

2025-01-14

Till Kommunstyrelsen i Göteborgs kommun

Öppet brev om kollektivtrafiken i Torlanda- Björlanda

År 2013 beslutade Göteborgs kommun om en ny trafikstrategi. Av denna framgår bl.a. att kommunen avser att göra en storsatsning på kollektivtrafiken som syftar till att korta restiderna, öka kapaciteten och höja pålitligheten. Målet är en restid om maximalt 30 minuter mellan två målpunkter. Minst 55 procent av de motoriserade resorna ska år 2035 ske med kollektivtrafik.

Stadsdelen Torlanda, framför allt avsnittet Lilleby-Björlanda, verkar dock helt ha förbisetts i arbetet med den förbättrade kollektivtrafiken. Enligt uppgift planerar Västtrafik i stället att kraftigt försämra förbindelserna mellan Torlanda/Björlanda och centrala Göteborg genom att helt ta bort expressbusslinjen Svart Express och i stället ersätta den med en s.k. områdestrafiklinje (buss nr 29), i beslutsunderlagen närmast håfullt benämnd Björlanda-snabben. Denna nya busslinje kommer stanna vid tio hållplatser mellan Skra Bro och centrum jämfört med dagens Svart Express som enbart stannar vid en hållplats, Hjalmar Brantingsplatsen. Dessutom kommer den nya busslinjen att vända vid Nils Ericson-terminalen, på samma ställe som fjärbussarna som trafikerar andra kommuner.

Det kan noteras att den nya busslinjen under flera inledande år dessutom inte kommer att gå till centrum utan i stället ha sin ändhållplats vid Hjalmar Brantingsplatsen på grund av de byggnadsarbeten som pågår kring centralstationen. Det är således i dagsläget oklart när Torlandaborna åter kommer att ha en direktförbindelse till centrum.

Västtrafik hävdar att de aktuella kollektivtrafikförändringarna endast kommer att förlänga restiden från Torlanda till Göteborgs centrum med 5–10 minuter. Påståendet framstår som en direkt osanning när ändhållplatsen är Hjalmar Brantingsplatsen och som orealistiskt därefter, i vart fall i rusningstrafik.

På fråga om varför Västtrafik väljer att förlänga restiden för boende i Torlanda har bolaget sammanfattningsvis svarat följande:

- Befolkningsunderlaget som finns på sträckan är för litet (även med tillkommande utbyggnad i Torlanda, Lilleby och Björlanda)
- Infrastrukturen i kollektivtrafikstråket medger inte den framkomlighet Västtrafik kräver för expressbussar.
- Det har länge funnits önskemål om att bussen ska stanna på flertalet av hållplatserna som tillkommer. Att stanna på ytterligare hållplatser möjliggör fler kopplingar och byten vilket är bra för resenärer som har andra målpunkter än

Göteborg central. Västtrafik tar bort linje 36 och 22 på sträckan Hjalmar Brantingsplatsen – Skra bro, linje 29 behöver stanna för annars hade hållplatser blivit utan trafik.

- Antalet busslinjer på Hjalmar Brantingsplatsen behöver minska då denna plats ska byggas om och vändmöjligheten för buss kommer att tas bort inom några år enligt stadens planer.

Som boende i Torslanda har vi – liksom de flesta av våra grannar och bekanta i området – följande synpunkter på ovanstående:

Torslanda är ett område som expanderar. Runt Skra Bro planerar Göteborgs kommun att bygga omkring 700 nya bostäder, barnomsorg, äldreboende och ett nytt centrum, alltså även arbetsplatser. Nuvarande bussar är i rusningstrafik i princip alltid fullsatta redan när de kommer fram till Skra Bro vid resa till centrum och vid Nordstan vid resa till Torslanda. Nu ska de stanna vid ytterligare tio hållplatser. Det kommer alltså både att bli en avsevärt långsammare resa med större trängsel på bussarna. Hur stämmer detta beslut överens med den röd-gröna majoritetens visioner om en attraktiv kollektivtrafik och hur kommer det sig att den södra delen av Torslanda alltså kommer att betjäna av minst en expressbuss? Beror det på befolkningsunderlaget eller något annat?

