



Västra Sveriges Bussbranschförening
En regional förening



Foto: Leja Touring

Att öka attraktiviteten för Göteborg som
besöksdestination och få fler att resa
kollektivt – bussen i fokus

Dokumentation från busstur och workshop 2017-05-04



Inledning

"Göteborg ska vara ett förstahandsval bland storstäderna i Europa genom att vara: En av Europas mänskligaste och mest attraktiva storstadsregioner att leva och verka i samt att besöka".

Göteborg har stora ambitioner vilket beskrivs i den inledande visionen från Göteborg & Co. Inom bussbranschen tycker vi detta är fantastiskt och vi vill gärna bidra till att vi kommer närmare mot denna vision.

Göteborg ligger alltid i toppen när det gäller de mest välbesökta destinationerna i Sverige vilket bekräftas i bussbranschens årliga rapport om svenskars "turistiska resor"¹. Förutom att svenskar gärna reser till Göteborg för att besöka event, idrottsevenemang, mässor, turistattraktioner, shopping med mera, så finns det dessutom ett ökande antal utländska turister som gärna besöker Göteborg i samma syfte även om deras resmönster och transportbehov är olika beroende var de kommer ifrån.

Bussen är och kommer vara ett mycket viktigt transportslag för svenska och internationella besökare oavsett om det är idrottsföreningar, teaterbesökare, kompisgäng, pensionärsföreningar, mässbesökare, eventsbesökare eller andra grupper som vill åka till Göteborg. För utländska besökare är transportlösningen många gånger given eftersom de har köpt en gruppresa som är bokad av ett turistföretag i Asien, Nordamerika eller någon annan avresedestination och då är bussen det självklara valet när de kommer till Göteborg med flyg eller en kryssningsfärja. För de som bokar ett mer individuellt resande till Göteborg så är många gånger en bussresa med någon av Hop on Hop off bolagen ett bra alternativ för att se så mycket av Göteborg på så kort tid som möjligt.

Inom Västra Sveriges Bussbranschförening är vi övertygade om att alla intressenter vill nå målet med att göra Göteborg så attraktivt som möjligt för alla besökare. Det finns många intressenter men ibland är tyvärr inte styrsystemen alltid lika synkroniserade. Ett av de prioriterade målen till 2020, i Västra Götalands trafikförsörjningsprogram är att främja hållbart resande och samverkan för att utveckla smartare kombinationer av färdstätt. Och den regionala kollektivtrafikmyndigheten i regionen har bidragit till konstruktiva lösningar för att uppnå detta, bland annat med avtalet om konkurrensneutralitet vid NET vilket vi uppskattar mycket.

Men centrala Göteborg är och kommer de närmaste tio åren vara en byggarbetsplats samtidigt som vi alla vill ta hand om alla besökare på ett positivt sätt. Denna rapport innehåller dokumentation från vårt möte och bussturen den 4 maj 2017, samt några kompletterande bildexempel.

Västra Sveriges Bussbranschförening tackar er alla som deltog med kreativa idéer och tankar och vi ser fram emot ett fortsatt samarbete.

Matts Hildebrand

Ordförande

¹ [Bussturism 2017](#)

Samtalsrunda 1 Lika behandling av all busstrafik

Fakta

All busstrafik är kollektivtrafik och nyttotrafik. I Göteborg är det trångt och besvärligt för bussarna att ta sig fram. Efterfrågan på beställningstrafiken ökar, men på många platser behandlas den trafiken annorlunda än linjetrafiken. Ytterst riskerar staden sin ställning som attraktiv och besöksvänlig turiststad.



Många kollektivkörfält är begränsade till endast fordon i linjetrafik men påföljd att turistbussar måste köra på oftast smala och snirkliga gator samt ska trängas med cyklister.

Vårt förslag

1. All busstrafik behandlas lika

Noteringar från borden

Står resenären i centrum?

Helt lika villkor inte möjligt, men alla ska behandlas lika.

Tidshorisonter är nutid och på lång sikt.

Dialog mellan Västtrafik – Trafikkontoret och Västra Sveriges Bussbranschförening kan stärkas.

