

Styrelsen	2025-06-13
Handling nr	11.1
Handläggare	Magnus Hagård
Daterad	2025-05-21
Reviderad	2025-06-13

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Trafikplan 2026

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att återremittera trafikplanens förslag om förändring av linje 16 för fortsatt beredning och beaktande av resenärernas inkomna synpunkter, samt
- att i övrigt fastställa Trafikplan 2026.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

BAKGRUND

Varje år tar Västtrafik fram en trafikplan för kollektivtrafikens utveckling under det nästkommande året. Trafikplanen är framtagen i samverkan med Västtrafiks trafikföretag, kommuner och andra intressenter där trafikutbudet utformas utifrån kundernas behov och våra mål. Resultatet av arbetet blir konkreta förändringar i erbjudandet till Västtrafiks kunder.

Trafikförslagen i Trafikplan 2026 utgör ett beslutsunderlag för Västtrafiks styrelse.

//

Bilaga: Trafikplan 2026



Trafikplan 2026

Sammanfattning	3
Utveckling av kollektivtrafiken i Västra Götaland	3
Inriktning för trafikutveckling 2026 och framåt	4
Så här har vi arbetat fram trafikplanen	4
Trafikförändringar för tåg	7
Varberg – Göteborg	7
Vänersborg – Göteborg	8
Falköping – Nässjö	9
Trafikförändringar i Göteborgsområdet kopplade till Lindholmen.....	10
Samtliga linjer i spårvagnsnätet får enhetligt utbud	10
Linje 2 och 10 justeras samt ny linje 12	11
Större delen av linje 13 avvecklas permanent	12
Stombuss ersätts av spårvagn och lokallinjer	12
Förbättrade arbetspendlingsmöjligheter till Volvo Lundby	18
Övriga trafikförändringar i Göteborgsområdet	19
Ny fordonsstyp på linje 18. Linje 19 förlängs till Bäckebo	19
Mer kvällstrafik till Ringön.....	20
Direktresemöjligheter till Frölunda Torg.....	21
Utökat utbud ger bättre fasning i Utby	21
Mer helgtrafik på expresser	22
Trafikförändringar i Göteborgsregionen	23
Öckerölinjer förlängs.....	23
Utökade öppettider till Kareby	24
Ökad kapacitet mellan Surte och Kungälv.....	25
Ökat utbud i Lerum	26
Minskad parallellkörning mellan buss och tåg.....	27
Trafikförändringar i Boråsregionen	29
Bättre möjligheter till arbetspendling	29
Trafikförändringar i stråket Göteborg - Kinna.....	30
Kortare restid	33
Trafikförändringar i Fyrbodalen	34
Bättre pendlingsmöjligheter på sommaren.....	34
Anpassning för arbetspendling till Nordby.....	35
Justerade körtider	36
Postbåten avvecklas.....	37
Trafikförändringar i Skaraborg	38
Bättre resmöjligheter på helger	38

Sammanfattning

Trafikplan 2026 innehåller 26 trafikförändringsförslag men omfattar betydligt fler linjer. De allra flesta förändringarna börjar att gälla från tidtabellsskiftet i december 2025, men det förekommer också att trafikstarten planeras till en senare tidpunkt under 2026.

Den absolut största förändringen under året blir i spårvagnstrafiken där två linjer från december 2025 kan börja trafikera den nybyggda sträckan till Lindholmen. Det här förslaget innefattar också viss justering av det övriga spårvagnslinjenätet och anpassning av dagens busslinjer. Förändringen innebär att en utökad kapacitet för att kommande år kunna ta emot fler nya resenärer.

Inför kommande öppning av Västlänken satsas också vidare på tågtrafiken i de stråk där det redan idag finns ett stort resande och dessutom finns en potential att locka fler.

Trafikplan 2026 innehåller trafikförändringar i samtliga delregioner och antalet tillkommande nya resor har beräknats till drygt en miljon per år. Ungefär hälften av dessa är kopplade till utbyggd spårvagnstrafik i Göteborg.

Bruttokostnaden för trafikplan 2026 är cirka 30 miljoner kronor.

Utveckling av kollektivtrafiken i Västra Götaland

Varje år tar Västtrafik fram en trafikplan för kollektivtrafikens utveckling under det nästkommande året. Trafikplanen är framtagen i samverkan med Västtrafiks kommuner, trafikföretag och andra intressenter. Trafikförslagen i Trafikplan 2026 utgör ett beslutsunderlag för Västtrafiks styrelse.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet, tillsammans med framtagna måldokument och strategier, är grunden för Västtrafiks trafikplanering. En viktig del i arbetet med Trafikplanen är att säkerställa ett övergripande systemperspektiv och att en fungerande helhet beaktas. Trafikförändringsförslagen utgår från fakta och analys av resandet, där hänsyn även tas till resandeutvecklingsprognoser och samhällsutveckling för kommande år.

Den röda tråden:



Under pågående trafikår sker det emellanåt andra trafikförändringar, exempelvis på grund av stora byggprojekt som i Göteborg med Västlänken. Det kan också handla om förändringar som av olika skäl behöver genomföras relativt snabbt, till exempel på grund av kapacitetsbrist eller andra saker som inte har kunnat förutses.

