydväst.....	10
Prioriterade utvecklingsområden Sydväst	10
Samhällsutveckling och resbehov Sydväst	11
Övriga önskemål och synpunkter Sydväst.....	12
Kollektivtrafiksbehov på Hisingen	13
Prioriterade utvecklingsområden Hisingen	13
Samhällsutveckling och resbehov Hisingen.....	14
Övriga önskemål och synpunkter Hisingen	16
Kollektivtrafik till verksamhetsområden	16
Prioriterade utvecklingsområden.....	16
Kollektivtrafik till idrottsanläggningar och friluftsområden	19
Prioriterade utvecklingsområden.....	19
Kollektivtrafiksbehov till idrottsplatser och områden för rekreation	19
Större förändringar i anläggningsutbudet till 2027	19
Tillgänglighet i kollektivtrafiken	20
Trafik till bostäder med särskild service (BmSS).....	21
Åldersvänlig kollektivtrafik	21
Samhällsutveckling och förändrade resbehov	22
Åldersvänlig kollektivtrafik	22

Göteborgs Stads önskemål på fokuserad dialog inför kommande trafikplanssamverkan

Detta avsnitt avser områden där Göteborg Stad ser särskilt behov av utveckling av dialog och samverkan under arbetet med trafikplan. Frågorna rör inte enbart trafikförändringar 2027 och kan vara mer långsiktiga.

Trafikplanprocessens förbättringspotential

Göteborg Stad önskar särskild dialog och återkoppling om trafikplanprocessens utvecklingsmöjligheter i relation till samverkan mellan kommunen och regionen. Det finns behov av att i tidigare skede få ta del av Västtrafiks tidiga planer på kommande trafikförändringar. I dagsläget får Göteborgs Stad de första indikationerna och utkast på kommande trafik ett år eller mindre innan Västtrafiks styrelse tar beslut om kommande trafikplan. Detta innebär att det i många fall inte finns tid för politisk förankring och att det inte finns möjlighet för stadsmiljönämnden att inkomma med synpunkter. Det är ofta för sent för Västtrafik att justera och ändra kommande trafikplan i det skedet, även om kommunen på tjänstepersonsnivå lämnar konsekvensbedömningar som eventuellt skulle motivera justeringar av kommande plan.

Det skulle vara en stor förbättring om Göteborgs Stad i början på trafikplanprocessens första år får möjlighet att ta del av utkast på kommande trafikplan. Och få möjlighet att besvara Västtrafiks planer med egna bedömningar och frågeställningar som potentiellt sammanfaller med önskemål och behov som kommunen ändå skulle spelat in i dessa dialogsvar.

Göteborgs Stad ser även att Västtrafik bör delge egna konsekvensbedömningar i samband med att förslag på trafikplan presenteras. Det kan fungera som diskussionsunderlag för båda parter.

Uppföljningar på både regional och kommunal nivå visar att trenden för hållbart resande går åt fel håll för att vi ska nå globala, nationella och lokala miljö-och klimatmålsättningar. Samtidigt som Göteborgs Stad blir mer och mer beroende av en attraktiv kollektivtrafik för att möjliggöra en hållbar stadsutveckling. Kommunen ser därför ett särskilt behov av att utveckla dialogen kring trafikförändringar som påverkar många resenärer. Exempelvis likt kommande förändringar på linje Svart express, eller linje 16. Förändringar på båda dessa linjer kommer med risk för försämrade resupplevelse och service. Utöver en utvecklad dialog inför kommande förändringar ser Göteborgs Stad behov av att Västtrafik följer upp och utvärderar dessa förändringar utifrån målet om ett ökat hållbart resande. Skulle det visa sig att genomförda förändringar har en negativ påverkan är det av största vikt att åtgärder vidtas. Trafiksystem i större städer är komplext, delarna påverkar helheten och de olika transportslagen påverkar varandra.

Utöver uppföljningspotentialen för enskilda linjer efterfrågar kommunen en djupare analys av orsakerna bakom den minskade marknadsandelen för kollektivtrafik och det generellt minskande resandet i Storgöteborg som bland annat konstaterats i kommunens trafik-och resandeutvecklingsrapport för året 2024. Göteborg Stad för gärna dialog om uppföljning och utvärdering av större trafikförändringar och deltar gärna i framtida analysarbete.

Älvtrafik

Tvärförbindelser över älven möjliggör för redundans i trafiksystemet och innebär en avlastning på kommunens hårt trafikerade broar. Tvärförbindelse över älven är en tidseffektiv, gen koppling för boende och verksamma i Göteborgs Stad och stärker cykelpotentialen i kommunen vilket är i linje med Göteborg Stads mål för exempelvis cykel och gång, samt kommunens översiktsplan.

Under åren har älvtrafiken varit föremål för ett antal utredningar vars slutsatser fortfarande är relevanta i den kommande trafikutvecklingen och i samverkan mellan Göteborgs Stad och Västtrafik. Älvutredningens slutsatser stöttar en färjetrafik med linjer som ombesörjer flera områden längs med älvstranden med linjer som går sick-sack och gent korsar älven. Detta bedöms ha större potential än både långsgående linjer och skyttlar som endast trafikerar en kajplats på var sida älven. De bytespunkter som lyfts med särskilt hög potential och störst målpunktsdensitet är Stenpiren, Lindholmen, Operan och Järntorget.

Den linjetrafik som idag trafikerar älven är ett omtyckt och välutnyttjat trafikslag, vilket blir tydligt i bland annat Socialförvaltning Centrums och Äldre samt vård och omsorgsförvaltningens inspel. Resandet på de avgiftsfria linjerna 286 och 287 fortsätter att öka. Kommunen har noterat kraftiga reaktioner på de senaste förändringarna i

älvtrafiken med indragningen av Lilla Bommen och Slottsbergets färjeläge. Göteborgs Stad anser även att en framtida trafikering vid Operan och en fortsatt utveckling av trafiken vid Klippans färjeläge rimmar väl med planerad stadsutveckling och förtätning i områdena. Det är viktigt att fortsättningsvis utveckla möjligheterna med kopplingar över älven som finns oss tillhanda nu för att möta stadsutvecklingen oavsett framtida infrastrukturinvesteringar.

