



Förstudie inför upphandling Trafik 2027 Borås stadstrafik

2024-02-21

Innehåll

1. Bakgrund och syfte	5	11. Risker och ekonomiska konsekvenser	86
2. Geografisk avgränsning	8	12. Ytterligare medskick till Upphandling	88
3. Befolkning - Förutsättningar och utmaningar	10		
4. Nuvarande kollektivtrafik och resande	24		
5. Infrastruktur - Förutsättningar och brister	36		
6. Borås Stads tidigare inspel	41		
7. Potential för ökat resande	42		
8. Trafikeringsförslag	44		
9. Borås Stads synpunkter på trafikeringsförslagen	75		
10. Fordon och miljö	79		





Inledning

Under år 2025 kommer Borås stadstrafik att handlas upp, med planerad avtals- och trafikstart i april 2027.

Inför upphandlingen ska en förstudie genomföras. Den ska 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. Arbetet har följt Västtrafiks process *Genomföra förstudie inför trafikupphandling*.

Den trafik som ska handlas upp ingår idag i avtalet "Trafik 2014 Borås Stadstrafik" och omfattar från och med Trafikplan 2024 11 linjer 63 tursatta fordon. Idag har Nobina avtalet och under år 2022 uppgick resandet till 9 125 265 resor.

Rapporten beskriver nuläget och förutsättningar för kollektivtrafik i Borås tätort, potential för ökad kollektivtrafik och trafikförändringsförslag för upphandling i nästa trafikavtal.

Styrande målbilder, strategier och riktlinjer

Västra Götalandsregionen och Västtrafik har tagit fram ett antal målbilder och strategier som ska beaktas, både i förstudie, upphandling och under avtalstiden. Dessa dokument tar generellt sin grund i samhällets behov med syfte att skapa drivkrafter och hållbar

utveckling (social, ekonomisk och ekologisk) inom teknik-, stads- och samhällsutveckling med hjälp av kollektivtrafiken.



Figur 1. Bilden visar hur resmöjligheter utvecklas, från trafikförsörjningsprogram till trafikförändringar

Nedan följer en kort sammanställning över de dokument som har identifierats viktiga att beakta i förstudien samt en sammanställning av de viktigaste delarna i dokumenten som upphandlingen och avtalet ska förhålla sig till.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götalands län

Trafikförsörjningsprogrammet är Västra Götalandsregionens främsta dokument för att styra både den kortsiktiga och långsiktiga kollektivtrafikutvecklingen i regionen. Nuvarande program gäller till år 2025 och håller just nu på att revideras. Det innehåller bland annat:

- Uppsatta mål till olika år 2025 för till exempel resande, geografisk tillgänglighet, attraktivitet och social hållbarhet.
- Beskrivning av prioriterade stråk som ska tillgodose behov för främst arbets- och studiependling.

- Beskrivning av utveckling av de regionala pendlingsnaven där en stor andel av resandeökningen ska ske samt att kollektivtrafiken behöver utvecklas för att underlätta regional inpendling.

Miljö- och klimatstrategin

I Västra Götalandsregionens Miljö- och klimatstrategi finns förslag till mål om att minska koldioxidutsläppen med 85 procent till år 2025 och till 90 procent år 2030. Västtrafik har arbetat fram en Miljö- och klimatplan, som bryter ner de övergripande målen i Miljö- och klimatstrategin i detaljerade mål per trafikslag och på linjenivå.

Ett mål är att all stadstrafik ska vara elektrifierad år 2030 vilket infaller under avtalstiden.

Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor

Strategin innehåller ett övergripande mål som säger att kollektivtrafiken ska utformas så att den är inkluderande och att resenärerna känner sig välkomna.

Fem åtgärdsområden som ska bidra till målet har pekats ut:

- Ett fullt tillgängligt prioriterat nät
- Ett gott bemötande till alla resenärer
- Resenärerna ska känna sig trygga i kollektivtrafiken
- Inkluderande kommunikation
- Strategisk planering för jämlik kollektivtrafik

Strategins målområden berör Borås särskilt när det gäller

att alla prioriterade hållplatser i det utpekade nätet ska vara tillgänglighetsanpassade (se vidare *Knutpunkter och större hållplatser* samt *Tillgänglighetsanpassning av hållplatser*), samverkan med Borås stad kring trygghetsåtgärder (se vidare *Trygghet i kollektivtrafiken*) och att vi inkluderar sociala aspekter i planeringen av kollektivtrafiken i Borås. Denna inkludering ska ske genom hela förstudien och finns beskriven i ett flertal kapitel.



Figur 2. Trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götalandsregionen samt tillhörande miljö- och klimatstrategi och strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor är tre styrande målbilder/strategier som använts under arbetet.

Målbild Tåg

I enlighet med målbilden planerar Västtrafik för en utökning av tågtrafiken mellan Borås och Göteborg på befintlig järnväg år 2026. Stadstrafiken i Borås förväntas inte påverkas i högre grad av den här utökningen av turer.

Trafikverket arbetar med planläggning av en ny järnväg mellan

Borås och Göteborg. En ny järnväg mellan Borås och Göteborg skulle förkorta restiderna och innebära att städerna växer samman till en gemensam arbetsmarknadsregion. Då förväntas resandet med kollektivtrafik mellan städerna öka vilket kommer att påverka stadstrafiken. Dock förväntas inga större förändringar i resmönstret vilket kan tala för att det främst är kapaciteten i linjenätet som kommer behöva förstärkas. Enligt Trafikverkets utredning förväntas järnvägen inte bli klar inom 10 år, alltså bortom stadstrafikens avtalsperiod.

Kollektivtrafikplan för Borås stadstrafik

Kollektivtrafikplanen innehåller mål och strategier för hållbart resande i Borås tätortsområde, där kollektivtrafiken är en del. Planen är styrande för utvecklingen av kollektivtrafik i Borås tätortsområde. Nuvarande plan antogs år 2016 och gäller till 2025, och år 2019 antogs en tillhörande handlingsplan. Arbetet med en ny kollektivtrafikplan pågår och förväntas beslutas våren 2024. Förstudieprojektet har deltagit i arbetet.

Västtrafiks Riktlinjer för planering av kollektivtrafik och riktlinjer för bussar

Västtrafik har flera riktlinjer men i förstudie för trafikupphandlingar är Riktlinjer för planering av kollektivtrafik och Riktlinjer för bussar särskilt viktiga.

Riktlinjer för planering av kollektivtrafik är ett stöd för att planera kollektivtrafik på ett så rättvist och likartat sätt som möjligt inom Västra Götaland. Riktlinjer för bussar är vägledande i beslut som berör fordonsrelaterade frågor och utgör en standard för begrepp och definitioner.



2.

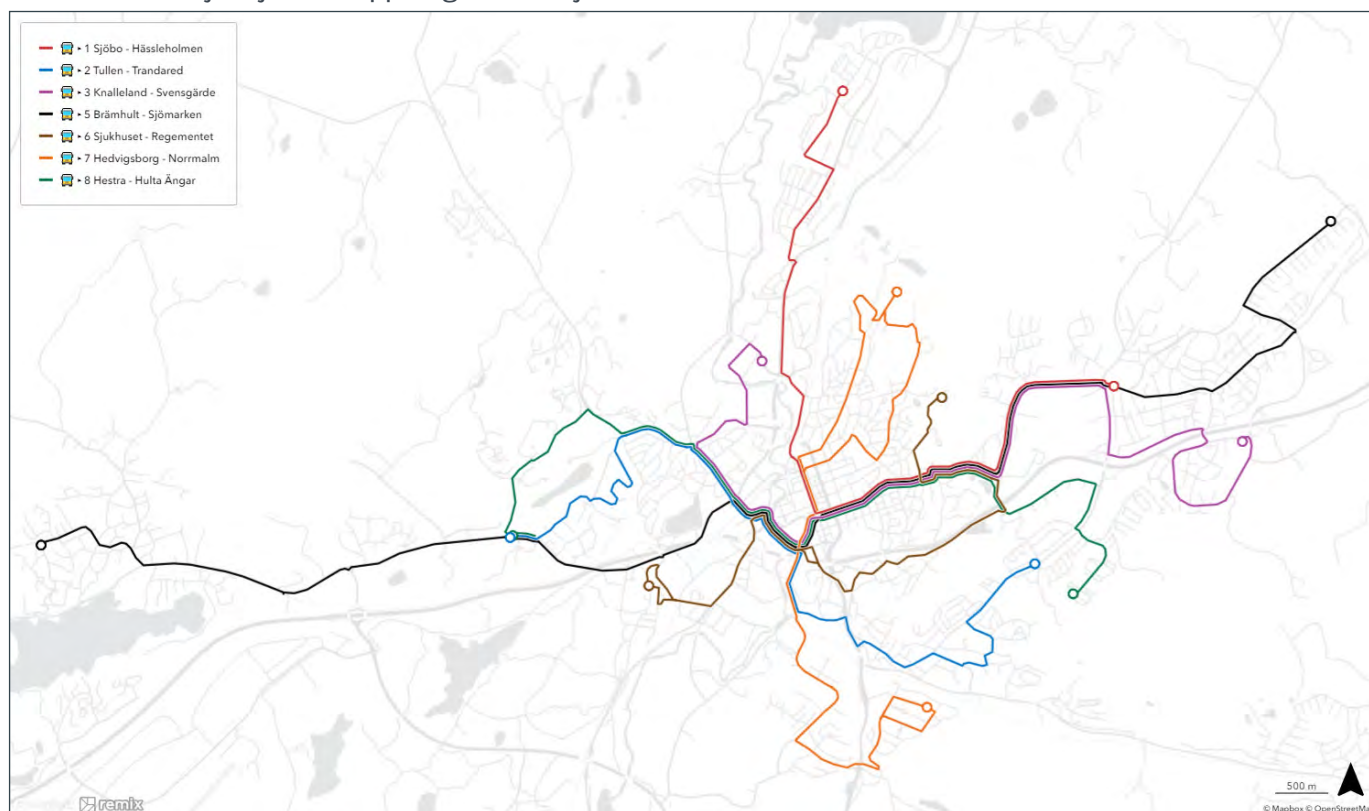
Geografisk avgränsning



Förstudien omfattar Borås tätort samt områden utanför tätorten som idag trafikeras av linjerna i stadstrafiksavtalet, till exempel Viared företagsområde.

Borås som har fler än 500 invånare eller arbetande per 500×500 meter med ett grundutbud på minst 30-minuterstrafik. Det möjliggör resor inom staden genom att trafikera flera mål- och bytespunkter samt skapar förutsättningar för in- och utpendling genom att flertalet linjer angör resecentrum.

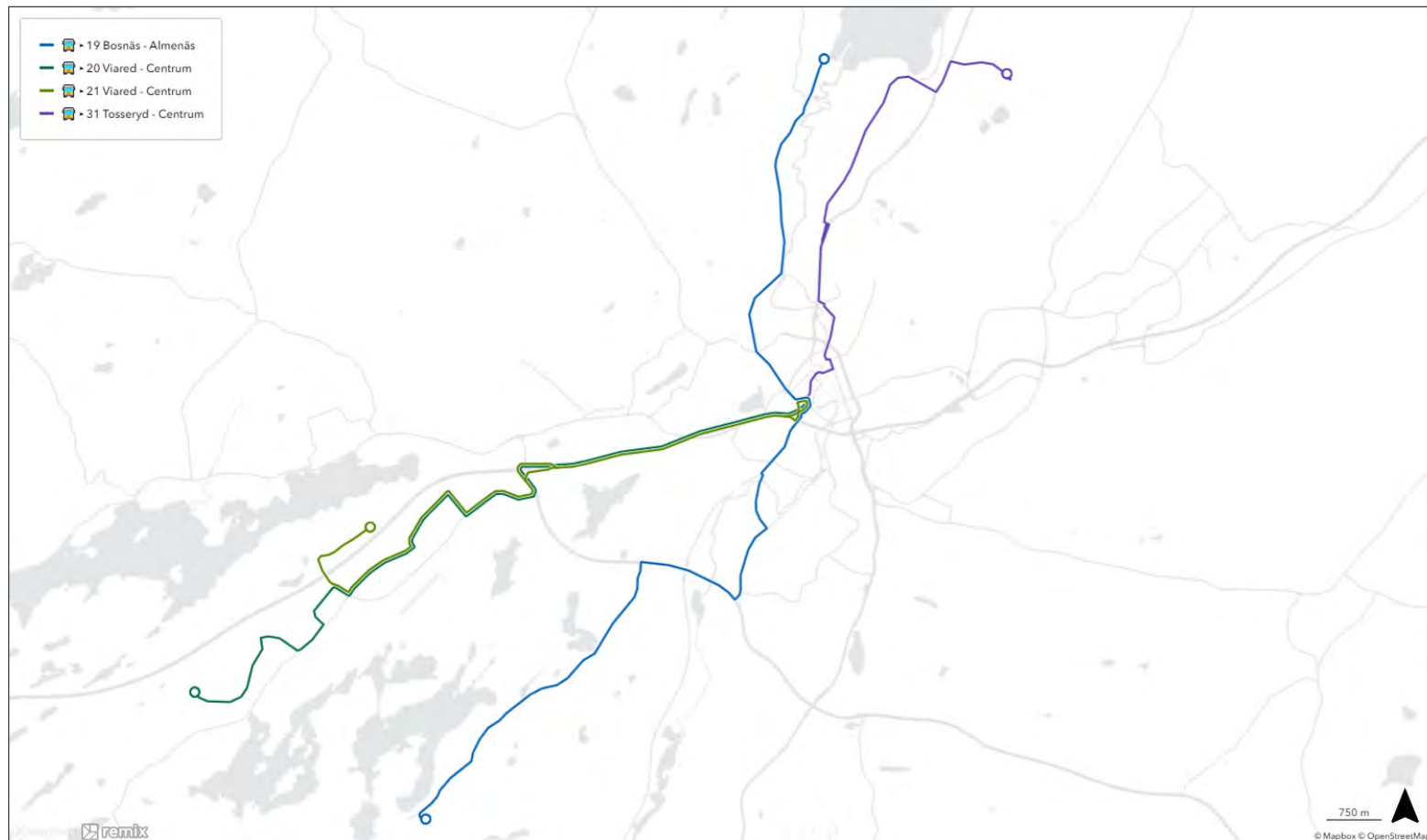
Stadstrafikens sju linjer har i uppdrag att försörja de delar av tätorten



Figur 3. Karta som visar de sju stadstrafiklinjerna

Utöver de sju stadslinjerna finns från och med Trafikplan 2024 fyra lokallinjer. Dessa trafikerar stadens yttre delar med ett varierat utbud. Två av dessa trafikerar Viareds företagsområde som har

fått ett ökat underlag och resande samtidigt som det planeras för ytterligare expansion.



Figur 4. Karta som visar de fyra lokallinjerna 19, 20, 21 och 31

3.

Befolkning - Förutsättningar och utmaningar



Figur 5. Karta som visar Borås 10 kommunalar. Källa: Borås Stad

Borås är med sina 114 000 invånare den näst största staden i Västra Götaland och Sveriges fjortonde största kommun sett till antal invånare.

De största näringsgrenarna är vård och omsorg, handel och företagstjänster.

Borås är idag ett centrum för textil design, utveckling och handel. Det finns många välkända varumärken inom textil och mode som valt att etablera sig i staden och det finns nästan 60 000 arbetstillfällen och drygt 12 500 företag.

Borås är ledande inom forskning och utbildning inom textil och mode och Högskolan i Borås har universitetsstatus.

I en vanligt förekommande geografisk indelning delas kommunen i 10 delar. Centrum, Brämhult, Trandared, Göta, Norrby och Sjöö är de delar av tätorten som främst trafikeras av stadslinjetrafik.

Socioekonomiska skillnader

Utbildningsnivå, sysselsättningsgrad och inkomstnivå är tre faktorer som tydligast visar på socioekonomiska skillnader. Vilken inkomst en person har samt sysselsättningsgrad påverkar bland annat individens frihet att välja färdmedel, genom exempelvis tillgången till körkort och bil eller möjligheten att betala för ett månadskort. Utbildningsnivån påverkar såväl sysselsättningsgraden,

inkomstnivåer (och därmed bilinnehav) samt attityder till kollektivtrafiken och andra färdmedel. Människor med högre utbildning tenderar att vara mer positivt inställda till hållbar mobilitet medan de med lägre utbildning tenderar att vara mer beroende av den. Det är viktigt att områden med lägre socioekonomi har god tillgång till kollektivtrafik då de är mer beroende av den.

Det är även viktigt att utbudet är bra under kvällar och helger för att människor ska ges möjlighet till arbetspendling under oregelbundna tider utan att vara beroende av privata transportmedel. Det är också nödvändigt för att alla invånare ska kunna delta i sociala aktiviteter och evenemang även under dessa tider.

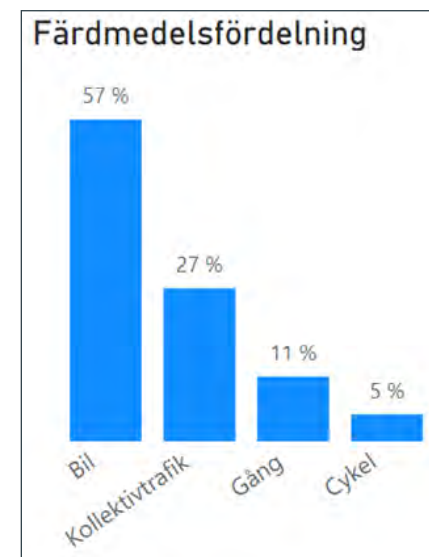
Ett omfattande utbud ger invånarna större flexibilitet och frihet i det vardagliga livet och minskar samtidigt behovet av att själva äga en privatbil.

Hässleholmen och Sjöbo är två stadsdelar där invånarna generellt har lägre inkomstnivå, sysselsättningsgrad, utbildningsnivå och bilinnehav. Båda stadsdelarna trafikeras av linje 1 med stadstrafikens tätaste turintervall och längsta öppettider. På Hässleholmen går även linjerna 3 och 5.

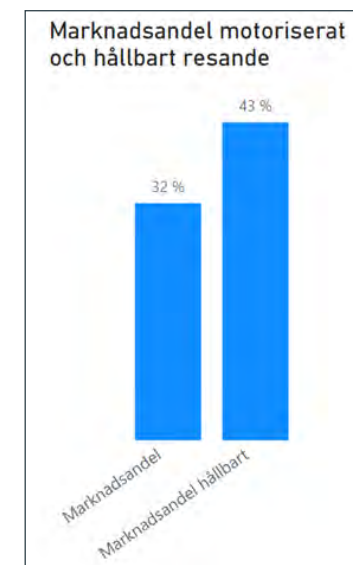
Norrby och Hulta är ytterligare två socioekonomiskt utsatta områden. I utkanten av Norrby trafikeras linjerna 2, 3 och 8 idag (linje 2 och 8 har tillsammans 5-minuterstrafik i högtrafik). Tillgängligheten till hållplats är acceptabel men bortre delen av området har längre än 400 meter till hållplats med samtliga linjer. Hulta trafikeras av linje 8, med bra tillgänglighet till hållplats och 10 minuters trafik i högtrafik.

Resvanor i Borås

Stadstrafiken i Borås har haft en mycket bra resandeutveckling över tid. Efter pandemin har kollektivtrafikresandet inte återhämtats i samma takt som i övriga pendlingsnav, vilket kan ha fler orsaker som till exempel förändringar i linjenätet vilket har förändrat bytesstrukturen i centrum. Enligt Borås Stad har även bilresorna minskat med cirka 10 procent jämfört med 2019 vilket antyder att resvanorna i Borås har förändrats efter pandemin. Trots detta visar den senaste resvaneundersökningen (2022) som genomfördes med invånare i Borås tätort att kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor har ökat till 32 procent, vilket är nära målet 33 procent i Utvecklingsplan 2025 för Borås stadstrafik.

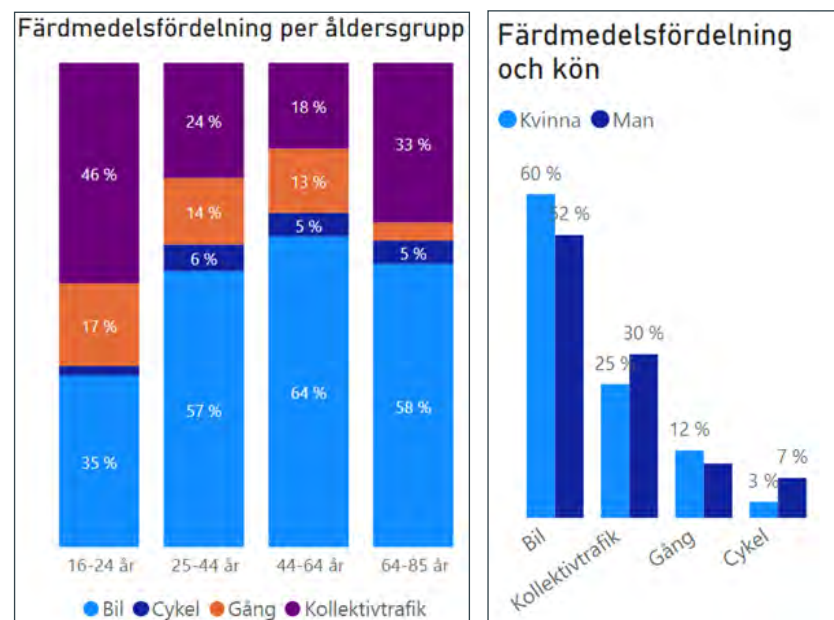


Figur 6. Stapeldiagram som visar färdmedelsfördelningen i Borås tätort. Källa: RVU VGR 2022-2023



Figur 7. Stapeldiagram som visar marknadsandel motoriserat resande och hållbart resande. Källa: RVU VGR 2022-2023

Enligt resvaneundersökningen reser fler kvinnor med bil och fler män med kollektivtrafiken. De som främst reser med kollektivtrafiken är unga och äldre, medan personer i åldrarna 44-64 år är de som reser mest med bil.



Figur 8. Stapeldiagram som visar färdmedelsfördelning fördelat på kön. Källa: RVU VGR 2022-2023

Figur 9. Diagram som visar färdmedelsfördelning per åldersgrupp. Källa: RVU VGR 2022-2023

Målpunkter

Det finns ett antal olika typer av målpunkter som invånarna behöver och önskar ta sig till.

I verktyget Remix finns målpunktskategorierna grundskolor, gymnasier, förskolor, sjukhus, vårdcentraler och områden med arbetsplatser (dagbefolkning). Dessa underlag har tagits fram och analyserats utifrån hur väl det går att ta sig till dessa målpunkter.

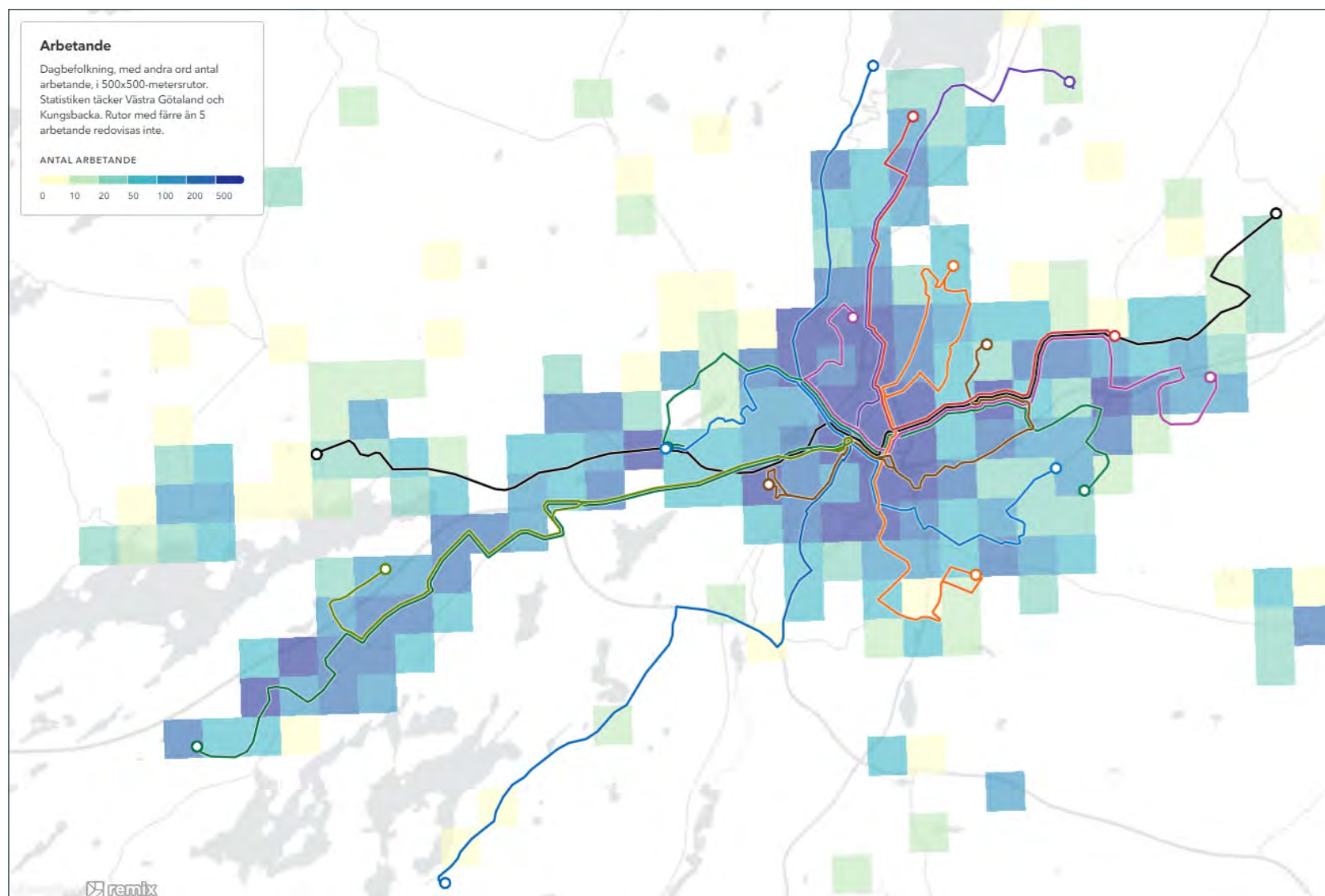
Arbetsplatser

De områden där flest arbetar är centrala Borås, Viared, Hulta, nordöstra centrum och Sandlid. I centrala Borås finns bland annat Högskolan, Borås Stad, AB Effektiv, Aktiebolaget Söder & co Consulting och i hela området arbetar minst 12 000 personer. I Viared finns bland annat de stora arbetsgivarna Ellos, Speed, Centiro, Volvo bussar och i hela området arbetar minst 6500 personer. I Hulta är Hennes&Mauritz GBC AB den största arbetsplatsen. H&M planerar att flytta sin verksamhet till Viared. I nordöstra centrum ligger Södra Älvsborgs sjukhus där cirka 3700 personer arbetar. I Sandlid är ett antal stora arbetsplatser samlade, som RISE Research Institute of Sweden AB och Kriminalvården och totalt arbetar minst 1500 personer i området.

