Göteborgs Stads inspel till Västtrafiks trafikplan 2028

Följande är en redogörelse av Göteborgs Stads samlade önskemål och synpunkter på det lokala kollektivtrafikutbudet. Inspelet till Trafikplan 2028 utgår från de frågeställningar som Västtrafik har skickat till Göteborgs Stad inför samverkansmötena som planeras till hösten 2026 (bilaga 3). I inspelet lyfts även övriga önskemål och synpunkter som bedöms bidra till uppfyllelse kommunens styrande dokument. Göteborgs Stads inspel till Västtrafiks Trafikplan 2028 har tagits fram i samverkan med följande förvaltningar och bolag:

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

Göteborgs Stads inspel till Trafikplan 2028 avser önskemål och synpunkter utifrån befintlig kollektivtrafik våren 2026.

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. Naturvårdsverkets 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 målåret 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 2028 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). Denna handling 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 bilagor. Göteborgs Stads inspel till Västtrafiks trafikplan syftar till att verka för uppfyllelse av följande 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 2021–2026
- Målbild koll 2035
- Trafikstrategin för en nära storstad
- Översiktsplan för Göteborgs Stad

Inspelet är uppdelat i avsnitt utifrån de förvaltningar eller bolag som lämnat inspel. Indelningen är inte en prioritering utan endast ett sätt att strukturera texten för att göra den enklare att läsa och ta till sig. Varje område 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.

Innehåll

Göteborgs Stads inspel till Västtrafiks trafikplan 2028 1
Göteborgs Stads önskemål på fokuserad dialog inför kommande samverkan 4
Förbättringspotential analys och uppföljning 4
Samverkan för förbättrad framkomlighet 4
Trafikering av Masthuggets färjeläge 5
Övriga inspel och synpunkter 6
Inspel från förvaltningar och kommunala bolag 6
Kollektivtrafiksbehov i Nordost 6
Kollektivtrafiksbehov i Centrum 8
Kollektivtrafiksbehov i Sydväst 10
Kollektivtrafiksbehov på Hisingen 12
Kollektivtrafik till verksamhetsområden 14
Kollektivtrafik till besöksmål och evenemangsplatser 15
Kollektivtrafik till idrottsanläggningar och friluftsområden 17
Tillgänglighet i kollektivtrafiken 19
Åldersvänlig kollektivtrafik 19

Göteborgs Stads önskemål på fokuserad dialog inför kommande samverkan

Detta avsnitt avser områden där Göteborg Stad ser särskilt behov av utveckling av dialog och samverkan under arbetet med trafikplan. Inspelen i avsnittet berör och kommer från stadsmiljö, stadsbyggnad och exploateringsförvaltningen. Behoven rör inte enbart trafikförändringar 2028 utan kan vara av både operativ och mer strategisk karaktär.

Förbättringspotential analys och uppföljning

Göteborgs Stads trafik- och resandeutvecklingsrapport 2026 konstaterar en fortsatt en negativ trend för resandeutvecklingen i Göteborg. Våren 2026 gav Västtrafik ut en rapport framtagen av Thyréns som fokuserade på framkomligheten i centrala delar av Göteborg. Göteborgs stad ser mycket positivt på ökat fokus på utvärdering och analys av kollektivtrafiksystemet och resandeutvecklingen. Vi ser fram emot att utveckla samverkan där båda parter gemensamt kan genomföra djupanalyser och inom befintliga forum diskutera åtgärder för förbättring. Vi ser även förbättringspotential i hur Västtrafik och Göteborgs Stad samverkar kopplat till analys och uppföljning av ordinarie trafikförändringar eller etableringstrafik, något som kommunen tidigare spelat in. Det finns exempelvis behov av en fokuserad dialog och uppföljning av linje 16 och Svart Express avveckling samt justeringen till 8-minuterstrafik för all spårvagnstrafik.

Stadsmiljöförvaltningen och stadsbyggnadsförvaltningen föreslår ett ökat fokus på dialog kopplat till utfall av förändringar inom den ordinarie trafiken. Med fördel utifrån, av Västtrafik framtagna, uppföljningsrapporter kopplat till förändringar av ordinarie trafik. Det är fördelaktigt om organisationerna får möjlighet att dra sina slutsatser och analysera kring utfall för att sedan mötas och diskutera dessa.

