

Styrelsen	2023-12-15
Handling nr	10.6
Handläggare	Mikael Faleke
Daterad	2023-11-23
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Förstudie Trafik 2026: Tjörn, Orust, samt Expressbusstrafik Stenungsund – Göteborg

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

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

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

FÖRSTUDIE TRAFIK 2026: TJÖRN, ORUST, SAMT EXPRESSBUSSTRAFIK STENUNGSUND – GÖTEBORG

Innehåll

1. Inledning.....	3
2. Geografiskt område och omfattning.....	3
3. Föreslagna trafikförändringar.....	4
3.1 Tjörn	4
3.2 Orust	6
3.3 Expressbusstrafik Stenungsund-Göteborg.....	8
4. Ekonomi	9
5. Miljö och fordonskrav	9
6. Konsekvensanalys och kundpåverkan.....	10
7. Risker	11

1. Inledning

Västtrafik har under 2024/2025 behov av att genomföra en upphandling av busstrafiken i Tjörn, Orust och för expressbusstrafiken mellan Tjörn, Orust, Stenungsund och Göteborg (nuvarande Tjörn Express, Orust Express och Stenungsund Express) då nuvarande avtal upphör att gälla i juni 2026.

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

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

2. Geografiskt område och omfattning

Det geografiska område och den trafik som omfattas av bussupphandlingar för 2026 är:

Trafiken inom Tjörns kommun, som består av:

- Regiontrafik inom Tjörns kommun
- Skoltrafik
- Regiontrafik till Stenungsund och Göteborg

Tjörns kommun har valt att låta Västtrafik handla upp skoltrafiken som öppen skoltrafik, vilket innebär att den kommer vara tillgänglig för allmänheten att resa med.

Trafiken inom Orust kommun, som består av:

- Regiontrafik inom Orust kommun
- Regiontrafik till Stenungsund och Göteborg

Busstrafiken i det storregionala stråket Stenungsund – Kungälv – Göteborg:

- Expressbusstrafik



3. Föreslagna trafikförändringar

Inom arbetet med förstudien har en nuläges- och marknadsanalys genomförts. Utifrån resultat från analysen har förslag till trafikförändringar arbetats fram för att bättre anpassa trafiken utifrån de förutsättningar och behov som har identifierats.

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

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

I övrigt har trafiken setts över utifrån det resandeunderlag och potential för ökat resande som finns för respektive linje/stråk. Förstudien ser att störst potential för ett ökat resande finns på de linjer som förser de större tätorterna med busstrafik in till Stenungsund, och som kan erbjuda bra byten till tågtrafiken. Utanför de prioriterade stråken bedöms potentialen för ökat resande vara lägre och förstudien har haft som utgångspunkt att i dessa geografier erbjuda ett så bra utbud att dagens resande kan bibehållas alternativt att utbudet anpassas utifrån det resandeunderlag som finns. Här har Trafikförsörjningsprogrammets mål om god geografisk tillgänglighet varit styrande.

För invånarna på såväl Tjörn som Orust är arbetsmarknaden i Göteborgsområdet en viktig målpunkt. En stor del av resandet är därför koncentrerat i stråk ner till Stenungsund och därefter söderut mot Kungälv/Göteborg. Kommande år genomförs stora underhållsarbeten på Bohusbanan men från slutet av 2026 kommer Bohusbanan att kunna trafikeras med högre turtäthet under lågtrafik. För Stenungsunds del innebär detta inledningsvis två tåg till/från Göteborg per timme under större delen av trafikdygnet, vilket jämfört med idag innebär samma turtäthet i högtrafik, men en fördubbling av utbudet under lågtrafiktid. Restiden med tåg mellan Stenungsund och Göteborg är cirka 15 minuter kortare än med buss. Eftersom kapaciteten på tåget inte räcker till för alla resenärer så behöver dock ett parallellt system med bussar finnas även under kommande avtalsperiod.

