

<b>Styrelsen</b>	<b>2024-02-22</b>
<b>Handling nr</b>	<b>11.3</b>
<b>Handläggare</b>	<b>Rut Vernersdotter</b>
<b>Daterad</b>	<b>2024-02-01</b>
<b>Reviderad</b>	

**Till**  
**Styrelsen för Västtrafik AB**

## **Förstudie trafik 2026 - Lerum**

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

att ge VD i uppdrag att godkänna redovisade förutsättningar som inriktning i fortsatt upphandlingsarbete.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

# FÖRSTUDIE TRAFIK 2026 - LERUM

## Innehåll

1. Inledning.....	3
2. Geografiskt område och omfattning.....	3
3. Föreslagna trafikförändringar.....	4
3.1 Beskrivning av föreslagna trafikförändringar.....	5
3.1.1 Trafikering Lerum-Göteborg .....	<b>Fel! Bokmärket är inte definierat.</b>
4. Ekonomi .....	8
5. Miljö och fordonskrav .....	8
6. Konsekvensanalys och kundpåverkan.....	9
7. Risker .....	10

# 1. Inledning

Västtrafik har under 2024/2025 behov av att genomföra en upphandling av busstrafiken i Lerum då nuvarande avtal upphör att gälla under 2026.

Inför upphandlingen har en förstudie genomförts för att tydliggöra vad som ska upphandlas, med hänsyn taget till hur det ser ut i dag samt framtida planer och målsättningar som kommer att påverka kollektivtrafiken under den kommande avtalstiden.

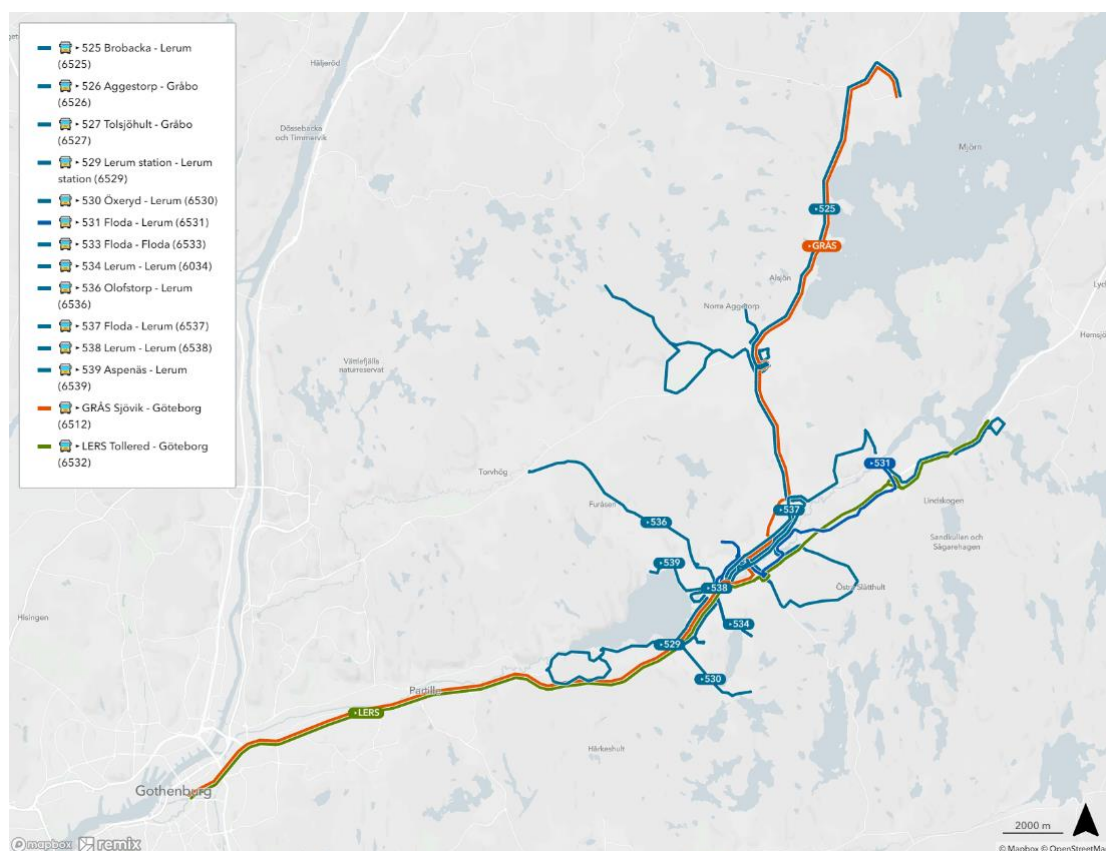
Efter styrelsens beslut kommer upphandlingsprojektet ta vid för att arbeta vidare med själva upphandlingen.