Samverkan för förbättrad framkomlighet

Under 2025 fokuserades en större del av dialogen mellan Västtrafik och Göteborgs Stad till frågor och perspektiv kopplat till framkomlighet i centrala Göteborg. Göteborgs Stad ser behov av att utveckla och bredda pågående arbete med att avlasta centrala delar av kommunen, högt belastade stråk och andra områden som har framkomlighetsproblem. Kommande år kommer flera omfattande byggprojekt att avslutas. I takt med att detta sker kommer begräsningar på grund av trafikomläggningar vid byggnation att minska, samtidigt som flera av projekten kommer att ha stor effekt på kollektivtrafiksystemet och staden när de är färdigställda. Det är därför viktigt att samverka mellan trafikförändringar och projekt för att det ska takta i största möjliga mån. Även dialog kring eventuellt ytterligare åtgärder för att få till bästa möjliga helhetslösningar kommer vara nödvändiga. Det kan gälla behov av justeringar i till exempel infrastrukturen eller förändrade linjedragningar.

Även om Västlänkens arbeten kommer pågå i flera år finns ett behov av att nu knyta ihop tidigare dialoger i projekt och, tillsammans med Västtrafik, fundera över hur planerade åtgärder i kollektivtrafiksystemet kan införlivas i kommande trafikplanprocesser de

kommande åren. Korsvägens framtida trafikering är av särskilt intresse att fokusera dialogen kring.

Trafikering av Masthuggets färjeläge

Följande inspel har tidigare tagits upp i Göteborgs Stads inspel till trafikplan och är fortsatt aktuell och viktig för Göteborgs Stad.

Tvärförbindelser över älven möjliggör för redundans i trafiksystemet och innebär en avlastning på kommunens hårt trafikerade broar. Tvärförbindelser över älven är tidseffektiva, gena kopplingar för boende och verksamma i Göteborgs Stad. Detta stärker cykelpotentialen 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 sicksack och gent korsar älven. Detta bedöms ha större potential än både längsgående 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 inspel från flera förvaltningar och bolag. Göteborgs Stad vill lyfta att det är fortsatt viktigt att utveckla möjligheterna med kopplingar över älven som finns oss tillhanda nu för att möta stadsutvecklingen oavsett framtida infrastrukturinvesteringar.

Göteborgs stad ser återigen behov av särskild dialog avseende trafikering av Masthuggets färjeläge. Från 2029 planeras det för att boende och verksamheter kan flytta in längst ut på halvön. Det tillskapade färjeläget ute på halvön möjliggör en nära och gen koppling över älven för boende och verksamheter. I samband med projektet förbättras också kollektivtrafikens infrastruktur vid Järnvågen och i trafikplan 2027 föreslås expressbusslinjer trafikera i Götatunneln vilket stärker Järnvågen och Järntorget som bytespunkt.

Ett färjeläge väster om halvön vid Stenaterminalen har tidigare förespråkats. Dock kommer troligtvis detta färjeläge inte vara möjligt i framtiden. Det pågår samtal mellan staden och ägaren av Ostindiefararen om att lägga Ostindiefararen vid Masthuggskajen och etablera kontor och upplevelsecentrum i anslutning till båten. Planbesked förväntas inkomma under våren 2026. Vid beslut om positivt planbesked kommer detaljplan starta. Detaljplanens utgångspunkt kommer då vara att Ostindiefararen läggs vid Masthuggskajen, vilket omöjliggör ett framtida färjeläge för Västtrafik vid platsen. Göteborgs stad bedömer att det är angeläget att börja trafikera färjeläget senast 2029.

Övriga inspel och synpunkter

Avlastningspotential färdtjänst och serviceresor

Göteborgs Stad vill lyfta att det finns potential att systematiskt avlasta färdtjänst i kommunen. Stadsmiljöförvaltningen har ett intresse av att, tillsammans med Västtrafik undersöka möjligheterna kopplat till trafik till och från öarna i båda skärgårdsområden och knutpunkter och därmed ersätta delar av vissa resor. Exempelvis ser Göteborgs Stad potential att avlasta färdtjänsten från centrum till Angered och Torslanda där det idag förekommer ett stort antal serviceresor.

Kommande mobilitetsåtgärder och inspel kopplat till hållbart resande

Stadsmiljöförvaltningen arbetar med mobilitetsåtgärder som kommer påverka hållbart resande de närmaste åren. Enheten mobilitetsutveckling arbetar med flera projekt som påverkar och påverkas av kollektivtrafiksystemet och är i många fall beroende av en god kollektivtrafikförsörjning.

Göteborgs Stad och Västtrafik har våren 2026 infört ett test av biljettsamarbete mellan Styr & Ställ och kollektivtrafiken. Samarbetet innebär att alla som har en periodbiljett där zon A ingår får 30 minuters gratis Styr & Ställ per dag. Genom att koppla samman kollektivtrafik och delad mikromobilitet tillgängliggörs större delar av staden. Det är därmed viktigt att systemet och bytespunkterna mellan de två färdsätten fungerar smidigt och har god service.

