

Underlag indragning av spårvagnshållplatser



Bakgrund och syfte

Göteborg växer och kollektivtrafiken behöver ökad kapacitet. Införandet av 45-meters spårvagnar kräver anpassade hållplatser och ger möjlighet att effektivisera linjenätet. I linje med Målbild Koll2035 har hållplatser med korta avstånd och lågt resande analyserats för eventuell indragning, med syfte att öka systemets effektivitet och minska restider.

För att kunna trafikera med längre vagnar behöver samtliga hållplatser längs en linje vara anpassade för de nya vagnarna. Detta arbete påbörjades tillsammans med Göteborgs stad för några år sedan och den första långa vagnen rullades ut i december 2025. Utredning om indragning av hållplatser har därefter fortsatt och nu presenteras fler hållplatser som utretts för indragning.

Enligt Västtrafiks egna riktlinjer för trafikering bör avståndet till en hållplats inom ett stadstrafikområde vara 400 meter fågelvägen, men upp till 600 meter kan accepteras.

Vid indragning av en hållplats kortas restiden för de resenärer som sitter på spårvagnen förbi hållplatsen då spårvagnen inte behöver bromsa in, stanna vid hållplatsen samt accelerera upp i hastighet igen. Samtidigt får de som idag går på eller av vid den indragna hållplatsen något längre gångväg när de hänvisas till angränsande spårvagnshållplats i stället, vilket medför en längre restid totalt sett för dem.

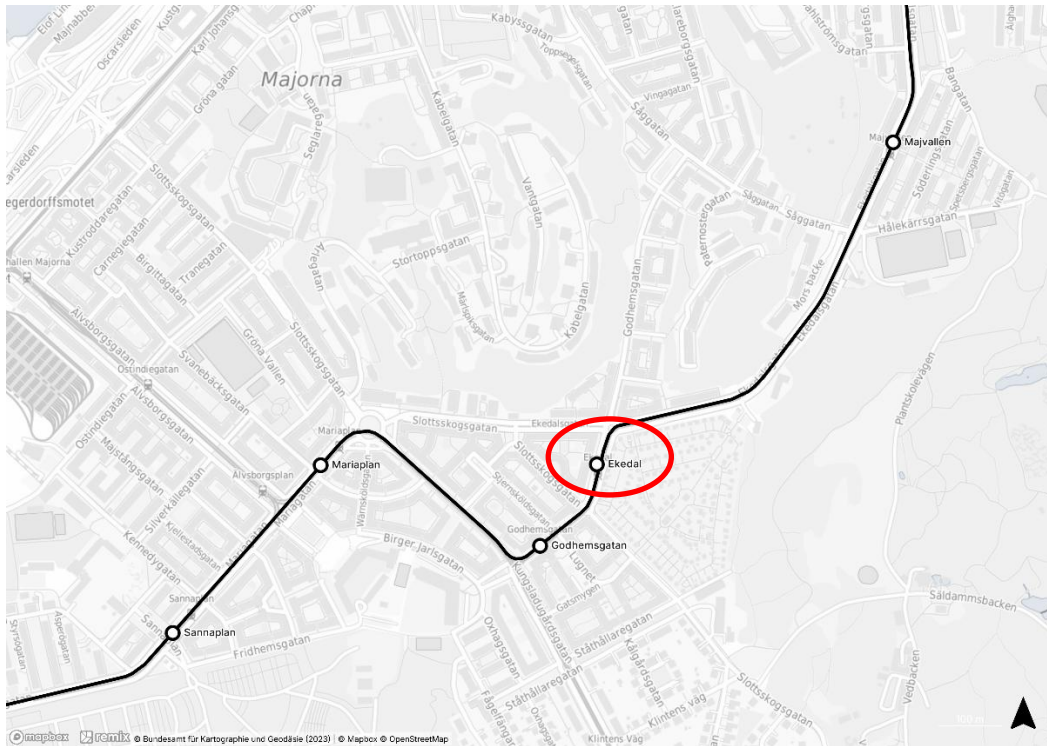
I översynen har hänsyn tagits till antal på-/avstigande, gångavstånd till respektive hållplats, restidsförändringar för resenärerna samt tillgänglighet. Det har även genomförts platsbesök samt dialog med flertalet representanter från Göteborgs Stad och Mölndals stad för att säkerställa tryggheten på, till och från hållplatserna. Göteborgs Stad och Mölndals stad ansvarar för att identifiera och vidta åtgärder avseende trygghet och den fysiska miljön på och i anslutning till hållplatserna. Översynen har resulterat i en rekommendation om att de hållplatser som presenteras längre ner i dokumentet dras in.

