

Göteborgs Stads inspel till Västtrafiks trafikplan 2022 – behov och brister i kollektivtrafiken

Handläggare: Gunnar Palm
gunnar.palm@trafikkontoret.goteborg.se

Mottagare: Västtrafik AB
kommun@vasttrafik.se

Innehållsförteckning

Bakgrund	2
Samverkan kring kollektivtrafik	2
Trafikförsörjningsprogrammet	2
Målbild Koll2035	2
Trafikplanen	2
Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2022 – behov och brister	3
Behov av ökad kapacitet	3
Behov av ökat trafikutbud	4
Behov av nya förbindelser	5
Nya målpunkter och knutpunkter	8
Behov av trafik till idrottsanläggningar och friluftsområden	8
Behov i färjetrafiken	9
Övriga frågor	10
Fortsatt utveckling av dialogen kring trafikplanen	10
Återkoppling	10
Konsekvensbeskrivningar	10
Tidplan	10
Utveckling av kollektivtrafikfrågorna i detaljplaner och program	10
Kopplingar mellan trafikplansarbetet och staden under byggtiden	11
Kollektivtrafik i villaområden	11
Pendelparkeringar	11
Fortsatta satsningar på miljö- och teknikutveckling	11
Ökad samverkan kring utvecklingen av bytespunkter	11
Fortsatt dialog kring upphandlingar av busstrafik	11

Bakgrund

Samverkan kring kollektivtrafik

Västra Götalandsregionen är regional kollektivtrafikmyndighet och ska därmed ansvara för kollektivtrafikens utveckling i Västra Götalands län.

Västtrafik AB planerar och upphandlar kollektivtrafiken, på uppdrag av Västra Götalandsregionen.

Trafiknämnden företräder Göteborgs Stad och ansvarar för kommunens intressen beträffande kollektivtrafikfrågor. Trafiknämnden ansvarar även för stadens tillköp av kollektivtrafik och ska sköta kommunens kontakter med kollektivtrafikmyndigheten.

Utveckling och planering av kollektivtrafiken är en gemensam angelägenhet och det krävs samverkan mellan regionen, staden och Västtrafik för att åstadkomma bra lösningar.

Dialogen kring trafikplanen är en av flera samverkansformer mellan Västtrafik och Göteborgs Stad gällande kollektivtrafikens utveckling.

Trafikförsörjningsprogrammet

Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram är det övergripande styrdokumentet för kollektivtrafikens utveckling. Trafikförsörjningsprogrammet tas fram i samråd med Göteborgs Stad genom Göteborgsregionens delregionala kollektivtrafikeråd.

Målbild Koll2035

Målbild Koll2035 är Göteborgs Stads, Partille kommuns, Mölndals stads, Västtrafiks och Västra Götalandsregionens gemensamma målbild för utvecklingen av stadstrafikens stomnät. Målbilden har tagits fram i samverkan mellan parterna och lägger grunden för hur stomnätets infrastruktur ska utformas fram till år 2035.

I samband med att målbilden antogs beslutade parterna att ta fram en handlingsplan för hur stadstrafiken ska utvecklas. Handlingsplan Koll2035 ska följa samma fyraåriga tidscykel som Trafikförsörjningsprogrammet. Planen ska inkludera tydliga målsättningar, beskriva process, organisation och finansieringsansvar för genomförande och uppföljning av Målbild koll2035.

Trafikplanen

Trafikplanen är en sammanställning av de trafikförändringar som Västtrafik planerar att genomföra i samband med tidtabellsskiftet i december kommande år.

Trafikplanen är resultatet av den årliga översynen av det lokala kollektivtrafikutbudet som sker i dialog mellan Västtrafik, trafikföretagen och Göteborgs Stad. Resultatet av arbetet blir konkreta förändringar i kollektivtrafikutbudet; nya linjesträckningar, fler avgångar eller nerlagda linjer.

Trafikkontoret tar årligen fram ett inspel på förfrågan av Västtrafik inför dialogen kring trafikplanen och kollektivtrafikens utveckling. I inspelet samlar Trafikkontoret synpunkter och önskemål från stadens övriga förvaltningar.

Inspelet utgår ifrån Göteborgs Stads trafikstrategi och övriga styrande dokument rörande kollektivtrafik samt från kommunfullmäktiges specifika mål för trafiknämnden.

Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2022 – behov och brister

Följande är en redogörelse av Göteborgs Stads samlade önskemål och synpunkter på det lokala kollektivtrafikutbudet. Inspelet till trafikplan 2022 utgår från de kvalitativa frågor som Västtrafik har översänt till Göteborgs Stad inför dialogen kring trafikplanen. Det kvantitativa underlaget beträffande stadsutvecklingsprojekt och förändringar i elevantal kommer att överlämnas till Västtrafik som fristående handlingar.

Då trafikplan 2021 inte är beslutad när detta inspel sammanställs, avser synpunkterna befintlig kollektivtrafik.

Behov av ökad kapacitet

Många stom- och expressbussar har kapacitetsbrist, det är nödvändigt att detta åtgärdas för att kunna möta den kommande stadsutvecklingen och den planerade överflyttningen från bil. Det är också en fråga om komfort för resenärerna vilket är en avgörande faktor för kollektivtrafikens attraktivitet. För många stom- och expressbussar är turtätheten redan så hög att ytterligare utökning ej är möjlig, för dessa linjer bör andra åtgärder undersökas till exempel att införa fordon med plats för fler resenärer eller intervallstyrd tidtabell för att skapa en jämnare spridning av resandet.

Även för spårvägen finns det kapacitetsbrist på vissa sträckor och under vissa tider på dygnet, även här bör alternativa åtgärder för att avlasta linjerna sättas in i väntan på möjligheterna att utöka kapaciteten. Där det finns parallella linjer, oavsett om det är bussar eller spårvagnar, är det viktigt att avgångarna sprids tidsmässigt, för att ta tillvara på kapaciteten på fordonen och för att erbjuda resenärerna bästa möjliga turutbud.

Lindholmen

En mycket kraftig expansion av både arbetsplatser och bostäder äger rum på Lindholmen. Kapaciteten över Götaälvbron är redan nådd i högtrafik och det behövs nya lösningar för att hantera det ökade resandet. Kapaciteten på befintliga linjer behöver ökas och det finns behov av nya kopplingar för att styra resandet till andra stråk än över Götaälvbron. Staden ser behov av ett helhetsgrepp för området och förordar en utökad samverkan då det bedöms att frågan är för komplex för att följa ordinarie trafikplaneprocess samt att det sannolikt behövs ett flertal olika åtgärder, inte enbart kollektivtrafik.

Björkekärr

Kapaciteten på linje 17 är bristande under högtrafik och linjen påverkas av förseningar på Hisingen och i centrum. Inom de kommande åren byggs det många nya bostäder i stadsdelen Örgryte Härlanda som ytterligare kommer att belasta linjen. Här bör alternativa åtgärder för att avlasta linjen sättas in i väntan på fordon med högre kapacitet. En åtgärd som skulle avlasta linjen är att låta spårvagnslinje 1 eller 3 trafikera direkt från Olskroken till Drottningtorget, istället för att gå via Svingeln och Ullevi Norra. Detta skulle förkorta restiden från stadsdelen Örgryte Härlanda till centrum och potentiellt minska trängseln på linje 17 under rusningstrafik.

Bergsjön och Kortedala

På spårvagnslinjerna 6, 7, och 11 mellan centrum och Bergsjön, via Kortedala, råder det kapacitetsbrist och så även på linje 58 från Bergsjön via Utby. Utöver kapacitetsproblem så tar en resa från Bergsjön till centrala Göteborg dubbelt så lång tid med kollektivtrafik som med bil. Staden ser positivt på att Västtrafik inom förstudien till trafikupphandling 2022 utreder ett förändrat trafikeringsupplägg för buss som kan skapa mer kapacitet och avlasta befintliga spårvagnslinjer samt korta restiden från Bergsjön.

Kallebäck

Från år 2022 förväntas en kraftig tillväxt i Kallebäck i stadsdelen Örgryte Härlanda. Staden ser en risk för att linje 50 inte kan hantera det tillkommande resandet utan förordar att Västtrafik redan nu börjar titta på ett alternativt trafikutbud med högre kapacitet.

Billdal och Hovås

Kapaciteten på Rosa express är bristande under högtrafik. Under de kommande åren sker en kraftig utbyggnad av bostäder och verksamheter i stadsdelen Askim Frölunda Högsbo som ytterligare kommer att belasta linjen.