Stadsmiljöförvaltningen vill även informera om att Styr och ställ planeras avvecklas 2028. Det finns i dagsläget inget beslut om vad som kan ersätta nuvarande hyrcykelsystem. En eventuell avveckling av lånecykelsystem eller nyetablering av nytt system kan påverka behoven av kollektivtrafik i de delar av trafiknätet där Styr & Ställ i nuläget kompletterar kollektivtrafikens trafikering.

Inspel från förvaltningar och kommunala bolag

Följande avsnitt redogör för synpunkter och önskemål på kollektivtrafiken uppdelat på respektive förvaltningar, eller kommunala bolags ansvarsområden.

Kollektivtrafiksbehov i Nordost

Följande är en redogörelse av socialförvaltning Nordost samlade önskemål och synpunkter på kollektivtrafikutbudet i Göteborgs Stads kommun. Förvaltningen vill särskilt lyfta fram följande behov.

I nordost är avstånden långa och terrängen kuperad vilket ökar behovet av god kollektivtrafik. Kapaciteten upplevs som otillräcklig och vissa hållplatser som otrygga.

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. En stor del av kommande planförslag utgår även från bostäder i kollektivtrafiknära läge. Därmed ökar trycket på kollektivtrafiken, även på

sträckor som redan idag har en hög belastning. Förvaltningen vill särskilt lyfta fram behov på följande platser.

Alekärrsvägen 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. Verksamheter kring Alelyckan har utvecklats, och kommer utvecklas, med fler arbetsplatser. Det finns alltså behov av ett utökat kollektivtrafikutbud i pendlingstider, men även på dagtid, kvällar och helger.

Handelsområdet vid Alekärrsvägen 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. Det är även viktigt att räkna in resor av personer från flera håll som åker dit för sitt unika utbud, exempelvis från Hjällbo och Hammarkullen.

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. I samband med workshops inom forskningsprojektet "God boendemiljö för alla" i Hammarkullen, lyftes att man önskar expressbuss till centrum. Bland annat på grund av arbete på spårvägarna om somrarna och då rulltrappan i tunnelbanehållplatsen inte upplevs trygg av vissa.

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 3 000 boende och har potential att avlasta spårvagnslinjerna från Hjällbo. Förvaltningen 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 Gamlestaden, 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 Kvibergområdet. Även arbets- och skolpendlingen ökar mellan dessa områden när fler bostäder kommer till stånd. Ett pågående stadsutvecklingsförslag innehåller även en nybyggnation av idrottsarena på befintliga gräsytor mellan Krutvägen och Luftvärnsvägen på Kviberg. Ersättningsarenan i Kviberg är en direkt följd av utvecklingen av Arenastaden i Göteborg. Den nya arenan

kan innebära fler resor till platsen. Hållplatsen och vägen till Kvibergs Park upplevs som otrygg.

Kortedala/Bergsjön

Nya Isdala simhall vid Kortedala Torg ska stå klar vintern 2026. Ur ett jämlikhetsperspektiv är det viktigt att den går att nås enkelt från olika delar av Nordost. Flera nya pågående detaljplaner utreds runt om i Kortedala som utgår från boende i kollektivtrafiknära läge. Det kan innebära fler resor från Norra Kortedala (hållplats Aprilgatan) men även från angränsande Gärdsåsgatan i Bergsjön/Kviberg in till centrum samt även ut mot Bergsjön för förskola/skola. Där det är viktigt att beakta att flera kan komma att resa med barnvagn. En utveckling av det så kallade Kortedalastråket kan även förväntas bidra med fler resande kollektivt samt med bil.

Övriga önskemål och synpunkter

Kollektivtrafik för fritidsresor

Socialförvaltning Nordost vill fortsatt framhålla vikten av god kollektivtrafik även för resor som sker till fritidsaktiviteter, även i områden utanför tyngdpunkter såsom Bergum. 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. Bland annat finns stora välbesökta naturområden. Nya förbindelser och utökade turer behövs till Vättlefjäll där förvaltningen har byggt Vättlefjälls motionscentrum. Även Lärjeån är en målpunkt dit det inte går bussar, enligt deltagare i projektet Lånecykel i Angered.

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. Förvaltningen fortsätter att trycka på att det är viktigt att planera långsiktigt här i och med nybyggnation och behov av en attraktiv kollektivtrafik så att vi får ner bilresandet som skapar problem i flaskhalsen Gamlestaden. Förvaltningen trycker därmed även på att det fortfarande är viktigt att det förs en gemensam diskussion om befintlig kapacitet och åtgärder för att sprida resandet.

Kollektivtrafiksbehov i Centrum

Följande är en redogörelse av socialförvaltning Centrums samlade önskemål och synpunkter på kollektivtrafikutbudet i Göteborgs Stads kommun. Förvaltningen vill särskilt lyfta fram följande behov.

