

Styrelsen	2022-12-15
Handling nr	10.2
Handläggare	Andreas Dahlgren
Daterad	2022-11-25
Reviderad	

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Handlingsplan 2030 för Uddevalla

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

att godkänna Handlingsplan 2030 för stadstrafiken i Uddevalla som gemensamt styrdokument för stadstrafikens utveckling.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

EKONOMISK ANALYS

Det finns idag ingen separat budget kopplad till genomförandet av aktiviteterna i handlingsplanen, vilket innebär att gemensamma överenskommelser i denna plan behöver förankras internt i linjen hos respektive part. Det ska också tilläggas att de nu identifierade insatserna i denna plan kan komma att förändras i takt med att ny kunskap tillkommer. Ambitionen är att utveckla kollektivtrafiken med befintliga resurser så långt möjligt, men enbart det kommer sannolikt inte räcka utan utökade resurser kan komma att krävas i takt med att Uddevalla växer.

BAKGRUND

Västra Götalandsregionen, Uddevalla kommun och Västtrafik har arbetat fram och tagit beslut om en målbild för stadstrafiken i Uddevalla, Kollektivtrafikplan för Uddevalla. I planen finns ett antal mål uppsatta för kollektivtrafiken, vilka ska uppnås till år 2030.

Stadens invånare upplever inte kollektivtrafiken och övriga hållbara transporter som fullgoda alternativ till bil. Stadens geografi och geografiskt spridda målpunkter för till exempel arbete och fritid bidrar till upplevelsen. Det finns behov av att justera dagens kollektivtrafiksystem, så väl det lokala som det regionala, för att få till kortare restider genom fler genomgående linjer och bättre bytesmöjligheter. Framkomlighetsproblem finns i de centrala delarna och vid järnvägsövergångarna – problem som riskerar att öka i takt med att staden förtätas och tågtrafiken ökar.

För att ta sig an strategierna har parterna kommit överens om att tillsammans ta fram en handlingsplan som skapar bättre förutsättningar för att samhälle och kollektivtrafik utvecklas samordnat och strukturerat, genom tidig samverkan.

En handlingsplan ger förutsättningar för att fokus läggs på rätt saker i rätt tid. Det långsiktiga målet med handlingsplanen är att säkerställa att kollektivtrafikens utveckling går i linje med Kollektivtrafikplan för Uddevalla och bidrar till att målen i regionens Trafikförsörjningsprogrammet uppnås.

ÄRENDEGENOMGÅNG

Handlingsplanen ska ge en helhetsbild över vilka större utredningar och åtgärder som är möjliga att påbörja och genomföra under tidsperioden 2023–2030. Större åtgärder som ligger bortom 2030 kan också lyftas in i planen men beskrivs mer översiktligt eller som just utredningsåtgärder. Utredningarna ska vara kopplade till kollektivtrafikens strategiska utveckling i Uddevalla.

Arbetet har i huvudsak bedrivits enligt nedan.

1. Åtgärder som driver mot målen i kollektivtrafikplanen har tagits fram.
2. En ansvarig part har utsetts för att driva respektive åtgärd. Den exakta tidsplanen för när åtgärden eller utredningen ska påbörjas kommer sättas inom

Trepartssamverkan där Västtrafik, kommunen och utförande trafikföretag ingår.

Arbetet med att nå målen i Kollektivtrafikplanen är en kontinuerlig process som kommer kräva en hög grad av anpassningsbarhet och förmåga att hantera förändring. Att idag veta exakt vilka insatser som krävs för att nå målen till 2030 är svårt vilket gör att planen innehåller de aktiviteter som nu är identifierade, men det kan också tillkomma nya delar till planen i takt med att arbetet fortskrider.

Bilagt till rapporten återfinns alla de insatser som bedöms ge mest effekt och som kan utveckla kollektivtrafiken i riktning mot de mål som finns i kollektivtrafikplanen. För varje åtgärd beskrivs bedömd effekt och insats, vilken part som ansvarar för åtgärden, samt planerat genomförandeår.

//

Bilaga: *Rapport handlingsplan 2030 Uddevalla*



Handlingsplan 2030 Uddevalla

2022-10-28



Innehållsförteckning

Introduktion	3
Mål och syfte	4
Avgränsningar.....	4
Handlingsplanens framtagande.....	5
Organisation.....	5
Stadstrafikforum	5
Trepartssamverkan.....	5
Finansieringsformer.....	6
Process, arbetssätt och uppföljning	7
Visualiserad process handlingsplan.....	7
Bilaga 1 – Tabell föreslagna åtgärder	10
Bilaga 2 - Utförlig beskrivning av de föreslagna åtgärderna.....	13
Elektrifiera stadstrafiken i Uddevalla	13
Planera för genomgående stadstrafiklinjer	13
Taktfasta tidtabeller med samma intervall.....	13
Anpassa hållplatser efter ledbuss	13
Samma linjenät kvällar och helger	13
Marknadsföring av ny trafik och linjenät	13
Lista åtgärder som syftar till att skapa bättre framkomlighet	14
Ny hållplats och vändmöjlighet för buss vid Rimmersområdet	14
Trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid Östra kyrkogården/Tureborgsbron.....	14
Utreda utökade öppettider och utbud på kvällar, helger och nätter	14
Genomföra ÅVS för stråket Torp – centrala Uddevalla.....	14
Översyn av linjenät och linjevarianter	16
Utreda flytt av station och resecentrum	16
Skapa goda bytesmöjligheter vid Unneröd.....	16
Utred behovet av utvecklad trafik till Fridhemsområdet.....	16
Utred behov av linje 826, samt ny trafikering av Lyckorna-området.....	17
Prioritering av hållbara färdmedel i samhällsutvecklingen	17
Utred minskade fällningstider vid järnvägsövergångarna	17
Gemensamt säkra en strategisk depåplacering (inför framtiden)	18
Säkerställa knutpunktsfunktion i Ljungskile när tätorten utvecklas.....	18

Introduktion

Uddevalla är ett av regionens prioriterade pendlingsnav. Befolkningen har ökat med cirka 13 procent sedan 2000 och både utveckling och prognoser visar på fortsatt tillväxt. Detta innebär att kollektivtrafiken behöver utvecklas i takt med den växande staden och skapa god tillgänglighet till bostadsområden, verksamhetsområden, större arbetsplatser och stödja näringslivets utveckling i Uddevalla.