Metod

Analyserna bygger på både kvantitativ och kvalitativ metodik. Den kvantitativa analysen beräknar nettoeffekten genom att jämföra tidsvinster för genomresande, cirka 45 sekunder per indragen hållplats, med tidsförluster för resenärer som får längre gångavstånd. Den statistik som används i analysen avser 2024. En kontroll mot nyare statistik har gjorts för att säkerställa att inga större förändringar har skett. Den kvalitativa analysen bygger på både skrivbordsanalys och platsbesök som genomfördes under hösten 2025 och våren 2026 och omfattar sociala konsekvenser, tillgänglighet, barns och äldres perspektiv samt påverkan på stadsmiljö och barriäreffekter.

Analys av utvalda hållplatser

Ekedal



Figur 1: Bilden visar var hållplats Ekedal ligger längs med linje 11:s sträckning

Berörda spårvagnslinjer: Linje 11

Antal på – och avstigande per vardag¹: ca. 1050 st (ca 1000 st, mars 2026)

Antal påstigande per tur i snitt: ca. 3,75 st

Avstånd till närliggande hållplats²: Godhemsgatan ca. 250 meter, Mariaplan ca. 500 – 650 meter, Majvallen ca. 650 meter

Närmsta hållplats för antal boende (nattbefolkning): ca. 2070 personer

Nettotidsvinst³: 2 402 minuter per vardag

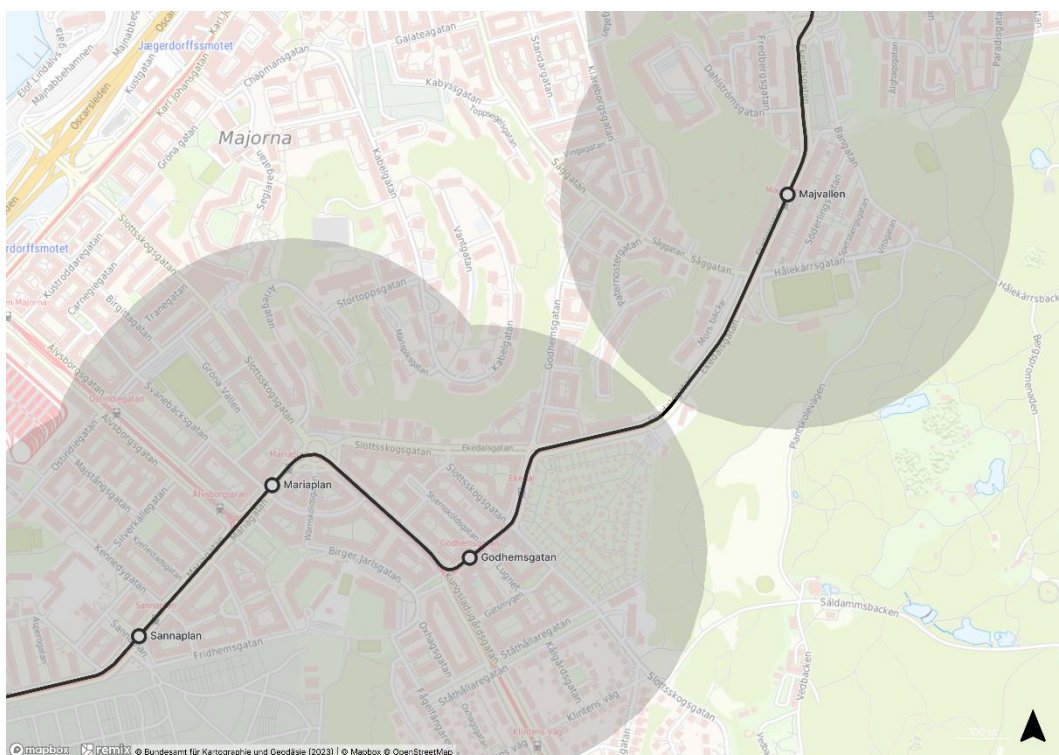
¹ Totalt antal på- och avstigande per vardag 2024 jan-maj; sep-dec

² Avståndet kan variera beroende på vilka referenspunkter som används och exakt var mätningen görs.