3.1 Tjörn

För Tjörn föreslås ett nytt linjenät samt att Tjörn Express delas i tre linjer. Den främsta anledningen till förändringen är att dagens linjenät är svåröverskådligt och försvårar för internt resande inom kommunen. Linjenätet är idag till största delen anpassat för att fungera för resande till och från Stenungsund och Göteborg.

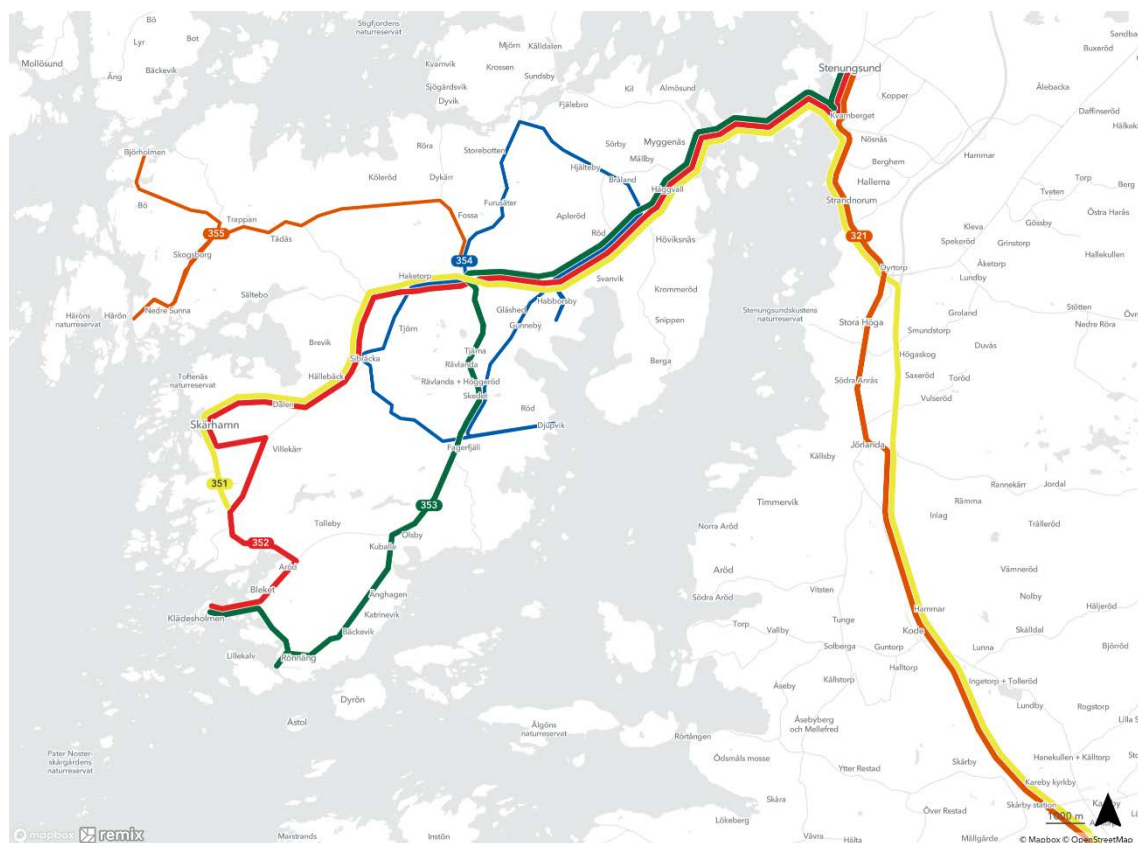
Uppdelningen av Tjörn Express är en del i att vi skapar ett enklare linjenät och genare linjedragningar vilket förväntas leda till ett ökat resande. Uppdelningen görs också för

att bättre matcha den ökade tågtrafiken mellan Göteborg och Stenungsund från december 2026. Två av de tre linjerna (röd och grön i kartan) utgör stomlinjer på Tjörn och skapar resmöjligheter vid Stenungsunds station till/från samtliga tåg till/från Göteborg. Fördelarna med uppdelningen i två linjer är bland annat kortare restider från Rönnäng, något som Tjörns kommun har haft som önskemål.