Syftet med att ta fram en handlingsplan är att visa vilka insatser som kommer krävas för att förverkliga målbilden i Kollektivtrafikplan för Uddevalla och bidra till de regionövergripande målen i Trafikförsörjningsprogrammet.

Kollektivtrafikplanen har identifierat ett antal strategier för att överbrygga gapet mellan nuläget för kollektivtrafiken och dess framtida behov. Utifrån dessa strategier ska förslag på fortsatta utredningar och insatser tas fram och konkretiseras i handlingsplanen.

Följande strategier har identifierats:

- Integrera kollektivtrafiken i samhällsplaneringen
- Långsiktig utveckling i tydliga stråk
- Hela resan och utveckling av smidiga bytespunkter
- Bidra till levande tätorter såväl som landsbygd
- Enkel och tydlig linjenätsstruktur
- Regelbunden tidtabell och konsekventa trafikdygnstider
- Informationsinsatser för förändrade resvanor
- Fordonsutveckling för bättre stadsmiljö
- Framkomlighet
- Fysisk struktur och bebyggelseutveckling

För att ta sig an strategierna har parterna kommit överens om att tillsammans ta fram en handlingsplan som skapar bättre förutsättningar för att samhälle och kollektivtrafik utvecklas samordnat och strukturerat, genom tidig samverkan. En handlingsplan ger förutsättningar för att fokus läggs på rätt saker i rätt tid. Det långsiktiga målet med handlingsplanen är att säkerställa att kollektivtrafikens utveckling går i linje med Kollektivtrafikplan för Uddevalla och bidrar till att målen i regionens Trafikförsörjningsprogrammet uppnås.

Handlingsplanen ska främst ses som en plan med identifierade aktiviteter som behöver genomföras för att nå målen, men också som ett levande dokument som beskriver ett arbetssätt som kan utvecklas och förfinas i takt med att åtgärder genomförs.

Handlingsplanen är också ett underlag till respektive parts egna handlings- och utvecklingsplaner.

Arbetet med att nå målen i kollektivtrafikplanen är en kontinuerlig process som kommer kräva en hög grad av anpassningsbarhet. Att idag veta exakt vilka insatser som krävs för att nå målen i kollektivtrafikplanen till 2030 är svårt vilket gör att planen som presenteras ska ses som ett större arbetspaket som behöver konkretiseras och brytas ner i mindre utredningar. I takt med att ny kunskap tillförs från utredningarna kan det också tillkomma nya delar till planen.

Handlingsplanen ska därmed inte ses som en plan som är den slutgiltiga lösningen för att nå effektmålen som utpekats i kollektivtrafikplanen. Den ska snarare ses som en plan över vilka aktiviteter som i närtid behöver hanteras för att ta sig i riktning mot målen och hur arbetet framöver bör bedrivas.

Mål och syfte

Västra Götalandsregionen, Uddevalla kommun och Västtrafik har arbetat fram och tagit beslut om en målbild för stadstrafiken i Uddevalla, Kollektivtrafikplan för Uddevalla. I planen finns ett antal mål uppsatta för kollektivtrafiken, vilka ska uppnås till år 2030.

Stadens invånare upplever inte kollektivtrafiken och övriga hållbara transporter som fullgoda alternativ till bil. Stadens geografi och geografiskt spridda målpunkter för till exempel arbete och fritid bidrar till upplevelsen. Det finns behov av att justera dagens kollektivtrafiksystem, så väl det lokala som det regionala, för att få till kortare restider genom fler genomgående linjer och bättre bytesmöjligheter. Framkomlighetsproblem finns i de centrala delarna och vid järnvägsövergångarna – problem som riskerar att öka i takt med att staden förtätas och tågtrafiken ökar.

I förstudien inför kommande upphandling som avslutades i februari 2022 konstaterades att många av de kundsynpunkter som inkommit till Västtrafik handlar om byten och samtrafik och önskemål om bättre marginaler för att kunna göra byten mellan linjer. De trafikförändringar som beskrivs i förstudien tar stöd i de identifierade strategierna och ger förutsättningar för att resandet med kollektivtrafiken ska öka under kommande avtalsperiod.

I framtagandet av kollektivtrafikplanen gjordes också en genomlysning kring möjliga förbättringsåtgärder utifrån tidigare dialoger med invånare och genom de kundsynpunkter som inkommit. En generell slutsats är att det finns en tydlig norm att använda bil för resor i kommunen, i alla generationer. Bland yngre efterfrågas trygg atmosfär, högre turtäthet under kvällar och helger, samt bättre tillgänglighet till fritidsaktiviteter. De äldre efterfrågar lugn och trygg miljö, punktlighet, högre turtäthet under kvällar och helger, samt bättre tillgänglighet till fritidsaktiviteter. Bland förvärvsarbetande efterfrågas bättre tillgänglighet till arbetsområden samt konkurrenskraftiga restidskvoter, direkta regionala kopplingar, samt tydliga och smidiga bytespunkter mellan lokal- och regionaltrafik.