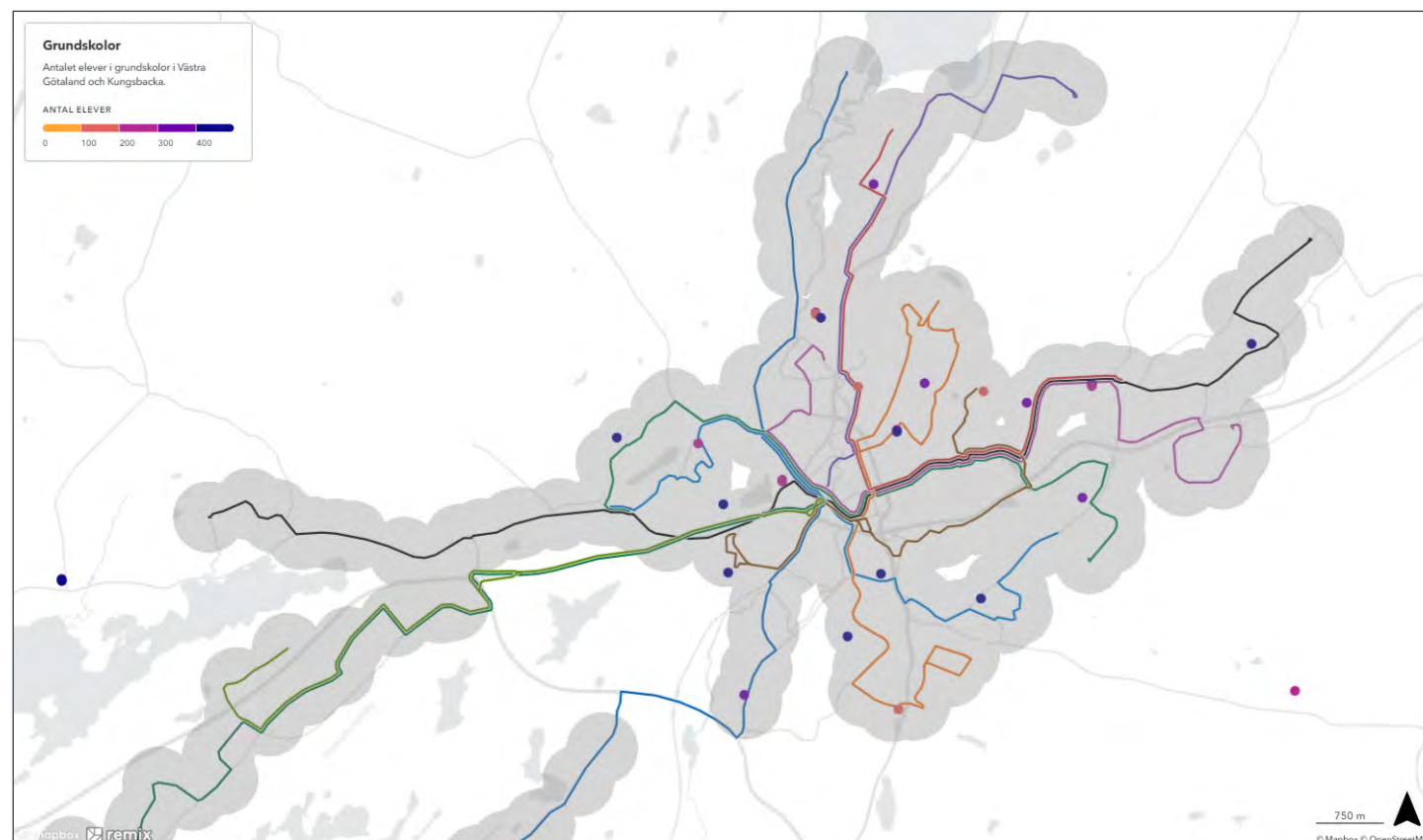
Borås Stad är kommunens största arbetsgivare med cirka 10 000 anställda i 16 förvaltningar, och verksamheten är utspridd på många platser i kommunen.

En stor arbetsplats som förväntas etableras inom kommande år är ett nytt Rättscentrum strax intill Resecentrum.

Västtrafik har god kollektivtrafik till de största arbetsplatserna. Centrala Borås trafikeras av samtliga stadstrafiklinjer, Viared av linjerna 20 och 21, Hulta av linje 8, Södra Älvsborgs sjukhus av linjerna 1, 5, 3, 6 och 8, och Sandlid av linjerna 2, 5 och 8.



Figur 10. Karta som visar antal arbetande i rutor om 500x500 meter samt linjenätet. Ju mörkare färg desto fler arbetande.



Figur 12. Karta över grundskolor i tätortsområdet. Källa: Remix

Figur 12 visar var grundskolorna i området är placerade, linjerna i stadstrafikavtalet och en buffertzona med en radie om 400 meter runt alla hållplatser. Inom området finns ett 20-tal kommunala och fyra fristående grundskolor. I Borås tillämpas skolval till grundskolorna. Det innebär att vårdnadshavare och barn gör ett aktivt val och rangordnar de tre skolor som de helst vill att barnet ska gå på. Om inget val görs placeras barnet i närmsta skola med ledig plats. Det fria skolvalet innebär att en del elever inte går på sin närmsta skola

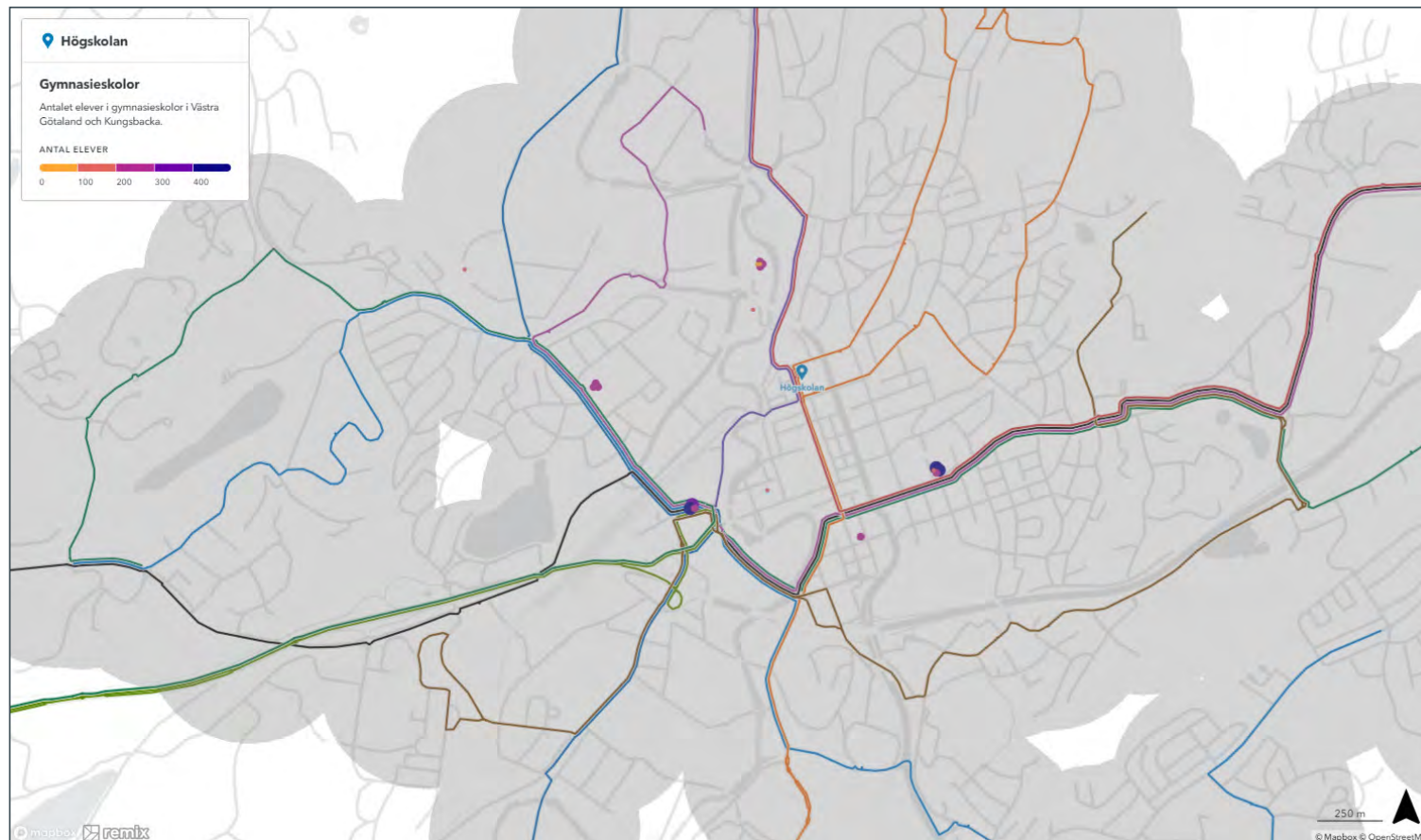
utan behöver resa. Läs mer om skolskjuts under rubriken *Tillköp*. Alla grundskolor förutom Kronängsskolan i Gässlösa ligger inom 400 meter från en hållplats med stadstrafik och ett bra turutbud på vardagar då skolorna har verksamhet. Kronängsskolan är en tillfällig skola som ligger vid hållplats Kronängsskolan som trafikeras av linje 19 i timmestrafik på vardagar morgon och eftermiddag. Den nya skolan Gässlösaskolan kommer att byggas i samma stråk, lite längre norrut där Jössagatan börjar.

Figur 13 visar var gymnasieskolorna i området är placerade, linjerna i stadstrafikavtalet och en buffertzona med en radie om 400 meter runt alla hållplatser. Borås har fyra kommunala gymnasieskolor som alla ligger i tätorten: Almåsgymnasiet, Bäckängsgymnasiet, Sven Eriksongymnasiet och Viskastrandgymnasiet

Inom området finns också fem fristående gymnasieskolor med

olika inriktningar: Praktiska, Drottning Blankas Gymnasieskola, LBS Kreativa Gymnasiet, Realgymnasiet och Yrkesgymnasiet Borås

Alla gymnasieskolor förutom Yrkesgymnasiet ligger inom 400 meter från en hållplats med stadstrafik med ett bra turutbud. Yrkesgymnasiet ligger vid hållplats Getängsvägen där linje 19 trafikerar med timmestrafik vardagar på morgon och eftermiddag.



Figur 13. Karta över gymnasieskolor i tätortsområdet, samt Högskolan mitt i kartbilden. Källa: Remix

I *figur 13* ligger Högskolan i Borås mitt i kartan. Högskolan i Borås är Sveriges största högskola med utbildningar inom tio områden och profilering Textilhögskolan och Bibliotekshögskolan. Förutom utbildning bedrivs även forskning. År 2022 hade skolan 18 300 registrerade studenter och i medel 800 anställda under året.

Högskolan ligger centralt i Borås, cirka 700 meter gångvägen från Resecentrum och cirka 650 meter från Södra torget. Intill Högskolan finns en hållplats som idag trafikeras av linjerna 1, 7 och 31 som tillsammans ger ett bra turutbud under hela trafikdygnet.

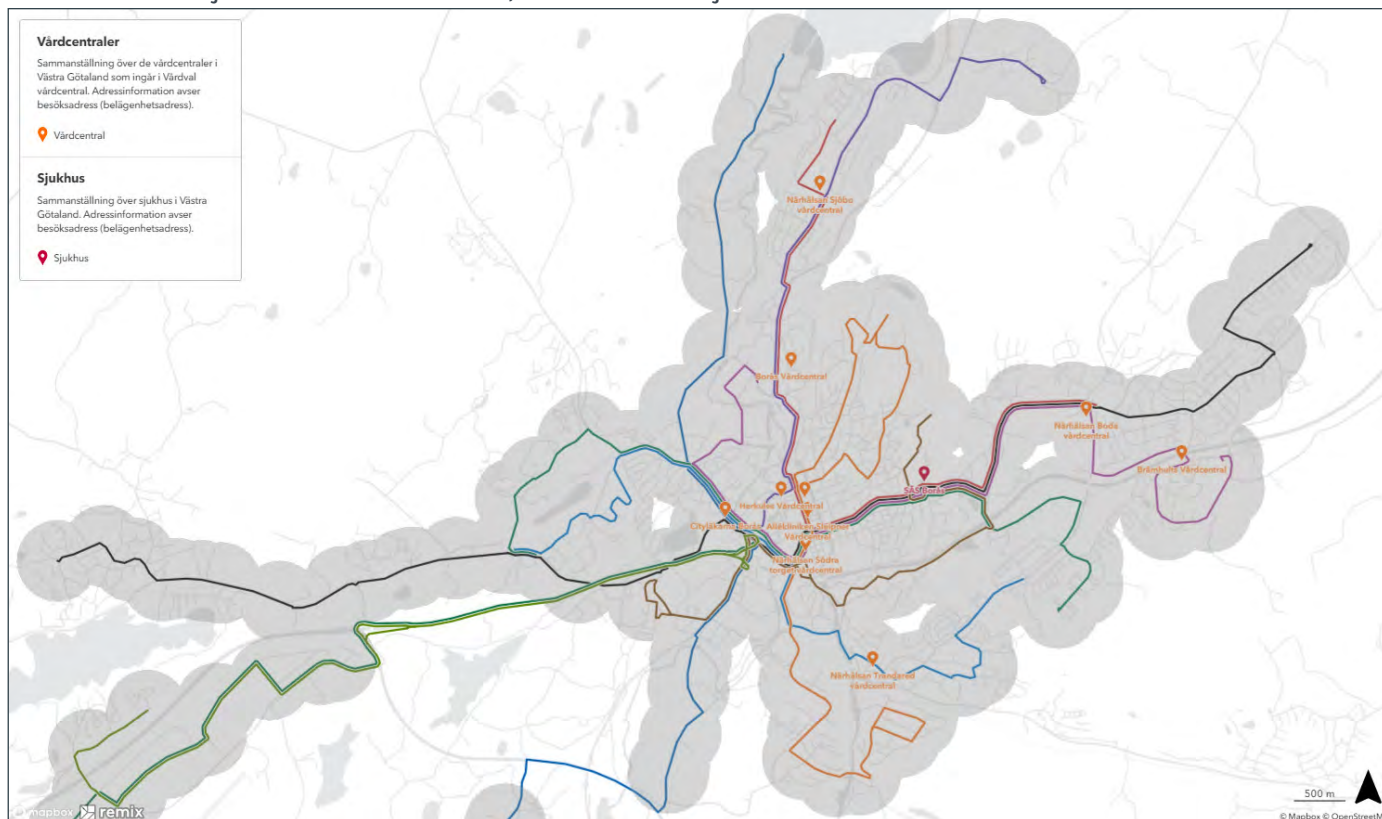


Vård

Figur 14 är en karta som visar var vårdcentralerna och sjukhuset i området ligger, linjerna i stadstrafikavtalet och en buffertzona med en radie om 400 meter runt alla hållplatser. Alla vårdcentraler och sjukhuset ligger inom 400 meter från en hållplats med stadstrafik med ett bra turutbud.

I Borås finns ett sjukhus, Södra Älvsborgs sjukhus (SÄS). Det är ett av tre stora länssjukhus i Västra Götaland, med både akutsjukvård

och specialistsjukvård. SÄS är också ett forsknings- utbildnings- och innovationssjukhus. Den största delen av vården bedrivs i Borås och en mindre del i Skene, och totalt arbetar 3700 personer i SÄS verksamheter. Det är alltså både en viktig målpunkt för människor i Borås och övriga delregionen och en av de största arbetsplatserna i området. Hållplatsen vid SÄS trafikeras idag av fyra stadstrafiklinjer som tillsammans erbjuder ett bra turutbud under hela trafikdygnet. Hit är det extra viktigt att det finns resmöjligheter i lågtrafik och som passar till arbetsskiften.



Figur 14. Karta över vårdcentraler i tätortsområdet samt Södra Älvsborgs sjukhus. Källa: Remix

Andra målpunkter

En sammanställning har gjorts över alla, för oss kända, målpunkter, närmaste hållplats och vilka linjer som trafikerar denna hållplats med nuvarande trafik. Gångavstånd från hållplats till målpunkt och utbudet på linjen med öppettider har studerats för att se om det finns tillräckligt god kollektivtrafik till målpunkten på de tider invånare behöver ta sig dit samt om gångavstånd från hållplats är rimligt med avseende på vilken målgrupp målpunkten har. Det är endast målpunkter som ligger inom eller i anslutning till stadstrafikens område som undersökts.

De kategorier som undersökts av målpunkter är andra utbildningsställen som folkhögskola, vuxenutbildning, studieförbund och kulturskola, arbetsförmedling och försäkringskassan, träffpunkter för seniorer, vård- och omsorgsboenden för seniorer och för personer med funktionsnedsättning, daglig verksamhet, träffpunkter och verksamheter för barn och ungdomar, bibliotek, parker, lekplatser, kulturhus, stadshus, kyrkogårdar, idrottsplatser och sportanläggningar, badplatser och badanläggningar, natur- och rekreationsmål samt relevanta naturreservat, bio, teater, museer och andra besöksmål.

Slutsatserna är att till nästan alla målpunkter finns en god kollektivtrafik idag med inte allt för lång gångväg från hållplats och att det även finns trafik på de tider som är relevanta för just den målpunkten. Det finns dock undantag:

För äldre och personer med funktionsnedsättning: dagliga verksamheten på Östermalmsgatan 28 och Fontänen på Syster Toras väg, aktivitetshuset Kamgarn på Moldegatan 9 och

Norrbyhusets träffpunkt på Norrby har alla relativt långa gångvägar från närmaste hållplats. Till kyrkogården St Sigfrid går linje 19 vardagar på morgon och eftermiddag, övrig tid får man gå från annan hållplats cirka 900 meter.

Det är lång gångväg från hållplats till Borås museum samt till Pickesjön.

Till några målpunkter för fritidsresor gör utbudet på linje 3, 6 och 19 det ibland svårt att ta sig dit på kvällar och helger med kollektivtrafik.

Linje 6 som går dagtid fram till 20 på vardagar och helger gör att det är svårt komma till/från Björkängshallen och Boråshallen efter klockan 20. Linje 3 som ej går efter 20 på vardagar och efter 18 på helger gör det svårt komma till/från Kyllaredshallen, Borås arena, ishallen, Lundbyhallen och Erikslundshallen på kvällstid. För några av dessa sportanläggningar kan man ta linje 1 på kvällen istället men då blir gångvägen längre.

Linje 19 går endast vardagar fram till 19, ej helger. Det gör att det inte går att ta sig till Almenäsbadet (Borås största kommunala badplats), Ryda sportfält, natur och friluftsområdet Rya Åsar, Gässlösa friluftsområde med idrottsplats och stallet Almenäs ryttarklubb på helger och kvällar.

I de trafikeringsförslag som presenteras i kapitel *Trafikeringsförslag* har målpunkter beaktats och förbättringar föreslås där förstudien anser det möjligt att genomföra.

Arbets- och studiependling

Det vi kallar pendlingsstatistik är statistik från SCB som kopplar ihop var en person bor och vilken arbetsplats/studieplats personen är skriven på. Den visar alltså potentiell arbets- och studiependling men säger inget om faktiska resor eller med vilket transportslag.

Enligt Västra Götalandsregionen kan cirka 30 procent av de arbetande inom Västra Götaland arbeta på distans, men vi vet inte hur det ser ut just i Borås. Men med tanke på att bilresandet enligt Borås Stad minskat med cirka 10 procent sedan innan pandemin samt att resandet i stadstrafiken inte stigit till samma nivåer som innan pandemin kan det vara rimligt att anta att färre resor görs för arbete och studier.

Arbetspendling

År 2021 arbetspendlade potentiellt 60 758 av invånarna i Borås. De allra flesta, 49 929 personer, pendlar till arbete inom kommunen. Av de som arbetspendlar till en annan kommun pendlar flest till Göteborg (3 206 personer) och Ulricehamn (906 personer).

Av de som pendlar till Borås från en annan kommun pendlar flest från Ulricehamn (2 720 personer) och Mark (2 406 personer), följt av Göteborg (2 261 personer).

I Borås tätort är antalet pendlare 27 759 personer. Av dem arbetar 22 996 i Borås tätort, 3 393 i Sjömarken och Viared och 465 personer i Fristad. I Borås serviceorter Fristad, Dalsjöfors, Viskafors och Sandared pendlar cirka 1000 personer från varje ort in till Borås tätort. Av de som arbetar i de allra mest centrala delarna i Borås bor

de flesta i Borås, cirka 69 procent. Cirka 7 procent av personerna som arbetar här bor i Ulricehamn och 7 procent i Göteborg. Av de som arbetar i Viared bor de allra flesta i Borås, 4 476 personer, 425 personer bor i Göteborg och 296 personer i Mark. Av de som arbetar vid SÄS bor 2 867 personer i Borås, följt av 272 personer i Ulricehamn, 256 personer i Mark och 225 personer i Göteborg.

Studiependling

Alla gymnasieelever i Borås får skolkort, och antas i hög grad resa med kollektivtrafik till och från skolan om de inte har så nära att de kan gå eller cykla. Skolkorten gäller på vardagar till klockan 19.00, så för fritidsresor är det upp till ungdomarna själva att ordna med resan. SCB har statistik över var gymnasieelever går i skolan och var de bor, men en djupare analys görs inte inom förstudien eftersom samtliga skolor ligger inom stadstrafikområdet.

Högskolan i Borås har 18 300 registrerade studenter. Alla är inte aktiva studenter, och alla program/kurser har inte fysisk koppling till Borås. En djupare analys om varifrån eleverna på Högskolan reser görs inte inom förstudien, med tanke på Högskolans läge centralt i Borås i anslutning till linje 1 med stadstrafikens tätaste turutbud.

Befolkningsutveckling

Enligt Borås Stad förväntas befolkningen totalt i kommunen öka med 4 592 personer mellan år 2021 och 2030, till att år 2030 vara 118 683 personer. Åldersgruppen 0-5 år förväntas minska och resterande åldersgrupper öka. När Borås Stad tog fram sin Översiktsplan (2018) hade befolkningsökningen överstigit 1000 personer per år under en tid, och det bedömdes i planen att staden skulle kunna ha 140 000

invånare 2035 om utvecklingen skulle hålla i sig. Nu ser vi att ökningen per år har minskat och att prognosen åtminstone till 2030, är lägre.

Område	Folkmängd 2021	Prognos 2030
Brämhult	12 916	12 995
Centrum	16 118	18 981
Göta	12 257	14 113
Norrby	13 527	14 055
Sjöbo	9 656	11 833
Trandared	11 865	12 265
Dalsjöfors	11 291	10 276
Fristad	10 289	9 573
Sandhult	9 522	8 660
Viskafors	6 506	5 777
Summa	114 090	118 682

Tabell 1. Tabell som visar Borås Stads befolkningsprognos för kommunens tio kommundelar, fakta 2021 och prognos 2030. Kommundelarna med ljusröd bakgrund ingår i förstudien. Källa: Borås Stad

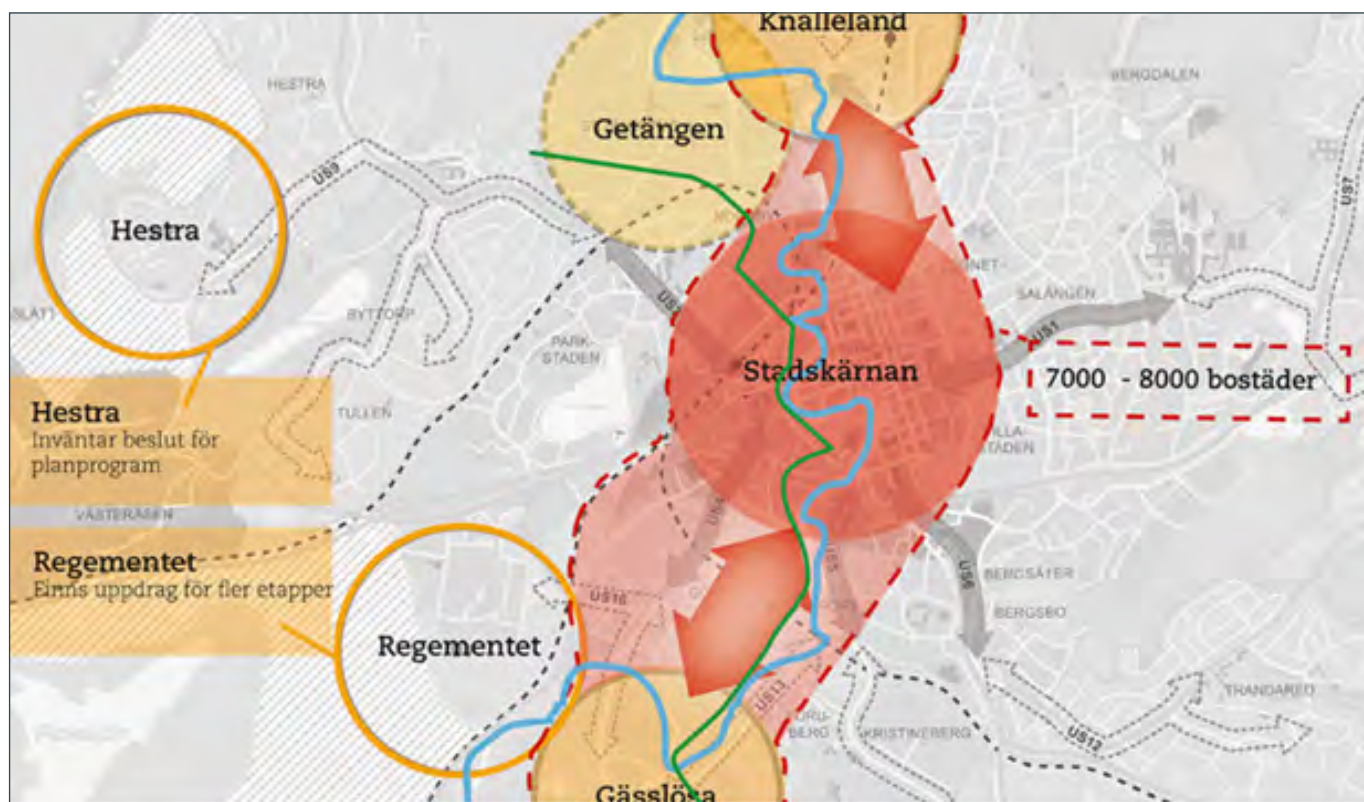
År 2021 bodde 74 094 personer i tätorten Borås. Tabellen nedan till vänster visar att befolkningsökningen förväntas ske i stadsdelarna inom tätortsområdet. I övriga orter i kommunen förväntas befolkningen minska något.