Linje 3 - Västtrafiks förslag på ny linjesträckning

Förvaltningen ser att den nya föreslagna sträckningen av linje 3 kommer påverka tillgängligheten negativt till vår verksamhet Kålltorps fritidsgård vars närmaste hållplatsläge är Virginsgatan. Den föreslagna omläggningen innebär att ingen linje kommer gå mellan Virginsgatan och Centralstationen. City saknar öppna

fritidsverksamheter vilket gör att unga får söka sig till andra områden i staden. Kålltorps fritidsgård besöks av barn och unga från hela staden och är en av få öppna verksamheter som håller öppet på fredags- och lördagskvällar.

Förvaltningen delar bilden att den föreslagna omläggningen riskerar att öka belastningen på parallellgående trafik. Främst linje 1 och 17 på sträckan Härlanda -Redbergsplatsen - Olskroken – Svingen -Centralstationen. Härlanda är en station som är viktig för målgruppen barn och unga när de ska nå målpunkterna; Härlanda parks fotbollsplaner, Kulturhuset Kåken med tillhörande bibliotek. Barn och unga är målgrupper som är beroende av god kollektivtrafik för att kunna upprätthålla sin rörelsefrihet.

Södra Älvstranden

Fortsatt relevanta inspel från föregående trafikplan 2027. Förvaltningen saknar återkoppling kring hur inspelen har omhändertagits och väljer att lyfta dem igen. Vi ser att turtäthet på linje 285 samt färjeläget vid Klippan är viktig för möjligheten till rekreation, då 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. Vi vill lyfta fram att detta behov är stort på helgen då turtätheten är glesare.

I dialogerna har boende även lyft fram behovet av att det finns 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

Fortsatt relevanta inspel från föregående trafikplan 2027. Vi saknar återkoppling kring hur inspelen har omhändertagits och väljer att lyfta dem igen. 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 undermålig. 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 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.

Övriga önskemål och synpunkter

Synpunkter på återkoppling av trafikplan 2026

Vår 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? Exempel tidigare linje 60 mellan Masthugget och Redbergsplatsen. Nu går det inte att byta mellan nya linjerna 60 och 61 i centrala staden eftersom de inte har överlappande bytespunkter vid Stenpiren/Brunnsparken/Centralstationen. Förvaltningen önskar återkoppling om linjeförändringarna har följts upp i undersökningar med resenärer. Om inte ser vi att det vore bra att följa upp.

Kollektivtrafiksbehov i Sydväst

Följande är en redogörelse av socialförvaltning Sydvästs samlade önskemål och synpunkter på kollektivtrafikutbudet i Göteborgs Stads kommun. Förvaltningen vill särskilt lyfta fram följande behov.

Behov av ny busslinje

Förvaltningen ser behov av en ny busslinje längs med A Odhners gata samt tre nya hållplatser. En vid Internationella engelska skolan, en vid ridskolan och en vid anstalten. Syftet med busslinjen är att försörja och säkerställa kollektivtrafik till stadens skolor och föreningsliv, samt andra målpunkter. Dels för att underlätta för barn och unga som ska till skola, föreningsliv eller besöka ev. intagen förälder.

Behov av utökad trafik badplatser

Förvaltningen anser att Hovåsbadet är otillgängligt med kollektivtrafik. Det är långt till närmaste hållplats och det finns föreningsliv på platsen i form av fotboll. Även Amundön, Ganlet, Fiskebäck har behov av tätare turtrafik sommartid. Dessa är uppskattade målpunkter som är svåra att nå utan bil.

Behov av resandeanalys

Förvaltningen anser att resandestatistiken vid Opaltorget bör analyseras och utvärderas av Västtrafik. Hur har det totala resandet till och från förändrats efter flytt av busshållplats? Har antalet byten mellan buss och spårvagn ökat?

Tidigare synpunkter

Följande behov har tidigare spelats in men är fortsatt relevanta.

Behov av trafik till idrottsanläggningar och friluftsområden

Det finns 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 staden, samt hållplatser närmare målpunkterna.

Minska belastning på de stora lederna

Det är fortsatt en kapacitetsbrist på busslinjer som trafikerar väg 158. Göteborgs stad 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 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.Förvaltningen ser även att Brottkärrsmotet behöver utvecklas till en kollektivtrafikknutpunkt.

Behov av nya eller förstärkta förbindelser i stadsområdet Askim/Hovås/Billdal – Mölndal

Den nya zonstrukturen innebär nya 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.

Förbindelse mellan 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 exempelvis 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.

Behov av färjetrafik Skärgården/Saltholmen - Centrum

Det finns ett behov av fler turer till, och angöringsplatser 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.