De allra flesta trafikförändringar kommer att börja gälla i december 2025 men några trafikförändringar kommer att genomföras vid övriga tidtabellsskiften under 2026.

Nu i juni 2025 är det trafikstart för flera stora upphandlade trafikavtal; Skaraborg, Hisingen, Expressbuss GMP (nuvarande Röd och Lila express), Alingsås samt Uddevalla. Det innebär att det i dessa områden/avtal inte finns med några större förslag på trafikförändringar.

Under 2026 kommer det sedan att vara trafikstart för nya trafikavtal i Norra Bohuslän (Tanum och Strömstad) samt i Kostertrafiken.

Inriktning för trafikutveckling 2026 och framåt

Trafiken i vår region behöver ständigt ses över och utvecklas i takt med att regionen växer och att medborgarnas resvanor förändras.

Vår generella inriktning är att vi arbetar med att identifiera trafikförändringar som främjar nya resvanor och förbättrar vårt erbjudande till såväl befintliga som nya kunder.

Vi jobbar kontinuerligt med att analysera vårt befintliga erbjudande för att säkerställa att detta har rätt utbud kopplat till Regionalt trafikförsörjningsprogram, våra målbilder, strategier och riktlinjer. Genom att följa resandeutvecklingen och vid behov justera utbudet så att det matchar det faktiska resandet kan vi också säkerställa att vår trafik är så ekonomiskt effektiv som möjligt.

Utgångspunkten för den årliga trafikplanen är vår långsiktiga trafikutvecklingsplan som är femårig och innehåller trafikförändringar vars syfte är att öka det hållbara resandet kopplat till målbilder och handlingsplaner, infrastrukturförändringar samt samhälls- och stadsutveckling.

Så här har vi arbetat fram trafikplanen

Samverkan i samband med framtagningen av trafikplanen

Under arbetet med att ta fram trafikplanen sker alltid samverkan med andra parter, så även i framtagandet av trafikplan 2026.

Kommunsamverkan har skett i flera steg:

- Uppstartsmöte med kommunerna för att beskriva förutsättningarna för arbetet (september 2024)
- Samverkansmöten med respektive kommun (september – oktober 2024)
- Informationsmöten om tåg (oktober 2024)
- Skriftliga återkopplingar till resp. kommun med information om status för arbetet, samt vilka förslag vi arbetar vidare med (november 2024)
- Fördjupade samverkansmöten med kommuner berörda av större trafikförändringar (november 2024 – januari 2025)
- Skriftlig återkoppling till resp. kommun med information om de trafikförändringar som berör deras kommun, och som finns med i slutligt förslag till trafikplan (maj 2025)
- Informationsmöte om Trafikplan 2026 - stormöte för alla kommuner, där vi ger information om förslagen i trafikplanen, samt ger möjlighet att ställa frågor (4 juni 2025)

Samverkan med trafikföretag:

- Samverkansmöten med trafikföretagen har skett löpande under året för att identifiera relevanta trafikförändringar. Under september – oktober 2024 har möten skett för att gå igenom vilka förslag som varit aktuella att gå vidare med i trafikplan.
- För varje idé till trafikförändring har en påverkansbedömning gjorts, där bland annat fordonstillgång, påverkan på förarens arbetsmiljö och ekonomisk påverkan för både Västtrafik och trafikföretaget analyserats.
- Trafikföretagen har detaljplanerat och beräknat förslagen under perioden november 2024 – januari 2025 och därefter har Västtrafik kvalitetssäkrat förslagen för att säkerställa att de motsvarar det som är överenskommet.

Samverkan med Trafikverket:

- Samverkan med Trafikverket har skett i de fall trafikförändringarna har inneburit ett behov av nya hållplatser på statligt vägnät alternativt att befintliga hållplatser har behövt justeras.
- Varaktiga infrastrukturförändringar har varit med i bedömningen av om kollektivtrafiken behöver förändras.

Kundsynpunkter:

- I arbetet med trafikplanen har kundsynpunkter analyserats för att se om och hur trafiken kan behöva justeras.

Bedömning av kundpåverkan

En viktig del i arbetet med trafikförändringar är att analysera vilka konsekvenser förslagen får för dagens kunder, samt för möjligheten att få fler att resa med kollektivtrafiken. Under arbetet med trafikplanen har därför bedömningar gjorts i flera olika steg:

- *Påverkansbedömning:*
 - Redan när ett förslag identifierats som intressant har en så kallad påverkansbedömning gjorts. I denna ingår att analysera hur befintliga kunder påverkas.
 - Förslag som bedömts ha alltför stor negativ kundpåverkan i förhållande till annan nytta (exempelvis ekonomisk hållbarhet), har sorterats bort redan här.
- *Analys av förslagen:*
 - Längre fram i processen har förslagen analyserats i detalj, även här utifrån hur kunder påverkas.
 - Konsekvenser och effekter av trafikförändringen har beskrivits och dokumenterats.
- *Informationsbedömning:*
 - Innan förslagen i trafikplan lyfts för beslut har en slutlig informationsbedömning gjorts. Lämpliga informations- och kommunikationsåtgärder kommer att sättas in utifrån hur stor påverkan som förslagen bedöms få på dagens resenärer.