Göteborgs stad ser behov av särskild dialog avseende trafikering av Masthuggets färjeläge. Från 2028 börjar bostäder och verksamheter längst ut på halvön flytta in. Det tillskapade färjeläget ute på halvön möjliggör en mycket nära och gen koppling över älven för boende och verksamheter. I samband med projektet förbättras också kollektivtrafikens infrastruktur vid Järnvågen.

Färjeläget väster om halvön som Västtrafik har förespråkat är ett bättre läge med avseende till byten med annan kollektivtrafik. Detta färjeläge är dock inte möjligt att etablera förrän Stenaterminalen har flyttat. Även om förespråkat läge ligger något närmre Järntorget, är det cirka två minuters längre gångavstånd från läget längst ut på halvön. Göteborgs Stad anser att det finns stora nyttor med att få i gång färjetrafiken och etablera ett resmönster som både gynnar området och resenärerna. Bedömningen är att dessa nyttor överväger fördelarna med att vänta på alternativt färjeläge som kan ta uppskattningsvis 8–10 år att etablera.

Näringslivets behov av god kollektivtrafikförsörjning

Målsättningarna i Göteborgsregionens näringslivsstrategiska program är att bland annat ”erbjuda bäst förutsättningar för hög och hållbar tillväxt” samt ”ha bäst klimat för företagande och innovation”. Kollektivtrafiken har en viktig roll för att bidra till dessa mål. Näringslivet inom Göteborgs Stad efterfrågar långsiktighet i kollektivtrafiksystemet för att försörja större arbetsplatser samt industri- och företagstäta områden. Dessa områden är ofta bildominerade och har ett kollektivtrafikutbud som inte alltid passar arbetspendlingens behov.

Efter att den nya kollektivtrafiken på Hisingen har etablerats så finns fortfarande ett behov av att utveckla trafiken samt av förbättrad dialog och återkoppling från Västtrafik. Exempelvis i Arendal som kommer påverkas och utvecklas parallellt med att E45 och Stenaterminalen etablerar sig i området. Näringslivets behov lyfts mer utförligt i följande geografiska indelning, och i Business Region Göteborgs (BRG) inspel till trafikplanen.

Göteborgs Stads inspel med geografisk indelning

Följande avsnitt redogör för synpunkter och önskemål på kollektivtrafiken uppdelat i geografiska områden. Majoriteten av avsnittet består av underlag skickat från Göteborgs Stads socialförvaltningar och äldre- och funktionsstödsförvaltningarna, samt förvaltningen för idrott- och förening. Göteborg stads stadsutvecklande förvaltningars inspel omhändertas också i detta avsnitt.

Kollektivtrafiksbehov 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.

Prioriterade utvecklingsområden Nordost

I detta avsnitt lyfter socialförvaltningen de inspel som kommunen vill ha särskild återkoppling och dialog kring inom arbetet med trafikplan 2027.

Kollektivtrafiken i Nordost är särskilt viktig i och med områdets generellt låga bilinnehav och kuperade topografi. Kollektivtrafiken är därför mycket viktigt även inom stadsområdet. Stadsområdets naturområden och idrottsanläggningar är särskilt viktiga att försörja med god kollektivtrafik, även på kvällar och helger.

Göteborg Stad är särskilt intresserade av återkoppling om erfarenheter och utfall efter införandet av busslinje 21 (Bergsjön – Eriksberg). Vilka konsekvenser har linjen fått för boende i Utby som idag hänvisas till buss 56?

Kommunen önskar även särskild återkoppling rörande Gårdstens kollektivtrafikförsörjning i och med den enkelriktade busslinjen som idag trafikerar området. Vad har reaktionerna varit från resenärerna i området?

Samhällsutveckling och resbehov 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 verksamheter 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 till området 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.

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.

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. Kommunen önskar att linje X3 stannar vid en hållplats i Eriksbo, förslagsvis vid hållplats Eriksbo Västergärde eller Eriksbo Skola.

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, eftersom många ungdomar i Härlanda har idrottsaktiviteter i Kvibergområdet. Även arbets- och skolpendlingen ökar mellan dessa områden när fler bostäder kommer till stånd.

Övriga önskemål och synpunkter 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 ska tillgodose resor för hushållens samlade behov, vilket omfattar resor för rekreation och nöje.

Diskussion kring trängselåtgärder

Det kollektiva resandet är jämförelsevis högt i många delar av stadsområde Nordost. I dagsläget råder det 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.

Stadsmiljöförvaltningen, socialförvaltning nordost och Västtrafik skulle med fördel kunna föra en gemensam dialog om eventuella åtgärder som kan genomföras i samverkan för att sprida ut resandet och avlasta systemet under rusningstid. Exempelvis med beteendepåverkande åtgärder för att uppmuntra kortare resor med gång- och cykel.

Kollektivtrafiksbehov 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, Vasakommunen, Inom Vallgraven, Stampen, Heden, Olskroken, Redbergslid, Bagaregården, Kallebäck, Skår, Överås, Kärralund, Lunden, Härlanda, Kålltorp, Torpa och Björkekärr.

Prioriterade utvecklingsområden Centrum

I detta avsnitt lyfter socialförvaltningen de inspel som kommunen vill ha särskild återkoppling och dialog kring inom arbetet med trafikplan 2027.

Södra Älvstranden

Turtätheten på linje 285 samt färjeläget vid Klippan är viktigt för möjligheten till rekreation eftersom det är ont om grönområden i Majorna och Kungsladugård. För delar av Majorna är den närmaste parken Färjenäsparken på Hisingen. I dialoger med allmänheten i samband med fördjupad översiktsplan för Södra Älvstranden har boende fört fram att de önskar ökad turtäthet på linje 285 för att hinna åka till Färjenäsparken nära Eriksbergs färjeläge, vara i parken en stund och åka hem på samma biljett. Som turtätheten ser ut i dagsläget krävs två biljetter. Detta behov är särskilt stort under helgen eftersom turtätheten är glesare.