Majorna

Inom stadsdelen Majorna-Linné sker många förtätningsprojekt, bland annat studentbostäder i Sanna och Kungsladugård, dessa kommer tillsammans att innebära ett ökat resande på kollektivtrafiken framförallt på spårvagnslinjerna 3, 9 och 11 som redan idag är hårt belastade under högtrafik.

Bellevue

Det är fortfarande bristande kapacitet till och från Bellevue på fredagar då en stor mängd resenärer vill ta sig till moskéerna i Bellevue industriområde. Om fler resenärer kunde få tillgång till att åka kollektivt under denna tid så skulle trafikträngseln som uppstår kunna undvikas.

Behov av ökat trafikutbud

Kollektivtrafiken behöver utvecklas i takt med att områden förändras och den behöver också anpassas för att tillgodose transportbehoven under hela dygnet, framför allt i områden som har lägre bilinnehav.

Alelyckan

Trots förbättringar på linje 173 kvarstår behovet av utökat turutbud för kollektivtrafiken längs Gamlestadsvägen. Verksamheterna expanderar kraftigt, både avseende arbetstillfällen och besökare. Handelsområdet vid Alekärr har cirka 2,3 miljoner besökare per år och det pågår diskussioner om ytterligare expansion. 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.

Angered

Många områden i stadsdelen Angered har ett lägre bilinnehav än snittet i Göteborg och det finns en hög efterfrågan på ett ökat trafikutbud, 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 stadsdelen som Eriksbo, Lövgärdet och Rannebergen.

Angeredsvinkeln

Under 2019 öppnades en skola för cirka 500 elever på Angeredsvinkeln. Skolan används inledningsvis av elever från Gårdstensskolan då denna byggs om. Gårdstensskolan planeras att färdigställas år 2023, Angeredsvinkeln kommer dock finnas kvar som skola efter år 2023. Det har även tillkommit ett flertal arbetsplatser och området som har många besökande. Utbudet behöver utökas för att möta det ökade resandet. Det finns ett stort behov av en busslinje från Gårdstens Centrum som trafikerar Angeredsvinkeln. Majoriteten av eleverna på Gårdstensskolan, cirka 470 elever, reser med kollektivtrafik till Angeredsvinkeln. I dagsläget byter de antingen på Gårdstensliden eller i Angered centrum. Elever kommer försent till lektionerna på grund av att bussarna inte får in alla elever.

Bäckebo

Staden ser en potential att öka resande med kollektivtrafik till handelsområdet i Bäckebo, både bland verksamma och besökare. Området har över 6 miljoner besökare per år och i takt med att möjligheterna till hemleverans ökar, så minskar behovet av att använda bil för att kunna handla i området. Staden ser en potential i området och har även ett mål att utveckla kollektivtrafiken till externa handelsområden exempelvis genom hållplatsplacering eller fordonsutformning.

Gråberget

Kollektivtrafiken till och från Gråberget behöver möta upp resandet som kommande förtätningen av bostäder och verksamheter genererar. Utökad kollektivtrafik till och från Gråberget är något som staden har tagit upp som önskemål i flera år. Gråberget är mycket kuperat och de boende i området är därför beroende av kollektivtrafiken för att resa hållbart.

Helgered

Önskemålet om utökad kollektivtrafik till och från Helgered i stadsdelen Lundby kvarstår. Staden har mottagit Göteborgsförslag 1023 - Två nya stopp för Svart Express gör Hisingen mindre, i vilket de boende föreslår att Svart express, som i dagsläget passerar området, stannar vid hållplatserna Klare Mosse och Bjurslättsliden. Förslaget är framröstat av över 200 personer.

Eriksbo

Önskemålet om förbättrad kollektivtrafik till och från Eriksbo i stadsdelen Angered kvarstår. De boende efterfrågar ett stopp för Blå express 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.

Saltholmen

Trafiknämnden har fått i uppdrag från kommunfullmäktige att utreda ett antal åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken till och från Saltholmen i stadsdelen Västra Göteborg.

Trafiknämnden uppdras att tillsammans med Västtrafik utreda nedanstående åtgärder:

- Kompletterande busstrafik från Saltholmen till andra mål i staden.
- Sommartrafik med färja mellan Hinsholmen och Saltholmen.
- Fler avgångar med färja mellan Södra skärgården och Stenpiren vid Saltholmen.
- Fler avgångar med linje 114, Ö-snabben mellan Saltholmen och Gustav Adolfs Torg under sommarmånaderna.
- Förlängning av linje 285, Älvsnabben från Klippan till Saltholmen med förslag på lämpliga angoringsplatser längs vägen.