Avgränsningar

Handlingsplanen ska ge en helhetsbild över vilka större utredningar och åtgärder som är möjliga att påbörja och genomföra under tidsperioden 2023–2030. Större åtgärder som ligger bortom 2030 kan också lyftas in i planen men beskrivs mer översiktligt eller som just utredningsåtgärder. Utredningarna ska vara kopplade till kollektivtrafikens strategiska utveckling i Uddevalla. Regionlinjer är inte en del av handlingsplanen men viktiga att beakta i kommande utredningar eftersom de trafikerar samma vägar och knutpunkter som stadstrafiken. Inte heller berörs järnvägsinvesteringar, men väl bytespunkter vid järnväg där annan kollektivtrafik ingår. Förvaltningskostnader (drift, underhåll och reinvestering) ligger utanför handlingsplanen.

Handlingsplanens framtagande

För uppdraget har en projektorganisation etablerats bestående av en styrgrupp, referensgrupp och arbetsgrupp. I styrgrupp och arbetsgrupp har representanter från Uddevalla och Västtrafik deltagit. Referensgruppen består förutom av ytterligare personer och funktioner från Uddevalla och Västtrafik, även av personer från Västra Götalandsregionen, Trafikverket, Fyrbodals kommunalförbund, samt de kommuner som angränsar till Uddevalla kommun. Referensgruppen har använts för att få hjälp med prioriteringen av åtgärderna och för att fånga upp ett så brett perspektiv som möjligt.

Noterbart är att nuvarande operatör för trafikavtalet; Bivab, och dess underleverantör Uddevalla Omnibus, inte deltagit i arbetet. Detta eftersom en ny upphandling pågår i området och det därmed kan utgöra en konkurrensfördel att ha deltagit i detta arbete vid ett eventuellt inlämnande av anbud. Trafikstart för det nya avtalet för Uddevalla sker i juni 2024.

Organisation

För att kunna genomföra aktiviteterna i handlingsplanen krävs att samtliga parter ställer sig bakom planen. Det krävs arbetstid och ekonomiska medel för att genomföra aktiviteterna och nå målen i kollektivtrafikplanen och arbetet kommer löpande behöva förankras i de egna organisationerna.

Stadstrafikforum

Stadstrafikforum är forumet för det samverkansavtal som finns mellan Västra Götalandsregionen (VGR), Västtrafik och Uddevalla kommun.

Stadstrafikforum har en rådgivande roll och har även ett ansvar att kommunicera handlingsplanen och samordna den med andra uppdrag inom respektive organisation. Forumet tar inga beslut och har ingen budget, varför resurser och kostnader för utredningar och åtgärder måste förankras i respektive organisation.

Stadstrafikforum består av politiker från Västra Götalandsregionens Kollektivtrafiknämnd, Uddevalla kommun och Västtrafik. Tjänstepersoner från respektive organisation deltar också.

Trepartssamverkan

Trepartssamverkan ska arbeta aktivt med handlingsplanen. Trepartssamverkan ansvarar för att följa upp effektmålen som är identifierade i kollektivtrafikplanen och rapporterar detta till Stadstrafikforum. När behov finns att göra förändringar i Handlingsplanen lyfts detta i Stadstrafikforum så snart som möjligt.

Trepartssamverkan för Uddevalla består av tjänstepersoner från Västtrafik, Uddevalla kommun och aktuell utförande trafikoperatör. I skrivande stund är inte denna part tilldelad men beräknas bli det till denna plan ska börja arbetas med. Västtrafik är den sammankallande parten till forumet men ansvaret för att genomföra aktiviteter vilar på alla parter.