³ Tidsvinst = sparad tid vid indragning av en hållplats för samtliga som sitter på spårvagnen förbi hållplatsen

Tidsförlust = längre gångtid för de som går på och av vid indragen hållplats idag och hänvisas till annan hållplats

Nettotidsvinst = Tidsvinst - Tidsförlust



Figur 2: Upptagningsområde om ca 400 meter från linje 11:s hållplatser när Ekedal ej trafikeras

Idag sker cirka 1050 på- och avstigningar vid Ekedal per vardag (1,8 påstigningar per tur i snitt). Vid en avveckling av hållplats Ekedal kommer resenärerna att hänvisas till Godhemsgatan, Majvallen och Mariaplan beroende på resenärernas start- och målpunkter.

Hållplats Ekedal är belägen i ett område med ett jämförelsevis stort antal boende, medan både antalet arbetande och besökare är lågt. Några planerade exploateringar finns inte i närområdet, vilket innebär att områdets struktur och resandebehov förväntas vara relativt stabilt över tid.

Hållplatsen trafikeras av linje 11 och hållplatslägena i respektive färdriktning ligger drygt 100 meter från varandra. Detta innebär att hållplatsen inte kan betraktas som en enhetlig punkt utan behöver förstås utifrån två separata lägen. Områdets topografi präglas av tydliga nivåskillnader, vilket skapar en barriäreffekt. Samtidigt bedöms en eventuell indragning av hållplatsen inte påverka barriäreffekten kopplad till spårvägen, eftersom denna går i ett eget utrymme i ett integrerat gaturum och inga passager behöver tas bort.

Gråberget bedöms inte påverkas av förändringen då det området trafikeras av en buss.

Ur ett socioekonomiskt perspektiv berörs inga särskilt utsatta grupper. Områdena kring Ekedal, Godhemsgatan och Majvallen har sammantaget medelhöga

socioekonomiska värden, och det saknas målpunkter i närheten som är särskilt viktiga ur socioekonomisk synpunkt. Vid en indragning påverkas endast ett relativt litet gruppboende, som får längre gångavstånd till närmaste hållplats.

Trygghet, tillgänglighet och stadsliv

Tillgängligheten i området är generellt begränsad. För boende i centrala Majorna är avstånden till hållplatser relativt långa, och eftersom plattformarna endast kan nås från ena hållet förlängs gångavstånden ytterligare. Den kuperade topografin, särskilt norr om hållplats Ekedal, medför många trappor och branta stråk, vilket försämrar framkomligheten för personer med nedsatt rörelseförmåga, liksom för exempelvis personer med barnvagn eller rollator. Detta innebär att Ekedals faktiska upptagningsområde sannolikt är mindre än vad som framgår i en geografisk analys.

Tillgängligheten för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga är bristfällig på flera platser i området, oavsett om hållplatsen finns kvar eller inte. Det råder även viss osäkerhet kring vilken alternativ hållplats som väljs vid en eventuell indragning. I närområdet finns dessutom brist på sittplatser, vilket påverkar vistelsekvaliteten.

Tryggheten i området bedöms ha brister. Ekedal, liksom Godhemsgatan och Majvallen, upplevs som potentiellt otrygga, särskilt under kvälls- och nattetid. Sträckan längs Ekedalsgatan mellan Majvallen och Ekedal upplevs som otrygg, medan Slottsskogsgatan i riktning mot Mariaplan uppfattas som relativt öde men inte direkt otrygg. Kring Mariaplan finns däremot kända trygghetsproblem.

Ur ett stadslivsperspektiv saknas tydliga målpunkter i direkt anslutning till Ekedal, särskilt sådana som attraherar äldre personer eller äldre barn som reser själva med kollektivtrafiken. Sammantaget innebär detta att hållplatsens roll som nod i stadslivet är begränsad.

Alternativa resvägar

I Ekedals närområde finns flera alternativa hållplatser: Godhemsgatan (linje 3 och 11), Majvallen (linje 11) samt Mariaplan (linje 3 och 11). Gångvägarna till dessa varierar i längd och kvalitet, och eftersom hållplatslägena i olika riktningar är separerade går det inte att göra en samlad bedömning från en enskild punkt.

En indragning av Ekedal innebär längre gångavstånd för ett begränsat antal boende. Avståndet till Majvallen upplevs som särskilt långt. Samtidigt finns brister kopplade till de alternativa hållplatserna som behöver beaktas.