# 2. Geografiskt område och omfattning

Det geografiska område och den trafik som omfattas av bussupphandlingen är:

Trafiken inom Lerums kommun, som består av:

- Regiontrafik inom Lerums kommun
- Regiontrafik till Göteborg



Dagens linjenät i Lerums kommun.

### 3. Föreslagna trafikförändringar

Inom arbetet med förstudien har en nuläges- och marknadsanalys genomförts. För att säkerställa att Västtrafik i planeringen av kollektivtrafiken beaktar olika resenärgruppers behov och förutsättningar, har även ett socialt analysverktyg använts i förstudien.

Utifrån resultat från analyserna har förslag till trafikförändringar arbetats fram för att anpassa trafiken utifrån de behov som kommit fram. Därför identifieras viktiga aspekter och knäckfrågor som behöver tas hänsyn till i trafikförslaget. Trafikförslagen ska så långt som möjligt lösa de brister som finns idag, och samtidigt undvika att skapa nya problem. I slutskedet har de prioriteringar som gjorts beskrivits och konsekvensanalyserats med hänsyn taget till dess positiva och negativa effekter för resenärer i stort och ur ett socialt perspektiv.

Principerna och riktlinjerna i trafikförsörjningsprogrammet har utgjort grunden i arbetet. Områden med likvärdiga förutsättningar ska ges samma utbud av regionalt finansierad kollektivtrafik, oavsett var i regionen de ligger. Utifrån nivåerna kring lägsta grundutbud i trafikförsörjningsprogrammet behålls linjer och turer som säkerställer detta, även om resandet är lågt.

Skolresor utgör framför allt på landsbygden en viktig målgrupp för kollektivtrafiken då de står för en stor andel av resandeunderlaget. Där det har funnits förutsättningar med tillräckligt stort resandeunderlag har därför samordning mellan allmänna resor och skolresor eftersträvat.

I övrigt har trafiken setts över utifrån det resandeunderlag och potential för ökat resande som finns för respektive linje/stråk. Förstudien ser att störst potential för ett ökat resande finns i regional-/pendeltågstrafiken till och från Göteborg. Samtidigt innebär detta en potential till ökat resande på busslinjer som trafikerar till/från järnvägsstationerna. Vidare bedöms det finnas en potential till ökad marknadsandel för hållbart resande då Lerums kommun utvecklas med fler bostäder och verksamheter.

I det starka pendlingsstråket mellan Gråbo och Lerum finns tillräckligt underlag för att ha två busslinjer, en snabbare för studie- och arbetspendling, samt en mer yttäckande baslinje. På liknande sätt ser det ut i stråket Floda – Stenkullen – Lerum där tågtrafiken skapar snabba resmöjligheter för invånare i de centrala delarna och busslinjerna därför behöver vara av mer yttäckande karaktär. För övriga områden i kommunen behöver busslinjerna behålla den goda yttäckning de har idag. Detta är viktigt för att så många som möjligt ska kunna använda kollektivtrafiken, inte minst unga och äldre.