Borås Stads utbyggnadsplaner

Enligt Borås Stads Översiktsplan från 2018 ska staden växa inifrån och ut, med fokus på förtätning. Bebyggelse koncentreras till starka stråk där kollektivtrafiken redan är stark, stationer, mindre centrum och stadsdelstorg. Översiktsplanen talar också om "Urbana stråk" där utveckling särskilt ska ske. Stråken ska binda samman centrala staden med övriga stadsdelar och hållbara transporter ska främjas.

Borås Stad antog 2019 en Utbyggnadsstrategi som ska förtydliga hur Översiktsplanens utvecklingsområden kan genomföras. I stadskärnan där möjligheten till hållbart resande är god finns flera förtätningsprojekt, likaså i de Urbana stråken. Hestra, Regementet och Knalleland är områden som håller på att utvecklas och där stadstrafiken finns idag. Getängen och Gässlösa är områden som staden ska utveckla på längre sikt, och där stadstrafiken inte finns idag. Det första som utvecklas i Gässlösa är en ny skola som står klar



Figur 15. Karta över utbyggnadsstrategi för staden. Källa: Borås Stad

2024, men det är oklart hur mycket större utveckling som kommer ske inom kommande avtalsperiod.

Borås Stad utvecklar alltså generellt mycket i redan starka kollektivtrafikstråk i enlighet med Trafikförsörjningsprogrammet. Förutom de långsiktiga utvecklingsområdena Gässlösa och Getängen ser vi idag inga stora områden som inte har stadstrafik idag men som potentiellt behöver knytas till stadstrafiken. I Tosseryd, där linje 31 trafikerar idag är en detaljplan antagen som medger 350 lägenheter och 80 radhus/parhus/kedjehus samt förskola och centrumpunkt. Linje 150 från Fristad trafikerar via väg 42 i anslutning till området så fler resmöjligheter finns dock med något sämre tillgänglighet än med linje 10 som ska trafikera den nya vägen genom området.

Bullerutsatta områden och områden med högre luftföroreningar

Senaste strategiska bullerkartläggningen som genomförts i Borås gjordes 2021 på uppdrag av Borås Stad. Den kartlade både buller från järnväg samt trafikbuller från statligt och kommunalt vägnät i Borås.

Borås har på grund av topografin och mycket trafik som går genom staden, problem med halter av luftföroreningar. Halterna ligger över gränsvärdena för vad som påverkar människors hälsa negativt.

Borås klarar inte miljö kvalitetsmålet för partiklar av typen PM10. År 2021 var årsmedelvärdet i Borås 19 mikrogram per kubikmeter. Vid Kungsgatan där mätningar görs har halterna överskridits under flera

år och tenderar att succesivt öka.

Miljömålet för kvävedioxid är satt till 20 mikrogram per kubikmeter i årsmedelvärde, ett mål som Borås har överskrivit varje år sedan 2012, med undantag av 2020 då pandemin gjorde att resandet totalt minskade i samhället.

I de område som är utsatta för buller och luftföroreningar är detta ytterligare skäl att här ha tyst trafik med så låga utsläpp som möjligt, dvs elektrifierad kollektivtrafik.

4.

Nuvarande kollektivtrafik och resande



I följande kapitel beskrivs hur dagens trafik fungerar och upplevs.

Nuvarande avtal

Dagens trafikavtal upphandlades 2013 med planerad trafikstart juni 2014, men överprövningen av tilldelningen var inte avslutad förrän mars 2016. Det innebar att trafikstarten av avtalet blev april 2017, nästan tre år försenat. Det har under avtalstiden införts ledbussar för att möta resandeökning och under 2019 infördes ledbussar med eldrift.

Kostnaden för avtalet anses vara hög jämfört med andra avtal. Trafikföretaget ser det som ett lönsamt avtal, men efter pandemin har inte resandet återhämtat sig till samma nivå som innan vilket försämrat lönsamheten.

Avtalet omfattade år 2022 cirka 3 258 000 kilometer och cirka 161 200 timmar med ett resandeincitament på 30 procent. I avtalet finns möjlighet till en kundnöjdhetsbonus med 3 nivåer.

Nuvarande linjenät

Under nuvarande avtal har satsningar i linjenätet gjorts med större fordon och fler turer samtidigt som Borås stad har investerat i framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken. Vi har idag ett

mestadels enkelt linjenät utan varianter, med ett utbud enligt eller över grundutbudet enligt Västtrafiks riktlinjer.

Borås stadstrafik kännetecknas av god yttäckning där större delen av tätorten kan nå sin hållplats inom 400–600 meter. Avtalet består idag av totalt 11 linjer. Linje 1, 2, 3, 6, 7 och 8 trafikerar inom tätorten medan linje 5, 19, 20, 21 och 31 även har uppdrag utanför tätorten.

En större linjenätsförändring skedde i stadstrafiken under 2022 i samband med att Södra torget byggdes om från att tidigare varit ett busstorg med 11 hållplatslägen till att bli en genomgående hållplats med två hållplatslägen. Förändringen har bidragit till en ökad trafiksäkerhet och minskade restidskvoter samtidigt som vi fortsatt uppfyller utvecklingsmålen om hållplatsavstånd på cirka 400 meter.

Öppettider på linjerna varierar. Linjerna 1, 2, 5 och 7 startar på vardagar vid 04:30 – 05:30 och kör fram till cirka 24:00 medan linje 3 och 6 trafikerar från 06:00 till 20:00. Linje 19 och 31 trafikerar under högtrafik och linje 20 trafikerar från 05:00 fram till 24:00.

Stadstrafiken har ingen samtrafik i form av att turer inväntar varandra, men på vissa gemensamma sträckor sker fasning för att skapa ett jämnt utbud och trafikflöde. Fasning sker mellan Resecentrum och Södra Älvsborgs sjukhus på linjerna 3, 5 och 8

samt på sträckan mellan Byttorpsklint och Resecentrum för linje 2 och 8.

Utanför stadstrafiken finns anslutande trafik till Borås som hör till andra trafikavtal. De två största linjerna till Borås är linje 100 Göteborg – Borås och linje 200 Ulricehamn – Borås med omkring 1,3 miljoner resor respektive 450 000 resor per år. Utöver det ansluter linjetrafik från kranskommunerna Mark, Bollebygd, Tranemo, Svenljunga och även Alingsås till Borås resecentrum.

När det kommer till tågtrafik passerar Kust-till kust-banan, Älvsborgsbanan och Viskadalsbanan genom Borås. Tågtrafiken förser resenärer främst till och från Borås centralstation intill Resecentrum. Älvsborgsbanan har även stopp vid Knalleland station.

Linjeförteckning

- 1 Sjöbo – Hässleholmen
- 2 Tullen – Trandared
- 3 Svensgärde – Knalleland
- 5 Brämhult – Sjömarken
- 6 Sjukhuset – Regementet
- 7 Hedvigsborg – Norrmalm
- 8 Hestra – Hulta ängar
- 19 Bosnäs – Almenäs
- 20 Viared Västra – Centrum
- 21 Viared Norra - Centrum
- 31 Tosseryd – Centrum

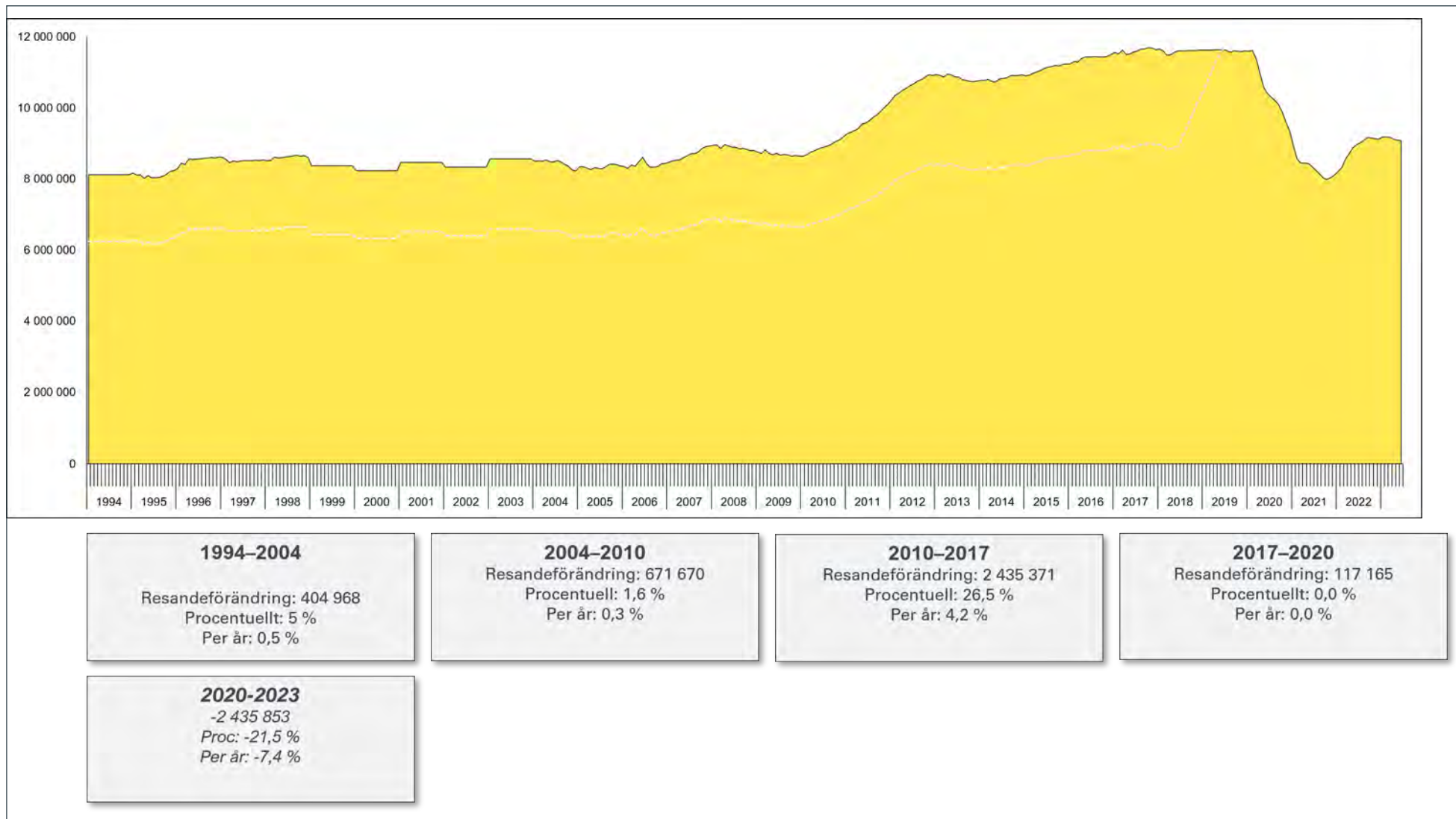
Resande i nuvarande linjenät

Figur 16 visar totala kollektivtrafikresandet och reseförändring under en längre tidsperiod.

Mellan 1995 och 2019 ökade tätortsbefolkningen i Borås från 60 790 till 73 653 invånare. Borås är det stadstrafikområde utanför Göteborg som har störst underlag och störst befolkningstäthet. Under samma period har centrum förändrats genom ett flertal lyckade stadsutvecklingsprojekt där biltrafiken har prioriterats ner till förmån för nya mötesplatser till exempel Sandwalls plats, Knalletorget och Lilla Brogatan.

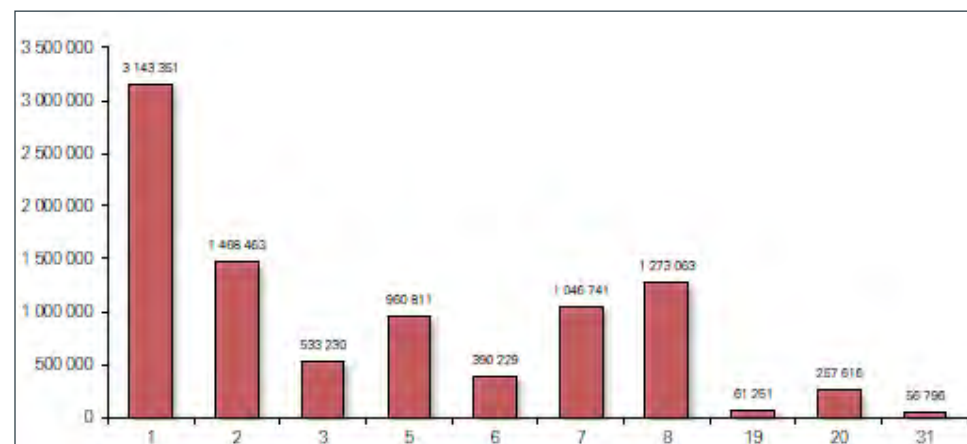
Parallellt med stadens utveckling har stadstrafiken förändrats vilket inleddes med en större linjenätsomläggning i augusti 2004; den så kallade "Framtidstrafiken" vilken fick en lättare översyn i december 2010.

Resandeutvecklingen på stadstrafikens linjer har varit mycket kraftig sedan 2010. Fram till december 2019 hade antalet resor ökat från 7,0 till 11,6 miljoner resor per år, vilket motsvarar 64 procent. Från sommaren 2018 räknas resandet med ett kundräkningssystem (KRS) istället för via visering av färdbevis. Den nya mätmetoden ger cirka 30 procent fler resor, ökningen har dock skett under en längre period och inte där och då. Av 11,6 miljoner resor under 2019 utfördes 11,2 miljoner resor (96 procent) på stadslinjerna 1–8 och 400 000 resor (4 procent) på lokallinjerna 19–31.



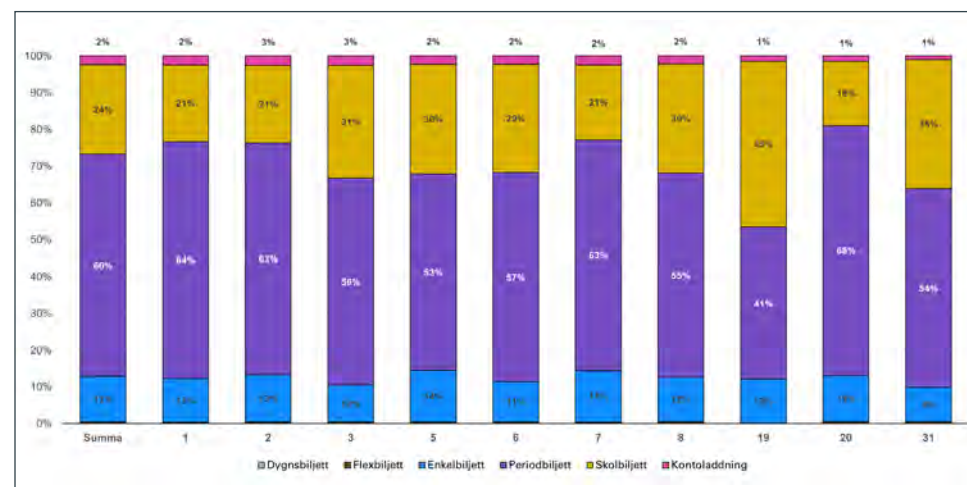
Figur 16. Bilden visar totala kollektivtrafikresandet under längre tidsperiod

Figur 17 visar tydligt att linje 1 är den linje som har flest resenärer i dagens linjenät, en dryg tredjedel av allt resande sker med linjen. Resandet på övriga linjer är mer utspritt och något jämnare i antal resor. Förutom linje 19 och 31 som enbart trafikerar i högtrafik och med uppdrag främst utanför stadstrafikområdet.



Figur 17. Antal resor per linje under tidsperiod maj 2022 – april 2023

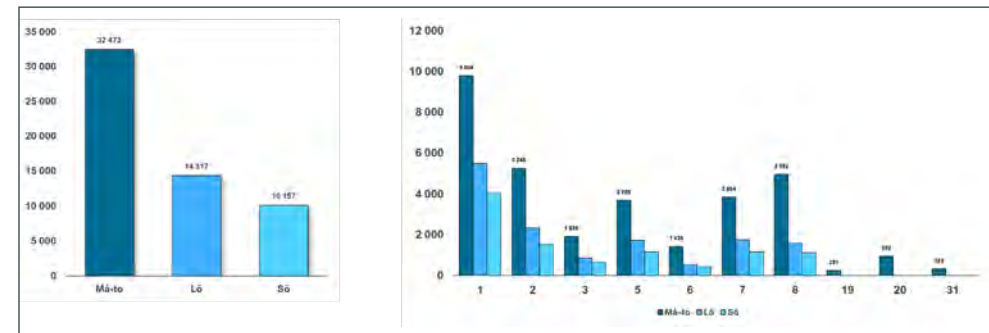
Figur 18 visar fördelningen av färdbevis på respektive linje.



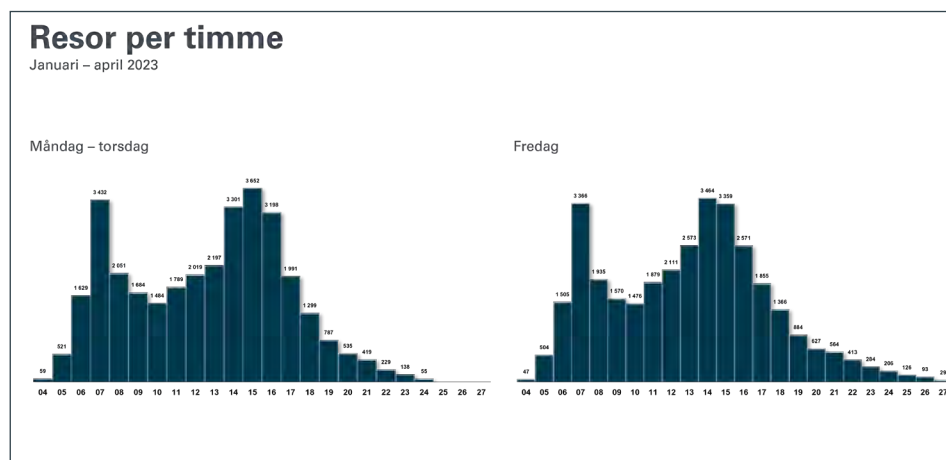
Figur 18. Bilden visar Procentuell fördelning av färdbevis under perioden januari– mars 2023

Figur 19 visar fördelningen av resor beroende på dagtyp. Det vi kan se är att resandet på lördagar är 44 procent av resandet på vardagar.

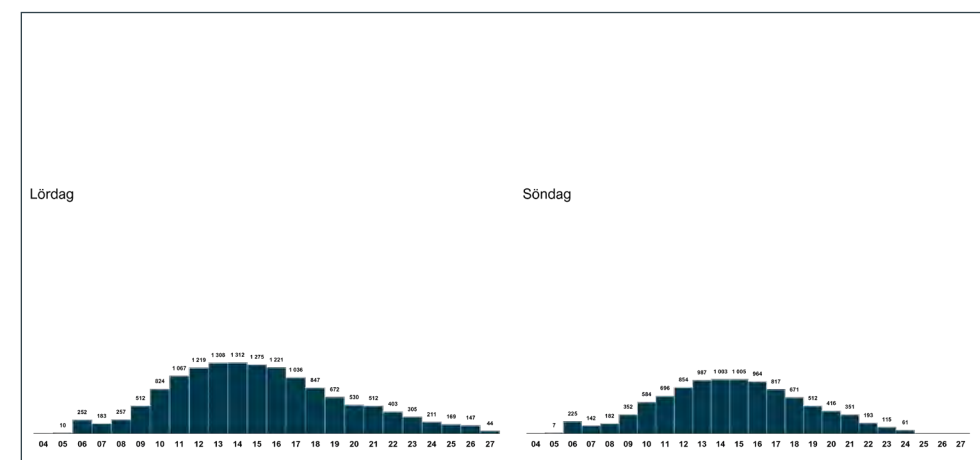
Högtrafiken på morgonen infaller kl. 07.00 och 08.00 och på eftermiddagen kl. 14.00-17.00. För helgtrafik finns det ingen motsvarande högtrafik men resandet är som störst mitt på dagen mellan 13.00 och 15.00. Det här mönstret motsvarar väl hur det ser ut i motsvarande områden. Figur 20 och 21 visar hur resandet varierar över dygnet.



Figur 19. Bilden visar Resor per dagtyp, januari 2023 – april 2023

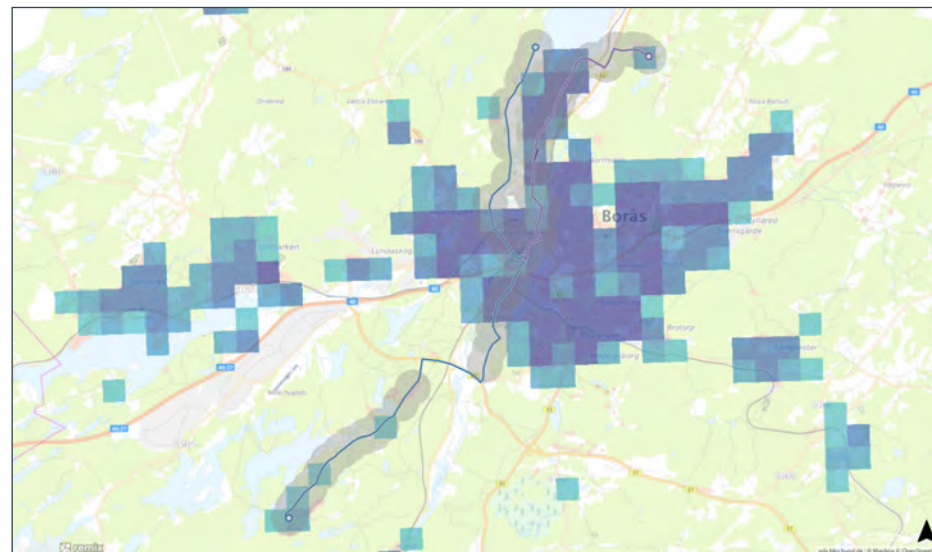


Figur 20. Bilden visar resor per timme, januari 2023 - april 2023, måndag-torsdag respektive fredag.



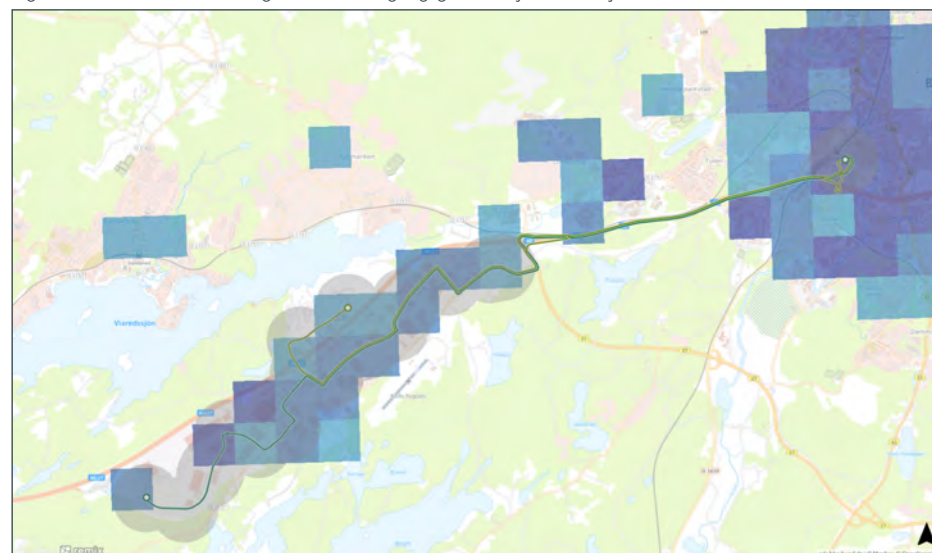
Figur 21. Bilden visar Resor per timme, januari 2023 – april 2023, lördag respektive söndag.

Från Bosnäs, Almenäs och Tosseryd där linjerna 19 och 31 trafikerar är befolkningen glesare och utbudet därför lägre vilket gör tillgängligheten sämre. *Figur 23* visar en karta som innehåller linjerna 19 och 31, totalbefolkning i rutnät om 500x500 meter med över 50 boende. Desto mörkare färg desto tätare befolkning samt en buffertzona med en radie om 400 meter runt alla hållplatser.



Figur 23. Bilden visar befolkningstäthet och tillgänglighet till linje 19 och linje 31

Linje 20 och 21 är linjer som erbjuder god tillgänglighet för arbetande befolkning i Viared. *Figur 24* visar en karta som innehåller linje 20 och 21, antal arbetande i rutnät om 500x500 meter med över 100 arbetande. Ju mörkare färg desto tätare antal arbetande samt en buffertzona med en radie om 400 meter runt alla hållplatser.