Den tredje linjen (gul på kartan) är en linje från västra Tjörn som under högtrafik skapar direkta resmöjligheter till Göteborg. Linjen passerar bland annat det relativt nya bostadsområdet Nordviksberg, söder om Skärhamn, som idag inte har en god försörjning av kollektivtrafik. Förutom att bibehålla en direkt busstrafik till Göteborg, vilket är uppskattat ur kundperspektiv, så behövs linjen för att ta om hand det kapacitetsbehov som finns i stråket.

Förslaget till nytt linjenät innebär att så kallad stjärntrafik blir möjlig vid Kållekärr vilket innebär att de interna resmöjligheterna på Tjörn förbättras.

Som helhet innebär förslaget att dagens resmöjligheter behålls, men att en anpassning sker för byten till tåg och andra busslinjer.



Tjörn har idag öppen skoltrafik upphandlad av Västtrafik. Det innebär ett antal linjer som bekostas av Tjörns kommun och är helt anpassade efter det skolresebehov som finns. Samtidigt är linjerna öppna för vem som helst att resa med, exempelvis

underlättar detta för gymnasieelever som bor längre från det allmänna linjenätet att resa till en punkt och där byta till buss mot gymnasiet.

Ett arbete har gjorts tillsammans med tjänstepersoner på Tjörns kommun där ett linjenät för de öppna skollinjerna har tagits fram. Detta utgår från var samtliga elever, som beräknas gå i kommunal grundskola på Tjörn höstterminen 2026, bor och till vilken skola de hör. Förslaget innebär att det behövs 17 öppna skollinjer på Tjörn.

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

	Totalt
Fordonskilometer	
Timmar	
Fordon	

Produktionsökningen beror på den satsning som görs för att skapa resmöjligheter till Tjörn med samtliga tåg till/från Göteborg. Förändringen i linjestruktur gör att behovet av fordon minskar något.

3.2 Orust

Även på Orust föreslås ett nytt och förenklat linjenät. Skälet här är främst att dagens linjenät är svårt att förstå, exempelvis byts linjenummer under en och samma tur. Ett flertal linjer, främst på västra delen av Orust, är lågfrekventa vilket delvis kan bero på ett svårt linjenät.

Ett par mindre grusvägar trafikeras varifrån det är ett lågt resande. Genom att i stället dra linjerna på närliggande större vägar så kan restider kortas vilket gynnar fler.

Den potential som ses på Orust är utökad trafik på linjen mellan Stenungsund, Orust och Uddevalla, det vill säga den linje som idag är Orust Express. I förslaget utökas trafiken kvällstid samt på helger.

Från kommunens sida har önskats att Varekil blir den mest betydelsefulla bytespunkten på ön, med tanke på dess läge invid det storregionala stråket från Göteborg och Stenungsund. Detta uppnås genom förslaget.