Behov av förbättrad trafik Södra skärgården

Det finns 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 Styrsö. En utökad färjetrafik skulle dessutom möjliggöra ett mer aktivt fritids- och föreningsliv.

Övriga önskemål och synpunkter

Opaltorget

Förvaltningen ser 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

Förvaltningen ser en problematik med att kommande utbyggnad av Södra Änggården sker innan kollektivtrafiken är utbyggd inom och till området. Vi ser 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. Förvaltningen ser ett stort behov av tätare busstrafik under pendlingstider. Dagens halvtimmestrafik samt byte vid Frölunda torg möjliggör inte för att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ.

Kollektivtrafiksbehov på Hisingen

Följande är en redogörelse av socialförvaltning Hisingen samlade önskemål och synpunkter på kollektivtrafikutbudet i Göteborgs Stads kommun. Förvaltningen vill särskilt lyfta fram följande behov.

Tidtabell, sträckning och bussmodell på linje 17

Tuve trafikeras endast av en busslinje, linje 17. Upplevelsen är att bussen ofta är fullbelagd och har svårt att hålla tidtabell. Socialförvaltningen har från flera målgrupper

fått information om att bussen upplevs köra fort och osäkert. Informationen har bland annat kommit från seniorer på mötesplatsen i Tuve. Andelen 75 år och äldre i Tuve är högre än Göteborgssnittet. En trygg och säker resa med möjlighet till sittplats är viktigt för att målgruppen äldre ska kunna resa kollektivt. Ungefär en tredjedel av hushållen i Tuve är barnhushåll och upplevelsen är att behovet av barnvagnsplatser inte ryms inom den bussmodell som trafikerar sträckan.

Direktlinjer mellan Backa - centrala Göteborg

Socialförvaltningen har tidigare lyft önskemål om fler bussar mellan Backa och centrala Göteborg utan byte vid Hjalmar Brantingsplatsen. Upplevelsen är att utbudet på sträckan behöver öka då bussarna ofta är fullbelagda.

Längs Litteraturgatan passerar flera expressbussar som trafikerar centrala staden Backa via E6an. Ytterligare direkttrafik kan åstadkommas genom att låta exempelvis linje X2 stanna även vid Backadalsmotet, likt X4 gör idag. Bortsett från båttrafiken är linje X2 den enda linjen från centrala Hisingen som trafikerar Stenpiren och därmed undviker att bli stående i trafikstockning vid Brunnsparken och Nordstan. Ett stopp för X2 vid Backadalsmotet skulle även innebära att boende i Kärra, som endast har tillgång till ett begränsat serviceutbud i närområdet, får en förbättrad kollektivtrafikkoppling till serviceutbudet vid Selma Lagerlöfs torg.

Under våren 2026 flyttar Hisingens polishus till Tingstadsmotet. Här pågår även detaljplanearbete för bostäder, hotell och verksamheter. Idag saknas hållplatsläge vid motorvägen men framöver vore det positivt om linje X2 eller X4 kan stanna även här.

Hisingens ytterområden och badmöjligheter

I Hisingens ytterområden är bilinnehavet högt. Ibland är avståndet till närmsta hållplats för kollektivtrafik långt, såsom i Hällsvik, Andalen och Hästevik (linje X6 och linje 34). I andra fall är både avståndet långt och avgångarna få såsom i Rödbo (linje 39), Säve (linje 37), Lilleby (linje 33) och Nolvik (linje 38). Brister i kollektivtrafikutbudet kan medföra att invånare väljer att ta bilen istället.

Förvaltningen anser att det vore positivt att utveckla linjer för att minska bilberoendet och samtidigt stärka kollektivtrafik till badplatser vilket ofta efterfrågas av allmänheten. En busslinje till exempelvis Hällsvik och ett återinförande av tidigare linje till Andalen/Sandvik/Skeppstadsholmen kan nyttjas både för vardagspendling och för att besöka badplatser. Vad gäller befintlig linje 33 till Sillviks badplats bör sträckningen förlängas till närliggande knutpunkt, exempelvis Amhult för att nyttjas i större utsträckning. Bytestider från mindre linjer till expresslinjer behöver effektiviseras för att konkurrera med bilen.

Förseningar centrala Hisingen

Nästan dagligen uppstår väntetider i spårvagnstrafiken omkring Hjalmar Brantingsplatsen både från Vågmästareplatsen och från Frihamnen.