Vid Godhemsgatan är tillgängligheten delvis problematisk, då väderskydden är placerade längst bak på hållplatsytan. Detta fungerar för längre vagnar (45 meter), men inte för kortare (30 meter) som stannar längre fram. Dessutom saknas viktiga övergångsställen, bland annat över Slottsskogsgatan väster om cirkulationsplatsen.

Vid Majvallen finns trafiksäkerhetsbrister kopplade till skymd sikt, vilket innebär risk för olyckor mellan biltrafik och oskyddade trafikanter, något som också har inträffat. Övergångsställen saknas även i riktning mot Godhemsgatan.

Mariaplan är en större nod men har egna utmaningar, såsom bristfälliga övergångar över Kungsladugårdsgatan sydost om cirkulationsplatsen, med trånga passager, ojämnh och lutande mark. På motsatt sida har åtgärder genomförts och standarden är där betydligt bättre.

Sammanfattningsvis finns utvecklingsbehov vid samtliga alternativa hållplatser. Åtgärder som kan övervägas är att förbättra tillgängligheten vid Godhemsgatan, åtgärda trafiksäkerhetsbrister vid Majvallen samt se över övergångsställen längs viktiga gångstråk. Även trygghetsfrågor behöver hanteras i ett samlat grepp. Vidare kan frågor om en eventuell omlokalisering av Majvallen vara ett förslag att analysera vidare. De utvecklingsbehov som har identifierats kommer fortsatt att bevakas i de etablerade forumen för dialog och samverkan mellan Göteborgs Stad och Västtrafik.

Lana



Figur 3: Bilden visar var hållplats Lana ligger längst med linje 4 sträckning

Berörda spårvagnslinjer⁴: 4 & 12

Antal på – och avstigande per vardag⁵: ca 1 900 st, (ca 2000 st, mars 2026)

Antal påstigande per tur i snitt: ca 2,5 st

Avstånd till närliggande hållplats: Varbergsgatan ca 250 m, Krokslättstorg ca 400 m

Utgör närmsta hållplats för antal boende (nattbefolkning): ca. 2070 personer

Nettotidsvinst⁶: 4100 minuter per vardag

Hållplats Lana är belägen i Göteborgs stad men har ett upptagningsområde som sträcker sig över både Göteborg och Mölndal. Nattbefolkningen är relativt jämnt fördelad mellan kommunerna, och under senare år har flera nya flerbostadshus tillkommit, framför allt på Mölndalssidan. Samtidigt planeras fortsatt exploatering

⁴ Linjer som trafikerade sträckan 2024 var 2 & 4

⁵ Totalt antal på- och avstigande per vardag 2024 jan-maj; sep-dec

⁶ Tidsvinst = sparad tid vid indragning av en hållplats för samtliga som sitter på spårvagnen förbi hållplatsen

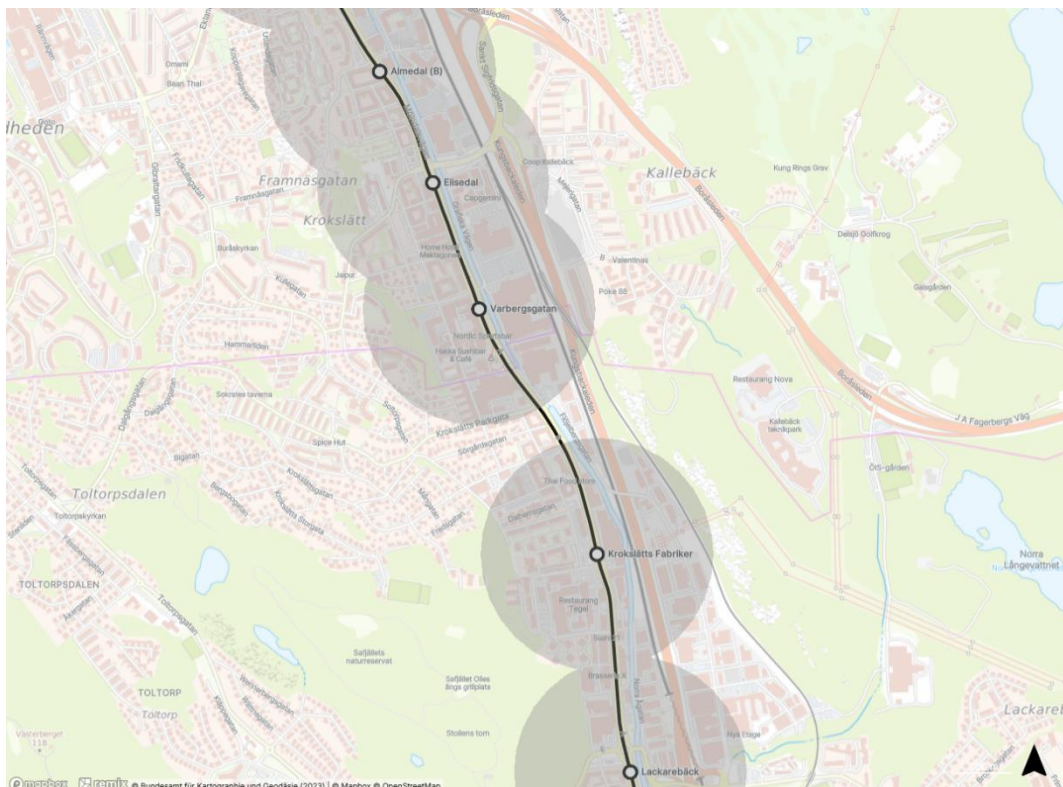
Tidsförlust = längre gångtid för de som går på och av vid indragen hållplats idag och hänvisas till annan hållplats