Samtalsrunda 2 Tillträde till busskörfälten, framkomlighet vid byggnation

Fakta

Att beställningstrafiken med buss inte får köra i busskörfälten innebär stora tidsmässiga förluster för deras passagerare, att trafiken blir dyrare och förlorar i attraktivitet. De stora byggprojekten påverkar dock framkomligheten för alla bussar och risken för skador på fordonen ökar väsentligt om utrymmet är för trångt.



Vid Norra Sjöfarten byggs det om, denna väg kör man till Operan.

Här är mycket smalt, vägbredden är 2,57 m och nästan omöjligt för stora bussar att köra då en stor buss är 2,5 m bred. Risken för skador är stor.

Våra förslag

1. Beställningstrafiken har tillgång till busskörfälten

Noteringar från borden

Möjligt med ökat tillträde vissa tider.

Utgå ifrån vilka de viktiga stråken är för beställningstrafiken, motivera.

Behövs bedömning vid varje beslut.

Behövs konsekvensanalys av förändringar innan de görs.

Kan bli problem vid hållplatser där linjetrafiken stannar om andra bussar ligger bakom.

Tidsstyrning vid trafikljusen känner av linjetrafiken, men inte beställningstrafik.

Turist- och beställningsbussar kör igenom hållplatsområden utan att stanna.

Viktigt kunna komma tillbaka till ordinarie körfält, från kollektivkörfält.

2. Byggnadsarbetena hindrar busstrafiken i minsta möjliga utsträckning, dvs bästa möjliga framkomlighet även under byggtiden

Noteringar från borden

Formellt tillvägagångssätt när man bygger om.

Viktig att ha med Västra Sveriges Bussbranschförening vid planeringen.

Behövs ett forum där frågorna kan hanteras effektivt.

Öka standardmått för gatubredd vid ombyggnation.

Samtalsrunda 3 Avstängningar och bussparkeringar

Fakta

Avstängningar och andra trafikregleringar görs ofta på ett olämpligt sätt och behöver rättas till i efterhand.

Antalet bussparkeringar minskar fortlöpande. Likaså minskar antalet platser/utrymmen för att släppa av och ta ombord busspassagerare. Det får negativa konsekvenser, särskilt i närhet av de stora besöksmålen.



Naturhistoriska museet i Slottsskogen är ett av de vanligaste skolresemålen, här finns ingen möjlighet att vända bussar eller att parkera. Det skapar en otrygg trafikmiljö för skoleleverna som ska lämnas och hämtas.



Linnéplatsen skulle kunna vara en möjlig plats att släppa och hämta resenärer för besök till Naturhistoriska museet. Buss i linjetrafik får köra in här men inte turistbussar.



Våra förslag

1. Busstrafikens behov av framkomlighet ska beaktas tillräckligt vid trafikregleringar och avstängningar

Noteringar från borden

Dialog mellan Västtrafik – Trafikkontoret och Västra Sveriges Bussbranschförening kan stärkas.

Behövs ett forum för samhällsplaneringen där buss finns med och frågorna kan hanteras effektivt.

Ta vara på kompetensen om kommersiell-, turist- och beställningstrafik redan vid planeringen.

Inrätta en busshemsida (som i Stockholm) för aktuell information om P-platser, avstängningar, möjlighet att köra i kollektivkörfält och latrintömning mm.

Öka standardmått för gatubredd vid ombyggnation.

2. Det ska finnas tillgång till parkeringsplatser och platser att stanna och släppa av och ta upp passagerare så att säkerheten värnas, onödiga tomrundkörningar och olagligheter inte behöver ske

Noteringar från borden

Parkeringar skulle kunna differentieras efter olika årstider.

Det finns behov av kort-, mellan- och långtidsparkering.

Taxiplatser kan ses över och behovet utvärderas i förhållande till P-plats för bussar.

Lastzonerna är för smala, skyltar sticker ut i den redan smala gatan, växter behöver klippas – allt är möjligt att informera Trafikkontoret om, skicka in skriftligt.

Uppställning möjlig, exempelvis i Allén under veckoslut för beställningstrafik och kryssningsbussar.

Heden skulle kunna utnyttjas för parkering, med smartare trafikplanering.

Frihamnen och Fiskekyrkan är ytterligare två platser som skulle kunna användas.

3. Att Göteborg bibehåller och helst ökar i attraktivitet som besöks- och turiststad

Noteringar från borden

4,5 miljoner gäster per år idag beräknas bli 9 miljoner gäster per år 2030.