Figur 24. Bilden visar befolkningstäthet och tillgänglighet till linje 20 och linje 21

Även de delar av tätorten som inte har en så stor täthet att det motiverar ett grundutbud täcks i hög grad av linje 1-8 medan andra delar täcks upp av lokallinjer. Cirka 95 procent av de boende och cirka 97 procent av de arbetande inom tätorten har tillgång till en hållplats för linjerna 1-8 inom cirka 400 meter. Ekås i nordväst försörjs av linje 153 och 550, östra delen av Sjöbo i nordost av linje 31 och 150, Gässlösa i sydväst av linje 19 samt Brotorp i sydost av linje 159 och 303. (Se figur 25)

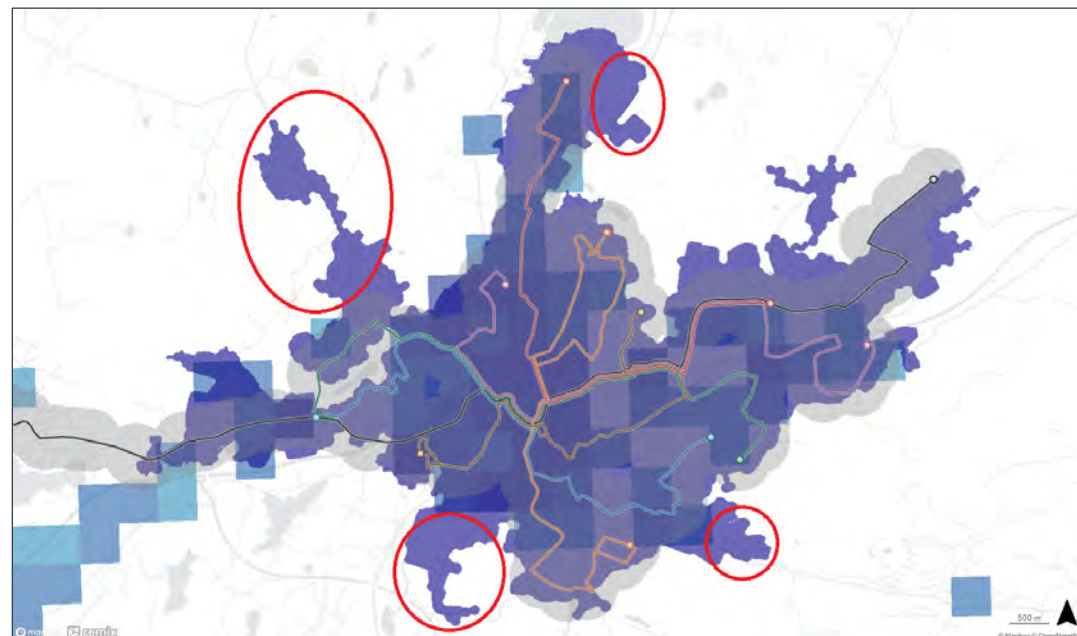
Fordon och drivmedel

Innevarande avtal innehåller totalt ett 70-tal bussar fördelade på fordonstyperna CN1L, CB1L, och CL1L som drivs med biogas, biodiesel eller el.

Innevarande trafikavtal är i grunden ett avtal med 100 procent biogasdrift där Västtrafik delvis har ett ansvar för övertagande av biogasbussar. Under avtalstiden har trafiken utvecklats och eldrift har införts på delar av trafiken. Som en del i den elektrifieringen har Västtrafik ett ansvar för övertagande av elbussar.

Detta innebär att dagens trafikavtal innehåller 26 fordon där Västtrafik har ett ansvar. Att finna lösning för dessa fordon ingår inte i förstudien.

I stadstrafiken ingår linje 20 och 21 som trafikerar riksväg 40 där högsta tillåtna hastighet är 100 kilometer per timme.



Figur 25. Bilden visar tillgänglighet till kollektivtrafik i Borås tätort

Depåer

I policy för Västra Götalandsregionens lokalförsörjning gäller att 'huvudinriktningen ska vara att VGR äger depåer för buss i de större städerna om marktillgången är begränsad', och att förhyrning kan övervägas om det inte finns lämpliga eller möjliga markområden tillgängliga. Västtrafiks avsikt har varit att i Borås kunna säkerställa och villkora en fullvärdig bussdepå i trafikupphandlingen.

Västtrafik och Västfastigheter har samverkat och förhandlat med det kommunalt ägda bolaget IBAB, som äger befintlig depå på Svenljungagatan 39, om Västtrafiks möjligheter att bli långsiktig

förstahandshyresgäst inför kommande trafikavtalsperiod.

Parallellt med detta planerades för rivning, nybyggnation och omfattande renovering av depån som huvudsakligen är byggd i början på 1950-talet.

En grundlig analys av förutsättningarna för inhyrning av depån har genomförts. Förutsättningarna har avsett projektets omfattning, miljömässiga risker, upphandlingsjuridiska frågor, affärsmässiga villkor, tidsmässiga aspekter mm. Förhandlingar har hållits med IBAB om ovanstående förutsättningar samt samverkansformer, i syfte att kunna teckna ett avtal och genomföra byggprojektet.

Resultat av analysen samt att parterna inte nått någon avtalsöverenskommelse innebär att VGR/Västtrafik inte kommer att äga, förhyra eller på annat vis ha rådighet över någon bussdepå i Borås innan dess att trafikupphandlingen ska genomföras.

Regionstyrelsen beslutade 20/6 2023 att Västtrafik får påbörja en förstudie för ny bussdepå i Borås. Detta innebär initialt att en lokaliseringstudie ska genomföras för att finna ett eller flera lämpliga markområden, som sedan ska studeras vidare i en förstudie. Tidsmässigt är det inte möjligt att färdigställa och driftsätta en ny depå till trafikstarten 2027.

Tillköp

Utöver den kollektivtrafik som finansieras av Västra Götalandsregionen ges, i enlighet med avtalet "Ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götaland", kommuner och andra

aktörer möjligheten att göra lokala anpassningar genom så kallade tillköp.

Tillköp av trafik

Sedan år 2017, i samband med att Västtrafik lade ner servicelinjerna i Borås, har Borås Stad gjort tillköp av Flextrafik i tätorten Borås för en högre grad av tillgänglighet än den allmänna kollektivtrafiken har. Flextrafiken erbjuder resor från adress till adress för alla som har fyllt 75 år eller har färdtjänststillstånd.

Flextrafik körs med mindre fordon och bokas i förväg via telefon. Resandet var som högst 2018, för att minska till 2019 och därefter minska kraftigt under pandemin liksom övrig trafik. Sedan 2020 har vi sett en svag återhämtning, men 2022 var resandet fortfarande cirka 40 procent lägre än 2019.

Staden gör även tillköp av närtrafik på helger, utöver Västtrafiks grundutbud på vardagar. Närtrafik är allmän kollektivtrafik för de som vill resa inom en kommun, mellan landsbygd och utvalda närtrafikhållplatser i tätorter eller kollektivtrafikstråk.

Tillköp av seniorkort

Borås Stad gör idag tillköp av Seniorkort. Alla kommuninvånare som är 65 år eller äldre får resa gratis med kollektivtrafiken i zon C under lågtrafik (vardagar 08.30-15.00 och 18.00-06.00, dygnet runt på helger och helgdagar).

Kostnadsfri kollektivtrafik för färdtjänstberättigade

Borås Stad gör även tillköp av färdbevis för färdtjänstberättigade i kommunen.

Skolskjuts och tillköp av skolkort

Barn i grundskolan kan ha rätt till skolskjuts. I Borås ordnas skolskjuts på tre olika sätt; med den allmänna kollektivtrafiken, skolbuss eller skoltaxi. Skolbuss och skoltaxi upphandlas av staden. Enligt Borås Stads regler för skolskjuts ska transporten i första hand ske med den allmänna kollektivtrafiken.

Om ett barn har rätt till skolskjuts avgörs av avståndet mellan hemmet och skolan. För barn i förskoleklass och årskurs 1-3 erbjuds kostnadsfri skolskjuts om avståndet är längre än 2 kilometer, och för årskurs 4-9 gäller 3 kilometer. Särskilda omständigheter kan påverka beslutet om skolskjuts och ansökan görs inför varje läsår. Har ett barn rätt till skolskjuts och det går att resa med den allmänna kollektivtrafiken så köper kommunen ett skolkort till barnet av Västtrafik.

Staden ger även alla gymnasieelever kostnadsfritt skolkort.

Tillköp av sommarlovskort

År 2022 och 2023 erbjöd Borås Stad alla ungdomar i årskurs 7-9 ett sommarlovskort. Beslut om sommarlovskort fattas för varje år.

Kundsynpunkter

De kundsynpunkter som kommit in till Västtrafik under året 2022 har analyserats. Totalt var det knappt 1500 synpunkter att jämföra med de 8,4 miljoner resor som gjordes i Borås stadstrafik det året. En slutsats är att antalet synpunkter är väldigt lågt i förhållande till resandet.

De flesta synpunkter (75 procent) handlar om förarens beteende, att buss inte gick i utsatt tid eller att bussen körde förbi hållplats utan att stanna för resenär. Detta är synpunkter som inte hanteras av förstudien utan i direkt dialog med trafikföretag löpande under avtalsperioden. Borås stadstrafik får fler synpunkter kring förarens beteende än andra avtal i regionen.

Sju procent av synpunkterna handlar om trafikutveckling. Det kan vara att man önskar tätare turer eller senare tur på kväll eller helg, att linje ska ha en annan linjedragning och att vissa turer har många resenärer så trängsel uppstår.

Förstudien har analyserat antal synpunkter per linje och funnit att de flesta linjer ligger i balans – antal synpunkter i förhållande till antal resenärer. Två linjer - 7 och 20 - avviker från detta, de har relativt många synpunkter jämfört med antal resenärer. Även för linjerna 19 och 31 är antalet synpunkter högt om man jämför med de låga antalet resande som är på dessa linjer. Dessa synpunkter har analyserats vidare.

För linje 20 framkommer att de flesta synpunkter handlar om fullsatta fordon och försenade turer. Detta beror sannolikt på att det finns framkomlighetsproblem i Viared och att linjen har för låg kapacitet under högtrafik eftersom linjen haft ett ökat resande senaste åren. Dessa problem kommer förhoppningsvis att minska i och med att linje 20 förstärks med linje 21 som också ska trafikera Viared från december 2023. Se vidare trafikeringsförslag.

För linje 7 inkom totalt cirka 520 synpunkter under januari 2022-augusti 2023. De vanligaste synpunkterna (83 procent) gäller

att buss inte gick i utlovad tid, förarens beteende, att buss körde förbi hållplats och fordonens inre och yttre miljö/kvalitet. Se vidare i kapitel 8 *Trafikeringsförslag*, hur linje 7 är tänkt att trafikeras.

En fjärdedel av synpunkterna som inkom år 2022-2023 på linje 19 gäller trafikering. Dessa synpunkter handlar om att kunderna önskar tätare trafik, utbud hela dagen och utbud på kvällar och helger. Skolelever anger att det utbud som finns nu gör det svårt att komma till skolan i lämplig tid när skolan börjar kl. 8. Antingen anländer de för tidigt eller för sent. De elever som börjar 9 eller senare skriver att om de missar den sista morgonturen kan de inte ta sig till skolan förrän efter lunch. Även seniorer med seniorkort anger att de inte kan använda linjen med sitt kort, då linjen trafikeras med mycket få turer under den tidsperiod på dagen då seniorkortet gäller. Arbetspendlare anger att det inte går att använda linjen på kvällstid vid oregelbunden arbetstid, eftersom den inte trafikeras efter kl. 19. Se vidare i trafikeringsförslag hur linjen är tänkt att trafikeras.

För linje 31 handlar cirka 10 procent av synpunkterna under jan 2022- juli 2023 om trafikutveckling. De flesta önskar tätare turer morgon och eftermiddag, trafik efter kl. 17, fler turer tidig morgon före kl. 6 som passar byten till andra linjer (linje 20, 100 och 200) från resecentrum framför allt för att möjliggöra arbetspendling. Se vidare i trafikeringsförslag hur dessa synpunkter har omhändertagits.

Trygghet i kollektivtrafiken

Sedan två år tillbaka har Västtrafik en upprättad samverkan med Borås Stad kring trygghetsåtgärder. Det innebär att vi delar lägesbilder utifrån vad som händer inom kollektivtrafiken till

kommunens EST (Effektiv samordning Trygghet). Vi har utöver det en särskild arbetsgrupp där vi har länkat samman trafikbolaget med stadens egna trygghetsvårdar. I den konstellationen delar vi bland annat information om tecken på social oro, gemensamma utbildningsinsatser och uppföljning av pågående aktiviteter. Sedan vi började samverka med Borås Stad har vi sett effekten att den sociala oron inom kollektivtrafiken och på hållplatser/resecentrum har minskat. Resecentrum har varit i stort fokus senaste åren på grund av mängden incidenter. Västtrafik arbetar på olika sätt med att öka säkerhet och trygghet här, i samverkan med övriga parter.

Västtrafik gör kontinuerliga kundnöjdhetsundersökningar ombord på fordonen. Andelen som instämmer i påståendet ”Jag känner mig alltid trygg ombord på den här linjen” var i januari 2020 89 procent av de tillfrågade. Q2 2023 låg andelen på 70 procent. Andelen i hela Västtrafiks område var Q2 2023 79 procent, och för de avtal som innehåller mycket stadstrafik var andelen 75 procent.

Det är svårt att jämföra avtal med olika förutsättningar. Men trots allt är andelen trygga i Borås stadstrafik lägre i jämförelse med både hela Västtrafiks område och andra stadstrafikavtal inom Västtrafiks område. Djupare analyser om orsaker till svaren på den här frågan i ombord-undersökningen hanteras inte inom förstudien. Men detta tillsammans med generella kundsynpunkter till Västtrafiks kundservice, samt synpunkter som kommit upp i dialog med barn samt organisationer för äldre och personer med funktionsnedsättning indikerar att trygghet ombord kan förbättras i dagens trafik.

5.

Infrastruktur - Förutsättningar och brister

Begränsningar i dagens infrastruktur

Framkomligheten i Borås är förhållandevis god sett över hela dygnet även om den har försämrats under högtrafik i takt med att staden förtätas och fler resor ska utföras på befintlig infrastruktur. På flera håll är framkomligheten under högtrafik besvärande vilket visas i kartbilden (figur 26).

Även om en del åtgärder har genomförts de senaste åren är det sparsamt med infrastrukturåtgärder som kollektivtrafikkörfält eller signalprioritering där busstrafiken prioriteras före biltrafiken. Samtliga genomförda satsningar för att prioritera kollektivtrafiken finns på det kommunala vägnätet, de åtgärder som Trafikverket har genomfört har syftat till att öka den allmänna framkomligheten vilket främst gynnar biltrafiken.



Figur 26. Bilden visar var kollektivtrafiken är prioriterad i infrastrukturen samt var framkomligheten är sämre. Grön = prioritering kollektivtrafik, orange=låg hastighet i högtrafik, röd= alltid låg hastighet

Idag finns busskörfält utmed Göteborgsvägen växelvis mellan Lundaskog och Centralbron, i anslutning till in- och utfart till terminalen vid SÅS samt i Knalleland kombinerat med kollektivtrafiksignal vid utfart på Skaraborgsvägen. God framkomlighet är viktig för att kunna erbjuda attraktiva restider och öka de hållbara transportslagens marknadsandel. En rimligt hög, jämn och förutsägbar hastighet är därför eftersträvarvärd där det viktiga inte är att köra så fort som möjligt utan att stå still så lite som möjligt. I Borås är målet att snitthastigheten ska ligga någonstans strax över 20 kilometer per timme lite beroende på linje.

Framkomlighetsmässigt finns det flera utmaningar. Antalet på- och avstigande passagerare påverkar både körtiden samt framkomligheten om fler än en linje trafikerar samma hållplats och läge och hållplatsen utformning gör det mer eller mindre lätt att kom in och ut. Gatans utformning är en annan viktig faktor där allt från beläggning, antalet övergångsställen och möjligheten till gatuparkering spelar in.

För att fokusera på infrastrukturen har hastigheten utan hållplatsuppehåll mätts upp under samtliga trafikeringsintervall under måndag – söndag under hösten 2023 (se figur 26).

Barriärer

Kollektivtrafiken kan överbrygga barriärer, både fysiska och mentala, och skapa en mer sammanhängande stad.

I Borås finns ett antal större fysiska barriärer. De är Väg 40 och 42, ån Viskan, två järnvägslinjer genom staden och även större höjdskillnader. Väg 40 går genom centrala staden i öst-västlig

riktning och väg 42 går mellan Trollhättan och Borås, norrut från Borås. Väg 42 går genom centrala Borås och ansluter till väg 40 i Annelundsmotet. Väg 40 har motorvägsstandard och genom Borås är den en stadsmotorväg som till största delen går ovanför markplan. Vägen byggdes direkt intill omgivande bebyggelse, de flesta kommersiella fastigheter, men även en del bostadshus finns nära vägen. Viskan rinner i huvudsak genom Borås i nord-sydlig riktning. Järnvägslinjerna som går genom stadens centrum är Kust-till-kustbanan (väst-östlig riktning) och Viskadalsbanan (nord-sydlig riktning).

Borås är beläget i Viskans dalgång och är omgivet av höga berg och mindre kullar. Mellan stadens centrum och östra delarna (sjukhuset och Hässleholmen) är det större höjdskillnad, de östra delarna ligger högre än centrala staden. Även mot norr åt Sjöbo-hållet är höjdskillnaderna större.



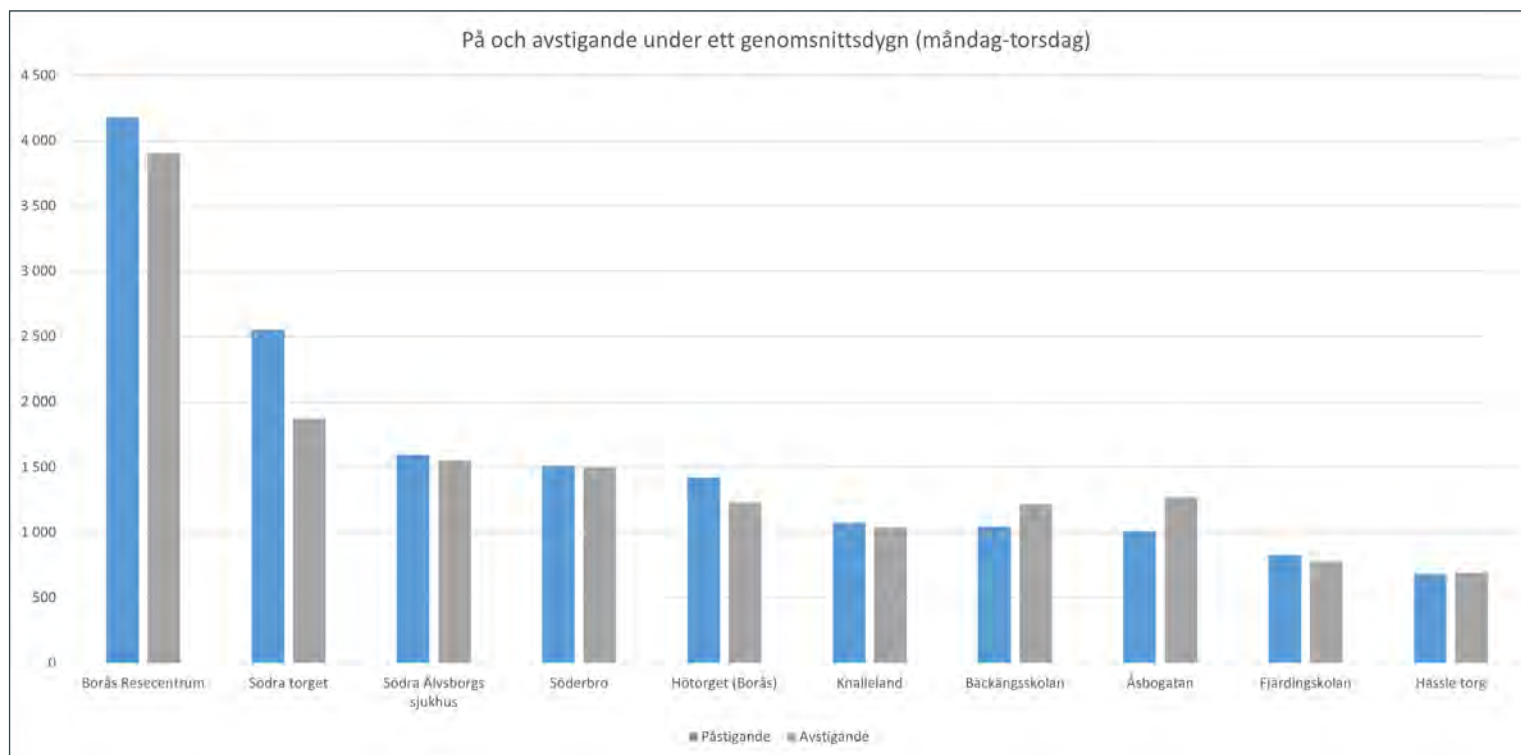
Figur 27. Bilden visar barriärer i Borås

Knutpunkter och större hållplatser samt tillgänglighetsanpassning av hållplatser

Som *figur 28* visar är den enskilt största knutpunkten Resecentrum. Det är den hållplats som flest resenärer använder för på- och avstigning vilket kan förklaras i att all lokal-, region- och fjärrtrafik trafikerar här. Andra stora hållplatser är Södra torget, Södra Älvsborgs sjukhus och Söderbro samt Hötorget. Diagrammet visar även att Bäckängsskolan, Åsbogatan och Knalleland har många på och avstigande.

Hållplatser med fler än 100 påstigande per dag ska vara anpassade för personer med olika funktionsnedsättningar, enligt Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor. För att en hållplats ska vara tillgänglighetsanpassad ska sju olika kriterier vara uppfyllda: det ska finnas bänk, resningshandtag, belysning, hög kantsten, ledstråk, kontrastmarkering och plats för en ramp att fällas ut.

I Borås kommun finns år 2023 totalt 72 hållplatser som ska vara tillgänglighetsanpassade, för de allra flesta är Borås Stad väghållare. 51 av hållplatserna är fullt tillgänglighetsanpassade. Av



Figur 28. Stapeldiagram som visar resandestatistik för stadstrafiken måndag-torsdag, under 2023

de återstående 19 hållplatserna återstår markåtgärder på ungefär hälften (väghållarens ansvar) och andra hälften saknar någon form av utrustning (regionens ansvar). Tre av dessa hållplatser planerar Borås Stad att åtgärda under 2023.

Förslaget till ny Kollektivtrafikplan för Borås stadstrafik innehåller målet att alla prioriterade hållplatser ska vara tillgänglighetsanpassade år 2035.

Vändmöjligheter

Vid varje linjes start och sluthållplats behöver det finnas en infrastruktur som möjliggör för fordonen att kunna vända på ett trafiksäkert sätt. Det behöver även finnas yta för reglering som inte hindrar framkomligheten för övrig trafik. I nuvarande trafikeringssträckor och på ändhållplatser finns bra förutsättningar men på några platser behöver åtgärder göras för att möjliggöra framtagna trafikeringsförslag.

Linje 1 har bussvändslingor på båda ändhållplatser. I ett framtida scenario i takt med att stadsutvecklingen intensifieras öster om Fristadsvägen kan linjesträckningen i Sjöbo ändras till att Långesten blir ny ändhållplats på linjen. Om detta skulle ske finns infrastrukturella förutsättningar redan på plats eftersom linje 31 vänder där idag. I trafikförslagen föreslås linje 2 byta fordonstyp från nuvarande CL1L till CN1L samt att alla turer går mellan Symfonigatan och Högagårdsgatan. Vid båda ändhållplatser finns bra vändmöjlighet. Linje 3, 5, 8, 19 och 21 har bra vändmöjligheter idag och ingen förändring av fordonstyp eller ändhållplats föreslås ske. Alla turer på linje 6 föreslås gå mellan Klinikvägen och Regementet. Linjen vänder redan idag på Klinikvägen och i Regementet planeras

linjen förlängas till en bussvändslinga som byggs med anpassning för CL1L under 2024.

Linje 7 och linje 9 kommer trafikera samma ändhållplatser. I Norrmalm vänder linjerna i en bussvändslinga vid hållplatsen Engelbrektsgatan 128. I Hedvigsborg saknas bussvändslinga, linje 7 kör idag en rundslinga i området vilket inte är att föredra då det innebär att resenärer får förlängd restid på grund av reglering vid ändhållplats.

Linje 20 har i nuvarande trafikering bra vändmöjlighet på båda ändhållplatserna. Trafikförslaget för linje 20 innebär en ny linjesträckning i västra Viared. Det är önskvärt att kommunen ordnar vändmöjlighet längre in i området vid hållplats Regnet för att tillgängligheten i området fortsatt ska vara hög. Om inte det är möjligt kan linjen vända i rondellen längst Prognosgatan.

I Tosseryd backvänder linje 31 i brist på andra alternativ. Att backvända är något som bör undvikas i så stor utsträckning som möjligt utifrån trafiksäkerhetsskäl. Trafikförslaget i Tosseryd innebär att linjen kör en rundslinga genom det nya bostadsområdet Öresjö ängar för att vända på ett trafiksäkert sätt. Om vändmöjlighet förbättras vid nuvarande vändplats finns det inget hinder att lägga tillbaka linjesträckningen.

Reglering, föraravlösning, paus- och rastlokaler

I takt med att fler och fler hållplatser tillgänglighetsanpassas har antalet hållplatsfickor, med möjlighet till reglering,

blivit färre. Det är positivt ur ett framkomlighetsperspektiv men minskar också möjligheten för tidtabellsreglering och gör att antalet hållplatser där föraravlösning kan ske blir färre. Idag sker majoriteten av avlösningarna vid Södra torget. Övriga hållplatser där föraravlösning sker är Söderbro och Resecentrum.

Då infrastrukturen har byggts om är det från kommande trafikavtal inte tillåtet med avlösning på hållplatserna Södra torget eller Söderbro, då stillastående buss skapar köer och hindrar framkomligheten för övrig kollektivtrafik. Detta gäller samtliga hållplatslägen.

Tidtabellsreglering är endast tillåten på hållplatser som har hållplatsficka då eventuell reglering annars riskerar att hindra övrig trafik.

Upphandlingsprojektet ansvarar för att detta tydligt framgår i upphandlingsdokumenten.

Västtrafik har rastlokal på Resecentrum. Förstudien har identifierat potential för strategisk pauslokal vid hållplatserna Brämhults idrottsplats och Symfonigatan.

Större pågående eller kommande infrastrukturprojekt

Följande infrastrukturprojekt kan ske (eller planeras) inom avtalstiden enligt Borås Stad. Alla projekt är inte beslutade och tre av projekten relaterar till byggnation av ny järnväg.

Relaterat till ny järnväg:

- Centralbron ska renoveras
- Flytt av Norrby Långgata
- Ny koppling över/under ny järnväg/Viskadalsbanan från Göta till Regementet.

Övrigt i staden:

- Nybron byggs om (förväntas vara klart till 2027)
- Ny tunnel under väg 40, Petersbergsgatan – nytt polishus/häkte. (Förväntas vara klart till 2027))
- Ombyggnation vid Brodalsmotet
- Ny fordonspassage under Älvsborgsbanan mellan Sagagatan och Knalleland (därmed stänga järnvägs korsningen för fordonstrafik vid Vegagatan)
- Ny sträckning av väg 180
- Utredda ny koppling mellan väg 42 och väg 40
- Ombyggnation av Nabbamotet (förväntas vara klart till 2027)

Pendelparkeringar

I Borås tätort finns tre pendelparkeringar. Två mindre parkeringar på Sjöbo (15 platser för bil) och i Kyllared (20 platser för bil) som ligger i anslutning till stadstrafiken samt en större parkering vid Knalleland station vilken även har cykelparkeringar. Enligt Västtrafiks senaste inventering (2022) är ingen av parkeringarna överbelagda.