Under dialogerna har boende även lyft fram behovet av flera färjelägen på Hisingssidan, framför allt för möjligheten till rekreation. Flera lyfte att det var synd att färjeläget Slottsberget var indraget då de upplevde att det fanns fler vistelsekvaliteter där jämfört med Lindholmen. Boende lyfter generellt fram älvtrafiken som viktig och både vuxna och barn har tagit upp resor med färja under dialogerna. För barn och unga fyller även älvtrafiken en viktig funktion för skolresor för högstadie- och gymnasieelever som går i skola på Hisingen.

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 framför allt nord-sydlig riktning, men möjligheten att åka kollektivt öst-västligt är sämre. Det finns i dagsläget ingen kommunal grundskola i primärområdet Krokslätt och de fristående skolor som finns riktar sig till grundskolans senare åldrar. Samtidigt bor det drygt 700 barn i åldrarna 6–15 år i primärområdet Krokslätt. Öst-västliga kopplingar i kollektivtrafiken skulle underlätta för de barn som bor i de östra delarna av Krokslätt och går i skolan i Johanneberg eller Guldheden.

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 dragna 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 sydöstra delarna av Krokslätt längs Mölndalsåns dalgång.

Synpunkter på återkoppling av Trafikplan 2026

Socialförvaltning Centrums synpunkt om behov att utvärdera linjeförändringarna som trädde i kraft sommaren 2023 handlar om att färre linjer trafikerar Brunnsparken och då behöver byten ske vid andra knutpunkter. Upplever resenärerna att de nya linjesträckningarna och bytesmöjligheterna fungerar bra utifrån deras resebehov och resmönster? Har förändringarna lett till att det behövs fler byten? Exempelvis förändringen av tidigare linje 60 mellan Masthugget och Redbergsplatsen. Nu går det inte att byta mellan nya linjerna 60 och 61 i centrum eftersom de inte har överlappande bytespunkter vid Stenpiren/Brunnsparken/Centralstationen. Göteborgs Stad önskar återkoppling om linjeförändringarna har följts upp i undersökningar med resenärer. Om inte behöver den uppföljningen genomföras.

Samhällsutveckling och resbehov Centrum

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. Det är viktigt att etablera nya tvärförbindelser mellan målpunkter inom stadsdelsområdet, både för att avlasta befintliga linjer och hållplatser men även för att skapa ökad framkomlighet och ett attraktivare utbud för resenären.

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.

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 spårvagnstrafiken, 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?

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?

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.

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 framför allt 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 dragna 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 kommunens befolkning. Delsjöns badplats ligger 2 km, och Skatås 1 km, från närmaste hållplats. Området är 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 under tider då fler är lediga, måste en tillkommande linje inte nödvändigtvis ta ytterligare kapacitet i anspråk under exempelvis tider för arbetspendling.

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.

Kollektivtrafiksbehov 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, Önnered, Grevegården, Näset, Kannebäck, Askim, Hovås och Billdal.

Prioriterade utvecklingsområden Sydväst

I detta avsnitt lyfter socialförvaltningen de inspel som kommunen vill ha särskild återkoppling och dialog kring inom arbetet med trafikplan 2027.

Askim/Hovås/Billdal – Frölunda torg

Det finns ett behov av enklare och snabbare förbindelser mellan Frölunda torg och primärområdena Askim, Hovås och Billdal. I dagsläget saknas direktförbindelser. Frölunda torg är en viktig målpunkt och avstånden är inte stora, men en resa med kollektivtrafik tar lång tid i jämförelse med bil. Här ser socialförvaltningen stor potential för att minska resandet på väg 158 och Väster-/Söderleden vid rusningstrafik. Samt stärka möjligheterna för de grupper som är beroende av kollektivtrafiken att få en bättre tillgänglighet till arbetsmarknaden och service.

Behov av trafik till idrottsanläggningar och friluftsområden

Ruddalens idrottscentrum

Det behövs en hållplats närmare Ruddalens idrottscentrum, idag är det för långt mellan närmaste hållplats och anläggningen. Det finns ett behov av att samverka med Västtrafik för att titta närmare på hur grundskolor använder sig av Ruddalens idrottscentrum. En kontakt med grundskoleförvaltningen behöver tas för att utreda om avståndet begränsar eller försvårar för klasser att besöka Ruddalen. Behovet av att bättre tillgängliggöra västra kommunens största idrottsanläggning är viktigt för att främja jämlika uppväxtvillkor.

Tillgänglighet till kusten

Det finns ett behov av att skapa bättre tillgänglighet till kusten i sydvästra Göteborg och då framför allt rekreativa områden som badplatser. Frågan har varit aktuell under många år och den behöver ses över för att skapa en faktisk förändring. Dels är det snabbare restider från centrala och östra delar av kommunen, samt hållplatser närmare målpunkterna.

Minska belastning på de stora lederna

Det är fortsatt en kapacitetsbrist på busslinjer som trafikerar väg 158. Kommunen arbetar för att ta fram mobilitetsåtgärder på sträckan, men förvaltningen ser behov av åtgärder med exempelvis linjer till fler målpunkter och större eller fler bussar.

Förvaltningen ser även ett behov av att se över kollektivtrafiken kopplat till de olika pendelparkeringarna som finns längs med väg 158. För att minska trycket på pendelparkeringen vid Radiomotet (som därför också har avgiftsbelagts) samt minska bilpendlingen på väg 158 och öka andelen kollektivtrafikåkande skulle det exempelvis behövas en snabbare expressbuss som går från Brottkärrsmotet. Det skulle göra det mer attraktivt att ställa bilen tidigare och ta bussen en längre sträcka. Ett alternativ är också att tillföra en expressbusslinje som enbart stannar på de hållplatser som ligger i anslutning till pendelparkeringar längs med väg 158. Socialförvaltningen ser även att Brottkärrsmotet behöver utvecklas till en kollektivtrafikknutpunkt.