Tidigare inspel

2025 lyfte socialförvaltning Hisingen följande inspel:

1. Behov av busslinjer utan byte mellan Backa och centrala Göteborg (tidigare fanns både linje 18 och 19, nu endast 18)
2. Busslinje 17 via Wieselgrensplatsen (tidigare gick linjen via Wieselgrensplatsen men inte längre)
3. Bevarandet av hållplatsläge Slottsberget (drogs in i december 2025)
4. Bevarandet av Svart express till Björlanda (ersattes med områdesbuss)
5. Behov av kollektivtrafikkoppling mellan Västra Hisingen (Torslanda och Biskopsgården) till sydvästra Göteborg, exempelvis Kungssten, Frölunda torg och Jaegerdorff

Förvaltningen menar att behov 1,2,3 och 5 kvarstår. Punkt 4 bedöms ha omhändertagits med ny linje 129 mellan Amhult och Nordstan.

Kollektivtrafik till verksamhetsområden

Följande är en redogörelse av Business region Göteborgs (BRG) samlade önskemål och synpunkter på kollektivtrafikutbudet i Göteborgs Stads kommun. Bolaget har fokus på de områden där Västtrafiks trafikplan behöver ta hänseende utifrån ett arbetsmarknads- och utvecklingsperspektiv.

I BRGs 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 staden 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 framtagen 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 jobbkoncentration 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. Funkar detta effektivt så blir det en ”win-win” för företag, hushåll och individer.

Följande ser BRG som prioriterade insatser till trafikplanen 2028.

Logistikcentrum vid Hisingsleden

Området är 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 Göteborgs stad och Västtrafik att leverera trafik och flera tillfälliga åtgärder tvingades tas till.

Fortsatt utveckling i Nordöstra Göteborg (Utby, Bergsjön, Gårdsten, Gunnilse, Marieholmsområdet och Lövgärdet)

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.

Stråket Sahlgrenska – Astra/GoCo - Centralstationen

Kommande behov att på sikt knyta ihop dessa viktiga platser med effektiv kollektivtrafik. På Medicinareberget kommer stadsutveckling att ske över kommande år men först ut är Sahlgrenska life på sjukhussidan.

Stråket Lundby – Lindholmen – Torslanda som även inkluderar Biskopsgården

Det här stråket tittar vi på nu och ser att det kommer bli svårt att inkludera Biskopsgården. Här kommer stadsutveckling ske i form av det man kallat ”trädgårdsstaden” och vi ser att flera boende i området har sin arbetsplats på de båda Volvo bolagen (Lundby och Torslanda) utan fungerande kopplingar, enligt Volvo cars.

Kopplingar från sydvästra Göteborg och österut

Stråket när man kommer från väg 158 in mot Göteborg har begränsat med kollektivtrafik i västlig riktning till Mölndal (Astra, GoCo) vilket upplevs som ett hinder för att välja alternativa sätt att komma till och från sin arbetsplats.

De större arbetsgivarna som etablerat verksamhet nu och tidigare har framställt synpunkter på direktlinjer utan byten för att göra det kollektiva resandet mer attraktivt. Man har inte i de fall detta framställts haft synpunkt på restiden utan enbart på att det finns behov av att byta linje eller från buss/tåg till spårvagn eller liknande. Man upplever att man gått i taket på egna parkeringsytor (Volvo group, Lundbyområdet) och flera personer som rekryteras in idag har inte körkort eller tillgång till bil varför tillgång till fungerande kollektivtrafik blir avgörande för att var en attraktiv arbetsgivare.

Kollektivtrafik till besöksmål och evenemangsplatser

Följande är en redogörelse av Göteborg & Co:s samlade önskemål och synpunkter på kollektivtrafikutbudet i Göteborgs Stads kommun. Göteborg & Co:s synpunkter och inspel fokuserar på kollektivtrafikens roll för Göteborgs utveckling som destination och besöksmål.

Besökarna och besöksnäringen behöver bidra bättre till Göteborgs stad och Västra Götalandsregionens mål om minskat klimatutsläpp. Ett av sätten är att välja att resa kollektivt. Att Göteborgs besökare ska ha möjlighet att göra hållbara val är ett av målen i Göteborgs Stads program för destinationsutveckling 2023–2030. Det faktum att populära besöksmål idag saknar ändamålsenlig kollektivtrafik får hållbarhetsmässiga konsekvenser då besökaren tvingas välja andra mindre hållbara transportmedel.

En välutvecklad kollektivtrafik på land och vatten är avgörande för att fler besökare och invånare ska kunna ta del av hela destinationens utbud, och för att besöksnäringsaktörer ska kunna och vilja etablera sig här. Möjlighet till arbetspendling är en förutsättning för

att vara en attraktiv arbetsgivare inom besöksnäringen. En näring som till stor del bygger på ung arbetskraft, ofta med obekväma arbetstider, och är beroende av kollektivtrafiken för arbetspendling.