Som helhet bedöms förslagen i Trafikplan 2026 få en positiv påverkan på dagens resenärer, samt på möjligheten att attrahera fler att resa kollektivt. Två av förslagen innebär en större

omstrukturering av trafiken och kommer för vissa befintliga resenärer att medföra förändrade resvägar. Det innebär att resmöjligheterna finns kvar men att man får resa på ett annat sätt. Dessa förslag har analyserats särskilt.

Samlade avvägningar och bedömningar

I arbetet med trafikplan har avvägningar och bedömningar gjorts ur ett antal olika perspektiv.

Sammantaget har följande avvägningar och bedömningar gjorts för planen som helhet:

- *Geografisk spridning av förslagen*
 - I arbetet med trafikplanen har vi strävat efter att få en spridning av förslagen, framför allt när det gäller utökningar, över hela regionen. Samtidigt ser resandeunderlaget väldigt olika ut i olika typer av geografier, och det är också väldigt olika förutsättningar när det gäller hur samhället utvecklas. Det grundläggande utbudet enligt Trafikförsörjningsprogrammet har säkerställts i arbetet.
 - Årets trafikplan innehåller främst förslag inom tåg (som per definition ofta rör större geografiska områden) samt förslag inom Göteborgsområdet, Göteborgsregionen och Boråsregionen. Anledningarna är främst att stora områden i regionen (Skaraborg och Fyrbodal) ligger i olika faser av upphandling av trafiken (pågående upphandling eller etablering av nytt avtal), alternativt att nytt trafikavtal nyligen startat eller är på gång att starta. I samband med upphandlingar görs omfattande analyser av trafiken och ofta större trafikförändringar. I berörda områden blir det därför naturligt färre förändringar inom trafikplanen.
- *Jämställdhetsperspektivet och socioekonomiskt perspektiv*
 - Statistiskt sett vet vi att fler kvinnor än män reser kollektivt och att socioekonomiskt svaga grupper i större utsträckning är beroende av kollektivtrafiken.
 - Trafikplan 2026 innehåller främst utökningar. En del förslag innebär samtidigt en större omstrukturering av trafiken och kommer för vissa befintliga resenärer att medföra förändrade resvägar. Det innebär att resmöjligheterna finns kvar men att man får resa på ett annat sätt.
 - Trafikplanen kan därför som helhet antas ha en positiv påverkan ur ett jämställdhets- och socioekonomiskt perspektiv i de fall där utökningar sker, samt en neutral (oförändrad) påverkan där resmöjligheter förändras men kvarstår.
- *Barn- och tillgänglighetsperspektivet*
 - Trafikplanen innehåller inga förändringar som rör barn specifikt.
 - Några av förslagen innebär att direktresor för vissa resenärer förändras till bytesresor. Byten är en naturlig del av kollektivtrafiksystemet, men för vissa resenärsgupper, som t ex barn och funktionshindrade, kan det innebära att resan upplevs mer osäker eller utmanande. Andra förslag innebär att nya direktresemöjligheter uppstår, något som är positivt ur detta perspektiv.

Kommunikation efter beslutad trafikplan

När förslaget till trafikplan finns framme börjar kommunikationsinsatser förberedas. En bedömning görs av varje förändringsförslag som finns med i trafikplanen för att identifiera hur stort behovet av informationsinsats är. Därefter tas en mer detaljerad kommunikationsplan fram med aktiviteter som genomförs innan trafikstart.

Bedömning av informationsbehov	Exempel på åtgärder
Liten ■ Enstaka linjer med få resenärer förändras lite i utbud (mer/mindre) ■ Inga längre restider ■ Få eller inga reaktioner förväntas	• Hållplatsanslag • Information till kundtjänst
Mellan ■ Kluster av linjer eller stor linje med många resande får förändrat utbud ■ Längre restider. ■ En del reaktioner förväntas.	• Hållplatsanslag • Lokalpress • Information till kundtjänst • Webbnyhet • Nyhetsbrev • Annonss
Stor ■ Större systemförändring av stads- eller landsbygdslinjer görs ■ Indragna linjer eller stor utbudsminskning ■ Längre restider och/eller byten ■ Stora reaktioner förväntas	• Kommunikationsplan tas fram • Budskapsplatta • Information till kundtjänst

Direkt efter beslutad trafikplan skickas även pressmeddelande ut för att informera om beslutet och om innehållet på övergripande nivå.

Trafikförändringar för tåg

Varberg – Göteborg

Fler och tätare resmöjligheter mellan Varberg och Åsa till och från Mölndal och Göteborg. Det finns redan idag en stor efterfrågan på sträckan och utökningen kommer att avlasta Öresundstågen som idag har kapacitetsproblem. Satsningen ingår dessutom som en del i att bygga ut trafiken inför öppnandet av Västlänken.