Staden önskar en dialog om åtgärderna inom trafikplan 2022.

Behov av nya förbindelser

Staden vill poängtera vikten av proaktivt arbete med tvärförbindelser, både för att avlasta befintliga linjer och hållplatser men även för att skapa ökad framkomlighet och ett attraktivare utbud för resenären. Staden vill även lyfta behovet av att byten synkroniseras, detta blir än viktigare i takt med att antalet direktlinjer blir färre. En kort bytestid är mycket betydelsefull för att restiden med kollektivtrafik ska upplevas som konkurrenskraftigt. Detta gäller främst i pendlingstider, men är även viktigt på kvällar och nätter då byten upplevs som extra otrygga.

Gårda

Gårda är ett område som trots sitt centrala läge saknar kollektivtrafik i vissa delar, främst i området söder om Ullevigatan. Dessutom byggs flera stora kontorshus i Gårda som skapar behov av mer

kollektivtrafik till området. Kollektivtrafiken bör finnas på plats innan husen står klara för att inte skapa incitament för människor att välja bilen istället. I dialogen med företag och fastighetsägare i området hamnar kollektivtrafik i toppen på de förändringar som efterfrågas. Staden ser ett stort behov att återinföra kollektivtrafik i södra delen av Gårda.

Krokslätt och Guldheden

Mycket av stadsdelen Centrums kommunala service finns i de västra delarna av Krokslätt och i Guldheden. Möjligheterna att kunna resa kollektivt mellan sydöstra och sydvästra delarna av Krokslätt efterfrågas för att befolkningen ska klara vardagen utan egen bil. I och med den ökande befolkningen i Krokslätt och Mölndalsåns dalgång behöver även kapaciteten öka i området. Särskilt spårvagnstrafiken är redan idag hårt belastad och resenärer nekas påstigning på överfulla spårvagnar vid Mölndalsvägen. Strategiskt dragna tvärlinjer skulle också kunna avlasta Mölndalsvägen och Korsvägen och ge boende en alternativ resväg.

Marieholmmsgatan

Det sker en expansion av verksamheter längs Marieholmmsgatan. Staden önskar att Västtrafik undersöker ifall tillkommande verksamheter medför möjligheter att återinföra kollektivtrafik i området.

Frölunda torg – Askim – Brottkärr

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

Saltholmen - Centrum

Linje 114 (Ö-snabben) har skapat bra pendlingsmöjligheter från södra skärgården till centrum under högtrafik. Det finns dock en efterfrågan på bättre restider för de skärgårdsbor som har andra arbetstider och exempelvis har behov av att åka från Saltholmen till centrum på eftermiddagen. Med fler direktresor på linje 114 finns potential att öka kollektivtrafikresandet mot Saltholmen på morgonen och mot centrum på eftermiddagen. Vid hållplats Käringberget och Fågelvägen finns många arbetsplatser där linje 114 också kan skapa fler attraktiva pendlingstider från centrum på morgonen och vice versa på eftermiddagen, om linjen inte trafikerar Örlogsvägen.

Idag finns en direktspårvagn, linje 13, på morgonen från Saltholmen till Sahlgrenska. Den är uppskattad och det finns även ett behov av en direktlinje från Sahlgrenska mot Saltholmen på eftermiddagen.

Nya varvet

Det är fortsatt viktigt att det finns kollektivtrafik som försörjer Nya Varvet och staden ser positivt på att området fortsatt trafikeras. Det finns cirka 2500 verksamheter i området.

Frölunda torg – Saltholmen – Opaltorget

Det finns behov av bättre tvärförbindelser inom stadsdelen Västra Göteborg. Detta gäller främst mellan Opaltorget, Frölunda torg och Saltholmen, där delar av Älvsborg även täcks in. Behovet bedöms öka i och med den utvecklingen som kommer ske vid de båda torgen samt att det är serviceknutpunkter. Det finns även en efterfrågan att kunna stärka arbetsmarknadsutbytet mellan Tynnered och södra Skärgården. Idag brister denna tvärkoppling dels på grund av att hållplats Kungssten Västerleden är helt otillgänglig för personer med funktionsvariationer eller barnvagnar, samt att restiden med kollektivtrafik är hög jämfört med bil. En direktförbindelse kan ge bättre möjligheter för både arbets- studie- och fritidsresor.