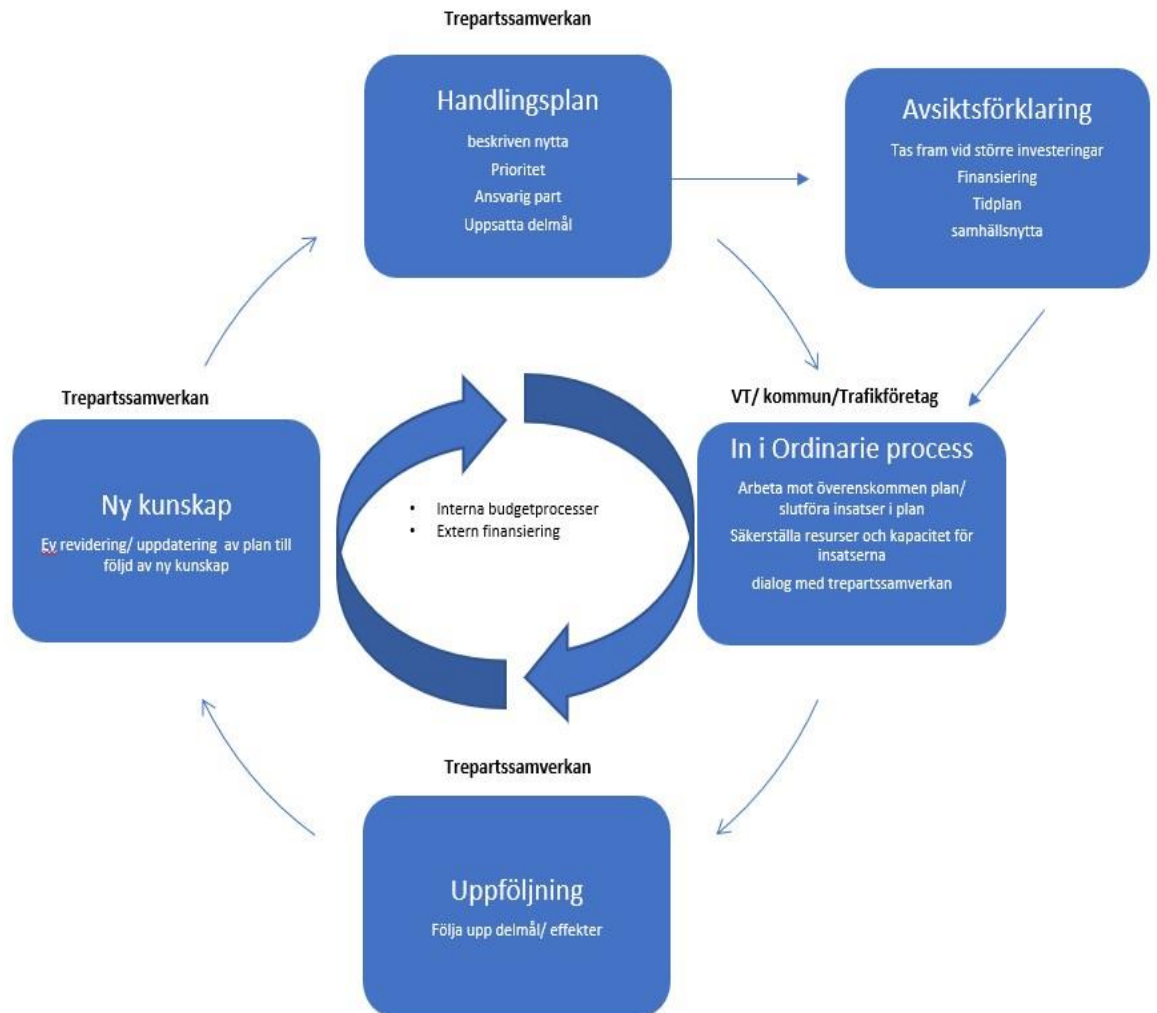
Finansieringsformer

Det finns olika alternativ för extern finansiering av satsningar på kollektivtrafiken, bland annat Klimatklivet, Stadsmiljöavtal och Regional plan för transportinfrastruktur. Dessa beskrivs i Kollektivtrafikplan för Uddevalla.

Process, arbetssätt och uppföljning

Visualiserad process handlingsplan

Arbetet ska följa nedanstående process så långt det är möjligt. Fokus ska ligga på anpassningsbarhet.



Nedan beskrivs processen övergripande.

Steg 1. **Handlingsplan**

I handlingsplanen återfinns de insatser som hittills bedömts ha störst möjlighet att skapa förflyttning mot effektmålen. Handlingsplanen beskriver vilka strategier, brister och kvalitetsmål som åtgärden kopplar mot, samt vilken part som är ansvarig för genomförandet. Handlingsplanen anger också när åtgärden bör vara genomförd.

Åtgärderna är sorterade så att de åtgärder som förväntas få störst effekt i förhållande till insats prioriteras högst.

För varje identifierad åtgärd ansvarar Trepårtssamverkan för att ta fram vilka kritiska frågeställningar inom arbetsområdet som behöver utredas i ett första skede. I många fall är utredningarna av den karaktären att det inte är självklart vilken typ av åtgärd som bör implementeras. I dessa fall kan det göras exempelvis en åtgärdsvalsstudie för att identifiera vilken typ av åtgärd som bör vara lämplig. I ett sådant arbete kan Trafikverkets fyrstegsprincip vara ett lämpligt verktyg för att hitta rätt nivå av insats.¹ Genom att analysera problemen noggrant ges en större möjlighet att skapa synergieffekter i transportsystemet.

Steg 2. Fortsatt arbete i ordinarie process

Efter Trepårtssamverkans prioritering utförs arbetet som krävs i ordinarie process hos respektive part. Det är viktigt att tillräckliga resurser och tid finns till förfogande för att arbeta med planen. Förutsättningar för ekonomin är en viktig faktor i avvägningen om en insats ska göras eller inte.

Steg 3. Avsiktsförklaring

En avsiktsförklaring kan tas fram i fall där insatserna är kopplade till större investeringar, eller där en part önskar en avsiktsförklaring inför ett investeringsbeslut i den egna organisationen. Trepårtssamverkan ansvarar för att driva att en sådan tas fram.

Vid en framtagen avsiktsförklaring bör det även ha genomförts en samhällsekonomisk analys. En avsiktsförklaring bör också tas fram som är en överenskommelse som innehåller följande.

- Insatsen ska vara tydligt avstämd med alla parter
- Tydligt beskriven värdeskapande nytta (samhällsekonomisk kalkyl)
- Uppskattad tidplan
- Idé om finansiering
- Ansvar för genomförande av åtgärd

De allra flesta åtgärder klaras normalt av utan en avsiktsförklaring. Det ska betraktas som ett undantagsförfarande.

Steg 4. Uppföljning av handlingsplanen

Under denna punkt genomför Trepårtssamverkan en uppföljning tillsammans med utförande part om hur arbetet med vald insats har förflutit. En övergripande uppföljning mot målen i kollektivtrafikplanen och troliga förklaringar till resultatet sker varje år i en statusrapport. I samband med det görs en beskrivning av nuläget i arbetet med handlingsplanen. Uppföljningen redovisas också inom respektive organisation. Det ska poängteras att nyttan eller resultatet av implementeringarna inte alltid är synliga

¹ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/>

innevarande budgetår, utan att de stora nyttorna är kopplade till mer långsiktiga samhällsnyttor.

Steg 5. Ny kunskap

I takt med att arbetet fortskrider kan de föreslagna insatserna ändras antingen i karaktär eller omfattning. Likaså kan det tillkomma nya idéer till följd av att mer kunskap tillkommer. Därför ingår det som ett steg i processen att handlingsplanen ska ses över och kompletteras när så krävs.

Bilaga 1 – Tabell föreslagna åtgärder

Nedanstående tabell beskriver åtgärderna kortfattat. Åtgärdernas effekt och vilken insats som krävs har bedömts av arbetsgrupp och referensgrupp i en gemensam workshop. Listan är rangordnad så att de åtgärder som bedömdes ha hög effekt och liten insats ligger överst i listan och bör påbörjas först.