Utökningen ger 15-minuterstrafik i vissa intervall under måndag–fredag och 30-minuterstrafik på dagtid under lördagar och söndagar.



Nya avgångar från Varberg							
Må-fr	04:50	08:50	15:50				
Lö-sö	08:05	10:05	12:05	14:05	16:05	18:05	20:05
Nya avgångar från Göteborg							
Må-fr	05:55	07:55	14:55				
Lö-sö	09:10	11:10	13:10	15:10	17:10	19:10	21:10

Resenärspåverkan

Förslaget innebär förbättrade resmöjligheter och inga negativa konsekvenser för resenär har identifierats.

- Utökningen finansieras till stor del av Hallandstrafiken.
- Startmånad är december 2025.

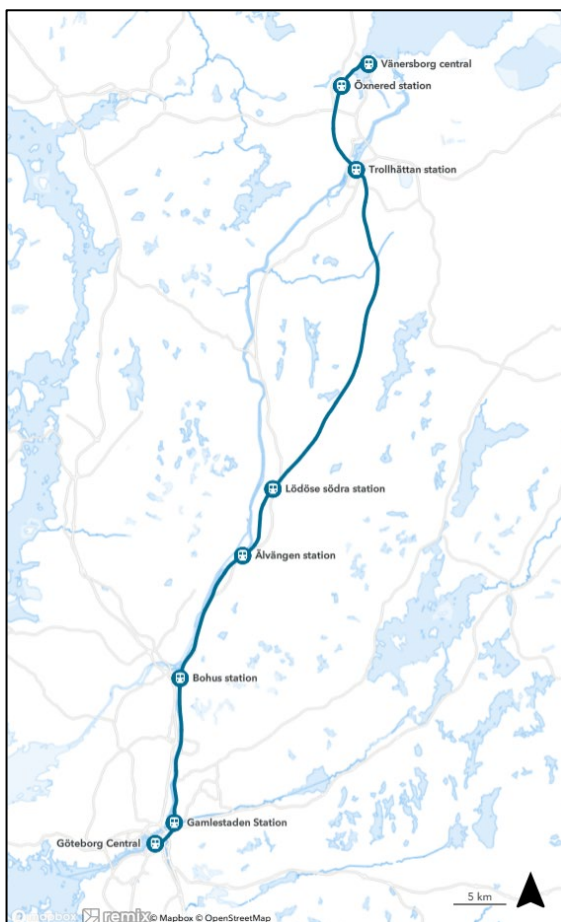
Vänersborg – Göteborg

Stråket Vänersborg/Trollhättan – Göteborg har utvecklats till ett starkt stråk med såväl arbets- och studiependling som fritidsresor. Det är också i den här relationen som det absolut största underlaget finns samtidigt som resandet med "Alependeln" på sträckan Älvängen – Göteborg är lågt i förhållande till hur många avgångar som körs.

Förslaget innebär:

- Utökning av trafiken Vänersborg – Göteborg med fem dubbelturer måndag – fredag vilket ger 30-minuterstrafik mellan 05 och 20.
- En dubbeltur Göteborg – Älvängen dras in vardagar på grund av lågt resande.
- Två morgonavgångar på söndagar förlängs från Älvängen till och från Vänersborg
- En avgång Göteborg – Älvängen flyttas fram två timmar på söndagar

Utökningen är en del av utbyggnaden av de starka stråken inför öppnandet av Västlänken.



Nya avgångar Vänersborg – Göteborg

Må-fr 09:39 10:39 11:39 12:39 13:39

Sö 06:30

Nya avgångar Göteborg – Vänersborg

Må-fr 09:30 10:30 11:30 12:30 13:30

Sö 07:50

Indragen tur Älvängen – Göteborg

Må-fr 19:13

Sö

Indragen samt tidsjusterad tur Göteborg – Älvängen

Må-fr 18:35

Sö 06:20 → 08:20 (tidsjusteras)

Resenärspåverkan

Det är positivt att kunna erbjuda 30-minuterstrafik Vänersborg – Göteborg även dagtid måndag – fredag.