Västra Göteborg - Mölndal

Den nya zonstrukturen kan innebära möjligheter för nya trafikupplägg. Till exempel kommer det att bli attraktivare att resa mellan Göteborg och Mölndal. Det har länge funnits önskemål om att skapa snabbare kopplingar mellan stadsdelen Västra Göteborg och Mölndal, vilket det nu kanske kommer att finnas förbättrade förutsättningar för.

Lindholmen – Sydväst

Snabbare förbindelser från stadsdelarna Västra Göteborg och Askim Frölunda Högsbo till Lindholmen är ett starkt önskemål. Utbudet från södra Göteborg till centrala Göteborg lider redan av kapacitetsbrist, samt att framkomligheten är begränsad, så ett förslag från staden är att det går en direktlinje från södra Göteborg till Lindholmen. Det finns många som bor i södra/västra Göteborg som jobbar på Lindholmen, som i dagsläget väljer att ta bilen istället för att åka kollektivt.

Lundby

Inom stadsdelen Lundby finns i många stråk en mycket god kollektivtrafik. Många platser och linjer upplevs dock ha kapacitetsbrist och staden förordar därför en vidareutveckling av tvärkopplingar för att sprida resandet, till exempel via Wieselgrensgatan och Inlandsgatan.

Arendal och Sörred

Antalet arbetsplatser i Arendal och Sörred har ökat kraftigt. I dagsläget är det svårt att åka kollektivt till dessa områden från både Biskopsgården och Torslanda. Det redan är kapacitetsbrist på bussarna och framkomlighetsproblem i högtrafik. Kollektivtrafikresandet till arbetsplatser i området är idag relativt litet och staden ser en stor potential att avlasta övrig trafik. Till exempel bor en stor del av arbetskraften på Volvo i de västra delarna av stadsdelen Västra Hisingen, men då kollektivtrafiken inte är tidseffektiv väljer fler att ta bilen istället.

Torslanda – Biskopsgården

Staden vill åter igen lyfta behovet av en direktförbindelse mellan Torslanda och Biskopsgården i stadsdelen Västra Hisingen. Behovet är inte enbart för arbets- och skolpendling utan även för att det ska vara enkelt för stadsdelens invånare att ta del av verksamheter och service som finns fördelat mellan Amhult och Biskopsgården.

Amhult – City

Fortsatt förbättrade förbindelse till Amhult och Torslanda från city på morgonen utan att åka via Volvo och omvänt på eftermiddagen. Att åka via Volvo är ett stort restidstillägg enligt tidtabell, men det blir dessutom ofta ännu längre till följd av köer genom området. I dagsläget har verksamheter i Amhult och Torslanda svårigheter att rekrytera till följd av de långa restiderna.

Hjuvik – Amhults torg

Trafikförändringarna på linje 24 har kraftigt försämrat resmöjligheterna mellan Hjuvik och Amhults torg i stadsdelen Västra Hisingen. Den anropsstyrda trafiken från Hjuvik har inte fungerat som avsett, vilket ha skapat mycket frustration. Förändringen behöver utvärderas och ses över.

Amhult – Torslanda torg

I Program för Centrala Torslanda ingår ett förslag med en busslinje som går via Amhult – Nordlyckeskolan - Torslandavallen - Torslanda torg. Detta skulle ge en "ringlinje" som kopplar ihop Amhult med Torslanda centrum. Önskemålet kvarstår alltså, även om det kommer dröja innan infrastrukturen för denna linje är på plats.

Gamlestaden - Härlanda

Kviberg, Bellevue och Gamlestaden växer snabbt med nya målpunkter, arbetsplatser och bostäder.

Också i Härlanda ökar antalet bostäder kraftigt och området har redan viktiga målpunkter som Östra sjukhuset och handelsområdet vid Munkebackstorget. I takt med att de nya bostadsområdena i Gamlestaden färdigställs kommer kopplingen mellan stadsdelarna Östra Göteborg och Örgryte-Härlanda att bli ännu viktigare. Det är beklagligt att linje 69 läggs ned så snart inpå att den återupptagits, innan resenärerna hunnit hittat till linjen och ändra sina resvanor. Linjen har potential att utvecklas och anpassas efter nya tyngd- och målpunkter i stadsdelarna. Bland annat är kopplingen till Kviberg viktig för föreningslivet, då många av stadsdelens ungdomar har idrottsaktiviteter i Kvibergområdet.