6.

Borås Stads tidigare inspel



Följande inspel har Borås Stad lämnat till Västtrafik i samband med samverkansmöten med mera innan förstudien inleddes.

- Staden har sedan en längre tid planerat för en ny skola i Gässlösa för årskurs F-9. I diskussionerna har kommunen framfört en önskan om anpassning av tider samt fler turer på linje 19.
- Under och efter pandemin har Staden framfört en oro för att Västtrafik ska göra större neddragningar i stadstrafiken med anledning av lägre resande. Staden menar att Boråsarna med anledning av ny zonstruktur, nya biljettyper, stora ombyggnader i centrum och "kvarvarande rädsla för att trängas på bussen" bör få extra tid på sig att hitta tillbaka till kollektivtrafiken innan någon stor förändring eventuellt görs i stadstrafiken.
- Staden har, utifrån vår gemensamma Handlingsplan för stadstrafiken 2025, genomfört ett antal förbättringar av infrastrukturen för stadstrafiken bland annat busskörfält. Kommunen har framfört att det finns en förväntan att dessa satsningar ska mötas upp med ett bättre trafikutbud och högre kapacitet i stadstrafiken.
- Flera nya verksamhetsområden planeras kring Viared och söder om Borås. De innehåller båda kontor och lagerverksamhet. Staden har framfört en medvetenhet om att det är svårt att kollektivtrafikförsörja dessa områden på ett effektivt sätt på grund av att områdena är så stora med långa avstånd. Och att det därför är viktigt att Staden och Västtrafik tillsammans hittar nya

mobilitetslösningar och alternativ till bilen.

- Västtrafik har i samverkan med Borås Stad lyft ett förslag att dela upp linje 7 i två linjer, med syftet att förbättra restiden för boende på Norrmalm där linje 7 idag går i en slinga. Staden är positiv till minskad restid men har framfört att det är olyckligt att en viktig målpunkt i form av äldreboendet på Margaretagatan samt de som bor i området kring Torgilsgatan och Folkungagatan får något längre till hållplats.
- Staden har varit positiva till Västtrafiks förslag i Trafikplan 2024 om utökat utbud på linje 6, 8 och en ny linje 21 till Viared.
- Ett nytt äldreboende planeras i Trandared.
- Vikten av dialog och samverkan när det gäller trafikering av centrum har lyfts vid flera tillfällen.

7.

Potential för ökat hållbart resande



Idag utgör hållbart resande med gång, cykel eller kollektivtrafik 43 procent av invånarna i Borås tätorts resor. Kollektivtrafikresandet utgör 32 procent av invånarna i Borås tätorts motoriserade resor.

I förslaget till kollektivtrafikplan för Borås stadstrafik 2035 föreslås att det hållbara resandet dvs gång, cykel och kollektivtrafik tillsammans ska öka till minst 48 procent år 2030 och 52 procent till år 2035. Av de motoriserade resorna ska andelen som sker med kollektivtrafik öka.

Det finns många fördelar med trafiken som den ser ut idag och nuvarande utformning av stadstrafiken är en bra grund och det är viktigt att vi bevarar det som fungerar bra och fokuserar på att utveckla och förfinas. Men det finns några områden som vi identifierat där vi ser potential att öka det hållbara resandet inför eller under kommande trafikavtal. Det är i nybyggda områden, arbetspendling och boende med lite längre pendlingsavstånd till centrum.

Det finns potential att få fler invånare att ställa bilen, med fokus på de som har lite längre avstånd att pendla till exempel från de yttre delarna av tätorten. Det finns potential att få fler att arbetspendla, många stora arbetsplatser är placerade med bra tillgänglighet till stadstrafiken. Borås Stad har ett stort fokus på utveckling av bostäder i närhet till befintlig kollektivtrafik vilket ger potential till ökat resande för boende i nybyggda områden.

Stadsutveckling och kollektivtrafikutveckling ska gå hand i hand

Vi ser att det finns potential till nya resor i kollektivtrafiken med tanke på att staden arbetar mycket med **förtätning i hela tätorten** och främst i kollektivtrafiknära lägen.

När det gäller **nybyggnation** finns potential i flera stora områden. Rättscentrum blir en stor arbetsplats med bra kollektivtrafiknära läge vid Resecentrum. I Tosseryd planeras ett nytt bostadsområde med potential att bättre knytas till stadstrafiken. Regementsområdet håller på att byggas ut och justeringar i utbudet till detta område är redan planerat i trafikplan innan avtalsstart. Fortsatt utveckling av stadstrafiken till Regementsområdet kan vara aktuell med avseende på framtida öppettider och utbud. Det är oklart om de stora områdena Gässlösa och Getången som pekas ut i översiktsplanen kommer att utvecklas under avtalstiden. Det vi vet är att en skola är på gång att byggas i Gässlösa, som innebär potential för utökat resande och önskemål om att utveckla trafiken. Ytterligare områden med potential för utökat resande är Sjöbo där kommunen planerar att förtäta, och som dessutom ligger en längre bit från centrum och där många bor som är beroende av kollektivtrafiken.

Arbetspendling

Utbudet är i stort väl balanserat för arbets- och studiependling. Det är dock viktigt att tider ses över för möjlighet att pendla till arbete med tidig starttid och sen sluttid. Utifrån målpunktsanalysen ser

vi att det även finns potential att öka fritidsresandet om det finns utrymme att satsa på fler turer kvällstid och på helger.

Området Viared fortsätter utvecklas, från väldigt mycket logistik till lite mer handel och kontor. Det finns potential i att anpassa utbudet, möjliggöra bättre utbud under större delen av trafikdygnet och sommartid. Potential i att påverka resvanor när något förändras, till exempel när en arbetsplats etableras här.

Attraktiv stadstrafik

I resvaneundersökningen 2022-2023 kan det avläsas att invånare i Borås tätort anger restid som en av de viktigaste faktorerna till val av färdmedel. Stor potential finns att minska restiden för boende på Normalm. Annars ser vi främst potential i att minska ståtid på hållplats för fordonen samt att göra det lite svårare att resa med egen bil. Det finns ett visst utrymme att jobba med hållplatsavstånd. Men hållplatsavstånd kontra restid är också den största målkonflikten vi har med tanke på att närhet till hållplats kan vara avgörande för möjligheten att resa med kollektivtrafiken, ofta också för de som är beroende av den.

I kollektivtrafikplanen för Borås står det att kollektivtrafiken ska vara enkel, trygg och inkluderande och det görs även en bedömning att det finns en potential för ökad andel fritidsresande med kollektivtrafik framför allt på kvällar och helger om utbudet utökas något.

För korta resor är förutsättningarna för **gång och cykel** goda och det är inte främst här vi ser en potential utan snarare för lite längre resor.

Det kan finnas potential i ökat resande genom att göra stadstrafiken **attraktivare** på olika sätt, till exempel **kortare restid** från yttre delarna av tätorten. I takt med att staden växer kan det finnas potential att jobba mer med uppdelning av snabba linjer och kompletterande linjer som erbjuder bättre tillgänglighet.

Att stärka bytesmöjligheterna vid hållplatsområdet resecentrum, ger potential för byten både inom stadstrafiken och för längre resor i regionen.

Utökat utbud och öppettider av kollektivtrafiken kan innebära att målpunkter trafikeras mera frekvent och innebära potential för utökat resande. Förutom enstaka turer i högtrafik ser vi att kapacitet finns på våra linjer, för ökat resande.

Förarnas bemötande och sätt att ta hänsyn till resenärers olika behov är viktigt för att kollektivtrafiken ska upplevas trygg och inkluderande. Från kundsynpunkter och dialoger med intressegrupper är det tydligt att vi behöver förbättra inom det här området för att kollektivtrafiken ska anses vara attraktiv för alla.

Det finns potential i att berätta mer om vad kollektivtrafiken erbjuder, upplysa fler om möjligheterna, få flera att testa osv. Att genomföra kampanjer och marknadsföring av kollektivtrafiken för att främja det hållbara resande. Några tillfällen skulle kunna vara vid nyetablering av företag, prova-på-kampanjer i nya bostadsområden, kommunikation kring förbättringar och förändringar vid trafikstart.

8.

Trafikerings- förslag



Förstudien har analyserat dagens trafik, det befintliga resandet, förutsättningar för Borås utifrån befolkningsstruktur, infrastruktur och potential för ökat hållbart resande.

Slutsatserna är att till nästan alla målpunkter finns en god kollektivtrafik idag med inte allt för lång gångväg från hållplats och att det även finns trafik på de tider som är relevanta för just den målpunkten. I de trafikeringsförslag som arbetats fram har hänsyn tagits till den potential som finns för ökat hållbart resande med hänsyn till socioekonomiskt utsatta områden, utvecklingsområden, arbetsplatser och andra viktiga målpunkter. Stor vikt har lagts vid fasning utmed gemensamma linjesträckningar, vilket ger utökat utbud till resenären. Det har gjorts en harmonisering av öppettider, vilket innebär utökning kvällstid på några linjer och ett enklare system. Hänsyn är tagen till 5 minuters reglertid vid ändhållplatser. En översyn av fordon och kapacitet med målsättning elektrifierad kollektivtrafik är också genomförd.

Till några få målpunkter har vi inte föreslagit att förbättra tillgängligheten, främst med tanke på att det inte finns ett effektivt sätt att trafikera utifrån infrastrukturen. Det har också funnits önskemål om bättre utbud på vissa linjer som vi inte funnit motiverade på grund av resande och resandeunderlag.

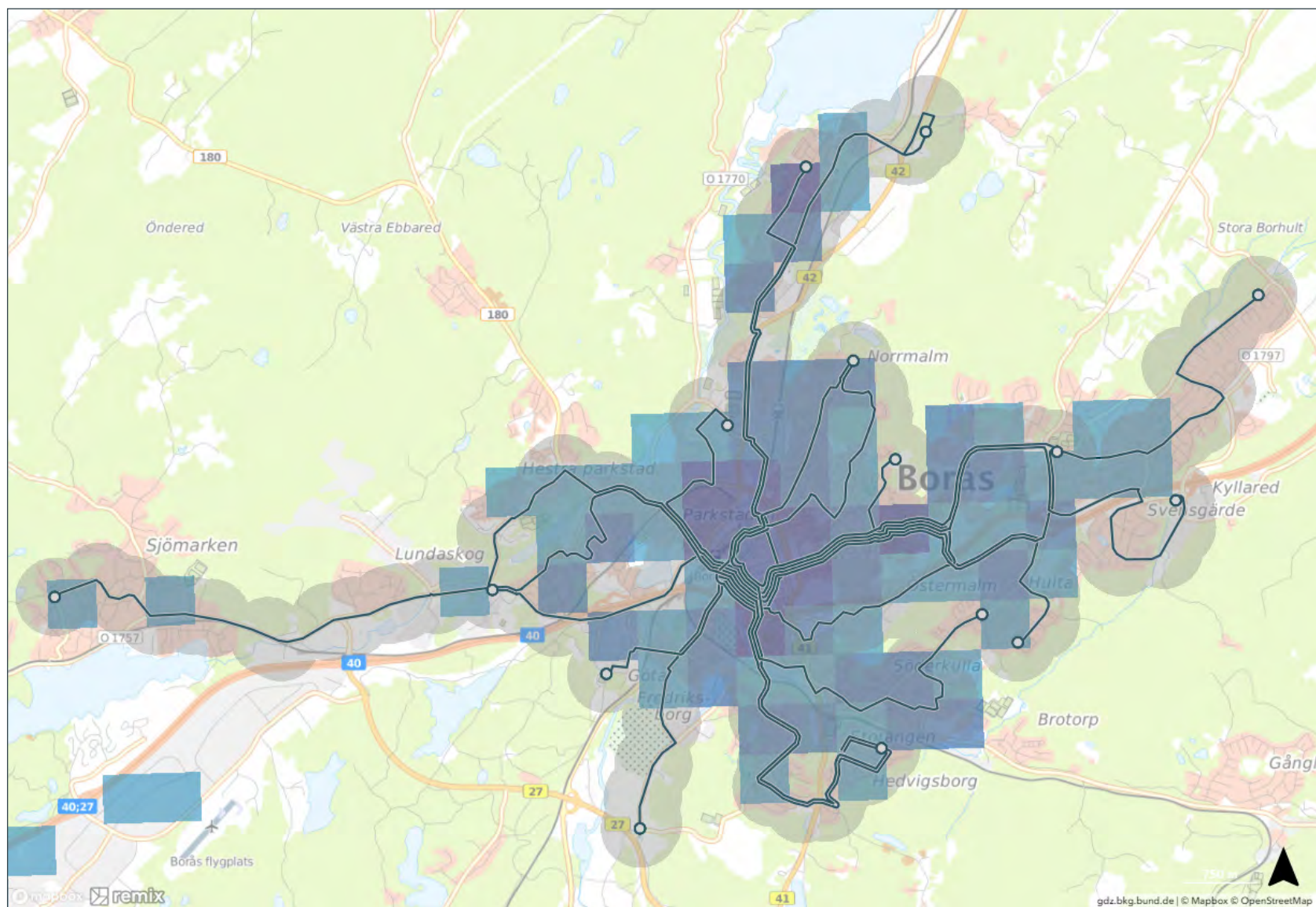
Figur 29 visar stadslinjerna 1–10 i det slutgiltiga trafikeringsförslaget med en buffertzona på 400 meter runt alla hållplatser. Bilden visar

även ett rutnät med minst 500 boende eller arbetande om 500x500 meter där mörkare färg innebär högre antal.

Så som beskrivs i kapitel 1 *Bakgrund och syfte* så har arbetet utgått från det regionala trafikförsörjningsprogrammet, Strategi kollektivtrafik på jämlika villkor, miljö- och klimatstrategin, kollektivtrafikplan för Borås och Västtrafiks riktlinjer för trafikering.

Vidare så har kundsynpunkter analyserats, intervju med nuvarande trafikföretag har gjorts och kommunernas inspel har beaktats.

Samtliga linjer har haft få kundsynpunkter och de har nästan uteslutande berört förarnas bemötande av resenär, att bussen inte gick på utsatt tid eller att den körde förbi hållplats. Detta är synpunkter som inte hanteras av förstudien utan i direkt dialog med trafikföretagen löpande under avtalsperioden.



Figur 29. Bilden visar befolkningstäthet samt tillgänglighet till stadstrafiknätet av trafikeringsförslagen

Trafikeringsförslag per linje

Nedan följer en beskrivning av respektive linje. Hur den trafikeras idag och hur det nya trafikeringsförslaget ser ut med motivering och konsekvenser.

Linje 1 Sjöbo – Hässleholmen

Dagens linje 1

Linje 1 är den största linjen i Borås med cirka 3 miljoner resor per år vilket motsvarar 33 procent av stadstrafikens resor. Linjen trafikeras i huvudsak med ledbuss, CL1L. Huvuduppdraget är att trafikera de stora bostadsområdena Hässleholmen och Sjöbo samt Sjukhuset, Centrum och Knalleland. Turintervall är 6-minuterstrafik under högtrafik, 10-minuterstrafik under dagtrafik och 20-minuterstrafik under lågtrafik. Öppettider på linjen är vardagar 05.00 – 24.00 och helg 06.00 – 03.00.

Trafikeringsförslag:

- Linjen föreslås behålla samma uppdrag som idag.
- Linjen föreslås få en ny linjesträckning via Sven Eriksonsgatan och trafikera Resecentrum och Söderbro (Linjen idag är tillfälligt omlagd via Åsbogatan i väntan på att Nybron ska byggas om. Förändringen föreslås genomföras så fort Nybron är ombyggd, preliminärt tidigast i samband med Trafikplan 2026).
- Linjen föreslås köra med ett turintervall på 5/10/15-minuterstrafik under hög- dag och lågtrafik.
- Mellan klockan 06.00-07.00 och 17.00-18.00 minskar utbudet från 6-minuterstrafik till 10-minuterstrafik. Mellan klockan 07.00-09.00 och 14.00 - 17.00 utökas utbudet från 6-minuterstrafik till

5-minuterstrafik. Mellan klockan 22.00 - 24.00 utökas utbudet från 20-minuterstrafik till 15-minuterstrafik.

- Förstudien föreslår att införande av stombusskoncept för linjen fortsatt utreds tillsammans med Borås Stad.

Motivering

Den föreslagna linjesträckningen via Sven Eriksonsgatan innebär att stadstrafikens största linje får koppling till Resecentrum där all stadstrafik och regiontrafik går. Linjesträckningen innebär minskade restider för fortsättningsresor med region- och fjärrtrafik från områdena Sjöbo och Hässleholmen. Framkomligheten längst Allégatan som linjen slutar trafikera är låg, gatan är även utformad med gatsten vilket ger en dålig komfort för både förare och resenär. Utbudsförändringarna motiveras av dagens resande och möjlighet att ta emot fler resenärer under avtalstiden.

Konsekvenser

Bättre bytesmöjligheter och kortare restider för de som reser vidare till exempelvis Viared eller med regiontrafiken från resecentrum. Linjen slutar trafikera hållplats Hötorget, närmsta hållplats blir Höskolan och Södra torget med cirka 200 meter till Hötorget. Eftersom linje 10 föreslås köra via Fristadsvägen i Sjöbo till Hötorget kommer direktkopplingen fortsatt finnas mellan Sjöbo - Hötorget när linje 1 slutar trafikera hållplatsen.

Förutsättningar

Förslaget om ny linjesträckning kan genomföras först när Nybron är färdigställt.

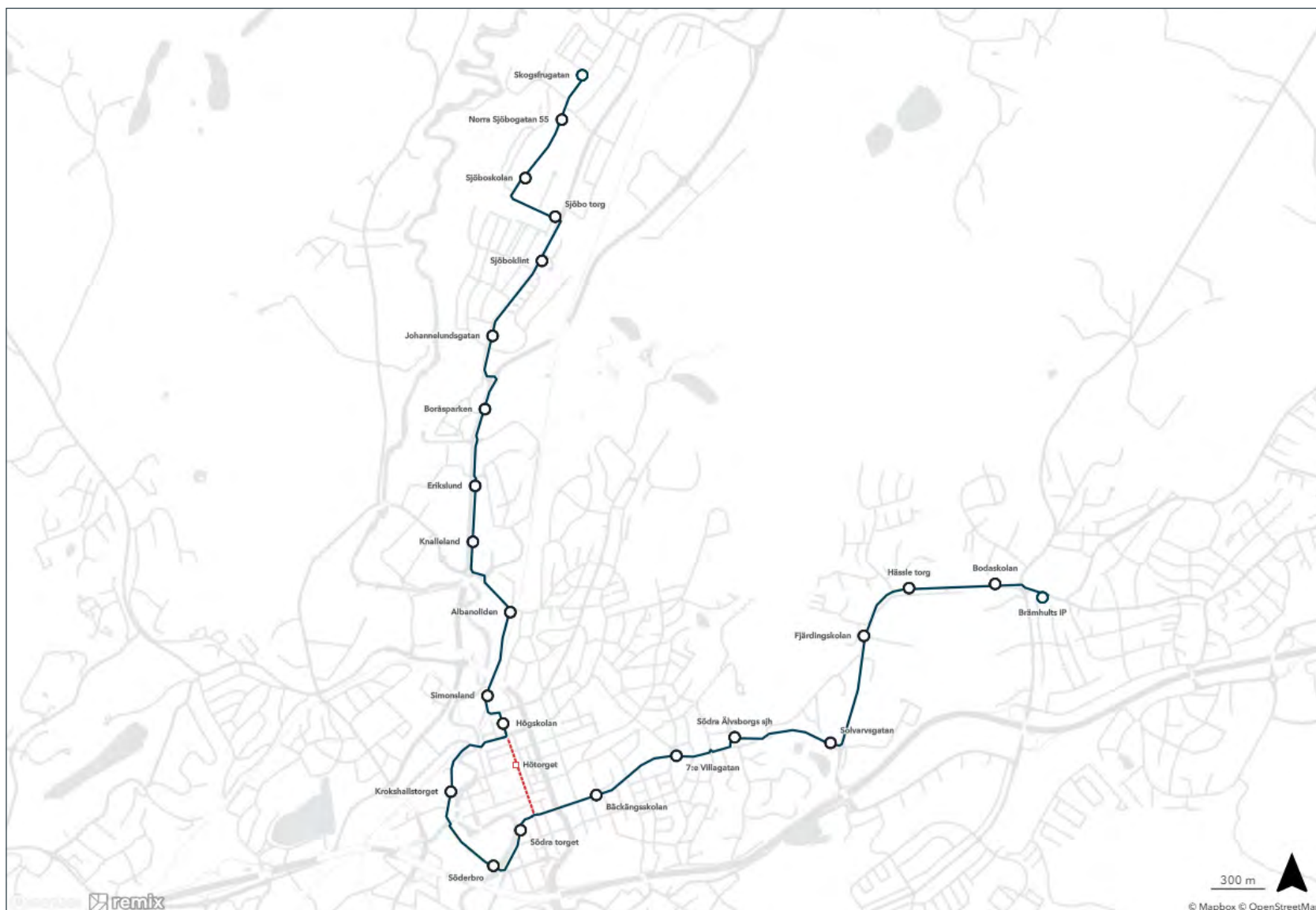
Hållplats Krokshallstorget behöver byggas om för att kunna ta hand

om ett större resande, vilket Borås Stad planerar att genomföra i samband med att Nybron färdigställts.

Förslag på längre sikt

Utredning om stombusskoncept för linjen har diskuterats och delvis analyserats inom förstudien. Ytterligare analys av bland annat restidsvinster och intäktssäkring krävs, samt samverkan med Borås Stad kring de delar av konceptet som rör deras ansvarsområde infrastruktur. Linjen uppfyller kraven för konceptet och kan anses motsvara andra linjer i Göteborg som har konceptet. I det kommande arbetet med en handlingsplan för stadstrafiken kopplad till den kollektivtrafikplan som beslutas under 2024 finns möjlighet att gemensamt arbeta med frågan. Förändringar kopplade till konceptet bedöms möjliga att genomföra under avtalet. Förstudien föreslår därför att medskick görs om fortsatt utredning tillsammans med Borås Stad men att inget beslut i frågan fattas inom förstudien.

På längre sikt kan linjesträckningen på Sjöbo förändras så att linjen inte kör in på Sjöbo utan får ändhållplats vid Långesten. Eventuellt kan delar av Sjöbo då behöva kompletteras med annan linje. Förändringen skulle hänga ihop med Borås Stads planer att förtäta vid Fristadvägen.



Figur 30. Svart sträckning visar ny linjesträckning för linje 1, röd markering är föreslagna ej trafikerade hållplatser



Linje 2 Tullen – Trandared

Dagens linje 2

Linje 2 hade under senaste året 1,4 miljoner resor vilket motsvarar 16 procent av stadstrafikens resor. Linjen trafikeras i huvudsak med ledbuss. Huvuduppdraget är att trafikera stadsdelarna Tullen, Byttorp, Norrby, Centrum och Trandared. Större målpunkter linjen passerar är Resecentrum och Trandögatan. Turintervallerna är 10-minuterstrafik under hög-och dagtrafik måndag – fredag, 30-minuterstrafik i lågtrafik samt 15-minuterstrafik i dagtrafik under helger. Start- och sluttid på linjen är vardagar 05:00 – 00:00 och helg 06:00 – 03:00.

Trafikeringsförslag

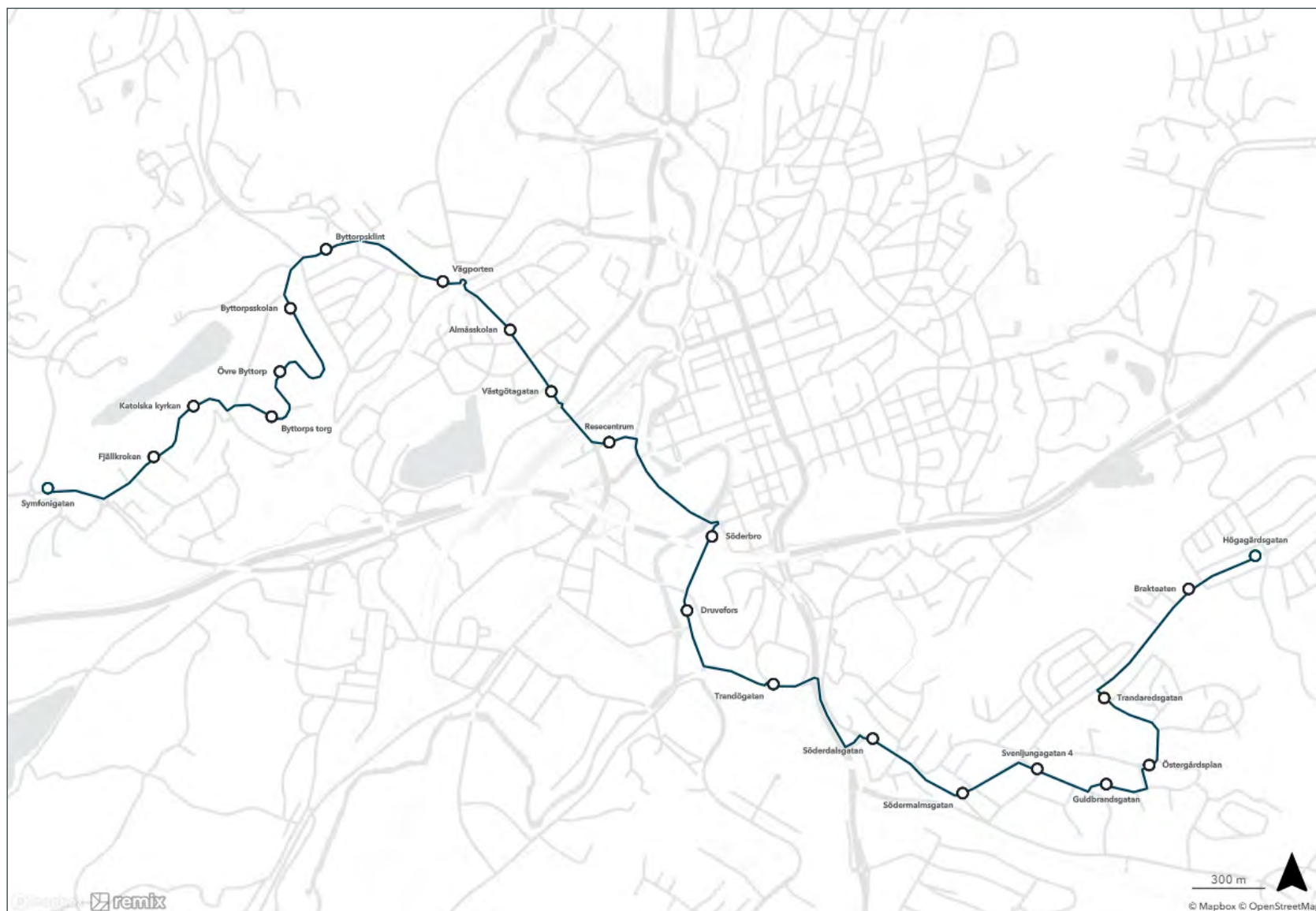
- Linjen föreslås behålla samma uppdrag som idag.
- Sträckan Husbondegatan–Högagårdsgatan som trafikeras med 30-minuterstrafik i högtrafik föreslås trafikera hela trafikdygnet.
- Linjen ska fasas med linje 8 utmed den gemensamma sträckan Byttorpsklint – Söderbro under dag- och lågtrafik, under högtrafik ska linjerna samordnas.
- Linjen byter fordonstyp till normalbuss vilket bedöms bättre motsvara kapacitetsbehovet.