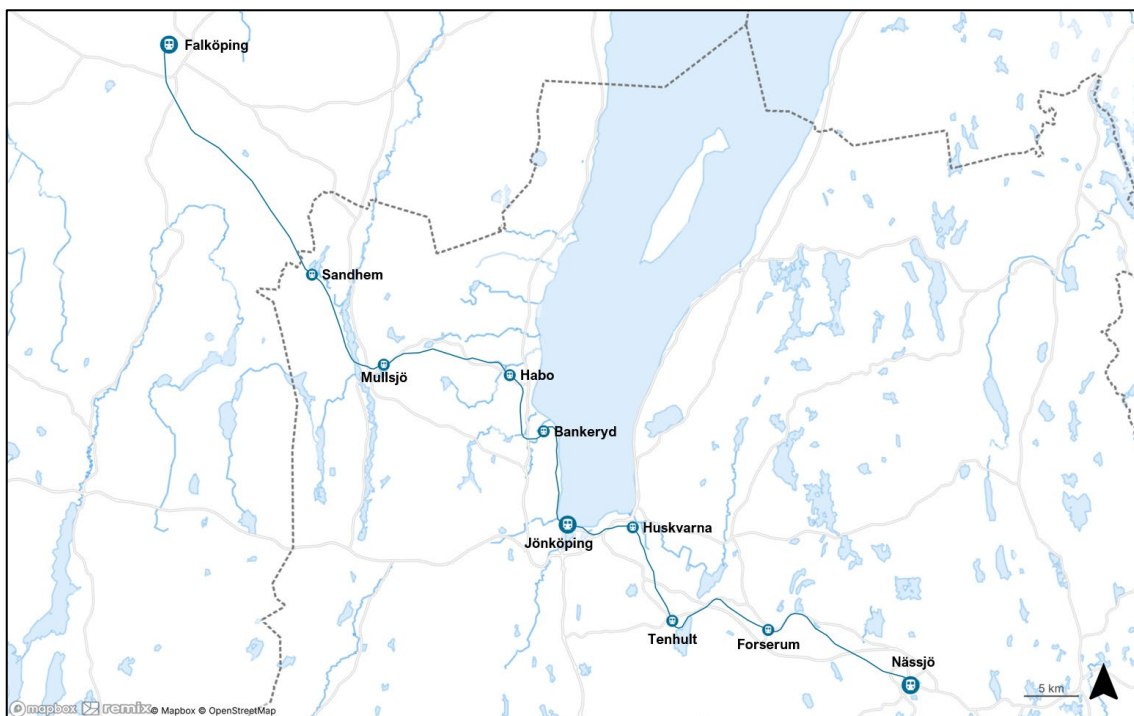
Indragning av turerna 18:35 och 19:13 på sträckan Göteborg – Älvängen bedöms inte få några allvarliga konsekvenser för resenärerna då de kan resa med avgångarna 15 minuter före eller efter indragen tur där det finns gott om ledig kapacitet.

Söndagsturen från Göteborg som flyttas från 06:20 till 08:20 har idag väldigt lågt resande och bedöms göra större resenärssnytta i sitt nya tidsläge.

- Startmånad är december 2025.

Falköping – Nässjö

Fritidsresandet på helgerna är omfattande i stråket. Utökat utbud på helger ger bättre lokala förbindelser till och från Jönköping samt bättre anslutningsmöjligheter både till Västra och Södra stambanan i Falköping och Nässjö.



Förslaget innebär en ny dubbeltur på lördag och söndag vilket ger timmestrafik under hela dagen.

De nya turerna avgår från Falköping 18:20 lördagar och 10:20 söndagar samt från Nässjö 18:20 lördagar och 10:20 söndagar.

Tillsammans ger detta timmestrafik under hela dagen.

Resenärspåverkan

Förslaget innebär förbättrade resmöjligheter och inga negativa konsekvenser för resenär har identifierats.

- Utökningen finansieras till stor del av Jönköpings länstrafik.
- Startmånad är december 2025.

Trafikförändringar i Göteborgsområdet kopplade till Lindholmen

Samtliga linjer i spårvagnsnätet får enhetligt utbud

Förändringen gör att vagnarna lättare kan hålla ett jämnt avstånd mellan varandra och därmed förbättras framkomligheten i systemet. För resenärerna innebär förändringen en mindre utbudsökning under för- och eftermiddagspeak, men denna kan upplevas som stor eftersom flödet blir jämnare.

Förslaget innebär:

- 8-minuterstrafik i högtrafik måndag-fredag
- 10-minuterstrafik i dagtrafik måndag-fredag

Resenärspåverkan

Förslaget innebär förbättrade resmöjligheter och inga negativa konsekvenser för resenär har identifierats.

- Startmånad är december 2025.

Linje 2 och 10 justeras samt ny linje 12

2 Högsbotorp–Biskopsgården

10 Lindholmen–Guldheden

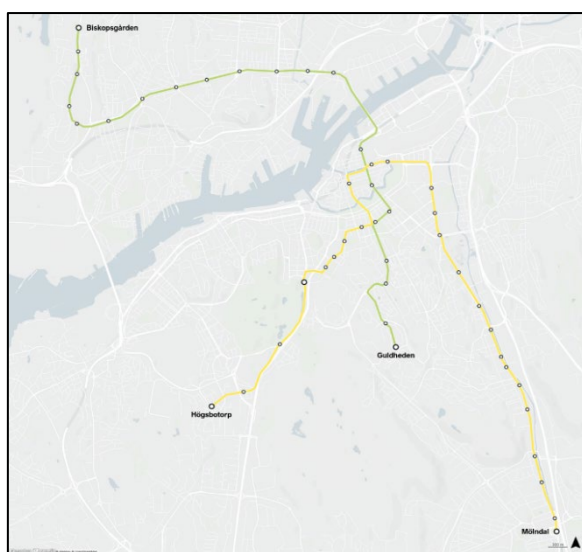
12 Lindholmen – Mölndal

Linje 2 körs idag mellan Högsbotorp och Mölndal men föreslås i stället köras mellan Högsbotorp och Biskopsgården för att ersätta linje 10 i stråket mellan Brunnsparken och Biskopsgården. Delen Mölndal – Centralstationen tas över av den nya linje 12.