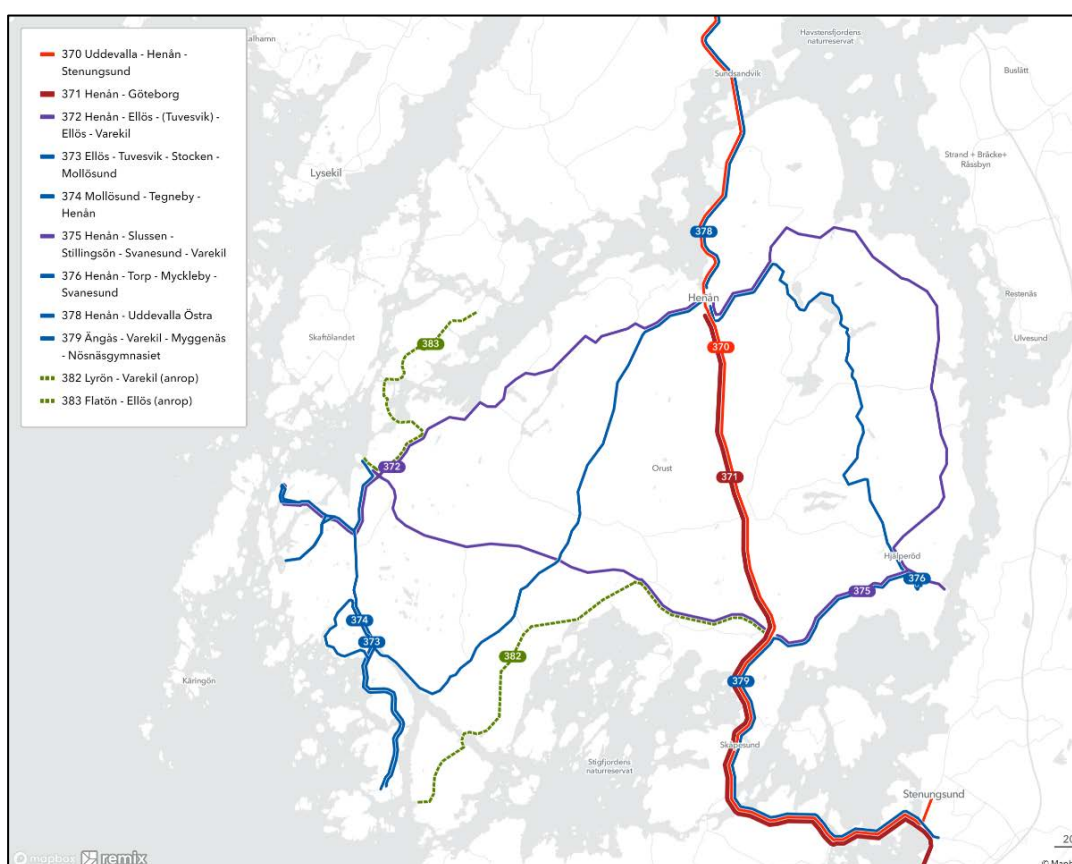
Orust har ingen egen gymnasieskola så gymnasieelever behöver resmöjligheter till såväl Nösängsgymnasiet i Stenungsund som gymnasieskolorna i Uddevalla. Förslaget innebär att befintliga gymnasieturer bibehålls. Dessa körs utöver ordinarie turer, både som förstärkning i befintliga linjer och som två egna linjer, en till Uddevalla och en till Stenungsund.

Resmöjligheterna mot Göteborg bibehålls som idag. Det innebär en dubbeltur Henån-Varekil-Göteborg på morgonen och en dubbeltur tillbaka på eftermiddagen. Övrig tid sker resan till/från Göteborg via byte till tåg i Stenungsund. Idag är bytestiden mellan

buss och tåg i vissa fall lång och förslaget innebär en kortare bytestid för att öka attraktiviteten för denna resa.

En speciell satsning görs på öarna Flatön, Malö och Lyrön. Västtrafik har idag ingen trafik till dessa öar. Eftersom det handlar om öar så finns inte närtrafik-konceptet att tillgå. Förslaget innebär att ett par turer, som blir anropsstyrda, skapas under vardagar. Detta möjliggör för serviceresor för de som bor på de tre öarna. Turerna behöver förbeställas och körs endast om det har gjorts en beställning.

Som helhet innebär förslaget att dagens resmöjligheter behålls för de flesta, ett par linjesträckningar i områden med ett väldigt lågt resande försvinner dock. Resenärer hänvisas till närtrafiken.



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

	Totalt
Fordonskilometer	
Timmar	
Fordon	

Produktionsökningen beror främst på den föreslagna satsningen med utökad trafikerings av linjen Stenungsund-Orust-Uddevalla samt på att optimeringen till korta och mer attraktiva byten i Stenungsund innebär något mer ståtad för bussarna i Stenungsund, Henån och Uddevalla. Detta innebär också behov av något fler fordon. Båda åtgärderna förväntas leda till ökat resande.