Ytor för uppställning av fordon är nödvändigt.

Satsa på riktad information även till bussresenärerna.

Samtalsrunda 4 Nils Ericson Terminalen och Åkareplatsen

Fakta

Västlänkens byggnation stänger av terminalen mer och mer. Det påverkar redan nu framkomligheten för alla bussar, Åkareplatsen som temporär terminal är mycket trång och många skador har redan uppstått på bussar i linjetrafik. Tågersättningstrafiken har dessutom företräde framför både linjetrafik och eventuellt tillkommande beställningstrafik vid Åkareplatsen. För att bibehålla kollektivresandet och klara målet om Europas mest attraktiva besöksstad behövs ytterligare lösningar.



På grund av situationen vid Centralen används Operan som påstigningsplats av många researrangörer och andra beställare av busstrafik.

Här finns plats för ca 4 bussar men i och med att parkering är tillåten i 4 timmar är oftast dessa platser upptagna.

Våra förslag

1. Öka samverkan för lösningar som minimerar olägenheter för resenärer i upphandlad och beställd busstrafik

Noteringar från borden

Använd digitala skyltar.

Bidra till att öka kunskapen hos olika aktörer.

Västra Sveriges bussbranschförening ser över befintliga ytor för att hitta uppställningsmöjligheter, i samarbete med Trafikkontoret.

Det behövs en tydligare plan för när byggnation drar igång.

2. Fördjupa samverkan om framkomlighet under bygget av Västlänken

Noteringar från borden

Delta i "Kom fram Göteborg".

Fotgängare, cyklister och kollektivtrafik berörs

NET är anpassad efter dagens trafik.

Grävningar startar ungefär samtidigt, men vissa projekt bromsas för att inte stoppa all trafik.

Det kunde finnas flexibla signaler "rött eller grönt" för turist- och beställningstrafiken som visar om det är okej att köra i kollektivkörfälten vid vissa tider, beroende på situationen. Informationen skulle kunna finnas på den "busshemsida" som nämnts tidigare² eller motsvarande plattform för Göteborg.

Fler exempel på svåra platser och sträckor

Botaniska trädgården



Botaniska trädgården är ett av de vanligaste besöksmålen för exempelvis kryssningsresenärer. Ett kryssningsfartyg kan ha upp till 3 000 passagerare varav ca 30 procent reser med en beställd busstur. Här finns endast plats för max 2 bussar att hämta och lämna folk.

² Samtalsrunda 3, fråga 1

Järntorget



Järntorget med bland annat Draken och Folkets Hus är en mycket vanlig destination för föreningar, fackförbund och många andra större grupper, men här får inga bussar stanna.

Taxiplatsen på Järntorgsgatan borde vara tillåten för bussar också.

Lilla Torget



Taxiplats på vänster sida, bussar spärrar ut gatan för angöringar till t.ex. Elite Plaza Hotel.



Södra Hamngatan vid Lilla Torget, ingen chans att en buss kan stanna vid dessa smala parkeringsfickor.

Stora Teatern



En av de vanligaste platserna för kryssningsbussar att angöra vid Stora teatern blockeras ofta av Taxi. Vid kryssningsanlöp kan det röra sig om upp till 10-12 skyttelbussar som kör kontinuerligt.

Korsningen Avenyn/Nya Allén



Endast tillåtet med högersväng i denna korsning.

Bussar blir oftast stående i väntan på fotgängare och cyklister som har grönt samtidigt.

Turistbussar borde kunna få köra rakt fram, alternativt får köra upp i kollektivfältet – som även här är begränsat till endast linjetrafikfordon.



Svenska Mässan



Svenska Mässan är ett av de vanligaste besöksmålen. Här är det ofta blockerat av lastbilar, taxi och personbilar.

Hotel Gothia Towers



Utfarten från Hotel Gothia Towers – ett av Europas största – är blockerad av stolpe och näst intill omöjlig för bussar att komma förbi.

Lisebergs Huvudentré



Liseberg, Sveriges största turistmål.

Utanför entrén och Rondo finns nästan ingen möjlighet att lämna/hämta resenärer. Bland det som finns är en lastzon som är endast 10 meter. Bussar är normalt 13-15 meter långa.

Tvärs över gatan vid infarten till lastgatan under Svenska Mässan finns inte heller några möjligheter att lämna eller hämta resenärer.