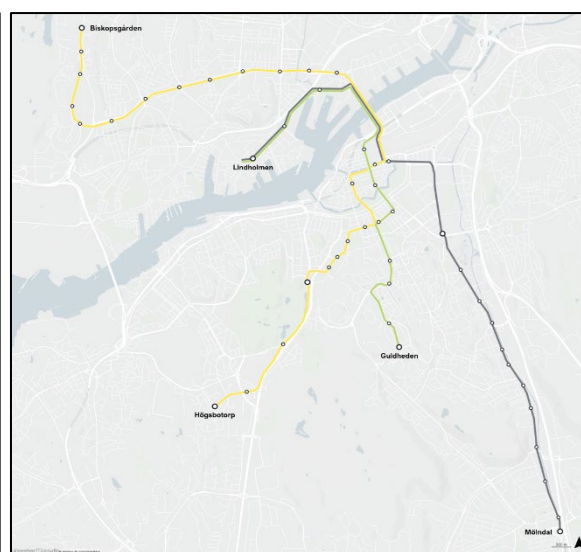
Linje 10 som idag körs Guldheden – Biskopsgården föreslås i stället trafikera den nya spårvägssträckningen till Lindholmen. På detta sätt behålls den viktiga kopplingen Chalmers–Chalmers som idag körs av busslinje 16. Stråket Brunnsparken – Biskopsgården trafikeras i stället av linje 2.

Linje 12 är en ny spårvagnslinje. Linjens syfte är att ge den nya förbindelsen till Lindholmen god trafik under hela trafikdygnet, ersätta linje 2 till Mölndal och skapa goda resmöjligheter mellan Korsvägen, Skånegatan och Centralstationen där många reser.

Nuvarande linjedragningar



Föreslagna linjedragningar



Resenärspåverkan

Förslaget innebär att den nybyggda spårvägen till Lindholmen kommer att trafikeras av två nya linjer som tillsammans får avgångar var fjärde minut i högtrafik. Förändringen skapar inte bara bekvämare och snabbare resmöjligheter utan också helt nya direktresemöjligheter mellan Södra Guldheden respektive Mölndal och Korsvägen till Lindholmen. Några negativa konsekvenser för resenär kopplat till omläggningen av spårvagnslinjerna har inte identifierats.

- Startmånad är december 2025.

Större delen av linje 13 avvecklas permanent

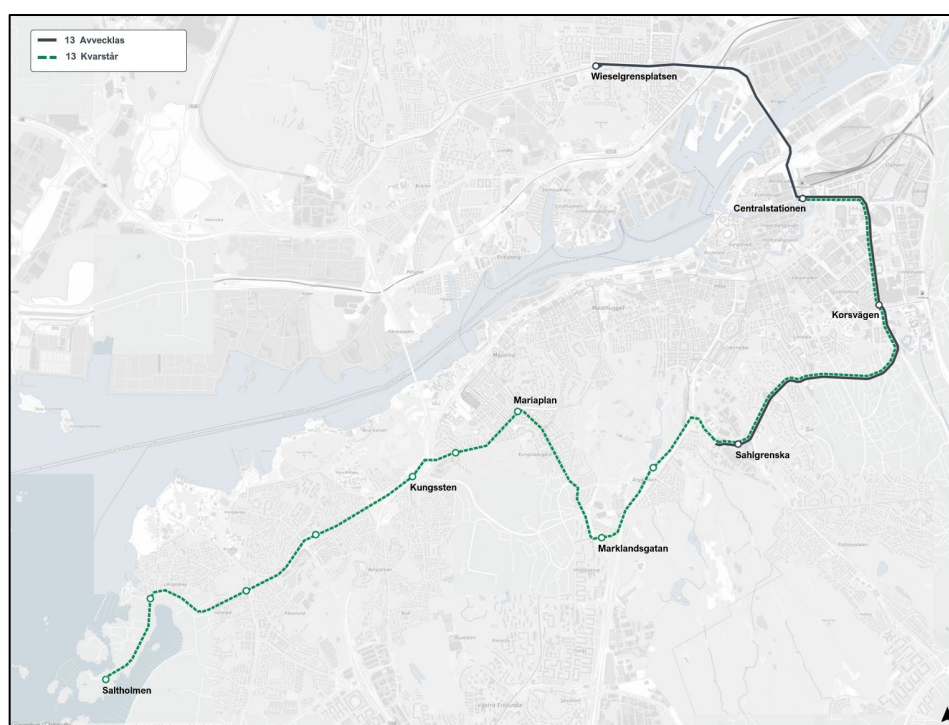
13 (Saltholmen–) Sahlgrenska–Brämaregården

Linje 13 består av två varianter varav delen Sahlgrenska – Brämaregården redan är indragen sedan hösten 2021 på grund av förar- och vagnsbrist.