Samhällsutveckling och resbehov Sydväst

Opaltorget

Socialförvaltningen anser att linjedragningar för buss via Opaltorget behöver ses över för att stärka resandet i området och bli en kompletterande bytespunkt till Frölunda torg för resande från närliggande bostadsområden. Här kan busslinjernas tider behöva ses över för att synka och/eller komplettera spårvägen.

Södra Änggården

Göteborgs Stad ser en problematik med att kommande utbyggnad 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.

Önnered och Näset

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

Övriga önskemål och synpunkter Sydväst

Askim/Hovås/Billdal - Mölndal

Den nya zonstrukturen innebär 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 sydvästra Göteborg och Mölndal, vilket det nu finns förbättrade förutsättningar för.

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 sydväst med Mölndal och i förlängningen även söderut med till exempel Kungsbacka, ser förvaltningen ett behov av en snabbare busslinje mellan målpunkterna.

Saltholmen – Frölunda torg/Opaltorget

Det finns behov av bättre tvärförbindelser mellan Opaltorget, Frölunda Torg och Saltholmen, där även delar av Älvsborg täcks in. Det har genomförts arbetsmarknadsprojekt för att stärka utbytet mellan områden med högre arbetslöshet och områden, som skärgården, med utmaningar att attrahera arbetskraft. Dåliga resmöjligheter försvårar utbytet. Behovet bedöms öka i och med bostadsutvecklingen som sker i Tynnered och Frölunda.

Älvsborg

Kollektivtrafiken genom Älvsborg är viktig för många äldre och barn som bor i området. I och med kommande bostadsbyggande vid Redegatan och Toredammen kan det även skapas möjligheter för mer resande. Det finns efterfrågan av att behålla och stärka dagens busslinjer i området.

Planprogram Frölunda

Utifrån arbetet med planprogram för Frölunda lyfter stadsbyggnadsförvaltningen behovet av en översyn av resecentrum vid Frölunda torg. Frölunda torg är en av stadens tyngdpunkter och det finns bland annat behov av att utveckla fler offentliga friitor. Eftersom resecentrumets framtida kapacitet och trafikering har många samband med områdestrafikeringen i området, ser staden att framtida områdestrafikering och utformning av resecentrumet skulle behöva utredas tillsammans. Arbetet behöver starta inom samma tidsram som trafikplan 2027.

Behov av att utveckla skärgårdstrafiken

Det finns ett behov av fler turer till, och angoringsplatser i centrum, bland annat en stärkt koppling mellan södra Skärgården och Lindholmen. Under sommarhalvåret råder

det stor kapacitetsbrist på färjetrafiken och på den anslutande spårvagnstrafiken. Detta försvårar arbetspendlingen från och till skärgården. Det behöver utredas vilka möjligheter det finns att hantera denna kapacitetsbrist när turismen till skärgården ökar.

Det finns även ett stort behov av att utveckla trafiken mellan öarna i Södra Skärgården. Idag finns den kommunala servicen i form av vårdcentral, tandläkare, högstadieskola enbart på Styrso. En utökad färjetrafik skulle dessutom möjliggöra ett mer aktivt fritids- och föreningsliv.

Stadsmiljöförvaltningen ser ett behov av att följa utvecklingen av kollektivtrafiken inom och till skärgården utifrån den nya upphandlingen. Det är viktigt att Västtrafik arbetar med att minimera påverkan på trafik oavsett väderlek.

Kollektivtrafiksbehov 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, Rambergskommunen, Eriksberg, Lindholmen, Norra Biskopsgården, Länsmansgården, Svartedalen, Hjuvik, Nored, Björlanda, Arendal, Södra Biskopsgården och Jättesten.

Prioriterade utvecklingsområden Hisingen

I detta avsnitt lyfter socialförvaltningen de inspel som kommunen vill ha särskild återkoppling och dialog kring inom arbetet med trafikplan 2027.

Wieselgrensplatsen

Göteborgs Stad får synpunkter från invånare kring att 17-bussen inte lägre 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.

Slottsberget

I slutet av 2025 planeras båttrafiken till hållplats Slottsberget dras in. Hållplatsen har närhet till bland annat Centrina och Santosskolan. På skolorna går elever från hela kommunen, vilket framkommit i arbetet med pågående detaljplan för Santosskolan. I och med planförslaget föreslås elevantalet öka på Santosskolan, vilket kan generera fler resande till och från Slottsberget.

Skra bro

Under 2025 planeras Svart express ersättas med områdestrafik vilket förlänger restiden till Björlanda. Björlanda tillhör kommunens ytterområden, med långa avstånd och högt bilinnehav. För att minska bilberoendet krävs effektiv och tillgänglig kollektivtrafik. Vid Skra bro pågår dessutom omfattande utbyggnad av bostäder, och flera detaljplaner är under framtagande. Kollektivtrafiken till och från området behöver förstärkas snarare än försämrats. I samband med pågående stadsutveckling i Biskopsgården har kollektivtrafikkopplingen västerut lyfts i flera dialoger med invånare, med fokus på badmöjligheter. Att koppla samman kollektivtrafiken i Biskopsgården med svart express föreslås.

Västra Hisingen - Kungssten

I nuläget saknas kollektivtrafikkoppling mellan Västra Hisingen (Södra Torslanda och Biskopsgården) och Kungssten. Önskemål om en förbättrad koppling har framkommit

bland annat i dialog med invånare i Biskopsgården. Socialförvaltningen Hisingen ser också behov av att koppla Röd express till Kungssten eller Jaegerdorff för resor söderut.

Samhällsutveckling och resbehov Hisingen

Det sker en stor utveckling av verksamhetsområden på Hisingen och det är viktigt att skapa förutsättningar för ett kollektivt resande till dessa. 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.

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 är klart. 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 årsskiftet 2025/2026.

Frihamnen planeras 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 men för närvarande pausat. Polestar har beslutat etablera ett nytt globalt huvudkontor i Frihamnen där enligt planerna cirka 1500 personer kommer arbeta. Etableringen kommer innebära ett ökat tryck på resor till och från Frihamnen från Hisingen eller via Centralstationen och över Hisingsbron. Flera medarbetare är idag etablerade i Sörred 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 cirka fem miljarder kronor enligt pressmeddelanden som skickades i samband med lanseringen den sjunde februari.