Motivering

Att alla turer trafikerar Högagårdsgatan innebär att tillgängligheten i området ökar kraftigt. Idag trafikerar linjen endast Husbondegatan - Högagårdsgatan under högtrafik vilket innebär att resenärer är hänvisade till andra hållplatser under dag- och lågtrafik. Trafikförslaget syftar även till att skapa ett tydligare och mer enhetligt trafikupplägg utan avvikande ruttvarianter.

Konsekvenser

Ett mer enhetligt och tydligare trafikupplägg när samtliga turer går till Högagårdsgatan. Resenärer som tidigare behövt gå över 400 meter till närmsta hållplats under dag- och lågtrafik kan nu nå sin hållplats inom 400 meter.



Figur 31. Linjesträckning för linje 2 där samtliga turer nu föreslås gå till Högagårdsgatan.

Linje 3 Svensgärde - Knalleland

Dagens linje 3

Linje 3 har cirka 550 000 resor per år, vilket motsvarar 6 procent av stadstrafikens resor. Fordonskravet är Normalbuss (CN1L) men linjen trafikeras också med Boggibuss (CB1L) och Ledbuss (CL1L). Uppdraget är att försörja bostadsområdet Svensgärde och västra delen av shoppingområdet Knalleland med trafik samt komplettera övriga linjer i stråket Hässleholmen – Sjukhuset – Centrum – Norrby.

Linje 3 fasas med linje 5 och 8 utmed den gemensamma trafikeringssträckan Sjukhuset – Resecentrum. Fasningen ger ett jämnt turintervall i stråket och säkerställer att bussar inte angör Södra torget samtidigt.

Linjen trafikerar med 30-minuterstrafik från start till sluttid som på vardagar är 06:00 – 20:00 och helg 10:00 – 18:00.

Trafikeringsförslag

- Linjen föreslås behålla samma linjesträckning och uppdrag som idag.
- I högtrafik föreslås turtätheten utökas från 30-minuterstrafik till 20-minuterstrafik medan utbudet i dagtrafik föreslås vara 30-minuterstrafik som idag.

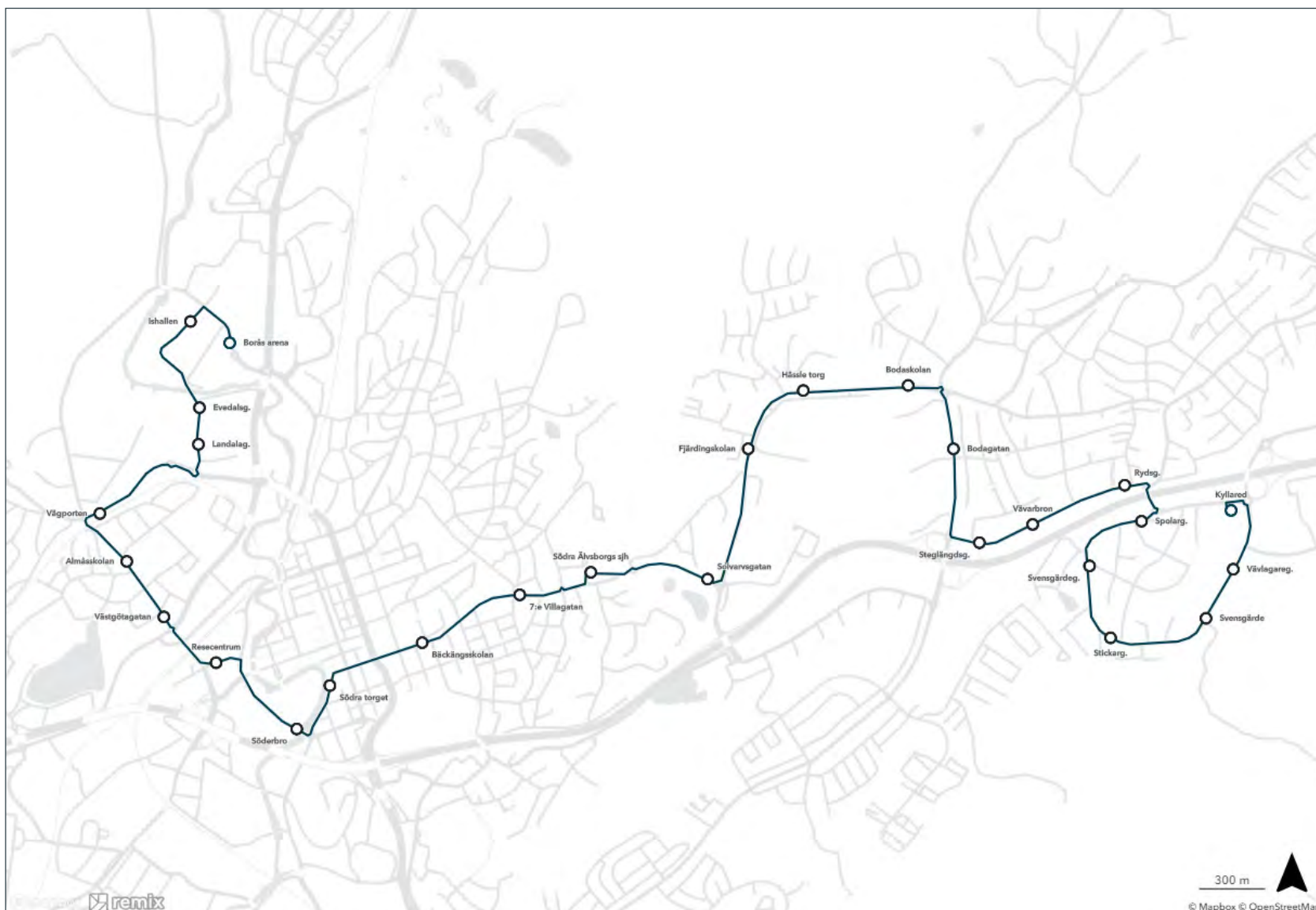
Motivering

Fler turer i högtrafik motiveras av ett högt resande per tur idag och behovet av att kunna ta emot fler resenärer under avtalstiden. Linjen trafikerar även stora målpunkter som Södra Älvsborgs sjukhus, Södra torget, Resecentrum och Norrby. Utöver detta finns även stor

potential för ett ökat resande på linjens ytterändar då de har en hög koncentration av arbetstillfällen.

Konsekvenser

Tätare turer i högtrafik bidrar till att linjen blir mer attraktiv och skapar bättre förutsättningar för ett ökat resande, framför allt för arbets- och studiependling.



Figur 32. Nuvarande linjesträckning förändras ej i förslaget, linje 3 Svengårde - Knalleland

Linje 5 Brämhult – Sjömarken

Dagens linje 5

Linjens huvuduppdrag är bostadsområdena Brämhult och Sjömarken. Under det senaste året reste cirka 1 miljon med linjen vilket motsvarar 11 procent av det totala antalet resor i stadstrafiken. Idag trafikeras linjen med Boggibuss (CBIL). Fordonsvalet är baserat utifrån att linjesträckningen är lång. Med en hög fordonskapacitet kan turutbudet planeras mer hållbart genom att vi undviker köra onödigt tät och kostsam trafik.

Linjen passerar målpunkterna Sjukhuset, Södra torget, Söderbro och Resecentrum och fasas med linje 3 och 8 utmed den gemensamma sträckan Sjukhuset – Resecentrum. Fasningen ger ett jämnt turintervall i stråket och säkerställer att bussar inte angör Södra torget samtidigt.

Linjen trafikerar med 15-minuterstrafik under högtrafik, 30-minuterstrafik dag- och lågtrafik. Öppettiderna på linjen är vardagar mellan 05:00 – 00:00 och helg 06:00 – 03:00.

Trafikeringsförslag

- Linjen föreslås behålla samma uppdrag som idag.
- Linjen föreslås få ändrad linjesträckning och köra via Hulta istället för Hässleholmen.
- Dagens utbud med 15-minuterstrafik i högtrafik och 30-minuterstrafik övrig tid föreslås behållas, förutom mellan klockan 06.00 - 07.00 då utbudet föreslås minskas från 15-minuterstrafik till 30-minuterstrafik.

- Linjen ska fasas med linje 8 under hög- och lågtrafik, under dagtrafik ska linjerna samordnas.
- Linjen ska samordnas med 151 på sträckan Sjömarken - Resecentrum.

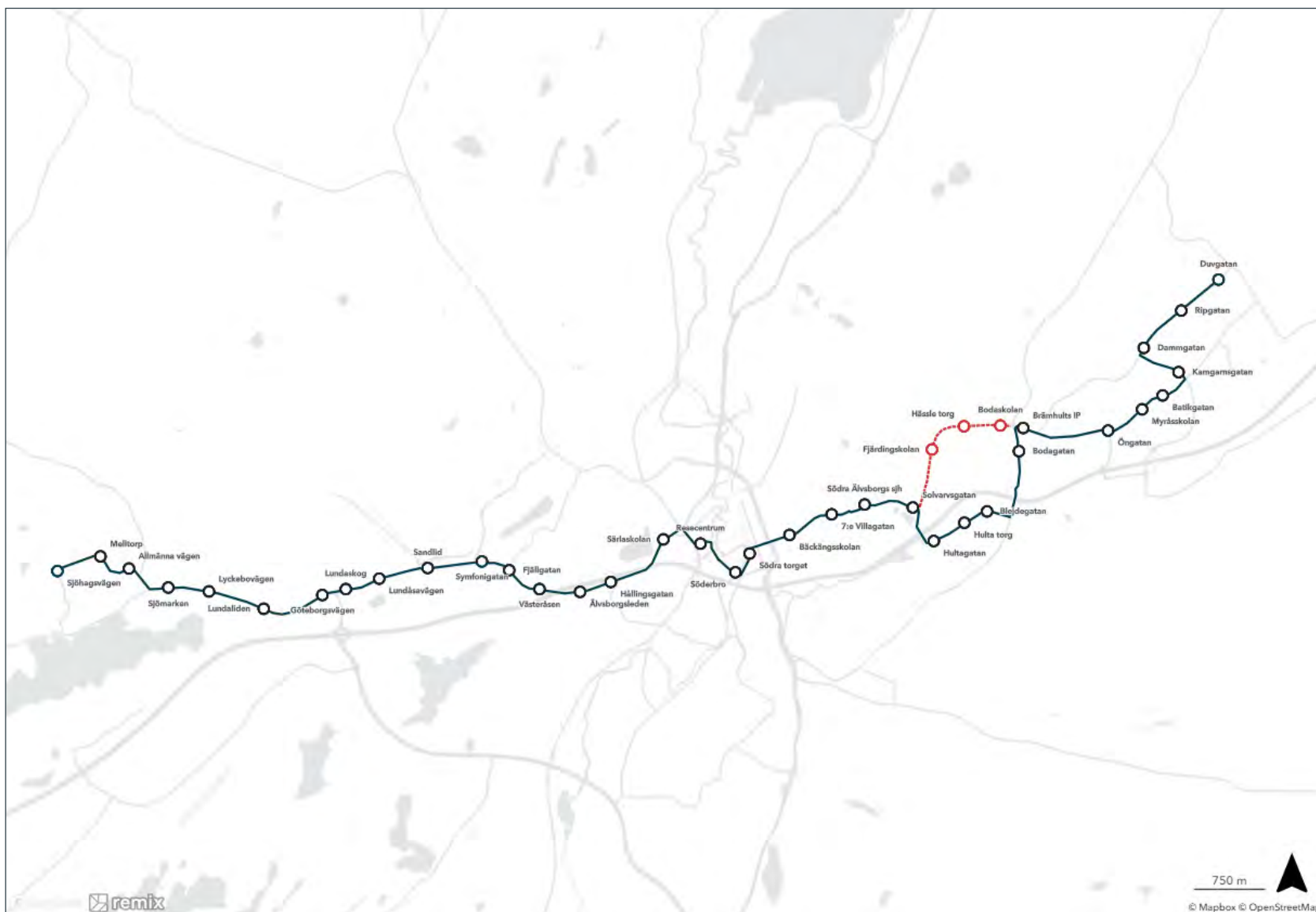
Motivering

Den föreslagna linjesträckningen innebär att linje 5 och 8 trafikerar Hulta. Linje 1 och 3 kör fortsatt via Hässleholmen. Uppdelningen ger en bättre spridning av utbudet på sträckorna. Nuvarande utbud på Hulta är 10-minuterstrafik i högtrafik 15-minuterstrafik i dagtrafik och 30-minuterstrafik i lågtrafik. Genom att köra linje 5 på Hulta och samtrafikera linjen med linje 8 förbättras utbudet till 7½-minuterstrafik i högtrafik och 15-minuterstrafik övrig tid.

Utbudet på linje 5 minskas mellan klockan 06:00 – 07:00 från 15-minuterstrafik till 30-minuterstrafik på grund av lågt resande, i genomsnitt 13 resor per tur på den unika linjesträckningen.

Konsekvenser

Bättre utbud på Hulta som är ett socioekonomiskt utsatt område samt har flera stora arbetsplatser. Linje 5 slutar trafikera hållplatserna Fjärdingskolan, Hulta torg och Bodaskolan. Härifrån finns fortsatt resmöjlighet med linje 1 och linje 3. Elever från Sjömarken som åkt till hållplats Bodaskolan har cirka 400 meter från hållplats Brämhults idrottsplats alternativt att de gör ett byte till linje 1 eller 3 för att komma till hållplats Bodaskolan.



Figur 33. Svart sträckning visar ny linjesträckning för linje 5, röd markering är föreslagna ej trafikerade hållplatser

Linje 6 Sjukhuset – Regementet

Dagens linje 6

Linje 6 står för 4 procent av resandet vilket motsvarar cirka 390 000 resor per år. Linjen trafikerar mellan Björkängen/ Sjukhuset, Bergsäter, Göta och Regementet och passerar målpunkterna Söderbro och Resecentrum. Fordonstypen är vanligtvis Normalbuss (CN1L).

Linjen trafikerar med 15-minuterstrafik under högtrafik och 30-minuterstrafik under dagtrafik. Öppettiderna på linjen är vardagar mellan 06:00 – 20:00 och på helger mellan 06:00 – 20:00. Under 2024 planeras linjen förlängas längre in i Regementet. På helger kör linjen inte mellan Sjukhuset - Klinikvägen.

Trafikeringsförslag:

- Linje 6 föreslås behålla samma linjesträckning men att alla turer förlängs till Klinikvägen.
- Öppettiderna på linjen föreslås utökas till att starta cirka 5:00 på vardagar och gå fram till 24:00 både på vardag och helg.

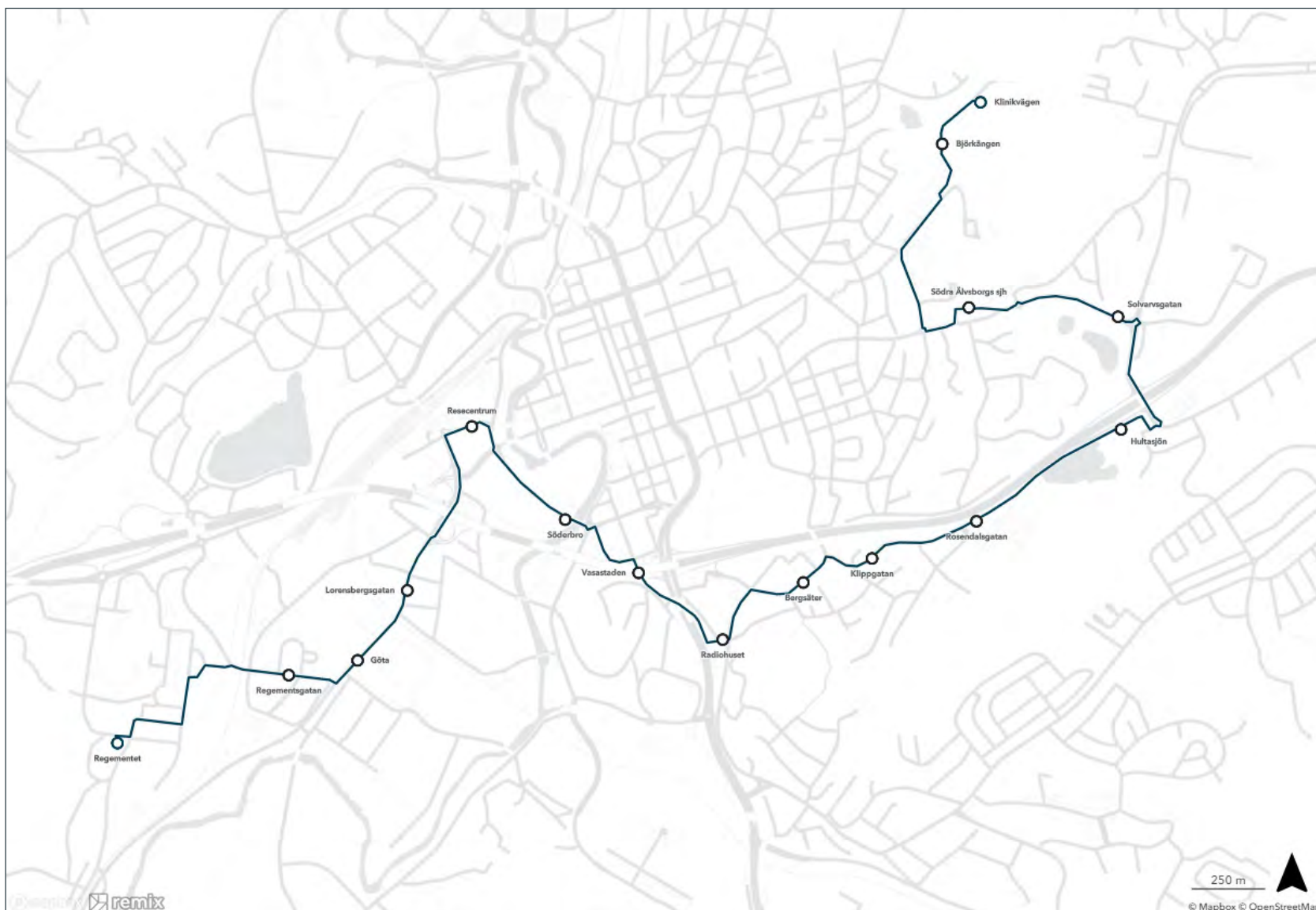
Motivering

Vid ändhållplatsen Regementet växer Regementsstaden fram som en ny stadsdel med cirka 1200 bostäder på sikt. Samtidigt söker sig fler och fler verksamheter till området vilket skapar goda förutsättningar för kollektivtrafik även på kvällstid. Helgtrafiken som idag endast kör till Sjukhuset förlängs till Klinikvägen, vilket resulterar i en enhetlig trafikering

utan ruttvarianter. Att köra alla turer till Klinikvägen ger även boende i Bergdalen resmöjlighet när linje 9 inte trafikerar under lågtrafik. De utökade öppettiderna skapar även möjlighet för resor till och från Björkängshallen och Boråshallen som tidigare beskrivits som en brist i nuvarande trafikering.

Konsekvenser

Föreslagna utökningar innebär bättre tillgänglighet och turutbud.



Figur 34. Svart linjesträckning för linje 6 där samtliga turer går till Klinikvägen

Linje 7 Hedvigsborg – Norrmalm

Dagens linje 7

Linje 7 trafikerar bostadsområdena Hedvigsborg, Dammsvedjan, Kristineberg, Norrmalm och Bergdalen via Centrum. Antalet resor senaste året var cirka 1 050 000 vilket motsvarar 11 procent av totalen. Linjen trafikeras i huvudsak med normalbuss (CN1L).

Turintervallerna är 15-minuterstrafik under hög- och dagtrafik samt 30-minuterstrafik i lågtrafik. Under högtrafik förtätas utbudet mellan Hedvigsborg och Södra torget. Utbudet på delsträckan uppgår till 7,5-minuterstrafik i belastningsriktningen vilket är från Hedvigsborg på morgonen och motsatt på eftermiddagen. Linjens öppettider är vardagar 05:00 – 24:00 och helg 06:00 – 03:00.

Linjen kör enkelriktat medsols i en rundslinga på Norrmalm. Detta innebär långa restider för resenärer som ska åka in till centrum från västra delen av rundslingan och tvärtom höga restider från centrum till den östra delen av rundslingan. Turutbudet är planerat efter västra Norrmalm där befolkningstätheten är som högst. Eftersom linjen kör en rundslinga innebär detta att linjen kör med ett stort överutbud i de östra delarna av Norrmalm vid Bergdalen där befolkningstätheten är lägre.

Trafikeringsförslag

- Linjen föreslås behålla huvuduppdraget den har idag.
- Linjen föreslås få förändrad linjesträckning och trafikera västra Norrmalm dubbelriktat. Linjen föreslås också få en ny linjesträckning i centrum Söderbro – Resecentrum (Krokshallstorget) - Höskolan.
- Hållplatserna Värnarstigen, Borgarstigen och Margaretagatan föreslås dras in.
- Linjen föreslås få 20-minuterstrafik i högtrafik och 30-minuterstrafik övrig tid. Linjen ska fasas med linje 9 på den gemensamma trafikeringssträckan från Höskolan/Polishuset - Hedvigsborg.
- Öppettid för linje 7 blir mellan klockan 04:00 - 01:00 på vardagar och 05:00 - 03:00 på helger.

Motivering

Huvudsyftet med förändringen på Norrmalm är att minska restiden för våra resenärer och locka fler till att resa med kollektivtrafiken i takt med att det byggs fler bostäder. Därför föreslås att linje 7 kör dubbelriktat och att sträckan via Bergdalen ersätts av linje 9. Att dela upp linjerna innebär också att vi kan anpassa turutbudet efter behov.

Den föreslagna linjesträckningen via Sven Eriksonsgatan innebär att linjen får koppling till Resecentrum där all stadstrafik och regiontrafik går. Linjesträckningen innebär minskade restider för fortsättningsresor med region och fjärrtrafik från områdena Norrmalm och Hedvigsborg. Framkomlighet längst Allégatan som linjen slutar trafikera är låg, gatan är även utformad med gatsten vilket ger en dålig komfort för både förare och resenär. Utbudsförändringarna motiveras av dagens resande och resandeunderlag.

I Norrmalm slutar linjen trafikera hållplatserna Värnarstigen, Borgarstigen och Margaretagatan eftersom framkomligheten är dålig med boendeparkeringar på i princip hela gatan och svårigheter att möta andra fordon. En positiv effekt är att restiden från

Engelbrektsgatan minskar samtidigt som gångavståndet till närmsta hållplats inte blir längre än 400 meter.



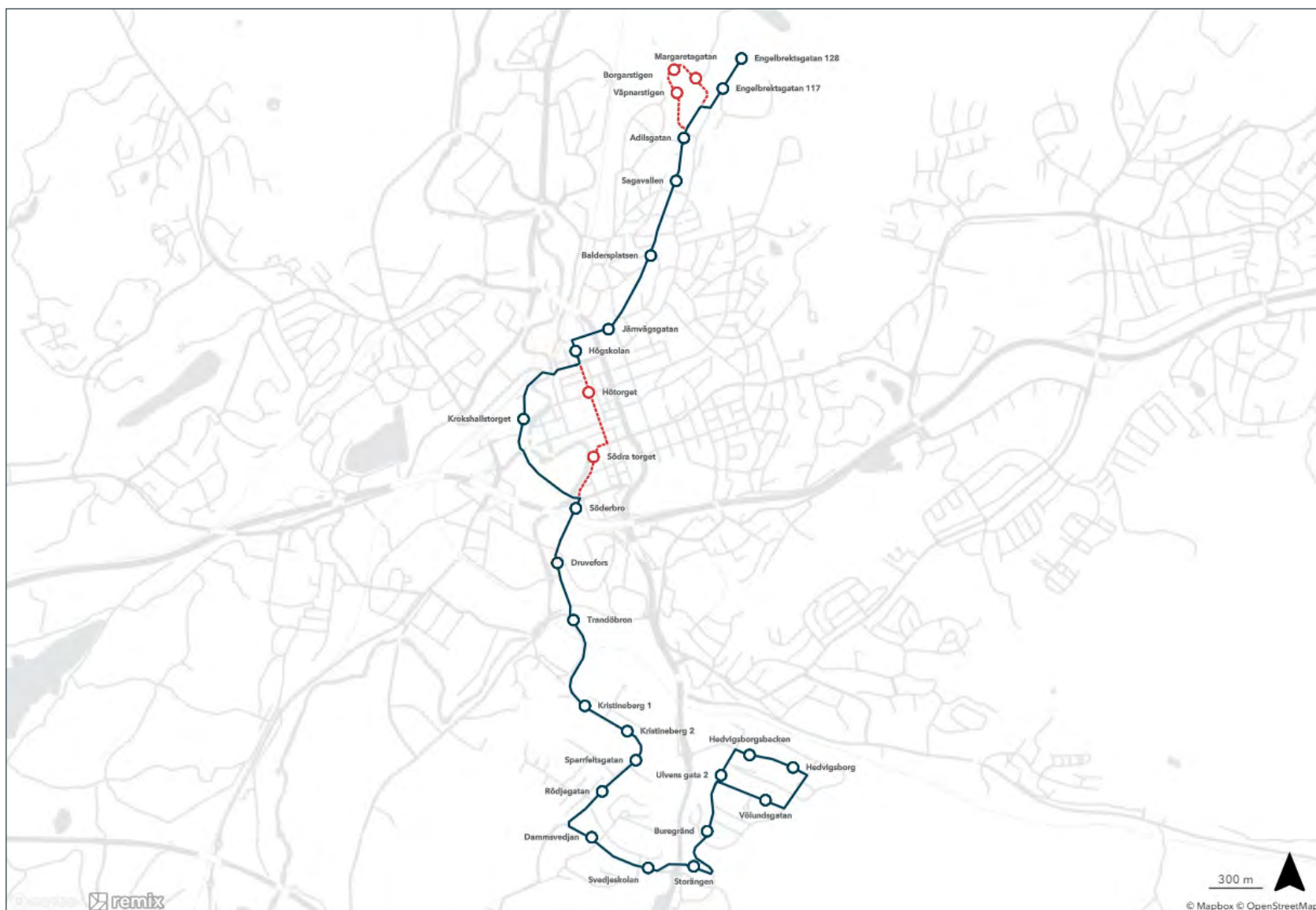
Figur 36. Bilden visar en skuggad radie på 400 meter från hållplatserna Adilsgatan, Engelbrektsgatan 117 och Engelbrektsgatan 128 som fortsatt kommer trafikeras av linje 7. Röd linjesträckning dras in.