Det huvudsakliga trafikeringsuppdraget för linjen har varit att från morgon till tidig kväll komplettera linje 2 på sträckan Centralstationen–Skånegatan–Korsvägen samt linje 6 mellan Korsvägen och Chalmers.

Delen Saltholmen-Centrum har enbart fem avgångar i riktning mot Centralstationen på morgonen. Avgångarna är till största delen anpassade till båttrafiken.

Förslaget innebär att morgonturerna Saltholmen – Centralstationen behålls men att grundtrafikeringen Sahlgrenska – Brämaregården avvecklas permanent. Kapaciteten har varit fullt tillräcklig under tiden som linjen har varit indragen och vagnarna behövs för att trafikera resten av nätet med 8-minuterstrafik i högtrafik



Resenärspåverkan

Då morgonturerna från Saltholmen kvarstår och resten av linjen är indragen sedan 2021 innebär förslaget ingen påverkan för resenärerna jämfört med idag.

- Startmånad är december 2025.

Stombuss ersätts av spårvagn och lokallinjer

Det här förslaget innebär en större omstrukturering av trafiken och kommer för vissa befintliga resenärer att medföra förändrade resvägar. Det innebär att resmöjligheterna finns kvar men att man får resa på ett annat sätt. Följande principer har varit vägledande i arbetet för att säkerställa att den nya lösningen blir bra ur ett kundperspektiv:

- Utgångspunkt i en analys av dagens resande på linje 16.

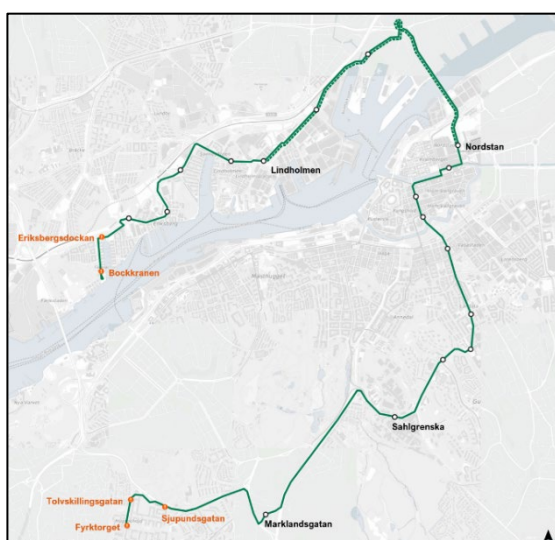
- Viktiga relationer där vi behöver behålla direktresor.
 - Chalmers/Chalmers
 - Högsbohöjd/Sahlgrenska
- Undersöka möjligheten till nya direktresor.
- Säkerställa minst lika bra utbud som tidigare för alla resenärer.
- Säkerställa goda bytesmöjligheter.
- Se till att så många som möjligt kan resa med de nya spårvagnslinjerna.
- Restiden ska hållas nere, även för de som nu får ett byte för vissa resor.

Avveckling av linje 16 och 16X

16 Västra Eriksberg – Marklandsgatan – Högsbohöjd

16X Lindholmen – Nordstan

Linje 16 infördes 2003 utifrån syftet att erbjuda kapacitetsstark kollektivtrafik längs Norra Älvstranden medan linjevarianten 16X under den absoluta högtrafiken förstärker utbudet mellan Nordstan och Lindholmen.

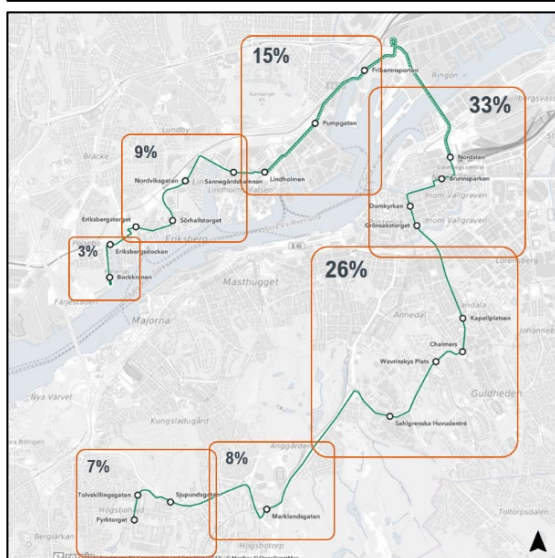


Redan från start stadsutvecklades Norra Älvstranden med en framtida spårvagnstrafik i åtanke med egna körfält och en rak geometri för kollektivtrafiken. Nu när den första etappen av spårvägsutbyggnaden till Lindholmen är klar blir en naturlig följd att spårvagnstrafiken tar över trafikeringsuppgiften från linje 16 och 16X vilket innebär att linjerna avvecklas.

Spårvagnslinjerna kommer att öka kapaciteten i stråket Brunnsparken/ Nordstan – Lindholmen med 50–80% i högtrafik jämfört med dagens linje 16 och 16X.