Åtgärd	Kopplar till strategi	Svarar mot brist	Svarar mot kvalitetsmål	Ansvarig part	Effekt/insats	Planerat genomförande
Elektrifiera stadstrafiken i Uddevalla	Fordonsutveckling för bättre stadsmiljö	Buller	Miljöpåverkan, Buller, Komfort	Västtrafik	Hög effekt/liten insats	Genomförs juni 2024
Planera för genomgående stadstrafiklinjer.	Enklare linjenätsstruktur, Tydligare stråk	Restidskvot	Restider, Byten	Västtrafik	Hög effekt/liten insats	Genomförs delvis juni 2024, men arbetet ska fortsätta löpande
Taktfasta tidtabeller med samma intervall på linjerna	Regelbunden tidtabell och konsekventa trafikdygnstider	Restidskvot	Enkelhet, Byten, Restider	Västtrafik	Hög effekt/liten insats	Genomförs delvis juni 2024, men arbetet ska fortsätta löpande
Anpassa hållplatser efter ledbuss	God framkomlighet, tydligare stråk	Infrastruktur anpassad för kollektivtrafikens behov	Stadsliv och hållplatser, Komfort	Kommunen	Hög effekt/liten insats	Genomförs delvis juni 2024, men arbetet ska fortsätta löpande
Samma linjenät kvällar och helger	Enklare linjenätsstruktur	Linjevarianter	Enkelhet	Västtrafik	Hög effekt/liten insats	Genomförs juni 2024
Marknadsföringsåtgärder ny trafik/linjenät	Informationsinsatser för förändrade resvanor	Stark bilnorm	-	Västtrafik och kommunen	Hög effekt/liten insats	Genomförs inför juni 2024
Skapa en lista på åtgärder för att skapa bättre framkomlighet	God framkomlighet	Infrastruktur anpassad för kollektivtrafikens behov	Pålitlighet	Västtrafik och kommunen	Hög effekt/liten insats	Ännu ej planerad

Bygg ny hållplats och vändmöjlighet för buss vid Rimnersområdet	-	Infrastruktur anpassad för kollektivtrafikens behov, Koppling mellan målpunkter och stadstrafiknät	Stadsliv och hållplatser	Kommunen	Hög effekt/liten insats	Planeringsarbete pågår
Vid passagen mellan Östra kyrkogården och Tureborgsbron behöver vidtas trafiksäkerhetshöjande åtgärder, exempelvis vidvinkelspegel eller trafikljusreglering för att undvika möte i kurvan längs berget.	God framkomlighet	Infrastruktur anpassad för kollektivtrafikens behov	Trafiksäkerhet, Pålitlighet	Kommunen	Hög effekt/liten insats	Ännu ej planerad
Utreda utökade öppettider och högre utbud på kvällar, nätter och helger.	Regelbunden tidtabell och konsekventa trafikdygnstider	Dagens utbud under kvällar och helger är inte tillräckligt för ett regionalt pendlingsnav	Turtäthet, Trygghet, Komfort	Västtrafik	Medel effekt/liten insats	Ännu ej planerad
Genomföra ÅVS för stråket Torp - Centrala Uddevalla v 44, för att utreda åtgärder för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafik.	God framkomlighet	Restidskvot, Infrastruktur anpassad för kollektivtrafikens behov	Pålitlighet	Trafikverket	Medel effekt/liten insats	Ännu ej planerad
I samband med nytt trafikavtal ses linjenät och linjevarianter över.	Enklare linjenätsstruktur, Regelbunden tidtabell och konsekventa trafikdygnstider	Linjevarianter, Restidskvot, Koppling mellan målpunkter och stadstrafiknät	Enkelhet	Västtrafik	Medel effekt/liten insats	Genomförs delvis juni 2024, men arbetet ska fortsätta löpande

Utreda flytt av station/RC Uddevalla för att få fram underlag för att objektet ska vara redo inför kommande revidering av regional infrastrukturplan, alt som föremål för stadsmiljöavtal.	Starkare koppling mellan fysisk planering, bebyggelseplanering och kollektivtrafik	Behov av bättre bytes-möjligheter mellan tåg- och busstrafik	Enkelhet/tillgänglighet, Byten	Kommunen	Låg effekt/liten insats	Ännu ej planerad
Hållplats Unneröd: Skapa bra bytesmöjligheter i denna punkt för att kunna göra byten här.	Tydligare fokus på hela resan	Restidskvot	Byten, Restider	Kommunen	Hög effekt/medel insats	Ännu ej planerad
Utred behovet av trafik till Fridhemsområdet som utvecklas med verksamheter och mer aktivitet (fritidsaktiviteter)	-	Koppling mellan målpunkter och stadstrafiknät	Trygghet	Västtrafik	Hög effekt/medel insats	Ännu ej planerad
För linje 826 i Ljungskile behöver en vändslinga skapas på Lyckorna sidan.	Enklare linjenätsstruktur	Infrastruktur anpassad för kollektivtrafikens behov	Enkelhet	Kommunen	Hög effekt/stor insats	Ännu ej planerad
Någon form av prioriteringsordning där hållbara färdmedel prioriteras över bil vid kommunala beslut.	Starkare koppling mellan fysisk planering, bebyggelseplanering och kollektivtrafik	Stark bilnorm	Kollektivtrafik och stadsutveckling i samklang	Kommunen	Medel effekt/stor insats	Ännu ej planerad
Minska bomfällningstider vid järnvägsövergångarna	God framkomlighet	Barriärer	Pålitlighet	Trafikverket	Medel effekt/stor insats	Ännu ej planerad

Bilaga 2 - Utförlig beskrivning av de föreslagna åtgärderna

Elektrifiera stadstrafiken i Uddevalla

För att göra det hållbara resandet ännu mer hållbart och nå Västtrafiks högt uppsatta klimatmål elektrifierar vi nu vår trafik. Moderna, attraktiva och elektriska fordon gör också att fler väljer att resa hållbart tillsammans med oss. En elektrifierad stadsbusstrafik gör också att bullret och utsläppen minskar. Med bättre luft och mindre oljud kan vi bygga framtidens Uddevalla.