Göteborg Stad och VCC har tecknat en avsiktsförklaring med fem inriktningar för framtida samarbeten. Ett av de fem 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 förflytta sig för möten.

Volvo Campus Lundby

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

Batterifabrik Torslanda

Novo Energy production planerar starta leveranser till Volvo Car Corporation (VCC) under Q4 2027. 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.

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 cirka 350 000 kvadratmeter verksamhetsyta och uppskattas generera ungefär 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.

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 kommunens centralare delar har försämrats då linje 19 lades om i juni 2023 så att enbart linje 18 går

via Brunnsparken. Invånare upplever att det är svårt att ta sig med kollektivtrafik mellan Skogome och Brunnstorget samt att avsaknaden av direktbussar mellan Skogome och Brunnsparken gör att många väljer bilen för att ta sig in till stan.

Övriga önskemål och synpunkter Hisingen

Kollektivtrafik till småhusområden

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

Kollektivtrafik till verksamhetsområden

Detta är Business region Göteborgs (BRG) inspel på de områden Västtrafiks trafikplan behöver ta hänseende till utifrån ett arbetsmarknads- och utvecklingsperspektiv.

I dialoger med näringslivet framställs alltid behovet av fungerande kollektivtrafik som en viktig konkurrensfördel. Det är idag svårt att anställa och attrahera duktiga medarbetare att flytta till Göteborg och ta anställning utan att man kan erbjuda en attraktiv och fungerande kollektivtrafik eller ett fungerande sätt att kunna ta sig till och från sin arbetsplats eller till samarbetspartners. Nyanlända eller unga personer har inte alltid tillgång till eget fordon eller andra sätt att förflytta sig i kommunen utan är hänvisade till de existerande publika transportsätten. På sikt kan det äventyra företagens förmåga att attrahera och anställa duktiga medarbetare och därmed utarmar bolagens konkurrenskraft. I en nyligen framtagna studie om Göteborgsregionens framgångsfaktorer står tydligt att kollektivtrafik och att bygga ihop strategiska noder är av stor vikt för att behålla och stärka Göteborgsregionen som tillväxtregion.

Fokus bör vara på arbetskraftens möjligheter att nå platser med hög jobbkonzentration på ett effektivt och tillgängligt sätt. Oftast funkar det ganska bra för befintliga platser. Men när nya jobbnoder växer fram är det extra viktigt att tillgängligheten utvecklas och hänger med för att skapa effektiva flöden (både personer och gods). Kollektivtrafiken har en viktig roll att fånga allt utbud på arbetskraften, från ung eller nyanländ till spetskompetens. Om detta fungerar effektivt så blir det en "win-win" för företag, hushåll och individer.

I BRGs dialoger med näringslivet så poängteras idag en oro för ett igenkorkat trafiksystem de kommande 5 åren. Därav behöver kollektivtrafiken bli mycket mer attraktiv och förstahandsvalet för merparten av arbetspendlarna. Krafttag behöver tas snarast för att bibehålla Göteborgs attraktion och konkurrenskraft. Det bör även återspeglas i trafikplanen.

Prioriterade utvecklingsområden

Knyt ihop utvecklingsnoder i Göteborg

Investeringar i forskning och innovation inom den privata sektorn i Göteborgsregionen är den högsta i Sverige. Flera områden med hög innovationskraft och jobbtillväxt håller på att utvecklas i Göteborg. Internationella exempel visar på att det finns en stor nytta i att knyta ihop sådana typer av utvecklings- och innovationsnoder för att gynna kompetensutbyte och samverkan. Därav finns det ett behov av att kunna ta sig till och från samt mellan dessa noder både vid början och slut av en arbetsdag, och även under arbetstid. Exempel på sådana områden är Innovationscenter NÄST, Lindholmen Science Park och GoCo. Risken är om dessa utvecklingsnoder inte knyts samman att satsningarna

blir ”isolerade” specialiserade noder och därmed sårbara. För att få synergieffekter och på bästa sätt utnyttja nodernas innovationskraft så krävs fullgod koppling till dem. I BRGs rapport *Göteborg borgar för tillväxt* (2025)¹ lyfts även noderna emellan som en viktig faktor för näringslivets tillväxt i regionen.

Utvecklingsnoder som skulle gynnas av att knytas ihop med effektiv kollektivtrafik

- **Lindholmen – Lundby –Biskopsgården -Torslanda**

Denna sträckning har tidigare lyfts in som strategiskt viktig att fokusera på i kommande trafikplan. Nu finns det ytterligare incitament i och med spårvägen till östra Eriksberg där man kan utnyttja kapacitet för att binda ihop Lindholmen - Lundby och även vidare mot Biskopsgården -Torslanda. De 3 000 – 5 000 arbetstillfällen som kommer skapas i Torslanda med NOVO och innovationscentrumet NÄST förutsätter att området effektivt bindas ihop med utvecklingscentrumen i Lundby och Lindholmen, även under dagtid. För att möjliggöra mer dubbelriktad pendling bör sträckningen också fånga upp och eventuellt förlängas med Torslanda, Biskopsgården och Gamlestaden och skapa resmönster i likhet med till exempel planerad metrobuss. Och därmed öka attraktiviteten att etablera sig i dessa näringslivsnoder samt koppla ihop områden som nämns nästa punkt till flera större arbetsplatser på Hisingen.

- **Life Science-utvecklingen i Göteborg**

Flera noder kopplat till Life science behöver sammankopplas mer effektivt för att bidra till innovation och näringslivsutveckling i Göteborg. Med rätt förutsättningar förblir Göteborg en stark konkurrent inom Life science-sektorn. Det skulle kräva bättre förbindelser mellan existerande noder, exempelvis Sahlgrenskas tre anläggningar samt GoCo. Framför allt Östra Sjukhuset skulle behövas knytas ihop med övriga noder. I och med utbyggnad och nya etableringar vid GoCo samt utvecklingen med Sahlgrenska Life och Medicinareberget kommer linje 25 under perioden 2027–2030 bli viktigare och mer belastad under hela dagen. Vidare finns det värden i att skapa effektivare förbindelser mellan GoCo och utvecklingscentra på Hisingen, både NÄST och Lindholmen. Det finns redan idag en koppling och samarbeten mellan bolag på Hisingen och GoCo vilket kommer fördjupas ytterligare över tid.