3.3 Expressbusstrafik Stenungsund-Göteborg

För busstrafiken mellan Stenungsund och Göteborg (idag Stenungsund Express) föreslås mycket små förändringar trafikeringsmässigt. Linjen föreslås trafikeras med dubbeldäckare vilket innebär en stor kapacitetsökning, vilket behövs då det körs mycket förstärkningstrafik idag. Dagens bussar tar 45-50 sittande medan dubbeldäckaren har 75-80 sittplatser.

Under högtrafik trafikeras linjen precis som idag. Under resten av trafikdygnet, vardagar och helger, körs två turer per timme. I tabellen nedan ges en översiktlig jämförelse över resmöjligheterna idag och enligt föreslaget upplägg.

Sammanställning av resmöjligheter mellan Stenungsund och Göteborg

	Idag		Föreslaget upplägg	
	Buss	Tåg	Buss	Tåg
Högtrafik				
Lågtrafik				
Kvällar/helger				

Tabell 1. Sammanställning av antalet resmöjligheter mellan Stenungsund station och centrala Göteborg nu och enligt förslaget. Siffran avser antal turer per timme och riktning.

Under kommande avtalsperiod förväntas stora förändringar ske i förutsättningarna för tågtrafiken. Följande saker kommer att påverka trafiken under avtalsperioden:

- Förlängda plattformar på stationerna längs södra Bohusbanan.
- Nytt resecentrum i Stenungsund.
- Ny station i Brunnsbo.
- Öppnande av Västlänken.

Det är idag osäkert när dessa saker inträffar och förslaget utgår därför från dagens förutsättningar och kända förändringar. Vissa analyser har gjorts av vad som händer när Västlänken öppnas och dessa visar på nya resmöjligheter och därmed möjliga förändringar av linjenätet – och genom detta en överflytt av resenärer från buss till tåg. Samtidigt är resandet stort mellan Stenungsund och Göteborg varför det inte är troligt att busstrafiken kommer att kunna förändras så mycket under avtalsperioden.

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

	Totalt
Fordonskilometer	
Timmar	
Fordon	

Produktionsökningen beror på den föreslagna satsningen med utökad trafikering kvällar och helger. Dessutom föreslås samma tidtabell under sommaren vilket även det innebär mer trafik än idag. Detta då fritidsresandet till och från Stenungsund, Orust och Tjörn är omfattande.

4. Ekonomi

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

En summering av förslagen visar att den totala produktionen ökar jämfört med idag. Detta beror främst på de satsningar som görs med utökad trafik kvällar och helger mellan Stenungsund och Göteborg samt mellan Stenungsund-Orust-Uddevalla. Satsningen på Tjörn med resmöjligheter i samband med alla tågavgångar/tågankomster till/från Göteborg ger också en högre produktion.

Minskning av produktionen har skett i de glesare områdena där utbudet har anpassats efter i första hand ett rimligt utbud utifrån geografi. Generellt så erbjuds ett högre utbud i glesbygden på både Orust och Tjörn än Trafikförsörjningsprogrammets grundläggande utbud. Detta motiveras av att båda öarna har en stor andel fritidsboende varför det inte går att enbart utgå från antalet folkbokförda.

5. Miljö och fordonskrav

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

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

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

I dag är det en mycket stor utmaning med klass II fordon (landsbygdsbussar och komfortbussar) på såväl eldrift som gasdrift. Antalet potentiella fordonleverantörer är

fortsatt förhållandevis få per busstyp vilket innebär risker för upphandlingen. Särskilt utmanande har det blivit efter att flera fordonsleverantörer som tidigare levererat mycket till Västtrafiks upphandlade trafikföretag valt att lägga ner och/eller pausa sin bussproduktion.

Med bakgrund av ovanstående utmaningar och risker så finns begränsade möjligheter att kravställa fordon av klass II med såväl eldrift som gasdrift.

I förstudien föreslås därför att all trafik med landsbygdsbussar av normalstorlek samt komfortbussar ska kravställas med fossilfritt drivmedel. Detta kan då innefatta el, biogas eller biodiesel och det blir upp till anbudsgivarna att finna bästa lösningen. Fossildiesel kommer fortsatt inte vara möjligt att offerera, så inte heller reduktionspliktig diesel. Det innebär en så bred öppning som är möjlig att ha på marknaden för fossilfria fordon samtidigt som riskerna i upphandlingen minimeras.