Planera för genomgående stadstrafiklinjer

Västra centrum (Kampenhof) ska utvecklas med bostäder, handel och samhällsservice. Busstrafik kan inte cirkulera/vända i centrum genom att trafikera gatorna runt Kampenhofsterminalen. Stadstrafiken behöver i sin helhet flyttas och göras genomgående på Västerlånggatan. Detta ger fördelar för kollektivtrafikresenärerna som kan göra fler genomgående resor utan byten. Bussar/hållplatser tar mindre central yta i anspråk.

Taktfasta tidtabeller med samma intervall

Tillgängligheten till hela staden förutsätter att snabba och effektiva byten kan ske på förutbestämda platser, ex. vid hållplatsen Västerlånggatan i Uddevalla centrum, då inte linjesträckning och resmål överensstämmer. Med samma grundutbud på alla linjer kan byten alltid ske i så kallad taktfast kollektivtrafik.

Anpassa hållplatser efter ledbuss

På de linjer i Uddevalla som har högt antal resenärer kan ledbuss bli aktuellt. Därför är det viktigt att anpassa hållplatser efter ledbuss, i samband med att hållplatser byggs om eller tillgänglighetsanpassas. Det innebär framför allt fickhållplatser, då det krävs en längre ficka för ledbussar att angöra på ett bra sätt. Uddevalla kommun bygger årligen om hållplatser för att få dem tillgänglighetsanpassade.

Samma linjenät kvällar och helger

Valet av kollektivtrafik istället för bil på kvällar och helger kan avgöras av hur lätt det är att förstå linjer, utbud och taxor. Med avvikelser. linjevarianter eller särskilda lågtrafiklinjer väljs kollektivtrafiken ofta bort då den är svår att begripa. Genom att bussen alltid kör samma väg oavsett dag eller tid på dygnet blir insteget till val av kollektivtrafik mycket lättare.

Marknadsföring av ny trafik och linjenät

Detta tas om hand i den kommande etableringen från våren 2023 fram till trafikstarten i juni 2024.

Lista åtgärder som syftar till att skapa bättre framkomlighet

Kollektivtrafiken trafikerar på samma gator som övrig motorfordonstrafik och framkomligheten begränsas ofta av övrig trafik. I tidigare linjenätsutredningar har konstaterats flaskhalsar för kollektivtrafiken där framkomlighetsåtgärder för busstrafiken skulle ge fördelar för dess resenärer. Åtgärder som kan vara aktuella är bl.a. bussfiler, signalprioritering mm.

Ny hållplats och vändmöjlighet för buss vid Rimnersområdet

Rimnersområdet håller på att byggas om med bland annat en ny simhall. I detta arbete ingår även att utforma en ny trafikmiljö i området, inklusive en anslutande busshållplats. Hållplatsen kommer enbart att ha ett läge och placeras i direkt anslutning till Rimnersområdet. Väändmöjlighet kommer bli en cirkulationsplats i korsningen Exercisvägen/Edingsvägen, öster om Rimnersområdet. Detta innebär att bussen vänder innan den angör hållplatsen.

I framtiden kan Rimnersområdet kopplas ihop med Kuröd via den befintliga gång och cykelbanan. Det skulle ge en busslinje fler trafikupdrag och på så sätt generera ett generöst öppethållande och bra trafikutbud.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid Östra kyrkogården/Tureborgsbron

Ledbuss planeras på linjen som trafikerar Tureborg. Vid Östra kyrkogården är det smalt och bussarna har redan idag svårigheter att ta sig fram i den befintliga 90-graderskurvan. Situationen måste utredas för att säkerställa en god trafiksäkerhet.

Utreda utökade öppettider och utbud på kvällar, helger och nätter

Samtidigt som resandet tenderar att sprida sig mer över dygnet så ökar också kraven på att kunna resa hållbart hela dygnet alla dagar i veckan. Ett generösare öppethållande ger också många möjlighet att göra sig av med bil eller en andrabil. Därför bör utökade öppettider på kvällar och helger utredas för om möjligt införas.

Genomföra ÅVS för stråket Torp – centrala Uddevalla

Väg 44 genom Uddevalla är en utpekad kollektivtrafikbrist i regional plan (20XX-20XX) där det behövs en åtgärdsvalsstudie för att framkomlighetsåtgärder ska kunna kvalificera sig som kandidat till namngivet kollektivtrafikobjekt i kommande planrevidering av regional plan.

Bakgrund:

Väg 44 sträcker sig från Torp i Uddevalla till E20 i Götene. Vägen ingår i Västra Götalandsregionen utpekade stråk 5, som sträcker sig från Lysekil till Karlsborg. Vägen är utpekad som funktionellt prioriterad väg för kollektivtrafik, godstransporter, korta och långväga personresor. Sträckan genom Uddevalla är dessutom utpekad som omledningsväg för E6 och när trafiken leds om via väg 44 ökar antalet bilar på

sträckan med cirka 15 000. Omledning blir det t.ex. när Uddevallabron stängs, vilket den gör när det blåser mycket, vid olyckor och planenligt vid underhållsåtgärder. Hastigheten på den berörda sträckan är 70 kilometer i timmen.