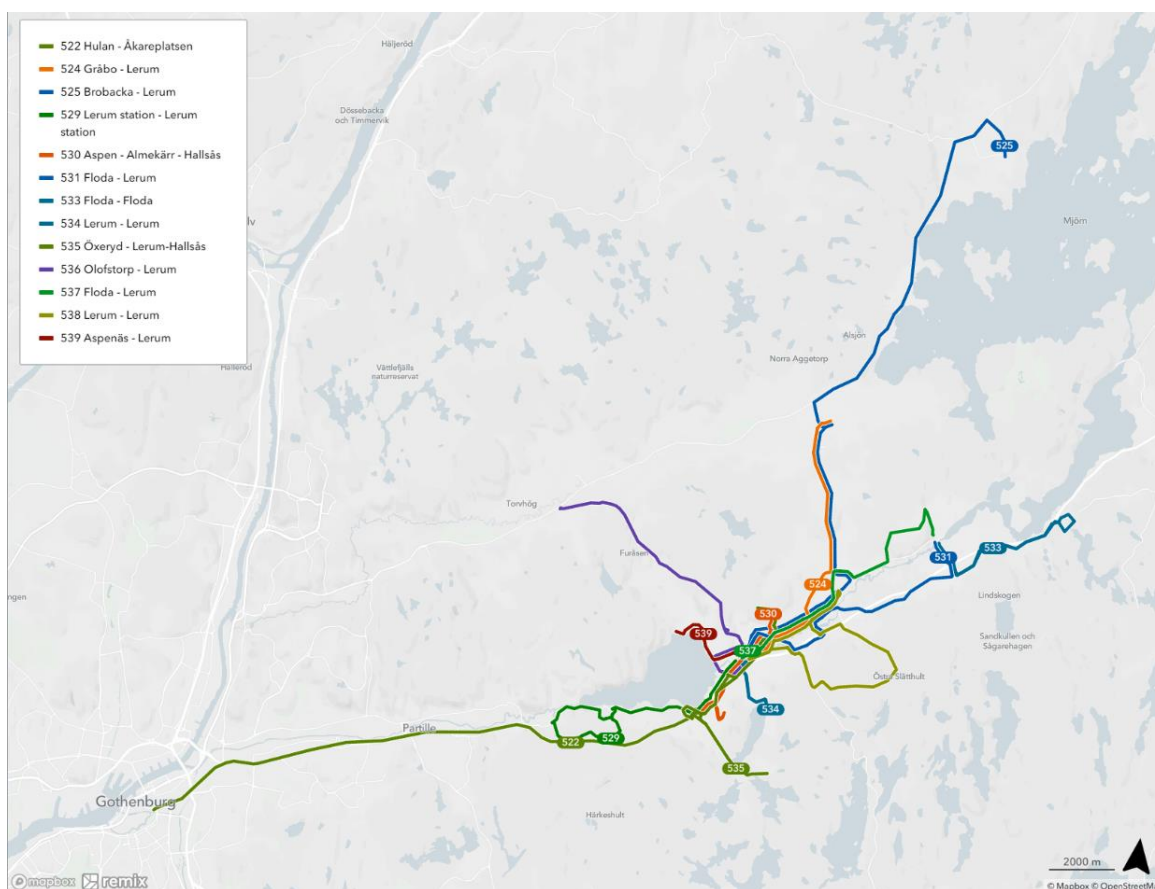
Busstrafiken bör anpassas så att bytestiden vid de större stationerna i Lerum och Floda, samt de mindre stationerna Stenkullen och Aspen, blir så kort som möjligt. Detta för att restider ska bli mer attraktiva.

Förutom byten till tåg är det fortsatt viktigt att kollektivtrafiken synkas med skolornas tider och de större arbetsplatserna inom kommunen, exempelvis i Stenkullens industriområde.