Campus Lundby

Kollektivtrafiken till och från Campus Lundby, Volvo ABs nya huvudkontor, måste utvecklas så att det större möjligheter att nå området från hela staden. Inflyttning varierar inom planområdet från cirka år 2021 och framåt. Antalet arbetsplatser kommer fördubblas till cirka 10 000.

Nya målpunkter och knutpunkter

Flera nya stadsdelscentrum kommer att utvecklas under de kommande åren. Kollektivtrafiken är en av de viktigaste förutsättningarna för att dessa platser ska bli levande och tillgängliga för alla.

Selma Lagerlöfs torg

I och med att Selma Lagerlöfs torg blir nytt centrum för stadsdelen Norra Hisingen blir det också en ny viktig målpunkt. I dagsläget saknas det kopplingar från Kärra och Tuve till Selma Lagerlöfs torg utan byte vid Hjalmar Brantingsplatsen. Detta skulle till exempel kunna göras genom det tidigare förslaget att förlänga linje 18 till Finlandsvägen.

Brunnsbotorget

När det är färdigställt kommer Brunnsbotorget att bli en viktig knutpunkt inom stadsdelen Norra Hisingen, som skapar förutsättningar för nya reserelationer. På sikt kommer det även tillkomma många nya bostäder i Brunnsbo.

Opaltorget

Opaltorget kommer att bli ett nytt centrum i stadsdelen Västra Göteborg. Torget står klart 2019 och kommer att ha flera samhällsfunktioner och andra verksamheter och resandet till och från kommer att öka markant. Därför vill Staden än en gång lyfta behovet av bättre tvärförbindelser i stadsdelen. Ett starkt önskemål från staden är förbättrade förbindelser från södra skärgården och Saltholmen till Opaltorget och Frölunda Torg. En förbindelse som strategiskt knyter samman fler delar av stadsdelen och stärker de sociala- och arbetsmarknadsbehov som kommer öka i och med torgets serviceutbud och ökad befolkning. En resa från skärgården till Opaltorget kräver i dagsläget två till tre byten och har tar två till tre gånger längre än samma resa med bil.

Behov av trafik till idrottsanläggningar och friluftsområden

Tillgången till grönytor minskar i takt med att staden förtätas och bra kollektivtrafik till rekreationsområden blir därför allt viktigare. Genom att förbättra möjligheterna att resa med kollektivtrafik till badplatser och andra platser för friluftsliv och idrottsaktiviteter blir tillgången till rekreationen inte i lika hög grad en ekonomisk fråga och en fråga om tillgång till bil. Även ur ett hälsoperspektiv framhåller staden vikten av att öka tillgången till rekreationsområden. Staden ser därför gärna att kollektivtrafiken stärks till dessa områden och att man tar hänsyn till att behovet att ta sig till fritidsaktiviteter är störst på eftermiddagar, kvällar, helger och lov. Då resandet ofta är spridd över tid och infrastrukturen på många platser är en begränsning kan mindre fordon vara att förordas. Staden för gärna en dialog kring hur detta skulle kunna ske.

Ett stort antal idrottsområden ska utvecklas fram till och med 2022. Heden, Skatås, Ruddalen och Kviberg rustas upp och får fler funktioner och i Slottsskogsvallens entréområde byggs en aktivitetspark som en del i Jubileumssatsning. Under 2020 ska Vättlefjälls motionsanläggning stå klar vid Vättlestugan i Angered. Under 2021 får Björlanda en friidrottsanläggning, i Kvibergs Park byggs en ishall och sporthall planeras i Masthugget samt Kviberg. Under 2022 ska Rambergsrinken ersättas, en simhall stå färdig i Kortedala, och en sporthall tillkomma vid Fixfabriken i Sanna. Askims simhall ska ersättas och en aktivitetshall bygga i befintlig simhall.

Stadsdelen Västra Hisingen har många naturområden som staden anser är viktiga att de fortsatt är tillgängliga även för de som inte har tillgång till bil, till exempel fyra kommunala badplatser i Torslanda och rekreationsområden vid Torsviken, Sillvik och Svarte mosse.

Anropsstyrd kollektivtrafik till målpunkter som har besökare under helger och lov till exempel Delsjön, stadslantgårdar och Vättlefjäll.

Utöka flexlinjen så att den täcker hela Askim. Många äldre besöker bland annat Askims simhall.