Vikten av att skapa hög kapacitet för områden med många arbetstagare

I Göteborg har vi flera områden med hög befolkningstillväxt men med färre arbetstillfällen. Det är viktigt att säkerställa kapacitet i kollektivtrafiken för boende i dessa områden att kunna resa hållbart till och från jobbet. Från vissa områden, som ändå är relativt stadsnära, kan det ta över en timme att ta sig till och från jobbet. Vilket antingen försvårar introduktion på arbetsmarknaden eller att man väljer bil som färdsmätt. I följande områden är ofta invånare beroende av kollektivtrafiken på grund av lågt körkortsinnehav eller liten möjlighet till att äga egen bil.

Områden som anses saknas kapacitet

- **Nordöstra Göteborg (Utby, Bergsjön, Gårdsten, Gunnilse, Marieholmsområdet och Lövgärdet)**

¹ <https://www.businessregiongoteborg.se/publikationer/goteborg-borgar-tillvaxt-rapporten>

Det finns dels ett behov av utökat utbud och ett behov av mer tvärgående linjer, exempelvis till Hisingen. Nu behöver arbetspendlare i större utsträckning resa in till centrumkärnan för att byta linje, vilket tar längre tid och belastar kärnan. Det finns några linjer som går utanför kärnan, men dessa innebär ofta långa byten och är inte attraktiva i jämförelse med bilen.

Säkerställa kollektivtrafik innan färdig etablering

Planering av kollektivtrafik är alltför reaktiv och behöver planeras mer utifrån vilket typ av resande man vill ha. Det finns flera exempel vid etableringar eller nybyggda områden där kollektivtrafik satts in efter inflyttning och då en viss resvana redan etablerats. Nya linjer behöver planeras för och sättas in tidigare i utvecklingsprocessen av att ett företags- eller bostadsområde etablerats. Det är viktigt att implementering av linjer och kollektivtrafik i dessa områden görs i samråd med näringsliv och/eller näringslivskontor för att få god förståelse om framtida resandeutveckling.

Exempel på områden som har haft reaktiv trafikering av kollektivtrafik

- **Logistikcentrum vid Hisingsleden**
Område delvis förberett med viss yta för busshållplatser för framtida trafikering, men ingen trafik planerad när verksamheterna började öppna med stor andel arbetande i behov av kollektivtrafik. Detta ledde till stort tryck på både Göteborg Stad och Västtrafik att leverera trafik och flera tillfälliga åtgärder tvingades tas till.
- **Högsbo, Olof Asklunds gata (Södra Änggården)**
Nytt bostadsområde i tidigare verksamhetsområde med begränsad kollektivtrafikförsörjning där skolan var en av de första färdigbyggda verksamheterna. Bristen på kollektivtrafik leder till att många föräldrar skjutsar sina barn vilket satte vanor som är svåra att förändra.

Goda exempel där proaktiv trafikering av kollektivtrafik har tillämpats

- **Säve flygplats**
Område med till viss del befintliga verksamheter och till en början utmaningar att möjliggöra för kollektivtrafik. Tack vare tidig dialog med Västtrafik och att fastighetsägare skapat fysiska förutsättningar kunde linje 36 förlängas och trafikera genom området. Möjligheten att resa i området är redan på plats i takt med att fler verksamheter tillkommer. Ett gott exempel på framförhållning till relativt liten kostnad.
- **Batterifabriken**
Område som del i större satsning från både kommun och region. Dialog kring förutsättningar innebar trafikering vid uppstart vilket följdes av fortsatta diskussioner om genomgående trafikering på sikt.

Avsiktsförklaringar

Göteborgs stad tillsammans med och via BRG har, för att stärka viktiga etableringar och fortsatta investeringar av de strategiska utvecklingsnoderna Näst och GoCo, tecknat avsiktsförklaringar med Volvo Cars och AstraZeneca. Dessa avsiktsförklaringar ligger i linje med BRGs rapport *Göteborg borgar för tillväxt* (2025), som beskriver Göteborgsregionens styrkor att etablera starka utvecklingskluster och bygga ekosystem runt dessa noder som en viktig del av kommande framgångsfaktorer. En viktig slutsats

och fortsatt rekommendation är att fortsätta att bygga ihop viktiga noder där det personliga mötet beskrivs som avgörande för innovation och fortsatt utveckling.

Kollektivtrafik till idrottsanläggningar och friluftsområden

Följande är en redogörelse av idrotts- och föreningsförvaltningens samlade önskemål och synpunkter på kollektivtrafikutbudet i Göteborgs Stads kommun.

Prioriterade utvecklingsområden

- Stärk kollektivtrafiken till frilufts- och rekreationsområden
 - Exempelvis till Skatås, Delsjöområdet, Vättlefjäll samt under sommartid även friluftsbaden längs kusten
- Kollektivtrafik närmare Ruddalens idrottscentrum
- Förbättra möjligheten att ta med cykel på fler linjer för att underlätta för delvis aktiva transporter

Kollektivtrafiksbehov till idrottsplatser och områden för rekreation

Utöver arbets- och skolpendling spelar kollektivtrafiken en avgörande roll för göteborgarnas tillgång till idrott och möjligheten till en aktiv fritid. En god kollektivtrafik är viktig ur ett jämlikhetsperspektiv som ett medel i att jämna ut skillnader i livsvillkor och för många en ren nödvändighet för att kunna ta del av aktiviteter på såväl vardagar, helger och lov. Särskilt viktig är den för barn och unga. Alla barn har rätt till en meningsfull fritid enligt barnkonventionen och en förutsättning är många gånger en god kollektivtrafik. 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 såsom 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 samt cykelparkering. Behovet av kollektivtrafik till idrottsanläggningar och friluftsområden är särskilt stort på kvällar och helger, eftersom många är lediga från skola och jobb. Ett gott utbud behövs även dagtid för att underlätta för skolor och andra besökare.