### 3.1 Beskrivning av föreslagna trafikförändringar

Tågtrafiken planeras att kraftigt utökas från december 2026, vilket förändrar förutsättningarna i grunden och möjliggör för att många fler ska kunna resa hållbart jämfört med idag. Ungefär hälften av kommunens invånare (cirka 21 000 år 2021) bor inom två kilometer från stationerna Lerum och Floda som kommer få betydligt fler tågavgångar och snabbare resor in till Göteborg. Utökad tågtrafik skapar potential till ökat resande även på busslinjerna inom Lerums kommun.

Busstrafiken i det kommande avtalet kommer mata resenärer till och från tågen vid stationerna inom kommunen, och till lokala målpunkter som bland annat skolor och arbetsplatser. Förstudien ser att ett ökat resande under högtrafik till viss del ryms inom dagens trafikutbud, men i stråket mellan Gråbo och Lerum kommer det vara nödvändigt med utökningar även under högtrafik för att klara av det framtida resbehovet. Förstudien ser också ett behov av att utveckla trafiken genom utökade öppettider och utbud under kvällar och helger. Detta skapar bättre möjligheter för hållbart resande utanför högtrafik, för resor till arbete, fritidsresmål och för serviceresor.

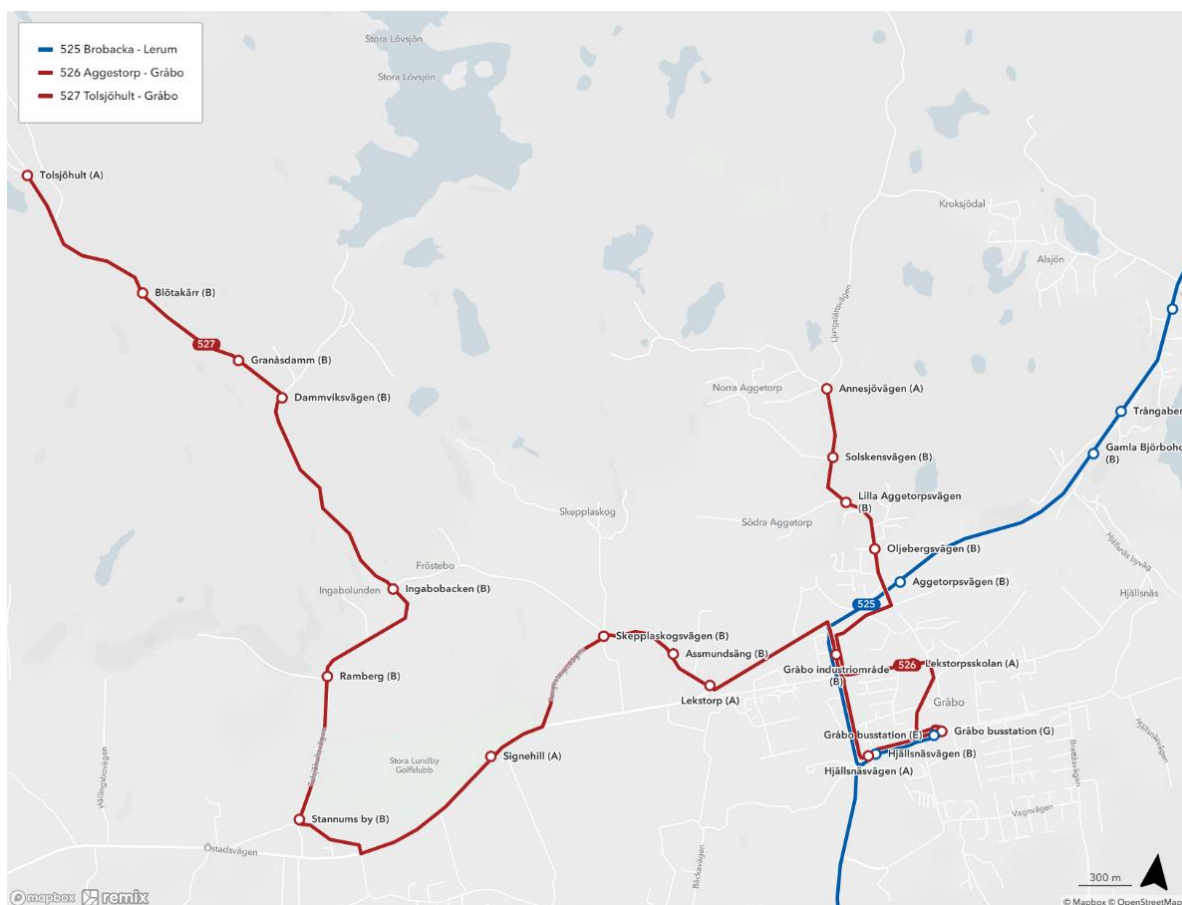


*Nytt linjenät i Lerums kommun.*

Förstudien föreslår att linjerna 526 och 527, vilka trafikerar Aggetorp och Tolsjöhult (se karta nedan), avvecklas då resandet är mycket lågt, och det inte finns befolkningsunderlag för regionalt finansierad trafik. Ytterligare argument för att linjerna avvecklas är att de trafikerar på enskild väg med bristande framkomlighet och vägunderhåll, vilket skapar problem med tillförlitligheten.

Beträffande linje 526 är bedömningen att de allra flesta resenärer kan ta sig till fots eller med cykel från Aggetorpsområdet antingen till Gråbo eller till Aggetorpsvägen där linje 525 trafikerar med god trafik anpassad till skolorna i Gråbo. För linje 527 är det andra förutsättningar då den trafikerar längre ut i Tolsjöhult. Där behöver kommunen bedöma om det finns behov av kommunal skolskjuts till ungdomarna. Detta område kommer få Närtrafik.