Konsekvenser

Att köra dubbelriktat minskar restiden in mot centrum från Norrmalm. Utbudet på linjen föreslås minska från 15-minuterstrafik till 20-minuterstrafik under högtrafik vilket kan minska linjens attraktivitet något men bedöms bättre motsvara efterfrågan.

Den nya linjesträckningen i centrum ger bättre bytesmöjligheter och kortare restider för de som reser vidare från Resecentrum. Linjen slutar trafikera hållplats Hötorget och Södra torget. Målpunkter i centrum nås fortsatt från Högsolan, Krokshallstorget och Söderbro inom 400 meter.

Indragningen av hållplatser i Norrmalm innebär längre gångavstånd för de boende, men närmsta hållplats nås fortsatt inom 400 meter. Det positiva med indragningen är att restiden minskar för de som reser från Engelbrektsgatan 117 och Engelbrektsgatan 128. Under 2023 var det sammanlagda genomsnittliga påstigandet per dygn 203 resenärer från hållplatserna. För Västgötgatan, Borgarstigen och Margaretagatan som föreslås dras in var det genomsnittliga påstigandet 61 resenärer per dygn.



Figur 35. Svart sträckning visar ny linjesträckning för linje 7, röd linjesträckning är föreslagna ej trafikerade hållplatser



Linje 9 Hedvigsborg – Bergdalen

Trafikeringsförslag

- Ny linje som föreslås delvis ersätta linje 7 mellan Norrmalm och centrum.
- Linje 9 föreslås bli en så kallad daglinje med trafik 06:00 – 21:00 vardagar och 10:00 – 18:00 under helg.
- Linjen kör med 20-minuterstrafik i högtrafik och 30-minuterstrafik övrig tid.
- Linjen fasas med linje 7 vilket innebär att det blir 10-minuterstrafik i högtrafik och 15-minuterstrafik i dagtrafik mellan Högskolan/Polishuset - Hedvigsborg.

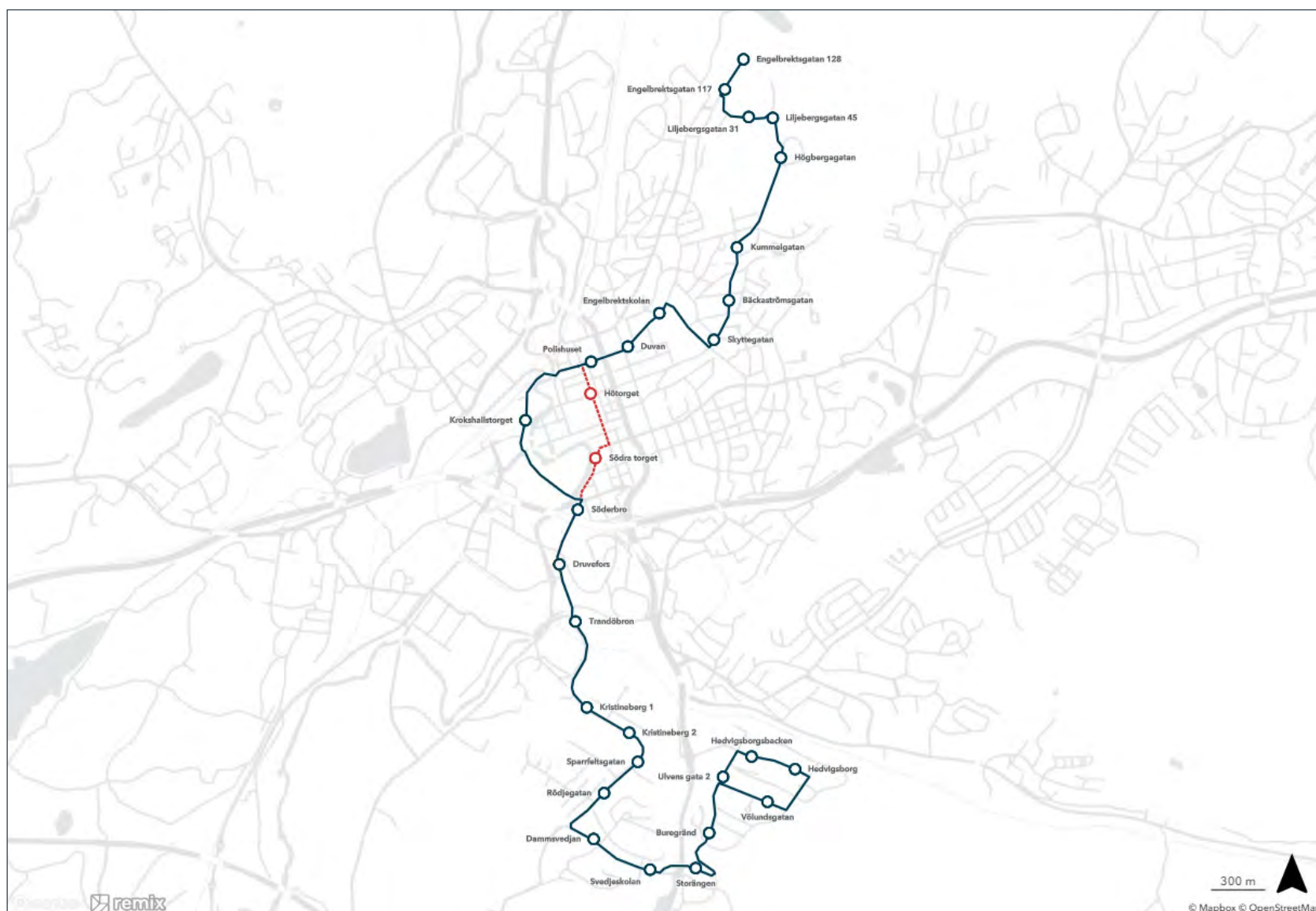
Motivering

Huvudsyftet med förändringen på Norrmalm är att minska restiden för våra resenärer och locka fler till att resa med kollektivtrafiken. Därför föreslås att linje 9 kör dubbelriktat via Bergdalen. Att dela upp linjerna innebär också att vi kan anpassa turbudet efter behovet. På grund av rundslingan och att utbudet varit dimensionerat utifrån behovet från västra Norrmalm har vi haft väldigt många turer via Bergdalen i förhållande till resandeunderlag och faktiskt resande.

Konsekvenser

Restiden från centrum till Bergdalen blir kortare. Utbudet på linje 9 är satt efter resandeunderlag och i ett intervall likt linje 7 för att kunna samtrafikera mellan Högskolan/Polishuset - Hedvigsborg. Utbudet blir mindre än nuvarande utbud på linje 7, från 15- till 20-minuterstrafik i högtrafik och från 15- till 30-minuterstrafik i dagtrafik. Öppettiderna på linje 9 kommer att vara klockan 06:00 till 21:00 på vardagar, och från klockan 10:00 till 18:00 under helger.

Under vardag och helgkväll finns fortsatt resmöjlighet med linje 6 eller linje 7, avstånd till närmsta hållplats till linjerna är cirka 400 meter.



Figur 37. Bilden visar svart linjesträckning för linje 9, röd linjesträckning är föreslagna ej trafikerade hållplatser

Linje 8 Hestra – Hulta Ängar

Dagens linje 8

Linje 8 trafikerar bostadsområdena Hestra och Hulta. Större målpunkter linjen passerar är Sjukhuset och Centrum. De senaste 12 månaderna utfördes cirka 1,3 miljoner resor, det motsvarar 14 procent av totalen. Idag är det vanligtvis Boggibuss (CB1L) som trafikerar linjen.

Linje 8 fasas med linje 3 och 5 utmed den gemensamma trafikeringssträckan Sjukhuset – Resecentrum. Fasningen ger ett jämnt turintervall i stråket och säkerställer att bussar inte angör Södra torget samtidigt.

Turintervallet är 10-minuterstrafik under högtrafik, 15-minuterstrafik dagtrafik och 30-minuterstrafik i lågtrafik. Öppettider på linjen är vardagar 05:00 – 00:00 och helg 06:00 03:00.

Trafikeringsförslag

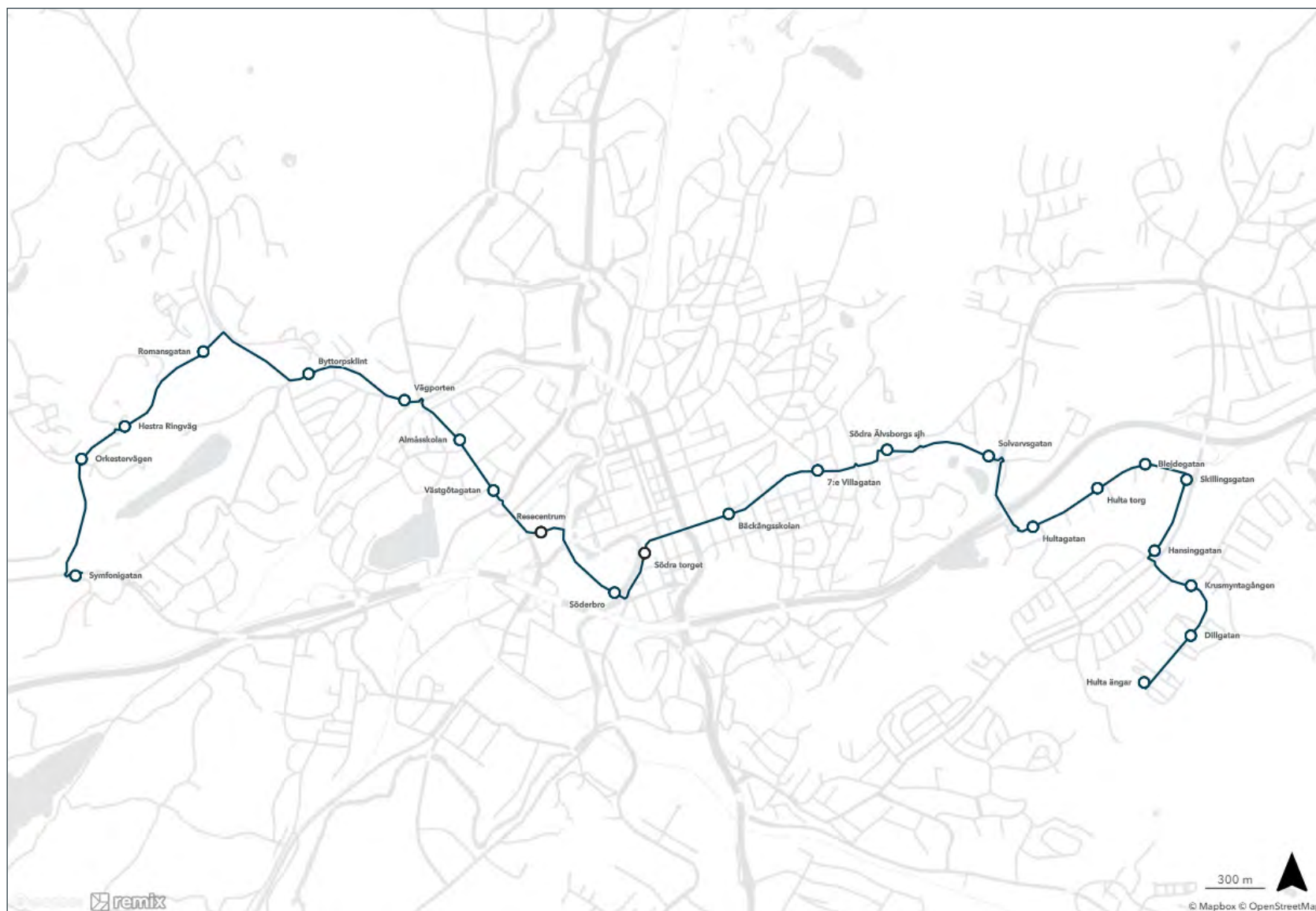
- Linjens uppdrag föreslås vara samma som idag.
- Utbudet reduceras till 15-minuterstrafik i högtrafik.
- Linjen ska fasas med linje 2 utmed den gemensamma sträckan Byttorpsklint – Söderbro under dag- och lågtrafik, under högtrafik ska linjerna samordnas.
- Linjen ska fasas med linje 5 på sträckan Blejdegatan – Resecentrum under högtrafik och samordnas under dag- och lågtrafik.

Motivering

Utbudet på linjen föreslås anpassas efter resande och resandeunderlag vilket innebär reduktion från 10 till 15-minuterstrafik under högtrafik. Utbudsminskningen på linje 8 är kopplad till att linjen har lågt resande på de unika hållplatserna i ytterändarna. På sträckan Byttorpsklint - Söderbro fasas linjen med linje 2 vilket innebär 10 turer i timmen under högtrafik mot nuvarande 12. På Hulta föreslås även linje 5 trafikera vilket innebär att området kommer gå från 6 turer i timmen till 8 turer i timmen under högtrafik.

Konsekvenser

Minskat utbud från linjens unika hållplatser vilket kan minska linjens attraktivitet något.



Linje 19 Bosnäs – Almenäs

Dagens linje 19

Uppdraget för linje 19 är att erbjuda arbets- och skolpendling från Bosnäs till Borås samt resmöjligheter till och från målpunkten Almenäs. Det senaste året uppgick resandet till cirka 60 000 resor vilket motsvarar en procent av det totala resandet i stadstrafiken. Linjen trafikeras med normalbuss, CN1L.

Linjen trafikerar med 60-minuterstrafik under vardagar 05:00 – 09:00 samt 12:00 – 19:00.

Linje 19 går endast vardagar fram till 19, ej helger. Det gör att det inte går att ta sig till kyrkogården S:t Sigfrid, Almenäsbadet (Borås största kommunala badplats), Ryda sportfält, natur och friluftsområdet Rya Åsar, Gässlösa friluftsområde och stallet Almenäs rittarklubb på helger och kvällar.

Trafikeringsförslag

- Linjen föreslås fortsätta trafikera Bosnäs och Almenäs med nuvarande uppdrag och utbud
- Linjen föreslås flyttas från stadstrafiksavtalet till ett regionavtal då linjen kräver landsbygdsbuss

Motivering

Huvuduppdraget sker utanför Borås tätort och linjen har ingen koppling till övriga linjer i stadstrafiksavtalet. Linjen bör trafikeras med en regionbuss med bälte, LN2L, eftersom den trafikerar i landsbygdsmiljö ut till Bosnäs. Ingen av övriga linjer föreslås upphandlas med LN2L.

Avsaknad av kväll och heltrafik har identifierats som en brist. Utifrån riktlinjer i kombination med resande och resandeunderlag bedöms en sådan satsning inte motiverad.

Konsekvenser

För resande med linjen blir skillnaden minimal, förutom bättre anpassad fordonstyp.

Resenärer till S:t Sigfrids griftegård och Fredriksborgsskolan på Gässlösa kommer att få betydligt fler resmöjligheter med den nya linje 10.



Figur 39. Nuvarande
linjesträckning linje 19 Bosnäs
– Almenäs

Linje 20 Viared Västra – Centrum

Dagens linje 20

Linje 20 trafikerar företagsområdet Viared väster om Borås. Antalet resor det senaste året uppgick till cirka 250 000st vilket motsvarar 3 procent av det totala resandet i stadstrafiken. Linjen trafikeras med boggibuss, CB1L i högtrafik men får trafikeras med normalbuss, CN1L i dag och lågtrafik.

Turintervallet är 10-minuterstrafik under högtrafik, 60-minuterstrafik dag- och lågtrafik. Start och sluttid på linjen är vardagar 05:00 – 23:00.

Trafikförändringsförslag:

- Linjen föreslås behålla samma uppdrag som idag.
- Linjen kommer fasas med linje 21 på den gemensamma trafikeringssträckan Resecentrum – Ödegårdsgatan 1 så att de tillsammans ger 5-minuterstrafik mot Viared i intervallet 06:30-08:00 och 5-minuterstrafik mot Resecentrum i intervallet 15:00-16:30.
- Utbudet dagtid utökas från 60- till 30-minuterstrafik, efter 21:00 blir det 60-minuterstrafik.
- Reglering ska ske i Viared så att planerad reglertid vid Resecentrum blir varken mer eller mindre än 5 minuter.

Motivering

När nuvarande linjesträckning beslutades var förutsättningarna i Viared annorlunda, då var resandeunderlaget som störst längst Stormgatan fram till ändhållplatsen Viared Västra. Fler företag har på

senare tid etablerat sig längst Prognosgatan vilket är anledningen till förslaget av ny linjesträckning.

Konsekvenser

Stora förbättringar i utbud och nya hållplatser ger potential för att fler väljer arbetspendling med kollektivtrafik. Hållplatserna Tromben och Regnet dras in vilket innebär att ett fåtal resenärer får längre till hållplats, max 850 meter. Separerad gångväg finns på sträckan som dras in. Konsekvensen skulle mildras om linjen kan förlängas till hållplats Regnet, vilket kräver ny vändplats.



Figur 40. Bilden visar svart linjesträckning linje 20 Viared Västra – Centrum, röd linjesträckning utgår

Linje 21 Viared Norra – Centrum

Dagens linje 21

Linje 21 startade upp 10 december 2023 och trafikerar parallellt med linje 20 längst de östra delarna av Viared och förstärker upp kapaciteten i stråket under högtrafik. Linjen trafikerar även den norra delen av Viared även kallat Viared sommarstad där Samhall kommer att starta upp verksamhet.

Turintervallerna är 20-minuterstrafik under högtrafik. Start och sluttid på linjen är vardagar 06:00-08:00 och 15:00-17:00. Linjen trafikerar med boggibuss, CB1L. Linjen fasas med linje 20 på den gemensamma trafikeringssträckan Resecentrum – Ödegårdsgatan 1 så att de tillsammans ger 5-minuterstrafik mot Viared i intervallet 06:30-07:30 och 5-minuterstrafik mot Resecentrum i intervallet 15:00-16:10. Reglering ska ske i Viared så att planerad reglertid vid Resecentrum blir varken mer eller mindre än 5 minuter.

Trafikeringsförslag

- Eftersom linjen startade i december 2023 föreslås inga förändringar i förstudien.

Medskick till upphandling

Linjen bör utvärderas under etableringsprocessen för att identifiera eventuella behov av justeringar.



Figur 41. Linjesträckning linje
21 Viared Norra – Centrum

Linje 31 Tosseryd – Centrum

Dagens linje 31

Linje 31 är stadstrafikens minsta linje med cirka 60 000 resor per år, det motsvarar 1 procent av totalen. Linjens uppdrag är att trafikera mellan Tosseryd och Centrum via Sjöbo som är närmsta stadsdelscentrum. Linjen kör med normalbuss, CN1L och turintervall är 30-minuterstrafik under högtrafik varav hälften av turerna vänder vid Långesten. Boende i Tosseryd har även tillgång till linje 150 på väg 42. Öppetiderna på linjen är 05:00-09:00 och 12:00-19:00 under vardagar. Linjen har ingen helgtrafik.

Turerna som vänder vid Långesten finns till utifrån föregående avtal när linje 1 var i behov av kapacitetsförstärkning under högtrafik. I takt med att linje 1 fått både utökad fordonstorlek och utbud har detta förstärkningsbehov eliminerats.

Trafikeringsförslag

- Linjen föreslås få nytt linjenummer 10 och uppdrag att köra mellan Gässlösa och via flera viktiga målpunkter Resecentrum - Söderbro - Södra torget - Hötorget - Högsolan - Simonsland - Albanoliden - Knalleland via Sjöbo till Tosseryd.
- Halvtimmestrafik vardagar 06:00-19:00 och helger 10:00-18:00.

Motivering

Linjen binder ihop flera viktiga målpunkter som Knalleland, Simonsland, Hötorget, Södra torget, Söderbro och Resecentrum. Arbets, studie- och serviceresor från Tosseryd/Öresjö ängar till Sjöbo och centrum förbättras markant mot dagens utbud. Linjen trafikerar även utvecklingsområdet Gässlösa som planeras bli en ny

stadsdel utmed Viskan som på sikt ska växa samman med Göta och Regementsstaden.

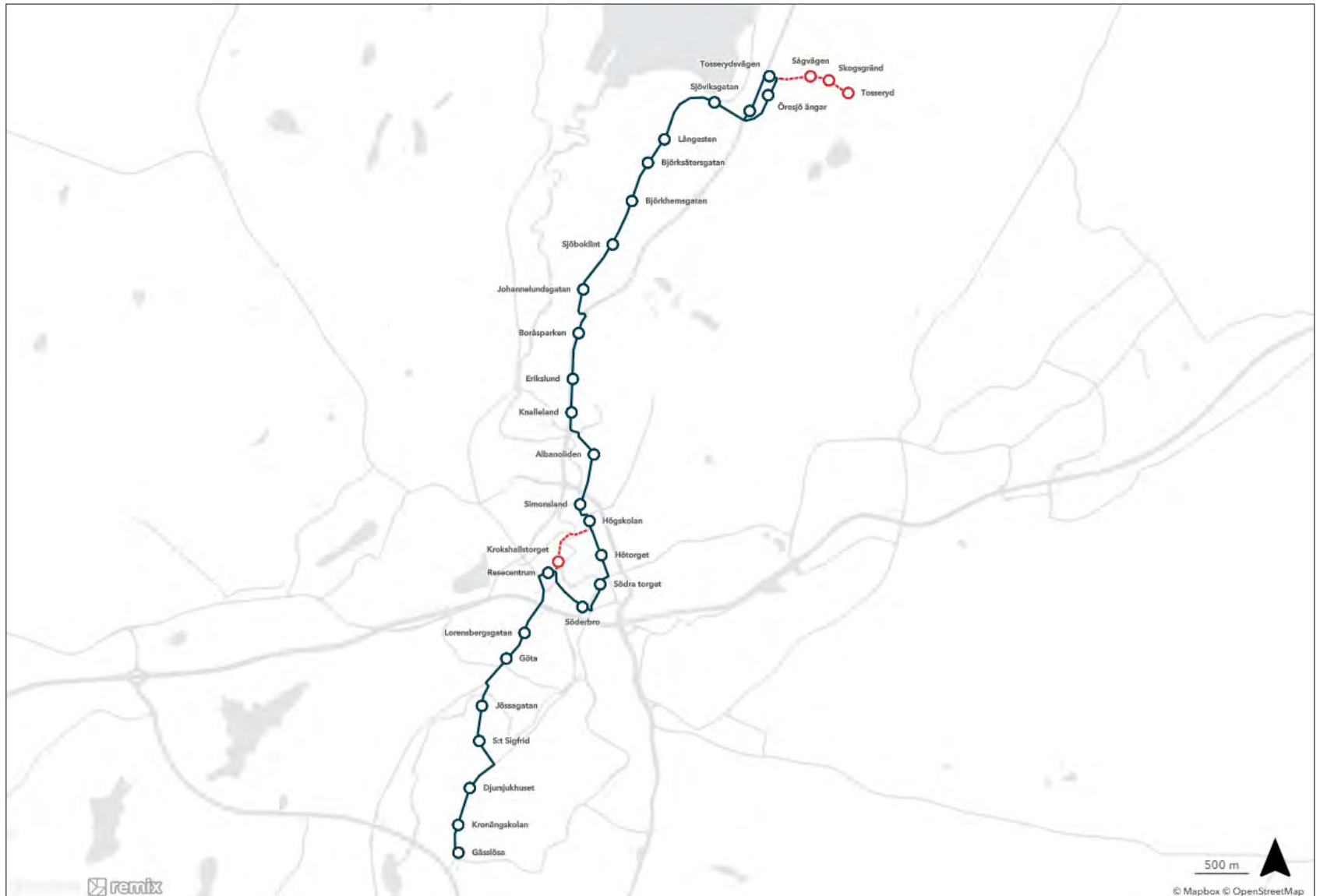
Konsekvenser

Bättre turutbud från Tosseryd som innebär möjlighet att resa även mitt på dagen och Gässlösa får ett bra utbud vilket skapar goda förutsättningar för boende i området att kunna resa hållbart. Linjen binder ihop flera viktiga målpunkter i centrum.

Förutsättningar

Linje 31 backvänder idag i Tosseryd vilket är något som ska undvikas i så stor utsträckning som möjligt utifrån trafiksäkerhetsskäl.

För att kunna ge rimlig service mellan Tosseryd/Öresjö ängar och närmsta stadsdelscentrum Sjöbo föreslås därför linjen trafikera Öresjö ängar i slinga med infart från Tosserydsvägen. Om en bussvändslinga skapas vid nuvarande ändhållplats kan linjestäckningen dras om senare.



Förarperspektiv

För att värna om förarperspektivet har förstudien föreslagit några förbättringar:

- I trafikeringsförslagen har krav på minst 5 minuters reglertid mellan turer vid ändhållplatser använts vid beräkning av antalet dimensionerande fordon. Detta ska kravställas i upphandlingen.
- Trafiken föreslås upphandlas med 100 procent eldrift, vilket ger bättre arbetsmiljö för förare.
- Förstudien har identifierat behov av upprustning av paus- och rastlokaler och samarbete har påbörjats med avdelning Fastighet inom Västtrafik. Förstudien föreslår strategisk pauslokal vid hållplatserna Brämhults idrottsplats och Symfonigatan.



9.

Borås Stads synpunkter på trafikerings- förslagen



Under arbetet med förstudien har Västtrafik haft samverkan med Borås Stad, både med det politiska Kollektivtrafikrådet och tjänstepersoner. Kommunstyrelsen fattade 2023-12-18 beslut om att översända en skrivelse till Västtrafik med synpunkter på de presenterade trafikförslagen. Nedan följer synpunkterna kompletterat med Västtrafiks svar på hur synpunkten hanteras. Skrivelsen besvaras även separat.