Nettotidsvinst = Tidsvinst - Tidsförlust

med både bostäder och verksamheter på båda sidor om kommungränsen. På längre sikt förväntas även stora infrastruktursatsningar, såsom utbyggnad av järnväg och kopplingar till Västlänken, förändra områdets tillgänglighet och resandemönster. Hållplatsens placering har historiskt sin bakgrund i att taxegränsen mellan Göteborg och Mölndal låg i detta område.

Hållplatsen trafikeras av spårvagnslinjerna 4 och 12 samt av busslinjerna 86 och 758 i ett parallellt hållplatsläge. I anslutning till hållplatsen finns även en vändslinga, vars funktion och eventuella påverkan vid en hållplatsindragning inte är analyserad då den kommer ligga kvar, vändslingor utgör en viktig funktion i att skapa redundans i systemet. Hållplatsen utgör inte en central passagepunkt för gångtrafik i området och Mölndalsån fungerar redan idag som en tydlig barriär i öst–västlig riktning.

Området kring Lana innehåller en blandning av bostäder, arbetsplatser och besöksmål. Närmast hållplatsen finns både nyare och äldre flerbostadshus, medan bebyggelsen längre västerut övergår till villaområden. Målpunkterna är relativt spridda och utgörs bland annat av verksamheter längs Mölndalsvägen, som bilhandel, restauranger och service, samt en skola för årskurs 4–9 och en yrkeshögskola i närområdet.



Figur 4: Uppagningsområde om 400 m från linje 4:s hållplatser när Lana ej trafikeras

Vid en eventuell indragning är det främst boende i villaområdena i de västra delarna som får längre gångavstånd till närliggande spårvagnshållplats, medan boende i de nyare flerbostadshusen påverkas mindre. Totalt bedöms omkring 30 procent av nattbefolkningen få en avståndsökning på mindre än 100 meter.

Trygghet, tillgänglighet och stadsliv

Tillgängligheten i området är relativt god i direkt anslutning till hållplatsen, men försämras på grund av den samlade barriäreffekten från Mölndalsvägen, spårvägen och Mölndalsån. Dessa strukturer skapar långa och ibland svårnavigerade gångvägar, särskilt för resor i öst–västlig riktning. Om hållplatsen dras in kan vissa befintliga passager, såsom övergången över spår och väg i anslutning till hållplatsen, komma att försvinna, även om behovet av korsning på platsen bedöms vara relativt begränsat.