Sammantaget innebär förändringarna att kollektivtrafikens goda yttäckning bibehålls, med undantag för Aggetorp och Tolsjöhult (linje 526 och 527) och att resmöjligheterna utökas för både buss och tåg.



Linje 526 och 527 i förhållande till befintlig linje 525.

Nedan följer en sammanställning av förändringar i produktion och fordon för Lerum (inklusive föreslagna reserv- och förstärkningsfordon).

	<b>Totalt</b>
<b>Fordonskilometer</b>	2 309 358 (+11%)
<b>Timmar</b>	73 306 (+22%)
<b>Fordon</b>	36 (0)

Produktionsökningen beror främst på den satsning som görs för att skapa fler resmöjligheter utanför högtrafiktid. Lerum är en växande kommun och det har identifierats en potential till ökat resande om resmöjligheterna blir fler.

### 3.1.1 Pendling till Göteborg

I och med den kraftiga satsningen på tågtrafik på Västra Stambanan minskar behovet av parallell busstrafik. Därmed föreslås att linjerna Lerumsnabben och Gråbosnabben avvecklas. I stället görs en satsning på busstrafiken inom Lerums kommun som innebär goda resmöjligheter till Lerum station och byte där till tåget. Ett ökat utbud av kollektivtrafik ger ett ökat resande vilket sannolikt kommer innebära att beläggningen ökar vid pendelparkeringarna framför allt i Floda och Lerum. I dagsläget finns visst utrymme att ta emot fler resenärer vid dessa pendelparkeringar (beläggning på drygt 80% resp. drygt 60% enligt kartläggning hösten 2022). Det är kommunens ansvar att vid behov bygga ut pendelparkeringar.

För sträckan som trafikeras av Lerumsnabben berörs områdena Tollered, Floda och Lerum. Här föreslås att linje 533 från Tollered utökas med fler turer samt passning till tågtrafiken i Floda. Den utökade busstrafiken i kombination med utökad tågtrafik medför att restiden in till centrala Göteborg blir betydligt kortare än idag. På motsvarande sätt föreslås att Gråbosnabben ersätts av en ny linje (524) mellan Gråbo och Lerum som går fyra gånger per timme under högtrafik med passning till tågtrafiken i Lerum. Restiden in till centrala Göteborg blir likartad eller något kortare jämfört med idag.