Mindre landsbygdsbussar samt minibussar föreslås kravställas med el som drivmedel.

6. Konsekvensanalys och kundpåverkan

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

Några generella slutsatser från konsekvensanalysen är följande:

- De planerade trafikförändringarna bedöms som helhet få en positiv påverkan med mer tydliga resmöjligheter och på de större linjerna även fler resmöjligheter under kvällar och helger.
- För invånarna på landsbygden blir konsekvenserna av de avvecklade turerna relativt små. Utifrån stämplingsstatistik och annan resandestatistik konstateras att det handlar om några resenärer per dag som får längre till hållplats (från 500 meter till som längst cirka tre kilometer). På Tjörn är det cirka sex resenärer per dag som berörs och på Orust cirka åtta resenärer per dag. Dessutom föreslås en linje, med tydligt grundskoleuppdrag, dras in vilket innebär att ytterligare cirka fem-tio grundskoleelever behöver använda kommunal skolskjuts på Orust.
 - För de på Orust som genom förslaget får längre till hållplats finns närtrafik som alternativ.
- På Tjörn innebär förslaget att det grundläggande utbudet enligt Trafikförsörjningsprogrammet inte uppnås. Detta beror på en överenskommelse mellan Västra Götalandsregionen och Tjörns kommun där Tjörn fortsatt har kvar närbusskonceptet i stället för närtrafik. Närtrafik innebär att det grundläggande

utbudet med resmöjlighet för alla minst en gång per vardag i olika tidsfönster kan uppnås. Närbuss innebär en-två resmöjligheter per vecka under förmiddagar. Inte heller idag uppnås det grundläggande utbudet på Tjörn varför förslaget inte innebär någon förändring.

- Invånarna i Jörlanda får en något glesare busstrafik till Kungälv/Göteborg respektive Stenungsund under lågtrafiktid, från tre till två avgångar per timme. Samtidigt får de tätare busstrafik på kvällar och helger, två avgångar per timme jämfört med en-två avgångar idag.
- Förändringen av turtätheten på linjen mellan Stenungsund och Göteborg (nuvarande Stenungsund Express) innebär också att resmöjligheterna till/från Hjalmar Brantingsplatsen minskar från tre gånger per timme under lågtrafik till två gånger per timme. Under högtrafik kvarstår dagens turtäthet med upp till sex resmöjligheter per timme.

7. Risker

Förslagen till trafikförändringar innebär i huvudsak positiva förändringar för resenärerna. Erfarenhetsmässigt vet vi att alla förändringar som görs kan innebära kundsynpunkter vilket därför förväntas även här. Förslaget innehåller väldigt få reduceringar och endast där det finns alternativa resmöjligheter och där dagens resande är mycket lågt.

Andra risker som identifierats i riskanalysen är:

- Kapacitetsbrist vid Nils Ericson Terminalen. Kommande år sker en stor ombyggnad av centrala Göteborg och förändringar av resmöjligheter genom centrum. Förstudien ser att det kan uppstå en situation där bussar norrifrån inte får plats att köra in hela vägen till Nils Ericson Terminalen. Om detta problem uppstår behöver alternativ körväg för att nå centrala delarna av Göteborg utredas och föreslås.
- En annan risk som bedöms är att passningen mellan buss och tåg i Stenungsund inte fungerar. Trafiksituationen omkring Tjörnbroarna innebär att bussarna kan bli försenade till Stenungsund och att resenärer därmed missar sitt byte till tåg. Även om målet är korta bytestider i Stenungsund för att få en ökad attraktivitet i resandet så får inte bytestiderna bli så korta att resandet inte fungerar. Å andra sidan kommer det att vara tät trafik med buss och tåg från Stenungsund till Göteborg vilket innebär att väntan på nästa förbindelse inte kommer att vara lång. Under högtrafik blir det sex-nio avgångar med buss eller tåg per timme att välja mellan.

//