Linje 2: Tullen – Trandared

Borås Stads synpunkter: "Att Linje 2 föreslås kortas ned med Husbondegatan-Högagårdsgatan är olyckligt. Borås Stad kommer bygga ett äldreboende i området inom snar framtid och skulle därför vilja se att kollektivtrafiken är tillgänglig såväl för de som arbetar där som för anhöriga som hälsar på. Vi ser också att det bostadsområde som får längre till hållplats, i sin sammansättning med många barn och äldre, skulle drabbas av denna förändring".

Västtrafik svar: Det tidiga förslaget innebar en avkortning av linjen vid Husbondegatan. Resandet från hållplatserna som föreslagits dras in är och har historiskt varit lågt, därför har utbudet reducerats till dagens turer i högtrafik. Efter ytterligare analyser har vi kommit fram till att indragningen får alltför stor negativ påverkan i form av minskad tillgänglighet till hållplats från området. Särskilt med tanke på att det bor många äldre personer här. Eftersom kommunen också planerar ett nytt äldreboende i området finns potential för ökat resande. Det slutgiltiga förslaget innebär att linje 2 fortsatt trafikerar

till Högagårdsgatan. För att möjliggöra för resor härifrån även i lågtrafik, till exempel med seniorkort, föreslår vi att alla turer vänder vid Högagårdsgatan.

Linje 5: Brämhult – Sjömarken

Borås Stads synpunkter: "Det är positivt att linjen kör via Hulta eftersom det ökar turtätheten på Hulta och knyter ihop Källebackeryd med Hulta."

Noteras, förslaget finns med i det slutgiltiga trafikeringsförslaget.

Linje 6: Regementet – Björkängen

Borås Stads synpunkter: "Det är positivt att linjen förlängs och att den kommer trafikera via Rättscentrum."

Noteras, förslaget finns med i det slutgiltiga trafikeringsförslaget.

Linje 7: Hedvigsborg – Norrmalm

Borås Stads synpunkter: "Att Linje 7 föreslås delas upp i två linjer (7 och 9), som tidigare varit uppe som förslag till trafikförändring 2024, ser vi fortfarande både för- och nackdelar med. Det vi motsätter oss är att Linje 7 föreslås sluta trafikera Väpnarstigen, Borgarstigen samt Margaretagatan. Det är negativt dels på grund av det äldreboende som ligger i området, men också för att friluftsområdet Kype är en viktig målpunkt. Det finns även en oro kring möjliggörande av

vändplats nedanför backen på Hedvigsborgsgatan. Därför vill vi behålla slingkörningen på Hedvigsborg. Dessutom finns en bra rastplats för busschaufförer ovanför Hedvigsborgsbacken.”

Framkomligheten på Döbelnsgatan/Torgilsgatan är inte tillräckligt bra för dubbelriktad busstrafik, med boendeparkeringar på i princip hela gatan och svårigheter att möta andra fordon. Med den nya linjesträckningen säkras vi framkomligheten, minskar restiden från Engelbrektsgatan samtidigt som det inte blir mer än 400 meter gångavstånd från de hållplatser som dras in. Serviceboendet nås inom 300 meter från hållplats Engelbrektsgatan 117.

Gångavståndet till friluftsområdet Kype är kortast från ändhållplatsen Engelbrektsgatan 128, som finns kvar. Det slutgiltiga trafikförslaget innebär att hållplatserna Våpnarstigen, Borgarstigen och Margaretagatan dras in.

När det gäller vändning på Hedvigsborg innebär det slutgiltiga trafikförslaget fortsatt slingkörning, men Västtrafiks önskan är fortsatt en vändplats för att förbättra resan för resenärerna samt för att ge förarna en bra pausmöjlighet.

Linje 19: Bosnäs – Almenäs

Borås Stads synpunkter: ”Att Linje 19 föreslås sluta trafikera hållplatsen Almenäs är negativt. Borås Stad ser Rya Åsar och Almenäs badplats som viktiga målpunkter sommartid. Under vinterhalvåret skulle det kunna vara bra att vända vid hållplatsen Ryda och ha turer mån-fre. Dock skulle vi sommartid vilja se att det gick turer ut till Almenäs, och då även på helger.”

Vi håller med om att Rya Åsar och Almenäs badplats är viktiga målpunkter. Det slutgiltiga trafikförslaget innebär att linje 19 fortsätter vända i Almenäs alla turer. Vi ser fortfarande att underlaget är svagt och behovet av resor till Almenäs badplats är svårt att tillgodose på ett kostnadseffektivt sätt. Men med tanke på att det inte finns någon lämplig plats att vända på tidigare utmed linjesträckningen har vi valt att låta linjen fortsatt gå till Almenäs måndag-fredag. Helgtrafik bedömer vi inte är motiverat utifrån våra riktlinjer i kombination med resande och resandeunderlag.

Linje 19 föreslås också flyttas till ett annat avtal eftersom vi kommer att ställa krav på en fordonsgrupp (landsbygd) som ingen annan linje i stadstrafiken kommer att ha.

Linje 21: Viared – Resecentrum

Borås Stads synpunkter: ”Bra linje som ger fler möjlighet att åka buss.”

Noteras.

Linje 31: Tosseryd – Resecentrum

Borås Stads synpunkter: ”Linje 31 skulle kunna gå via Norrby Långgata till Resecentrum i stället för att åka via Albanoliden, Simonsland och Högskolan. Detta kan minska restiden och knyta ihop Norrby med Knalleland.”

Västtrafik ser också potential att köra trafik via Norrby Långgata. Det slutgiltiga trafikförslaget att linje 31 blir linje 10 och trafikerar via Allégatan medger inte trafikering via Norrby Långgata. Däremot tar vi med önskemålet till framtida utveckling. För att öka

tillgängligheten från Norrby behövs det också en ny hållplats på Norrby Långgata.

Generella synpunkter från Borås Stad:

”Det är viktigt med kollektivtrafik till kommunens friluftsområden. Borås Stad har sett en försämring av möjligheten att ta sig till friluftsområden med kollektivtrafik.”

Många friluftsområden är på grund av deras naturliga placering svåra att kollektivtrafikförsörja på ett effektivt sätt. Vi gör vårt allra bästa för att kombinera behov av fritidsresor till områdena med andra resbehov. Det slutgiltiga trafikförslaget innebär till exempel att linje 19 fortsätter att trafikera Almenäs eftersom vi bedömt att det är en viktig målpunkt.

”Kommunstyrelsen har i ett fullmäktigeuppdrag att utreda framtidens kollektivtrafik i staden tillsammans med Västtrafik och att vår hållning därför kan ändras.”

Noteras. Vi arbetar för att Stadens utveckling och kollektivtrafikens utveckling ska gå hand i hand. Till exempel genom det gemensamma arbetet med en ny Kollektivtrafikplan som förstudien har tagit hänsyn till. Västtrafik har bjudit in Borås stad till ett antal samverkansmöten under förstudiearbetet med möjlighet att bidra med underlag och synpunkter. Västtrafik kommer nu att fatta beslut om förstudien och trafiken för kommande avtalsperiod. Vi ser fram emot fortsatt samverkan kring de här frågorna i våra ordinarie samverkansforum.



ELECTRIC

Förutsättningar

Busstrafiken i Borås består till största delen av stadstrafik inom Borås stad. I trafikområdet ingår även busstrafik mellan centrala Borås och industriområdet Viared väster om staden längs riksväg 40 samt ett mindre uppdrag som sträcker sig ut på landsbygden mot Almenäs i norr och Bosnäs i söder.

Vilka fordonstyper som är aktuella för trafikuppdraget baseras på kapacitetsbehovet och hur det aktuella vägnätet ser ut i trafikområdet. Därtill kommer krav på drivmedel som baseras på Miljö och klimatstrategin samt antalet potentiella fordonsleverantörer för föreslagen fordonstyp.

Definitioner

Fordonsklass	Beskrivning
Klass A	Mindre buss för upp till 22 passagerare. Bussen har säkerhetsbälte och ett fåtal ståplatser..
Klass B	Mindre buss för upp till 22 passagerare. Bussen har säkerhetsbälte och inga ståplatser..
Klass I	Större buss för med än 22 passagerare. Bussen har inga säkerhetsbälte och många ståplatser.
Klass II	Större buss för med än 22 passagerare. Bussen har säkerhetsbälte och en lägre andel ståplatser..
Klass III	Större buss för med än 22 passagerare. Bussen har säkerhetsbälte och inga ståplatser..

Tabell 2. Beskrivning av olika fordonsklasser.

Stadstrafiken

Stadstrafikslinjerna som kör inom staden föreslås att trafikeras med stadsbussar på samma sätt som idag.

Stadsbussar är bussar av fordonsklass I där goda flexytor för barnvagnar och stående passagerare prioriteras samt dörröppningar för ett smidigt flöde vid på/avstigning för alla resenärsgupper. I klass I bussar finns inga säkerhetsbälten för passagerarna och det är tillåtet att stå upp under resan.

I stadsbussarna finns inget krav på antal sittplatser utan passagerarkapaciteten beräknas enbart på den totala kapaciteten som sittplatser plus ståplatser utgör. När passagerarkapacitet beräknas i stadstrafik nyttjas hela fordonets totalkapacitet, det vill säga kapaciteten utgår inte ifrån att alla resenärer erbjuds sittplats under resan.

Fordonskod	Beskrivning
CN1L	Citybuss, cirka 12 meter, tvåaxlad normalbuss, klass I, låggolv
CL1L	Citybuss, cirka 18 meter, treaxlad ledbuss, klass I, låggolv
CL2L	Citykomfort, cirka 18 meter, treaxlad ledbuss, klass II, låggolv
CB2L	Citykomfort, cirka 15 meter, treaxlad boggibuss, klass II, låggolv
LN2L	Landsbygdsbuss, cirka 12 meter, tvåaxlad normalbuss, klass II, låggolv.

Tabell 3. Förklaring till de fordonskoder som används i texten.

Linje 1 planeras med ett högt trafikutbud i högtrafik med 5-minuters trafik som tätast och linjen föreslås att trafikeras med CL1L på samma sätt som idag.

Linje 1 kan eventuellt komma att bli en stombusslinje. Här föreslår förstudien fortsatt utredning. Om det blir aktuellt så är det inget som påverkar valet av fordonstyp. Det påverkar inte heller fordonskraven mer än att fordonen kan komma att lackas om till VT-grön.

Linje 2 körs idag med CL1L då den linjen ingår i det elbussprojekt som genomförs i innevarande avtal. Ledbussar på linje 2 är dock något överdimensionerat i förhållande till resandet och turtätheten som är var 10:e minut i högtrafik. Förstudien föreslår att behålla turtätheten var 10:e minut i högtrafik och att minska fordonsstorleken till CN1L.

Linje 3, 7 och 9 föreslås trafikeras med fordonstyp CN1L på samma sätt som idag. Linje 9 är en ny linje som utgör ena halvan av dagens linje 7.

Linje 5 och 6 har ett högt resande och föreslås därför i grunden att börja trafikeras med ledbussar, CL1L. Detta gäller framförallt högtrafiken på vardagar under vintertidtabell då det finns ett högt resande på linjerna. Övriga turer som på vardagar under vintertidtabell startar efter klockan 18:00 föreslås vara valbara att trafikeras med antingen CN1L eller CL1L. Linjerna föreslås även tillåtas att trafikeras med CN1L eller CL1L på helger och under sommartidtabell.

Linje 8 har ett högt resande och föreslås därför i grunden att börja trafikeras med ledbussar, CL1L. Detta gäller framförallt på dagtid,

både på vardagar och helger och både sommar och vinter, då det finns ett högt resande på linjen. Övriga turer som på vardagar och helger som startar efter klockan 18:00 föreslås vara valbara att trafikeras med antingen CN1L eller CL1L.

Linje 10 är en ny linje som ersätter dagens linje 31. Linjen föreslås trafikeras med CN1L.

Linje 31 utgår och ersätts av nya linje 10.

Av *tabell 4* framgår en sammanställning över fordonstyper per linje, cirka antal tursatta fordon samt tillhörande drivmedel för stadstrafiken:

Linje	Sträckning	Fordonstyp	Drivmedel	Fordonsdesign	Cirka antal	Anmärkning
1	Sjöbo-Hässleholmen	CL1L	EI	VT-Blå	14	-
5	Brämhult-Sjömarken	CL1L	EI	VT-Blå	6	1
5	Brämhult-Sjömarken	CL1L/CN1L	EI	VT-Blå	0	2
6	Björkängen-Regementet	CL1L	EI	VT-Blå	4	1
6	Björkängen-Regementet	CL1L/CN1L	EI	VT-Blå	0	2
8	Hestra-Hulta	CL1L	EI	VT-Blå	5	3
8	Hestra-Hulta	CL1L/CN1L	EI	VT-Blå	0	4
2	Tullen-Trandared	CN1L	EI	VT-Blå	6	-
3	Svensgårde-Knalleland	CN1L	EI	VT-Blå	4	-
7	Hedvigsborg-Normalm	CN1L	EI	VT-Blå	3	-
9	Hedvigsborg-Bergdalen	CN1L	EI	VT-Blå	3	-
10	Gässlösa-Tosseryd	CN1L	EI	VT-Blå	2	-
Totalt					47	-

Förklaring anmärkningar i tabellen:

1. Linjen trafikerar med CL1L i dagtrafik på vardagar under vintertidtabell fram till klockan 18:00
2. Linjen trafikerar under övrig tid med CN1L eller CL1L (valbart)
3. Linjen trafikerar med CL1L i dagtrafik alla dagar hela året fram till klockan 18:00
4. Linjen trafikerar under övrig tid med CN1L eller CL1L (valbart)

Tabell 4. Tabellen visar en sammanställning över fordonstyper per linje, cirka antal tursatta fordon samt tillhörande drivmedel.

Övriga stadsnära linjer

Linje 19 körs idag med CN1L men trafikerar landsvägar där fordonen i första hand ska vara landsbygdsbussar med säkerhetsbälten. Linjen drar endast ett tursatt fordon och kör på mindre vägar och skulle enligt riktlinjer för fordon trafikeras med LN2L. Det skulle då vara den enda LN2L bussen i avtalet som inte går att kombinera med någon annan trafik och det skulle kosta en egen reservbuss.

Linje 20 körs idag med CB1L men kommer från december 2023 att börja köras med KB2L. Detta för att linje 20 trafikerar riksväg 40 där hastigheten är 100 kilometer per timme.

Linjen föreslås trafikeras med fordonstyp CL2L. Detta för att fortsätta trafikera linjen med klass II buss med säkerhetsbälten på riksväg 40 samtidigt som det blir en busstyp med gott om ytor och tre dörröppningar för ett bra flöde.

I dagsläget finns bara en potentiell fordonsleverantör av CL2L med eldrift. Kvarstår den problematiken när trafiken ska upphandlas föreslås att även öppna för CB2L som är det näst bästa alternativet för linjen. CB2L är inte lika kapacitetsstark och har inte lika gott om plats i passagerarutrymmet varför det föreslås som alternativ endast om CL2L inte är möjlig.

Linje 21 är en ny linje som kompletterar linje 20 mellan Centrum och Viared. Linjen startade i december 2023 och den kommer köras med KB2L då även den kör på riksväg 40 där hastigheten är 100 kilometer per timme.

Linjen föreslås trafikeras med fordonstyp CL2L av samma skäl som för linje 20.

Av *tabell 5* framgår en sammanställning över fordonstyper per linje, cirka antal tursatta fordon samt tillhörande drivmedel för stadstrafiken:

Linje	Sträckning	Fordonstyp	Drivmedel	Fordonsdesign	Cirka antal	Anmärkning
20	Resecentrum - Viared	CL2L	EI	VT-Blå	6	1
21	Resecentrum - Viared	CL2L	EI	VT-Blå	3	1
Totalt					9	-

Förklaring anmärkningar i tabellen:

1. Under förutsättning att det finns två potentiella fordonsleverantörer vid upphandling.

Om så inte är fallet föreslås att även öppna för fordonstyp CB2L för att elektrifiera linjerna.

Tabell 5. Tabellen visar en sammanställning över fordonstyper per linje, cirka antal tursatta fordon samt tillhörande drivmedel.

Förstärkningsreserver

För vissa delar av trafiken kan så kallade förstärkningsreserver föreslås att ingå. Förstärkningsreserverna är särskilda fordonsresurser som kan sättas in med kort varsel om kapacitetsbrist skulle uppstå. Förstärkningsreserverna är med fördel möjliga att förändra i antal under avtalstiden så att fordonsresurserna kan utökas eller avbeställas utifrån det aktuella trafikbehov som finns under avtalstiden.

För trafikuppdraget föreslås två (2) förstärkningsreserver av typ CL1L att ingå. Ledbuss bedöms vara möjlig att trafikera på övervägande merparten av trafikens stadslinjer och blir därmed flexibla fordon att kunna sätta in i trafiken.

Tekniska reserver

Tekniska reserver finns i avtalet för att täcka upp för olika typer av stillestånd, så som förebyggande underhåll, service, verkstadsbesök och större insatser i fordonsvården. Tekniska reserver uppfyller gällande fordonskrav likt övriga fordon och ska uppgå till minst 15,0 procent per fordonstyp baserat på tursatta fordon.

Villkorade fordon

I innevarande avtal för Borås stadstrafik har Västtrafik ett övertagandeansvar för fem (5) ledbussar av typ CL1L med biogasdrift. Dessa fem fordon kan komma att ingå i kommande trafikavtal.

Miljö och klimatstrategin

I aktualiseringen av miljö- och klimatstrategin tydliggörs ett ökat fokus på elektrifiering av kollektivtrafiken. Stad/tätortstrafik krävs med eldrift och regiontrafiken krävs efter en förutbestämd prioriteringsordning:

Drivform	Stad/Tätortstrafik	Regiontrafik
El	1	1
El eller biogas		2
Biodiesel		3

Tabell 6. Prioriteringsordning vid val av drivmedel.

Regiontrafiken krävs i första hand med eldrift. Detta under förutsättning att det finns minst två potentiella fordonsleverantörer av den aktuella fordonstypen. Finns det enbart en fordonsleverantör av en fordonstyp och det är möjligt att öppna för fler fordonstyper så kan det vara ett sätt att öka antalet potentiella fordonsleverantörer.

Finns inte två potentiella fordonsleverantörer för efterfrågade busstyper ska det i första hand öppnas även för biogas. Räcker inte heller det för att få fram två potentiella fordonsleverantörer återstår att öppna även för biodiesel som är det tredje alternativet.

Det kan finnas lokala undantag från att utföra trafiken på el eller biogas, exempelvis om det inte är tekniskt möjligt eller innebär en orimlig ekonomisk påverkan för trafiken.

Fordonsmarknaden

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 dagsläget är det en stor utmaning med klass II fordon (landsbygdsbussar och komfortbussar) på såväl eldrift som gasdrift. Antalet potentiella leverantörer är fortsatt förhållandevis få per busstyp vilket innebär risker för upphandlingen. Särskilt utmanande har det blivit efter att flera leverantörer som tidigare levererat många fordonstyper till Västtrafik valt att lägga ner och/eller pausa sin produktion.

Med bakgrund av ovanstående utmaningar och risker så finns begränsade möjligheter att kravställa fordon av klass II med såväl eldrift som gasdrift, se vidare under avsnitt Drivmedel.

Förändrad Elbusspremie

Elbusspremien infördes 2016 och är ett statligt stöd, möjligt att ansöka om, för aktörer som Västtrafik som bedriver kollektivtrafik. Syftet med elbusspremien är att täcka delar av den merkostnad som köpet av en elbuss innebär och att främja introduktionen av elbussar på marknaden och på så sätt bidra till ett bättre klimat, mindre luftföroreningar och minskat buller. Det är Energimyndigheten som

har i uppdrag av Regeringen att betala ut premier för elbussar.

Förordningen för elbusspremien ändrades dock den 1 augusti 2023 och från och med detta datum går det enbart att ansöka om elbusspremie för elbussar i klass II utförande (regionbussar) och ej längre för elbussar i klass I utförande (stadsbussar) vilket tidigare varit möjligt.

För Västtrafiks del (i form av kollektivtrafikmyndighet) utgör premien 20 procent av elbussens inköpspris, dock maximalt 100 procent av mellanskillnaden mellan inköpspriset på elbussen och inköpspriset på närmast jämförbara diesalbuss.

Elbussar som är berättigade till elbusspremien är bussar som drivs helt av el, där laddning från elnätet kan ske vid depå, på laddplats vid ändhållplats eller under färd. Elbussarna ska vara i klass II-utförande och ha en transportkapacitet på mer än 14 passagerare.

Om elbusspremie blir aktuellt att ansöka om för aktuell trafik föreslås att premien hanteras på samma sätt som tidigare gjorts för stadsbussar, dvs att Västtrafik ansöker om och erhåller en eventuell premie. Detta för att minska riskerna och neutralisera möjligheterna för potentiella trafikföretag när de räknar på sina anbud.

Drivmedel

För stadsbussar av klass I bedöms inga risker med att kravställa eldrift. Det finns gott om alternativa fordonsleverantörer inom segmentet.

För klass II bussarna är utmaningarna större men bedömningen görs ändå att det går att kravställa eldrift även här. I bästa fall så finns två fordonsleverantörer av CL2L med eldrift, och om inte föreslås att även tillåta CB2L med eldrift och då finns minst två potentiella fordonsleverantörer.

Således föreslås att trafiken upphandlas med 100 procent eldrift.

För trafikuppdraget föreslås att samtliga fordon följer fordonslackering VT-Blå.

Beräknad fordonsåtgång för trafikområdet

Av *Tabell 7* framgår en sammanställning av beräknat antal fordon per linje. För respektive linje redovisas även föreslagen fordonstyp, aktuellt drivmedel och en beräkning över resursåtgången för tursatta och reservfordon. Sammanfattningen gäller för hela trafikområdet.

Fordonstyp	Drivmedel	Ordinarie fordon	Teknisk reserv	Förstärkningsreserv	Totalt
CN1L	El	18	3	0	21
CL1L	El	29	5	2	36
CL2L	El	9	2	0	11
Totalt		56	10	2	68

Tabell 7. Beräknad fordonsåtgång för trafikområdet.

Dessutom behövs en LN2L för linje 19 som inte ingår i sammanställningen ovan.



Ekonomi

Linje	Sträckning	Kilometer	Timmar	Turer
1	Sjöbo – Hässleholmen	845 391	41 353	88 430
2	Tullen – Trandared	528 585	26 282	58 840
3	Knalleland – Svengårde	235 802	10 534	21 300
5	Brämhult – Sjömarken	571 517	20 368	33 692
6	Björkängen – Regementet	236 350	11 854	32 328
7	Hedvigsborg – Norrmalm	253 828	13 866	33 278
8	Hestra – Hulta ängar	409 615	18 615	43 442
9	Hedvigsborg – Bergdalen	188 286	9 055	21 732
10	Gässlösa – Öresjö ängar	177 311	6 962	16 720
20	Viared – Resecentrum	315 787	9 421	26 606
21	Viared – Resecentrum	58 857	1 707	6 024

Linje	Sträckning	Kilometer	Timmar	Turer
119	Bosnäs – Almenäs	65 247	2 108	4 518
Summa		3 886 575	172 124	386 910
Produktionsökning jmf med Trafikplan 2024		15 procent	9 procent	9 procent

Tabell 8. Produktionssammanställning av förslaget. Linje 119 (dagens linje 19) ska flyttas till ett annat avtal, men ingår i produktionsvolymen för att få en rättvis jämförelse.

En del av produktionsökningen beror på att turer som idag tomkör, och därmed inte syns i produktionsberäkningen, är tidtabellslagda. Den verkliga kostnaden är därmed inte procentuellt lika stor som produktionsökningen.

Övergången till eldrift innebär också att driftkostnaden beräknas sjunka.

Risker

Det finns en liten risk för att vändmöjligheten på Gässlösa, som behövs för att trafikeringsförslaget ska kunna genomföras, inte kan genomföras i tid till avtalsstart. Det pågår dialog med Borås Stad för

att säkerställa att lösning kommer att finnas på plats i tid.

Ett annat arbete som har påbörjats är att se över och lösa funktionsdugliga pausutrymmen för stadstrafiken i Borås. Om detta arbete inte blir klart i tid så kan inte Västtrafik erbjuda pausutrymmen i upphandlingen.

Föreslagna trafikförändringar kommer att innebära förändrade resmöjligheter för några resenärer, som kommer att påverkas av indragen hållplats på grund av ändrad linjesträckning eller minskat turutbud i den allmänna linjetrafiken. Några få resenärer kommer att få längre till hållplats medan ytterligare några får resa på ett lite annorlunda sätt mot vad de gör idag, ibland innebär det nya sättet kortare restid och ibland kan det bli något längre restid och byten.





Kundsynpunkter

I arbetet med förstudien har vi identifierat att trygghet ombord på fordon är lägre i Borås än i regionen i övrigt och att det är viktigt att arbetet med att öka tryggheten fortsätter löpande.

När det gäller kundsynpunkter har förstudien identifierat att resenärerna i Borås har fler kundsynpunkter på förarnas beteende än i övriga regionen.

Att jobba med båda frågeställningarna ovan är ett löpande arbete under avtalsperioden men ett medskick är att om möjligt se över vad som kan göras i upphandlingsfasen inför nästa avtal.

Depåfrågan

Som beskrivs tidigare i rapporten, så kommer inte VGR/Västtrafik äga, förhyra eller på annat vis ha rådighet över någon bussdepå i Borås innan dess att trafikupphandlingen ska genomföras.

Pausutrymmen

För att värna om förarperspektivet behöver frågan arbetas vidare med utanför förstudien och samarbete har påbörjats med avdelning Fastighet inom Västtrafik, för att finna lämplig placering.

Reglering och föraravlösning

Vid översyn och framtagande av trafikeringsförslagen har hänsyn tagits så att minst fem minuter reglertid är planerat vid ändhållplatser samt att avlösning ska begränsas till anvisade hållplatser. Detta ska kravställas i upphandlingen.

Stombusskonceptet

Det behöver göras ytterligare utredningar vad det skulle innebära att införa stombusskoncept på linje 1 i Borås. Detta arbete kan förslagsvis göras inom handlingsplan för kollektivtrafikplan i Borås, vilket är ett arbete som kommer att genomföras i samverkan med Borås Stad.

Linje 19

Linjen föreslås ingå i annat trafikavtal på grund av annan fordonsgrupp.