Området Hulan i de västra delarna av Lerum föreslås få fortsatt direktbusstrafik till Göteborg under högtrafik. Linjen föreslås trafikera i halvtimmestrafik, vilket tillsammans med tågtrafiken vid Aspen station ger 4 resmöjligheter varje timme under högtrafik. Restiden in till centrala Göteborg är likartad oavsett om man reser med tåg eller direktbuss.

Sammantaget innebär förändringarna av tågtrafiken samt de föreslagna förändringarna av busstrafiken fler resmöjligheter Lerum – Göteborg men att byte mellan buss och tåg är nödvändigt för många resenärer.

## 4. Ekonomi

Under arbetet med att ta fram förslag till förändringar har inte den ekonomiska ramen varit styrande, utan förslagen baseras främst på identifierade behov, resandeunderlag och brister, såsom till exempel behov av bättre bytesmöjligheter, enklare linjenät samt passning till tåg och mellan bussar.

En summering av förslagen visar att den totala produktionen ökar jämfört med idag. Detta beror främst på de satsningar som görs med utökad trafik under hela dagen samt kvällar och helger samt på att två nya linjer föreslås mellan Gråbo och Lerum respektive Hulan och Åkareplatsen.

Minskning av produktionen sker dels genom att Gråbo- och Lerumsnabben avvecklas, dels genom att de två mindre linjerna 526 och 527 avvecklas.

## 5. Miljö och fordonskrav

I december 2022 aktualiserades Västra Götalandsregionens miljö- och klimatstrategi. Här tydliggörs ett ökat fokus på elektrifiering av kollektivtrafiken. Bakgrunden till detta är att utbudet av biogasbussar har minskat och fortsätter att minska vilket kan begränsa konkurrensen i upphandlingar.

Västtrafik genomför kontinuerliga dialogmöten med potentiella fordonsleverantörer där en del i dialogen syftar till att ge Västtrafik en bild av vilka fordonstyper med tillhörande möjliga drivmedelsalternativ som finns på marknaden och därmed är möjliga/lämpliga att kravställa i trafikupphandlingarna.

Vid kravställning av fordonstyper med tillhörande drivmedel har Västtrafik som målsättning att det ska finnas minst två potentiella fordonsleverantörer.

I dag är det en mycket stor utmaning med klass II fordon (landsbygdsbussar och komfortbussar) på såväl eldrift som gasdrift. Antalet potentiella fordonleverantörer är fortsatt förhållandevis få per busstyp vilket innebär risker för upphandlingen. Särskilt utmanande har det blivit efter att flera fordonsleverantörer som tidigare levererat mycket till Västtrafiks upphandlade trafikföretag valt att lägga ner och/eller pausa sin bussproduktion. När det gäller mindre landsbygdsbussar ser marknaden dock bättre ut och här är det möjligt att kravställa el-drift.

Ett antal linjer har lägre behov av kapacitet och körs på ett mindre vägnät. Här föreslår förstudien att med mindre landsbygdsbussar ska användas och det är därmed möjligt att kravställa dessa med el som drivmedel. Övriga busslinjer kräver större fordonstyper och därmed är det svårt att kravställa el och istället föreslås fossilfritt drivmedel. Detta kan då innefatta el, biogas eller biodiesel och det blir upp till anbudsgivarna att finna bästa lösningen. Fossildiesel kommer fortsatt inte vara möjligt att offerera, så inte heller reduktionspliktig diesel. Det innebär en så bred öppning som är möjlig att ha på marknaden för fossilfria fordon samtidigt som riskerna i upphandlingen minimeras



## 6. Konsekvensanalys och kundpåverkan

En viktig del i arbetet med trafikförändringar är att analysera vilka konsekvenser de föreslagna förändringarna får för dagens kunder, samt för möjligheten att få fler att resa med kollektivtrafiken. Förstudien har därför gjort en kartläggning av sociala faktorer i inledningen av arbetet, och sedan en analys som väger in de förändringar som föreslås. Analyserna har gjorts utifrån en mängd olika underlag och perspektiv, bland annat demografiska data och resandedata. Även synpunkter från kunder och Lerums kommun har beaktats.