Kollektivtrafik till friluftsområden, besöksmål, evenemangsplatser samt prioriterade utvecklingsområden

Evenemangsplatser

Destinationens återkommande och enstaka evenemang är en motor för Göteborgs besöksnäring och en stark bärare av Göteborg stads varumärke. Ur ett evenemangsperspektiv är det viktigt att kollektivtrafiken i samband med evenemang, eller som trafikerar evenemangsplatser och arenor, är av ändamålsenlig karaktär. Det gäller såväl omfattning som tidtabellplanering. Att kollektivtrafiken exempelvis inte slutar gå förrän en god stund efter att ett evenemang avslutats, så att besökare kan ta sig hem, är idag ingen självklarhet. Följande områden är i behov av förbättrad och utvecklad kollektivtrafik utifrån ett evenemangsperspektiv:

- Skatås – kollektivtrafik upp för backen till själva området saknas
- Färjenäs – färjetrafik, främst vid evenemang bör utvecklas och möjliggöras

Besöksmål och friluftsområden

En välutvecklad kollektivtrafik på land och vatten är avgörande för att besökare och invånare ska kunna ta del av hela destinationens utbud. Utvecklad kollektivtrafik mellan centrala staden och skärgården, samt inom skärgården är den mest prioriterade frågan. Skärgården är en unik och mycket stark besöksanledning som idag begränsas på grund av bristande kommunikationer. Här följer ett antal prioriteringar för förbättrad skärgårdstrafik:

- Anpassa kollektivtrafiken efter näringslivets utveckling. Några exempel på hur detta brister är planerna på att ta bort hållplats Styrsö Skäret, samtidigt som ett nytt hotell med konferens och restaurang öppnar där. Även den föreslagna nya trafikeringen av Vrångö medför längre restider, vilket är negativt för ön som besöksmål. På Vrångö är besöksnäringen en central del av öns livskraft.
- Anpassa kollektivtrafiken efter efterfrågan, inte säsong. Göteborg har allt fler internationella besökare året runt och därmed förändras den traditionella högsäsongen snabbt. För den internationella besökaren är skärgården mycket ofta en tung besöksanledning.
- Tillgängliggöra skärgården från centrala staden. Öka trafiken från Stenpiren. Detta skulle också avlasta Saltholmen.
- Tätare och snabbare förbindelser mellan centrala Göteborg och stora besöksmål i regionen. Exempel Gunnebo Slott, Nääs slott och Nääs fabriker samt Tjolöholms slott.
- Nya Stenaterminalen. För att kunna erbjuda de många privatresenärerna hållbara transportalternativ från Arendal in till staden samtidigt som anställda på Stena Line behöver kunna nå sin arbetsplats på ett enkelt och hållbart sätt, behöver

kollektivtrafiken till området ses över och besöksnäringsperspektiven adderas i ett tidigt skede för att få till en hållbar lösning.

- Utveckla kollektivtrafiken till norra delen av skärgården, knyt ihop med älvtrafiken och kopplingen till södra delen av skärgården.

En välutvecklad kollektivtrafik på land och vatten bidrar till god mobilitet och framkomlighet, vilket är avgörande för att näringslivsaktörer ska kunna och vilja etablera sig och för fler besökare och invånare att ta del av hela destinationens utbud på ett hållbart sätt. En nära samverkan mellan Göteborg Stad och Västra Götalandsregionen kring utvecklingen av en hållbar och välfungerande kollektivtrafik är därför av stor vikt ur ett destinations- och besöksnäringsperspektiv.

Kollektivtrafik till idrottsanläggningar och friluftsområden

Följande är en redogörelse av idrotts- och föreningsförvaltningens samlade önskemål och synpunkter på kollektivtrafikutbudet i Göteborgs Stads kommun. Förvaltningen vill särskilt lyfta fram följande behov.

Förvaltningens prioriterade inspel:

- Stärk kollektivtrafiken till friluft- och rekreationsområden
    - Exempelvis till Skatås, Delsjöområdet och Vättlefjäll samt till friluftsbaden längs kusten under sommartid
- Förbättra kollektivtrafik för att komma närmare följande områden:
    - Ruddalens idrottscentrum
    - Backavallen
    - Torslandavallen

Behov av kollektivtrafik 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 är 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 under sommarhalvåret, under kvällar och helger, då många är lediga från skola och jobb.

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 undersöka om det är möjligt för resenärer att ta med cykel på fler linjer.

Större förändringar i anläggningsutbudet till 2028

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 2028.

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. Infrastrukturbehoven för området är inspelade i stadsmiljöförvaltningens investeringsplan, men Västtrafik och Göteborgs Stad bör med fördel diskutera kollektivtrafikförsörjningen av området inför kommande trafikplan oavsett.

Centrum

Idrotts- och föreningsförvaltningen planerar att under 2026–2029 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 till och med 2028.