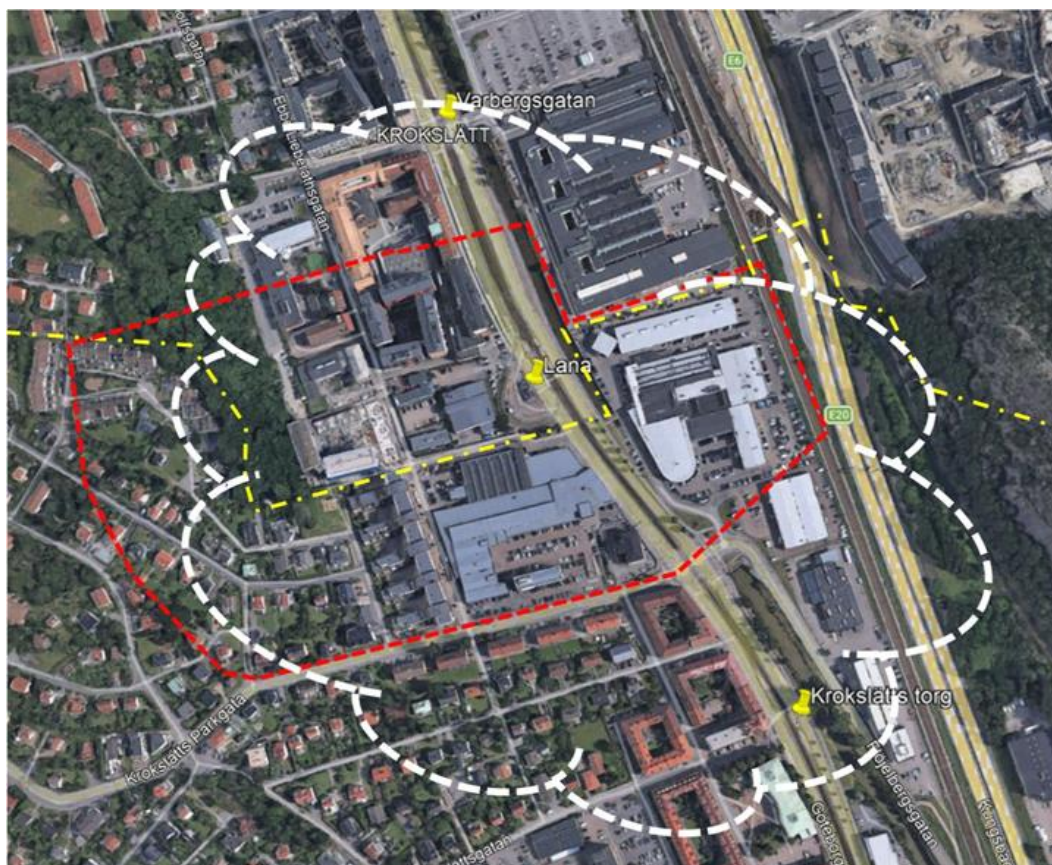
För gångtrafikanter finns i nuläget vissa brister, bland annat i form av långa väntetider vid övergångsställen och begränsad framkomlighet i vissa stråk. Trafiksäkerhetsproblem förekommer också, exempelvis vid korsningen Krokslätts Parkgata/Göteborgsvägen där sikten är begränsad, samt genom avsaknad av trygga gångpassager i delar av området.

Tryggheten vid hållplats Lana bedöms som relativt låg, då platsen ligger avskilt och saknar tydliga målpunkter och "ögon på gatan". Detta kan leda till en upplevd otrygghet, särskilt under kvälls- och nattetid. De verksamheter som finns i närheten är få och ligger dessutom något upphöjda från gatunivån, vilket begränsar den visuella överblicken över platsen. Även gångvägarna till och från hållplatsen kan upplevas som otrygga.

Ur ett stadslivsperspektiv är området mindre intensivt jämfört med mer centrala delar av staden, med spridda målpunkter och begränsade flöden av människor. Samtidigt kan de planerade exploateringarna på sikt bidra till ett mer levande stadsliv och förändra förutsättningarna i området. Då dessa planer är i ett tidigt stadium är det svårt att veta hur dessa planer kommer att fortskrida.

Socioekonomiskt präglas området av medelhöga värden, och det finns inga tydligt utsatta grupper i direkt anslutning. Andelen äldre är relativt låg, och även andelen yngre är begränsad, med undantag för närheten till en skola. Eftersom denna har liknande gångavstånd till alternativa hållplatser bedöms påverkan på barn och unga vara liten.

Alternativa resvägar



Figur 5: Kartan indikerar med den inre röda linjen hållplatsens upptagningsområde (det område där natt- och dagbefolkningen har Lana som sin närmaste spårvagnshållplats) samt i vitt det område som inrymmer alternativa hållplatser vid en indragning. Detta område utgör även den geografiska avgränsningen vid platsbesöket. Den gula linjen visar kommungränsen.