Viktiga friluftsområden, motionsanläggningar och rekreationsområden som saknar, helt eller delvis, nära kollektivtrafikförbindelser idag:

- Skatås och Delsjöområdet
- Vättlefjäll och Vättlefjälls motionscentrum
- Ruddalens idrottscentrum

För att underlätta för delvis aktiva transporter (där del av resa sker med gång eller cykel) ser förvaltningen behov av att se över om det är möjligt för resenärer att ta med cykel på fler linjer.

Större förändringar i anläggningsutbudet till 2027

Idrotts- och föreningsnämndens investeringsnominering aktualiseras löpande. Nedan listas några anläggningar på platser som inte tidigare använts för idrott och föreningsliv,

samt platser dit tillgången på kollektivtrafik bedöms som låg. Bedömningen är att dessa kan generera ytterligare behov av kollektivtrafik fram till 2027.

Nordost

Vättlefjäll är ett välbesökt friluftsområde. Idrotts- och föreningsförvaltningen har ett motionscentrum i anslutning till en av entréerna till området. De långa avstånden och den kuperade topografin gör det svårt att ta sig till Vättlefjäll och motionscentrumet med kollektivtrafik. I nordost planeras i övrigt inga större nybyggnationsprojekt som kraftigt förväntas påverka kollektivtrafikbehovet till och med 2027.

Hisingen

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/Torslanda idrottsplats. Idrotts- och föreningsförvaltningen planerar att under närmsta åren (2026–2028) att satsa på att utveckla idrottsområdet och skapa fler idrottsfunktioner, såsom en skatepark och uppgradera en befintlig bollplan till en division 1 arena, vilket kommer öka behovet av kollektivtrafik på området.

På Backavallen planeras byggnation av en ny sporthall och antalet besökare till platsen förväntas öka. Den nya sporthallen förväntas vara färdigställd under 2027. Förutom den framtida sporthallen finns i dagsläget bollplaner, tennisplaner, en låg-/mellanstadieskola, en näridrottsplats och en förskola i närområdet. I nuläget är avståndet till närmsta hållplats cirka 800 meter. Västtrafik och Göteborgs Stad bör föra en dialog kring hur anläggningen ska kollektivtrafikförsörjas.

Centrum

Idrotts- och föreningsförvaltningen planerar att under 2026–2027 utveckla Skatås med fler funktioner för idrott och rekreation vilket förväntas förstärka behovet av att kollektivtrafikförsörja området. I centrum byggs det i övrigt flera nya idrotts- och motionsanläggningar, samtidigt är tillgången på kollektivtrafiken generellt god. I stadsområdet finns inga andra större nybyggnationsprojekt som kraftigt förväntas påverka kollektivtrafikbehovet tom 2027.

Sydväst

Ruddalens idrottsområde är välbesökt och har under de senaste åren utvecklats med fler anläggningar och funktioner 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. Under 2026 kommer den största fotbollsarenan i området att vara upprustad och fler större matcher planeras till området vilket kommer generera ytterligare behov av kollektivtrafik till området.

Tillgänglighet i kollektivtrafiken

Följande är en redogörelse av samlade önskemål och synpunkter på kollektivtrafiken i Göteborgs Stads kommun från förvaltningen för funktionsstöd.

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 kommunens 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 kommunen invånare oavsett funktionsvariation.

Trafik till bostäder med särskild service (BmSS)

Kommunen 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 ytterkommunen - 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.

Åldersvänlig kollektivtrafik

Äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen fokuserar i inspelet på nedanstående punkter:

- Planering som kan påverka efterfrågan på kollektivtrafik
- Åldersvänlig kollektivtrafik
- Tvärkopplingar och förbindelser mellan stadens områden
- Kollektivtrafiken behöver anpassas och fungera bättre för äldre samt vård- och omsorgsförvaltningens 10 000 medarbetare

Äldre samt vård- och omsorgsförvaltningens planering för nya vård- och omsorgsboenden och projekt som kan påverka efterfrågan på kollektivtrafik under de kommande fem åren:

- Torslanda, Skra Bro: Nytt vård- och omsorgsboende med beräknad inflyttning Q2 2027.
- Moräns vård- och omsorgsboende: Renovering pågår och återflytt Q2 2027
- Toftaåsens Vård- och omsorgsboende, Toftaåsgatan 87: Nytt vård- och omsorgsboende med beräknad inflyttning Q3 2029.
- Kärra centrum: rivning av befintligt vård- och omsorgsboende, nytt boende med beräknad inflyttning Q1 2030.
- Hjällbo Centrum: nytt vård- och omsorgsboende, med beräknad inflyttning Q3 2030.
- Nya Åkerhus i Önnered: rivning av befintligt vård- och omsorgsboende, nytt boende med beräknad inflyttning Q1 2031.

Samhällsutveckling och förändrade resbehov

Demografisk utveckling

Antalet äldre personer i Göteborg (och i Västra Götaland) över 75 år beräknas öka kraftigt till 2040, och fram till 2050 prognostiseras gruppen 80 år och äldre i Göteborg öka med över 90% (Kommunprognos 2024). En väl fungerande och strategiskt planerad kollektivtrafik utgör en betydande faktor för ett långsiktigt hållbart samhälle där människor har möjlighet till ett självständigt vardagsliv och att kunna bo kvar i eget hem så länge som möjligt. I och med utvecklingen av ”nära vård” sker idag och i framtiden alltmer vård- och omsorgsarbete i hemmen, vilket också har påverkan på behovet av en väl fungerande kollektivtrafik för äldre samt vård- och omsorgsförvaltningens medarbetare och för anhöriga och närstående till vård- och omsorgstagare.

Omsorgen av äldre personer som behöver stöd tas i stor utsträckning om hand av anhöriga och närstående. Det utgör ett omfattande bidrag till samhället, och ett viktigt socialt stöd till make/maka, familj, släkt och vänner. Dessa bedöms vara en förbisedd grupp utifrån kollektivtrafikplanering, då arbetspendling oftare är i fokus.