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. Inom kort 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. Förvaltningen vill särskilt lyfta fram följande behov.

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 Göteborgs stads 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 kommunens invånare oavsett funktionsvariation.

Trafik till bostäder med särskild service (BmSS)

Förvaltningen 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

Följande är en redogörelse av samlade önskemål och synpunkter på kollektivtrafiken i Göteborgs Stads kommun från äldre- samt vård och omsorgsförvaltningen. Förvaltningen vill särskilt lyfta fram följande behov.

Förvaltningen fokuserar i inspelet på nedanstående punkter:

- Planering som kan påverka efterfrågan på kollektivtrafik
- Specifika linjer och tidtabeller för kollektivtrafik som har påverkan på äldre- samt vård och omsorgsförvaltningens verksamheter, omsorgstagare och medarbetare

Äldre samt vård – och omsorgsförvaltningen har cirka 10 000 medarbetare spridda på arbetsplatser över hela Göteborgs stad där kollektivtrafiken är en viktig kompentent för att kunna ta sig både till jobbet och mellan olika arbetsplatser under arbetsdagen.

Samhällsutveckling i form av ”nära vård” där vård- och omsorgsarbete alltmer ska ske i hemmen samt den demografiska utvecklingen gör att vissa områden i Göteborgs stad är extra känsliga för tidtabeller och linjer.

Detta gäller både för förvaltningens cirka 10 000 medarbetare, omsorgstagare och deras närstående samt för att förvaltningens kompetensförsörjning och som attraktiv arbetsgivare.

Södra skärgården

På grund av förändrade behov kopplat till ”Nära vård” samt den demografiska utvecklingen har även behovet i södra skärgården förändrats samt ökat. Turerna i dagens tidtabell är anpassade utifrån att man åker från öarna till stan och jobbar, inte tvärtom. Idag schemaläggs verksamheternas medarbetare utifrån skärgårdstrafikens tidtabell, vilket är en svår uppgift enligt EU:s schemaregler som trädde i kraft i oktober 2023 och som vid ökat behov i skärgården inte kommer vara hållbart då till exempel 70% av hemtjänstens medarbetare pendlar från fastlandet.

Förvaltningen har sedan tidigare en överenskommelse med Västra Götalandsregionen om en så kallad NOS-båt som fram tills nu täckt behovet i södra skärgården men detta alternativ täcker inte längre behovet och är allt för resurskrävande om det skulle utökas. Förvaltningen ser ett behov av utökad tidtabell på morgonen och senare eftermiddag då medarbetare tar sig från och till arbetet. Förvaltningen försöker idag anpassa medarbetares schemaläggning efter nuvarande tidtabell vilket inte är flexibelt och inte heller längre hållbart.

Förvaltningen behöver nyttja kompetens och medarbetare på ett än mer effektivt sätt eftersom kommuninvånarna blir äldre och kompetensutmaningen ökar.

Kollektivtrafiken ut till öarna i södra skärgården blir under sommarmånaderna ofta fulla vilket betyder att förvaltningens medarbetare riskerar att inte komma ut till omsorgstagarna i skärgården i tid eller enligt planerade besök. Detta inträffar frekvent under sommarmånaderna och innebär att förvaltningen inte kan utföra sitt uppdrag.

Specifika adresser och linjer där behov av utökad tidtabell finns

Adress/område	Brist	Konsekvens
Granlidsvägen 19 Granlidens vård och omsorgsboende	Få förbindelser som går för sällan. (Buss 82)	Försvårar schemaläggning och kompetensförsörjningen.
Frölunda Torg	Buss 94 från Frölunda torg	För få avgångar särskilt på helgerna. Svårt för medarbetare att ta sig till jobbet tidigt på morgonen.

Planering för nya vård- och omsorgsboenden och projekt som kan påverka efterfrågan på kollektivtrafik

Adress/område	Typ	Beräknad inflytt
Torslanda, Skra Bro	Nytt boende	Q1-Q2 2028
Moräns Vård- och omsorgsboende, Morängatan 11	Boende under renovering	Återöppnas Q2 2027 som ett ersättningsboende för Gunnareds Vård- och omsorgsboende. Detta innebär att medarbetare och anhöriga kommer ha behov av nya färdvägar.
Toftaåsens Vård- och omsorgsboende, Toftaåsgatan 87	Nytt boende med beräknad inflyttning Q3 2030.	Q3 2030
Kärra centrum, Lillekärr södra 55	Kommer ersättas med nytt boende i samma område. Ny adress ej fastställd	Q1 20230
Hjällbo Centrum	Nytt boende	Q3 2030
Önnered Jutekärrsgatan 2	Kommer ersättas med nytt boende i samma område. Ny adress ej fastställd	Q1 2031