Förstärk kollektivtrafiken till Kvibergs Park, Slottsskogens idrottsområde, Länsmansgårdens idrottsområde.

Inkludera stadens anläggningar och idrottsområden i Västtrafiks sökfunktion så att besökare lättare hittar till anläggningarna och får förslag på närmsta hållplats.

Behov i färjetrafiken

Staden planerar för en kraftig förtätning längs Göta Älv, både med bostäder och verksamheter. Färjorna över älven är en grundläggande del i att skapa tillgänglighet och effektiva resor i dessa områden. Men staden ser också en potential i att tydligare koppla älvtrafiken till annan kollektivtrafik och cykelstråk och på så sätt nå längre och avlasta trafiken som går över broarna. Kollektivtrafiken som går längs med älven är redan tungt belastad och älvtrafiken kan också vara en del i lösningen att avlasta buss- och spårvagn under byggtiden.

Älvtrafiken

Det finns ett behov av ett utökat utbud av älvtrafiken under kvällar och helger för att erbjuda ett attraktivt alternativ även utanför pendlingstider. Det finns även ett behov av tidigare morgonturer för att tillgodose de resenärer som har andra arbetstider, särskilt under byggtiden.

Färjeläget vid Pumpgatan bör trafikeras så snart som det är färdigställd.

Skärgårdstrafiken

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

Det finns ett behov av fler turer till, och anöringsplatser i centrum, bland annat en stärkt koppling mellan 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.

Övriga frågor

Fortsatt utveckling av dialogen kring trafikplanen

Dialogen kring trafikplan 2021 har varit god och dialogmötena har varit givande, men underlaget gällande förslag till trafikförändringar har delgivits sent och varit av varierande kvalitet. Detta har försvårat arbetet med att sammanställa synpunkter. Det finns delar i arbetet med trafikplan som behöver utvecklas:

Återkoppling

Den skriftliga återkopplingen från Västtrafik i december var mer omfattande än tidigare år och gav bra återkoppling på många delar av staden inspel, men den innehöll få konkreta förslag till trafikförändringar. Det är förståeligt att det är ett omfattande arbete att sammanställa trafikförslagsförändringar och att det i ett tidigt skede av planeringen sker många och snabba förändringar, vilket gör en sådan sammanställning inaktuell mycket snabbt. Vi föreslår därför en dialog kring hur återkoppling och samverkan kring förslag till trafikförändringar kan ske inom arbetet med trafikplan 2021.

Konsekvensbeskrivningar

Fortsatt behov av tydligare konsekvensbeskrivningar, särskilt av de åtgärder som innebär försämringar, större omläggningar eller förändring av kollektivtrafiken som skolresor är beroende av. Staden förespråkar att en dialog förs under tiden som sådana förslag tas fram. Detta för att Västtrafik och trafikbolagen ska ha tillgång till bästa möjliga underlag. Staden bedömer att detta skulle spara tid och resurser samt ge bästa möjliga resultat för resenärerna.

Tidplan

Tidplanen för trafikplanarbetet har ändrats så att inspelet från staden ska lämnas innan sommaren. Detta innebär att inspelet ska lämnas innan det är beslutat vilka trafikförändringar som kommer ske i december, så hänsyn kan ej tas till dessa i inspelet. Det innebär även att det är nästan ett halvår mellan inspelet sammanställts och dialogmöten under hösten, vilket gör att justeringar och kompletteringar behöver göras inför dialogmötena. Att samla in och sammanställa underlag till trafikplan är resurskrävande, staden önskar därför en dialog med Västtrafik för att utvärdera hur och när underlag ska spelas in. Detta så Västtrafik får ett så användbart underlag som möjligt och att staden kan använda sina resurser på bästa sätt.

Staden önskar en dialog kring hur samverkan i trafikplanarbetet påverkas av de nya avtalen för spårvagnstrafiken och det bör även förtydligas hur pågående och kommande bussupphandlingar knyter an och påverkar arbetet med trafikplan.