Busskörfält utmed del av sträckan (mellan korsningen Tavlegatan/väg 44/Hogstorpsvägen och korsningen Boströmsvägen/väg 44/Undavägen) fanns med som prioriterat objekt redan 2011 när det tog fram en stråkstudie med åtgärder för hela stråket (stråk 5: Lysekil – Uddevalla - Skövde - Askersund). I denna stråkstudie avsattes 10 mnkr av potten för åtgärden. Det visade sig dock senare vara dyrare än vad den på ett tidigt stadiet bedömts vara och de medel som fanns tillgängliga i stråkpotten räckte inte.

Objektet lades då istället in i den bristlista som Trafikverket och Västtrafik upprättat gemensamt för att i stället kunna finansieras inom kollektivtrafikpotten. Under 2020 påbörjade Trafikverket en beställning av åtgärden men denna fick avbrytas då objektet visade sig bli ytterligare dyrare än vad det då dittills bedömts. Åtgärden beräknades nu till över 50 Mkr vilket innebar att den behövde bli namngivet objekt i regional plan. Dessutom föreslog Trafikverket att man även borde titta på en längre sträcka för att få ytterligare effekt av åtgärderna (en förlängning bort mot tunnlarna till Frölandsrondellen). Ju mer detaljerat man tittat på objektet desto dyrare har det dock visat sig bli i samband med revideringen av regionala plan, våren 2021, gjordes nedan bedömning:

Totala kostnaden ökat till **127 mnkr** (från tidigare 58)

Kollektivtrafikdelen har ökat till **110 mnkr** (från tidigare 50)

Med anledning av detta flyttades objektet från kandidat till namngivet objekt till brister i förslaget till Regional plan för att utredas ytterligare.

1. Det finns inte utrymme i planen utan att något annat i så fall stryks
2. Busskörfält kan generellt motiveras om det går fler än 10 turer/timme i den aktuella riktningen. På den aktuella sträckan är det 16 turer/timme i riktning västerut och 15 turer/timme i östlig riktning.
3. När körtiderna för bussarna i högtrafik jämförs med lågtrafik kan konstateras att i västlig riktning är det 22 % skillnad i körtid och i östlig riktning är det motsvarande 25% skillnad kollektivtrafikkörfält skulle alltså få en positiv effekt på framkomligheten och robustheten.

Trots att vi kan konstatera att vi har bristande framkomlighet och att antalet busspassager är tillräckligt många för att generellt föreslå kollektivtrafikkörfält är det svårt att hävda att nyttan för kollektivtrafiken är värd motsvarande kostnaden för åtgärden. Västtrafiks infrastrukturstrateg försökte 2021 räkna och kom då fram till att på 20 år är restidsvinsten värd ca 10 mnkr. 10 mnkr var ju också vad åtgärdsobjektet från början, i stråk 5 potten, beviljades medel för. Men kostnader som de nu bedöms på över 100 mnk är väsentligt mkt

större och det finns skäl att titta på alternativ. För att komma vidare med framkomlighetsåtgärder i stråket så föreslås åtgärder för bristen "framkomlighet för kollektivtrafik på väg 44 genom Uddevalla" i regional plan därför undersökas vidare genom en ÅVS.

Översyn av linjenät och linjevarianter

Med avvikelser, linjevarianter eller särskilda lågtrafiklinjer väljs kollektivtrafiken ofta bort då den är svår att begripa. Ett linjenät i Uddevalla stadstrafik som trafikerar busslinjer på samma sätt hela dygnet alla dagar i veckan ökar förståelsen och attraktiviteten för att resa hållbart när som. Linjedragning och utbud bör utredas för att bättre matcha behoven av att kunna pendla till och från Uddevalla samt ge bättre tillgänglighet till hela stadens bostadsområden, verksamhetsområden, större arbetsplatser och stödja näringslivets utveckling i Uddevalla.

Utreda flytt av station och resecentrum

Resecentrum i Uddevalla kvarstår som prioriterad brist i regional plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Statligt stöd till kollektivtrafikåtgärder förutsätter kommunal medfinansiering varför åtgärder behöver utredas i samverkan mellan Västtrafik och kommunen.

Tåg ska vara stommen i det regionala resandet och Västra Götalandsregionen önskar enligt målbilden för tåg att öka tågtrafiken på både Bohusbanan och Älvsborgsbanan. Stationen tillgänglighet i staden har stor betydelse för människors transportval. Stationen behöver en bättre koppling till stadsbussnätet (Västerlånggatan), regionbussterminal och stadens centrum. Tidigare idéstudier och studier av stadens kollektivtrafiknoder pekar på ett östligare stationsläge som en möjlig åtgärd för att bättre koppla tågtrafiken till staden och dess olika funktioner. Kommunens pågående planprogram för Västra centrum bör klargöra frågan om kollektivtrafikens knutpunkter i Uddevalla men ytterligare studier om gestaltning, tekniska lösningar osv kan därefter behöva genomföras i samverkan mellan kommun, Västtrafik och Trafikverket m.fl.

Skapa goda bytesmöjligheter vid Unneröd

Hållplats Unneröd är en given bytesplats i Uddevallas stadstrafiknät. Hållplatsen innehåller idag fyra hållplatslägen, två på Västanvindsvägen och två på Boxhultsvägen. Gång- och cykelbana tillsammans med tunnlars sammanbinder samtliga hållplatslägen, men avståndet dem emellan är relativt långt. För att skapa goda bytesmöjligheter måste utformning av anslutningar mellan hållplatslägena utredas.

Utred behovet av utvecklad trafik till Fridhemsområdet

Fridhemsområdet är ett område i norra delen av Uddevalla, strax utanför de norra bostadsområdena Helenedal och Hovhult, här bedrivs olika former av fritidsverksamhet och det pågår verksamhet primärt under kvällar och helger, men även under skoltid. Här finns kommunens ishall Fridhemshallen, som är öppen från september till mars. I ishallen bedrivs aktiviteter som ishockey, konståkning och annan skridskoåkning. Skolverksamhet pågår i hallen under dagtid. På kvällar och helger är den bokad av föreningar. Allmänheten har tillgång till isen under lörsön. Förutom ishall ryms fotbollsplaner bl.a. Fridhemsvallen, och två fotbollsföreningar har sin verksamhet här.