Vid en eventuell indragning av hållplats Lana kommer hållplatsen endast att dras in för spårvagnstrafiken, medan busstrafiken blir kvar. Bussen utgör därmed fortsatt ett alternativ för resenärer som vill resa vidare från Lana. För spårvagnsresenärer kommer de närliggande spårvagnshållplatserna Varbergsgatan och Krokslätts torg främst att vara alternativen, vilka båda trafikeras av samma spårvagnslinjer (4 och 12).

Avståndet till Varbergsgatan är kort och gångavståndet från de befintliga passagerarna över Mölndalsån är inte väsentligt längre än till Lana. Sammantaget bedöms därför en indragning av Lana inte medföra någon större påverkan på tillgängligheten för merparten av resenärerna. Utifrån nu kända planer bedöms tillgången till kollektivtrafik i området inte heller försämrats avsevärt till följd av en indragning av hållplatsen. Hur hållplatsstruktur och gångvägar behöver utformas bör dock följas i takt med att den planerade exploateringen konkretiseras.

Förutsättningarna att nå Krokslätts torg är något sämre, då gångbanorna längs Göteborgsvägen på sträckan är smala och mindre anpassade för gångtrafik. För resenärer vars mål kan nås med den kvarvarande busstrafiken innebär en indragning av spårvagnshållplatsen samtidigt att Lana fortsatt erbjuder ett kollektivtrafikalternativ.

Krokslätts torg har något bättre förutsättningar ur ett trygghetsperspektiv än Lana, då flödena av människor är större, men platsen upplevs fortfarande som relativt avskild.

Sammanfattningsvis innebär en indragning av Lana endast begränsade konsekvenser för dagens boende och verksamma, främst tack vare närheten till Varbergsgatan. Samtidigt sker omfattande förändringar i området under de kommande 10–15 åren, med nya bostäder, arbetsplatser och förbättrad regional kollektivtrafik genom fler tågstopp vid Mölndals station. Dessa förändringar kan på sikt öka efterfrågan på kollektivtrafik och därmed förändra förutsättningarna för hållplatsens betydelse.

En särskilt viktig aspekt är kopplingen till busstrafiken. Busshållplatsen vid Lana, som i dag ligger parallellt med spårvagnshållplatsen, behöver få en ny plats till följd av den planerade exploateringen. Om busstrafiken även fortsättningsvis ska samspela med spårvagnstrafiken krävs att säkra och funktionella passager över spår och väg säkerställs. I annat fall finns risk att den praktiska tidsvinsten vid en hållplatsindragning minskar.

Samlad bedömning

Samtliga analyserade hållplatser uppvisar positiv nettonyttan och konsekvenserna av en indragning bedöms vara hanterbara. Indragning av hållplatser i samband med införandet av längre spårvagnar bidrar till kortare restider, ökad kapacitet och bättre målpuppfyllnad enligt Målbild Koll2035.

Samtidigt visar den kvalitativa analysen att vissa åtgärder och frågor behöver tas vidare. Det handlar bland annat om gångvägar, övergångsställen, trygghet och tillgänglighet vid berörda alternativa hållplatser. Åtgärder kopplade till den fysiska miljön, gångvägar och trygghet ligger inom städernas ansvarsområde. Identifierade behov kommer därför att förmedlas till berörda städer, med syftet att skapa så goda och sammanhängande förutsättningar som möjligt för resenärerna.

Även hur resandemönster och belastning förändras efter en eventuell indragning bör följas upp. För områden där större stads- och infrastrukturförändringar planeras bör hållplatsstrukturen dessutom följas upp i samband med dessa förändringar, då nya resmöjligheter och förändrade resandeflöden kan påverka behovet av hållplatser och trafikering. Dessa aspekter kommer att tas med i kommande utredningar och i den fortsatta planeringen av kollektivtrafiken.

Förslag till beslut

Hållplatserna Ekedal och Lana föreslås dras in som ett samlat åtgärds paket. Beslutet ska ses som en del av ett större utvecklingsarbete för att förbättra kollektivtrafikens effektivitet och kapacitet. Hållplatser där längre spårvagnar redan trafikerar bör planeras för indragning när det är lämpligt utifrån övrig verksamhet och utveckling i området. Framöver föreslås indragning av hållplatser i samband med att längre spårvagnar börjar trafikera sträckan.