Utveckling av kollektivtrafikfrågorna i detaljplaner och program

Staden växer. Antalet detaljplaner ökar, förtätningen innebär att detaljplanerna är mer komplexa än tidigare och kraven på hållbart resande ökar. Bristen på bostäder ställer dessutom högre krav på att arbetet ska gå snabbare. För att skapa förutsättningarna för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik är det viktigt att samarbetet kring kollektivtrafik i detaljplaner och program utvecklas. Under hösten 2017 genomförde Trafikkontoret en kartläggning av hanteringen av kollektivtrafikfrågor i detaljplaneprocessen som ger viktiga insikter om att både staden och Västtrafik behöver verka för att skapa bättre förutsättningar. Sedan dess har samverkan utökats och staden hoppas att Västtrafik också ser behovet av att fortsätta utöka denna samverkan. Staden för gärna en dialog om hur detta sker på bästa sätt.

Kopplingar mellan trafikplansarbetet och staden under byggtiden

Omledning av kollektivtrafik till följd av projekt ingår inte i trafikplanen. Dock påverkas naturligtvis även den ordinarie trafiken av både omledningar och av begränsad framkomlighet. I inspelet har hänsyn tagits till detta genom att utesluta önskemål om direktlinjer till City. Staden ser istället ett behov av att stärka kopplingarna till lokala centrum och mellan knutpunkter utanför city i enlighet med trafikstrategin och Målbild Koll2035. För att möjliggöra en så effektiv kollektivtrafik som möjligt ser staden ett behov av ett strategiskt samarbete kring kapaciteten, både på hållplatser och i stråk.

Det finns ett behov av att se över lokalt resande med kollektivtrafik inom stadsdelen Centrum. Behovet har funnits tidigare, men det finns ett extra behov att bevaka och utveckla detta under byggtiden. Särskilt då stadsdelen Centrum har en stor andel äldre boende samt att det finns många skolor i stadsdelen med stora upptagningsområden.

Kollektivtrafik i villaområden

Det finns många villaområden i Göteborg som är svåra att försörja med traditionell kollektivtrafik, det kan bero av att infrastrukturen inte medger det eller att utbudet inte blir attraktivt, exempel på sådana områden finns i Västra Göteborg, Västra Hisingen och längs väg 190. I dagsläget genererar dessa områden mycket biltrafik till de redan hårt belastade lederna. Staden vill inleda en dialog kring vilka möjligheter det finns för Västtrafik, staden och Trafikverket att samverka för att öka resandet med kollektivtrafiken och andra hållbara färd sätt i denna typ av områden.

Pendelparkeringar

Efterfrågan på pendelparkeringar, för både bil och cykel, kommer sannolikt att öka ytterligare under byggperioden. Pendelparkeringar är en viktig för omställningen till ett mer hållbart resande, men för att detta ska vara möjligt behöver arbetet med pendelparkeringar både vara långt och kortsiktigt. Sannolikt behöver även konceptet pendelparkering utvecklas för att möta förändrade beteende hos resenärerna samt förändringar i stadsutvecklingen och kollektivtrafiksystemet. Under 2020 har samverkan kring pendelparkeringar fördjupats, vilket staden ser som mycket positivt och förordar en fortsatt utveckling.

Fortsatta satsningar på miljö- och teknikutveckling

För att skapa en hållbar stadsutveckling med hänsyn till bullernivåer, miljöfrågor samt trafiksäkerhet är arbetet kring elektrifiering, geofencing och autonoma fordon av yttersta vikt. Ett fortsatt samarbete krävs för att skapa förutsättningar för elektrifiering inom kommande trafikupphandlingar.

Ökad samverkan kring utvecklingen av bytespunkter

I takt med att kollektivtrafiken utvecklas ökar behovet av attraktiva och effektiva bytespunkter. Detta är utpekat inom Målbild Koll2035, men på grund av de omfattande ombyggnationerna och att det i staden finns flera bytespunkter som idag upplevs otrygga och osäkra är behovet stort redan nu. För att klara denna utmaning ser staden behov av en nära samverkan i utvecklingen av befintliga och kommande bytespunkter och att dessa utformas utifrån resenärernas behov. En viktig input till detta arbete är de strategiska linjenätsutredningar som ingår i handlingsplanen för Målbild Koll2035.

Fortsatt dialog kring upphandlingar av busstrafik

En attraktiv kollektivtrafik är en förutsättning för en hållbar stadsutveckling, det förordas därför att staden även fortsatt är med i dialogen inför Västtrafiks kommande upphandlingar av busstrafik. Samt vid utformning av trafiken efter tilldelning, detta så att de lokala kunskaperna kan tas omhand, samt att eventuella behov och möjligheter gällande anpassningar av infrastruktur kan fångas upp i tidiga skeden.