Från Fritidsförvaltningen i Uddevalla kommun har det framförts att man önskar en bättre koppling mellan området och stadstrafiken. Det kan konstateras att avståndsmässigt är det faktiska gångavstånd mellan hållplats Lillmossegatan som trafikeras med linje 1 och Fridhemshallen ca 500 m. Gånglänken går via belyst gångbana genom grönområde. Från hållplats Sälghugget, som trafikeras av linje 1, 2 och 3 är det ca 700 m till Fridhemshallen. Även denna gånglänk utgörs primärt av belyst gångbana genom grönområden. En stor målgrupp för besök vid målpunkterna i området är barn och ungdomar.

Förutom att titta på och utreda ev åtgärder för det faktiska avståndet mellan hållplatser och anläggning behöver utredning vidgas för att titta på det upplevda avståndet samt av hur t.ex. gånglänkar uppfattas. Det finns idag även en uttalad upplevelse av otrygghet i området. Vilka åtgärder kan vidtas för att minska denna, och vilken effekt får det för nyttjandet av kollektivtrafiken?

Utred behov av linje 826, samt ny trafikering av Lyckorna-området

I förstudien som genomfördes av Västtrafik inför upphandling av trafik till 2024 diskuterades förutsättningar för att trafikera centrala Ljungskile med kollektivtrafik. Ljungskile är en ort som växer, men det faktiska antalet invånare idag utgör inte ett tillräckligt stort underlag för att uppfylla Västtrafiks riktlinjer för trafikering med tätortstrafik. Idag körs linje 826 med ett antal turer i tätorten. Linjesträckningen för 826 är komplex och i samband med förstudien framkom att det inom tidsperioden för nästa trafikavtal finns risk att Lyckornavägen stängs av vid Robert Macfies väg för trafik till följd av problem med bärighet. En avstängning skulle få konsekvensen att linje 826 inte kan trafikera "Lyckornasidan" av tätorten om inte en vändmöjlighet tillskapas. Under förstudien diskuterades olika alternativ för detta mellan Västtrafik och kommunen utan att det hittades en lösning. Förstudien resulterade dock i att några av linje 826 bibehålls med viss anpassning och justering. Däremot behöver framtida linjesträckning fortsatt utredas gemensamt.

Prioritering av hållbara färdmedel i samhällsutvecklingen

Andelen hållbara transporter måste öka. Den fortsatta samhällsplaneringen behöver därför i högre grad utgå från de hållbara färdmedlens förutsättningar så att kollektivtrafik, gång och cykel prioriteras. Kommunen har flera verktyg och antagna strategier som ger stöd för sådan prioritering. Trafik- och parkeringsstrategin prioriterar hållbara färdmedel före bil. Cykelplan för enklare, snabbare och säkrare cykling genom ett utbyggt och sammanhållet cykelvägnät. Parkeringsstrategi som ger stöd för flexibla parkeringstal till förmån för hållbara transportmedel. Flera av dessa strategier behöver kompletteras med handlingsplaner och uppföljningar av vidtagna åtgärder för att skapa ett mer målinriktat fokus på hållbara transporter.

Utred minskade fällningstider vid järnvägsövergångarna

Idag har bomfällningar för järnvägens behov stor effekt på trafiken i Uddevalla då systemet som styr dessa är föråldrat och kan ej hantera de två primära övergångarna separat utan bomfällning sker samtidigt. Effekten blir att bomfällningen pågår längre än det faktiskt är nödvändigt. Idag planeras tidtabellerna för stadstrafiken med detta i åtanke. I framtiden kommer dock bomfällningarna vara mer frekventa då tågtrafiken

blir mer omfattande. Bomfällningarna får därmed en större inverkan på stadstrafiken än idag. Det har i en funktionsutredning från 2016 utretts trimningsåtgärder för att minska denna påverkan (UA2 i funktionsutredning från 2016). Trafikverket uppskattade kostnaden för denna åtgärd till ca 13 mnkr. Eventuellt måste en finering för detta inrymmas i Järnvägspotten. Vilket gör det svårare för regionen och kommunen att prioritera detta.

För att komma vidare behöver vi inom ramen för handlingsplanen utreda effekten av dagens bomfällningar samt effekter och konsekvenser av den planerade utökning av tågtrafik som finns med i handlingsplan tåg 2028.

Gemensamt säkra en strategisk depåplacering (inför framtiden)

I trafikförsörjningsprogrammet uttrycks att strategiska fordonsdepåer i våra pendlingsnav måste säkerställas för framtiden. Uddevalla är ett av de fem utpekade pendlingsnaven och ett av dem där det idag inte finns rådighet till strategisk fordonsdepå längre än perioden för innevarande trafikavtal. Västrafik tillsammans med Västfastigheter och Uddevalla kommun bör därför utreda och fastställa tillgången för stadstrafiken till placeringen av en strategisk fordonsdepå även för framtida trafikavtal.

Säkerställa knutpunktsfunktion i Ljungskile när tätorten utvecklas

Ljungskile har goda resmöjligheter med såväl tåg som buss för lokala och regionala resor. En väl fungerade knutpunkt för kollektivtrafiken i Ljungskile är därför av stor betydelse för människors val av transportsätt. Vid planering av samhällets centrala fastigheter bör därför frågan om en väl utformad knutpunkt för kollektivtrafiken liksom frågor om pendelparkering och GC-vägar vara utgångspunkt för centrumkärnans utveckling.