Några generella slutsatser från konsekvensanalysen är följande:

- De planerade trafikförändringarna bedöms som helhet få en positiv påverkan med fler resmöjligheter, framför allt utanför högtrafiktid, vilket också skapar goda förutsättningar för ett ökat hållbart resande. De utökade resmöjligheterna är både inom kommunen, till Göteborgsområdet och övriga regionen.
- Speciellt grupperna barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, som uttryckt önskemål om bättre resmöjligheter, gynnas av de föreslagna utökningarna av trafiken vilka förbättrar möjligheten till resor till service och fritidsaktiviteter.
- Ökad trafik på kväll, natt och helg innebär att man kan ta sig hem tryggt med kollektivtrafiken även dessa tider, något som särskilt unga uttryckt ett behov av.
- Avvecklingen av Lerumsnabben och Gråbosnabben innebär att resenärer får en förändrad resa, i stället för direktresa med buss till centrala Göteborg kommer de att få byta till/från tåg vid Lerum eller Floda station. Detta kan upplevas negativt av resenärerna. Samtidigt innebär förändringen att fler resmöjligheter skapas, med snabbare byten och ökat turutbud. Förändringen förbereder även för Västlänkens öppnande vilket medför snabba resor till fler centrala målpunkter inom Göteborg och regionala målpunkter.
- Den bristande tillgängligheten på Floda station är en barriär. Från de södra delarna av Floda har man tidigare kunnat resa direkt till Göteborg med Lerumsnabben för skola och arbete. De som inte kan byta vid Floda station, exempelvis personer med funktionsnedsättning, kommer i stället behöva ta buss till Lerum eller Stenkullen för att byta till tåget. Västtrafik kommer fortsätta att arbeta med frågan tillsammans med Trafikverket. Exempelvis testas nu under våren 2024 (under fyra veckor) att trafikera via spår 1, som är fullt tillgänglighetsanpassat, i stället för det ordinarie spår 2.
- För invånarna på landsbygden blir konsekvenserna av de avvecklade linjerna 526 och 527 relativt begränsade då resbehoven i dessa områden är små. Dessa områden kommer ha tillgänglighet till allmän kollektivtrafik genom Närtrafik.

## 7. Risker

Västtrafik planerar en kraftig utökning av trafiken på Västra stambanan mellan Alingsås och Göteborg. För att kunna göra utökningarna förutsätts Västlänkens station Centralen vara färdig samt att leveranserna av nya tåg sker enligt plan. Det kommer också ske ett större banarbete mellan Alingsås och Göteborg som behöver genomföras innan utökningarna kan ske. Om det av någon anledning inte är möjligt att göra utökningarna av tågtrafiken i tid för trafikstart av det nya bussavtalet för Lerum kommer busslinjerna fortsätta enligt dagens upplägg.

Utrymmet för kollektivtrafik i de centrala delarna av Göteborg är begränsat. Västtrafik behöver därför prioritera vilka linjer som går in till centrala Göteborg. Förstudien ser att det kan uppstå en situation där bussar från Lerum inte får plats att köra in hela vägen till Åkareplatsen. Om detta problem uppstår behöver alternativ körväg för att nå centrala delarna av Göteborg utredas och föreslås.

Inom kollektivtrafikbranschen i Sverige finns idag en brist på förare. Då kollektivtrafiken utvecklas, och på många håll utökas, riskerar bristen att öka under kommande år. De föreslagna utökningarna i Lerum kommer kräva något fler förare jämfört med idag. En stor del av utökningarna görs under lågtrafik, och jämnar ut utbudet i förhållande till högtrafik. Detta ger bättre möjligheter att skapa attraktiva förartjänster med en låg andel av delade tjänster. Delade tjänster innebär att man arbetar morgon och eftermiddag med en lång paus mitt på dagen, och att den faktiska arbetsdagen blir mycket lång.

//