Att infrastrukturen i Torslanda och längs med Björlandavägen och Kongahällavägen behöver förbättras är sedan länge väl känt för Göteborgs kommuns politiska ledning. Ett bärande argument för att flytta till ett mindre centralt område är att det finns en fungerande kollektivtrafik och goda pendlingsmöjligheter. Det tar i dagsläget ca 40 minuter att resa mellan Göteborg och Stenungsund, 20 minuter mellan Göteborg och Kungsbacka och 30 minuter mellan Göteborg och Alingsås. Detta är kranskommuner som i stort sett attraherar samma personer som kan tänka sig att flytta till Torslanda, dit det redan nu tar ca 35 minuter, oftast betydligt längre, att resa med buss. Det nuvarande politiska styret har ändå valt att inte åtgärda detta. I stället för att satsa på bussfiler och förbättrade pendlingsmöjligheter för en majoritet har man valt att bygga en enorm cykelbana som enbart gynnar personer som har fysisk kapacitet och tidsmässig möjlighet att cykla. Med ett avstånd på över en mil enkel väg är cykel inte ett realistiskt alternativ till kollektivtrafiken för de flesta människor. Har kommunledningen någon plan för att förbättra infrastrukturen på den aktuella sträckan så att Västtrafik kan trafikera på samma sätt som i den södra delen av Torslanda och likvärdiga områden där pendling till arbete och skola i centrum är av stor betydelse?

Majoriteten av de boende i Torslanda, däribland ett stort antal gymnasieelever som är ökande i de nu aktuella årskullarna, är beroende av att kunna nå centrum inom rimlig tid. Antalet Torslandabor som kommer att byta till en annan busslinje längs med Björlandavägen är försumbart. En stor del av de hållplatser som den nya busslinjen ska

stanna vid är dessutom redan välförsörjda med busstrafik och även spårvagn –detta innebär att parallell trafik ändå kommer att äga rum. De planerade förändringarna kommer alltså främst att gynna personer som bor och arbetar i andra stadsdelar på Torslandabornas bekostnad, trots att behovet av rimliga möjligheter att pendla från Torslanda till Göteborg är mycket stort. Hur stämmer detta överens med kommunens målsättningar om en förbättrad kollektivtrafik?

Vi har särskilt noterat att Västtrafik fattade beslut om de planerade förändringarna genom kravställning i en upphandling som genomfördes år 2021. Underlaget för beslutet inhämtades redan år 2019. Någon möjlighet för de boende i Torslanda-Björlanda att ha synpunkter på förändringarna har därmed överhuvudtaget inte funnits. Beslutet har dessutom fattats på ett sätt som gör det omöjligt att klaga på med någon möjlighet att nå framgång. Fram till dags datum har Västtrafik inte heller informerat de boende om sina planer. All information har getts underhand eller på förfrågan. Torslandaborna har därmed inte haft något annat val än att lita på att Göteborgs kommuns folkvalda politiker bevakar deras intressen – något som hittills inte skett.

Göteborgs kommun har haft tillfälle att yttra sig över Västtrafiks planer. Att kommunen, trots de mål som uttalas i den antagna trafikstrategin, inte nämnvärt har engagerat sig i frågan kan knappast tolkas på något annat sätt än att den röd-gröna majoriteten är ointresserad av att medborgarna i Torslanda-Björlanda har en fungerande kollektivtrafik och effektiv pendlingsmöjlighet till centrum. Vad det beror på kan man bara spekulera i. Vad kommunens politiker däremot har engagerat sig i är krav från fackföreningen Metall på att bussen till och från Torslanda ska stanna i anslutning till Volvos verksamhet i Helgered, något som nu kommer att ske på bekostnad av pendlingsmöjligheterna för ett stort antal boende i Torslanda/Björlanda. Inte heller dessa prioriteringar har redogjorts för öppet av vare sig Västtrafik eller det politiska styret.

Som boende i Torslanda och Björlanda förväntar vi oss att ingå i de planer för en förbättrad kollektivtrafik som staden slagit fast, med en förkortad restid, högre kapacitet och höjd pålitlighet. Därmed förväntar vi oss också att kommunstyrelsen tar kontakt med Västtrafik och löser den uppkomna situationen så att möjligheten att pendla till Göteborgs centrum blir bättre och snabbare, inte sämre och långsammare. En bilresa mellan Björlanda och centrala Göteborg tar i en normalsituation omkring 20 minuter. Det är den tiden kollektivtrafiken ska konkurrera med, inget annat.

Vi ser fram emot snabba åtgärder och ert svar.

Boende i Torslanda och Björlanda

Caroline Björk

Magnus Nylander

Linda Widenström