Åldersvänlig kollektivtrafik

Äldre ska ses som jämlika invånare med resurser, men som kan ha andra behov jämfört med yngre personer.

Som komplettering av det snabba kollektivtrafiken behövs ett väl utbyggt ”kom-nära-nät” och goda möjligheter att nyttja kollektivtrafik, också på kvällar och helger.

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

Tillgänglighet utifrån ett äldreperspektiv eller all-åldersperspektiv innebär också tillgänglighet i betydelsen användbarhet. Ur ett socialt och strukturellt perspektiv innebär brister i kollektivtrafiken att äldre och personer med funktionsnedsättningar generellt sett, i större utsträckning än andra, begränsas från att aktivt ta del i samhällslivet. Till exempel är många äldre beroende av kollektivtrafiken för service- och fritidsresor, när resor till arbete inte längre är aktuellt.

Informationsinhämtning från invånare

Under hösten 2024 har en större enkätundersökning genomförts bland seniorer i Göteborg kopplat till arbetet med Åldersvänliga Göteborg, som är ett kommunfullmäktigeuppdrag i Göteborgs Stad. Enkätundersökningen biläggs till detta dialogsvar (bilaga 5).

I undersökningen ingår åtta fokusområden som utarbetats av WHO för åldersvänliga städer och samhällen. Fokusområde Mobilitet är ett av de fyra områden där seniorer har mest synpunkter och förbättringsförslag.

I det som lyfts blir det synligt hur angeläget det är att vi i Göteborgs Stad arbetar tillsammans, över förvaltningsgränser och ansvarsområden, för att nå längre när det gäller att öka seniorers möjligheter att resa kollektivt.

Följande teman återkommer och lyfts fram som prioriterade områden av seniorer:

- **Utveckla och förtäta kollektivtrafiken**

Att kunna resa med en trygg och tillgänglig kollektivtrafik lyfts fram som mycket viktigt för att kunna ta sig till anhöriga, aktiviteter, vårdcentral och affären. Närhet till hållplatserna från hemmet och till olika målpunkter lyfts fram. Indragna hållplatser som ska leda till ökad effektivitet drabbar bland annat seniorer hårdast, då sträckan att gå till en hållplats blir längre. Hållplatser som särskilt omnämns är indragning av Slottsberget, och indragningar längs spårvagnslinje 5. Även resor med färjor över älven lyfts som värdefullt och viktigt för målgruppen.

- **Säkerhet och trygghet i samband med på- och avstigning samt under resans gång**
- **Orienterbarhet och framkomlighet under ombyggnationer:**
Många seniorer lyfter att kollektivtrafiken borde vara mer anpassad till äldre och funktionshindrade. Det ska vara lätt att komma av och på bussar och spårvagnar. De som svarat beskriver att det behövs mer tid för på- och avstigning, samt att buss och spårvagnar inte kör innan man hunnit sätta sig. Att kunna läsa av tidtabeller enkelt och tydligt lyfts fram som extra viktig för personer som har svårt att hantera mobiltelefoner och digitala appar.
- **Tvärkopplingar och förbindelser**
Det finns bister i det nära kollektivtrafiknätet som behöver utvecklas. Det behövs fler tvärkopplingar mellan olika stadsdelar i staden. Till exempel saknas en direktförbindelse mellan Torslanda och Vårväderstorget i Biskopsgården. Även möjligheten att resa direkt mellan områden i stadsdelar behöver stärkas. Som mellan Lövgärdet, Gårdsten och Rannebergen i Angered.

Seniorer lyfter fram att det finns behov av bättre kommunikationer från yttre delar av staden in till lokala centrum och till stadskärnan. Liksom förbindelser vid sjukhusområden där gångsträckan blir lång att ta sig till kollektivtrafikhållplats. I dagsläget går det turer från ytterstaden till centrala Göteborg, och i vissa fall till bytespunkter i mellanstaden.

- **Kollektivtrafiken behöver anpassas och fungera för Äldre samt vård- och omsorgsförvaltningens 10 000 medarbetare**
Kollektivtrafiken är på många sätt anpassad till att personer ska kunna ta sig till och från arbetet på ett effektivt sätt. Till exempel är trafiken och tidtabeller till Volvos olika bolag anpassad till skiftgång på arbetsställen. Äldre samt vård- och omsorgsförvaltningens vård- och omsorgsboenden och andra arbetsplatser, för hemtjänsten, hälso- och sjukvården med flera, är lokaliserade inom hela stadens geografi, och många av dem kan endast nås med busstrafik.

Medarbetare, som har schemalagd arbetstid dag, kväll och helg, är ofta helt beroende av kollektivtrafiken då man inte har tillgång till bil. Tidtabeller behöver därför i flera fall anpassas till arbetspass som börjar och slutar tidigt på morgonen, kvällar och på helger.

Kollektivtrafiken har också en avgörande betydelse för förvaltningens kompetensförsörjning. För att behålla medarbetare, och för att nya medarbetare ska vilja, och kunna, söka arbete till arbetsplatser över hela kommunen.

Detta är i hög grad också en jämlikhets- och jämställdhetsfråga. Majoriteten av dem som arbetar, eller söker sig till arbeten inom vård- och omsorg är kvinnor. Och övervägande andelen bor i stadsdelar med längre avstånd från stadens centrum, som också har en låg biltäthet.

Vård- och omsorgsboenden där det är särskilda brister i tidtabeller för busslinjer som trafikerar hållplatser vid

- Svartedalens Vård- och omsorgsboende, Svartedalsgatan 2
- Åkerhus Vård- och omsorgsboende, Juteskärgatan 2
- Gerdas gård, Gerdas Gård 1
- Granlidens Vård- och omsorgsboende, Granlidsvägen 19
- Solgläntans Vård- och omsorgsboende i Torslanda, Solängsvägen 55, lördagar och söndagar
- Lövgärdets Vård- och omsorgsboende, Vaniljgatan 28 bör ses över kvällar o helger
- Solängens Vård- och omsorgsboende, Saras Väg kvällar och helger