Antalet påstigande på linje 16 är främst koncentrerat till mitten av linjen medan det är relativt få resor i ytterdelarna – runt 75% av dagens resenärer stiger på mellan Sahlgrenska och Lindholmen och linjen har som högst beläggning mellan Nordstan och Lindholmen

Avvecklingen av linje 16 innebär att Högsbohöjd med tre hållplatser och området kring Bockkranen med två hållplatser kommer att ersättas med nya lokallinjer. Resenärer på övriga hållplatser hänvisas till spårvagn eller befintliga busslinjer.



Resenärspåverkan

Majoriteten av dagens resenärer på linje 16 kommer att kunna resa med spårvagn. För resenärer från Högsbohöjd (tre hållplatser) och Västra Eriksberg/Bockkranen (två hållplatser) kommer förändringen att innebära ett byte för att ta sig till Brunnsparken/Nordstan. Utbudet i dessa två områden kommer dock att bli dock något högre än idag, då båda kommer att få två linjer som går i kvartstrafik i högtrafik, vilket ger 71/2 minuterstrafik (idag 10-minuterstrafik). Se vidare beskrivning nedan för respektive område.

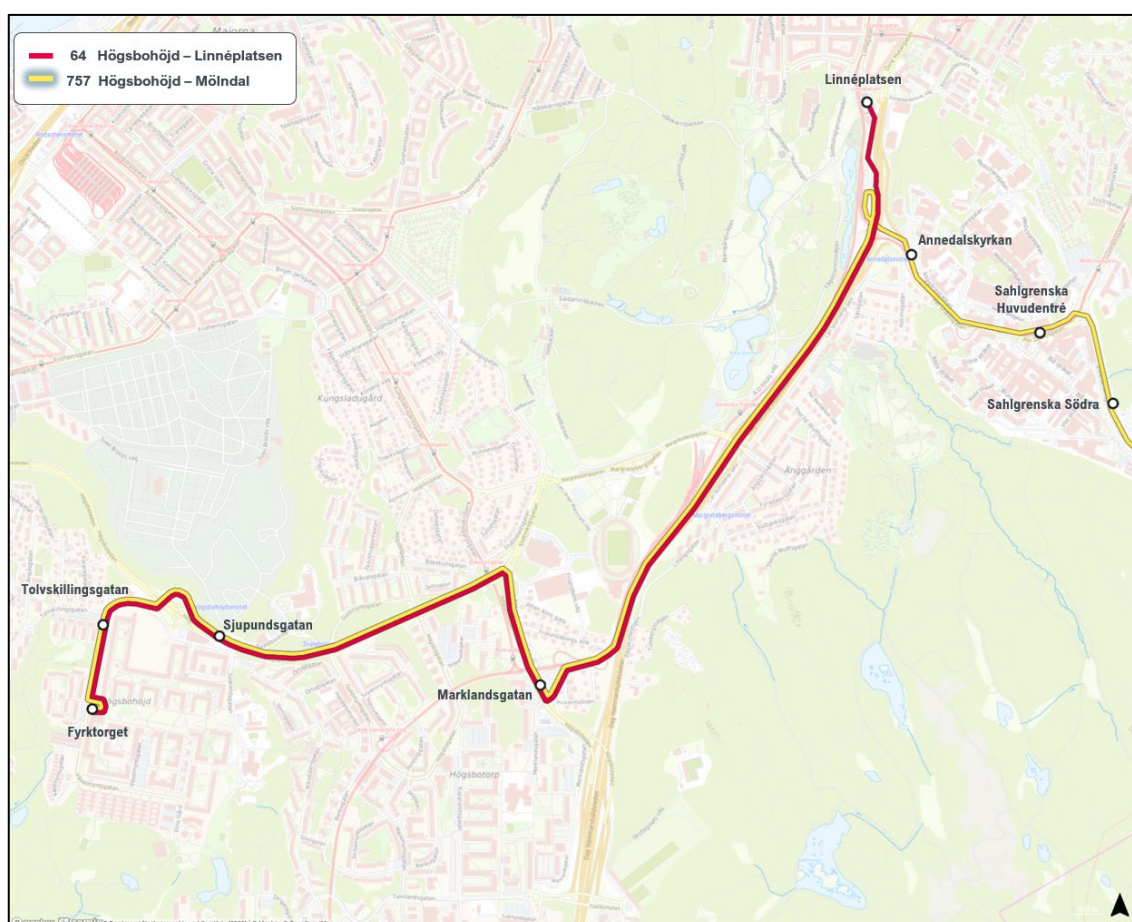
- Startmånad är december 2025.

Lokallinjer Högsbohöjd

64 Högsbohöjd – Linnéplatsen

757 Högsbohöjd – Mölndal

Idag körs varannan tur på linje 16 i högtrafik från Marklandsgatan till Högsbohöjd och området har som tätast 10-minuterstrafik. Ungefär 30 % av dagens resenärer från Högsbohöjd gör redan ett byte vid Marklandsgatan och på vissa turer närmar sig andelen 50 %. Runt 30 % av resenärerna från Högsbohöjd reser till och från Sahlgrenska; kopplingen till Sahlgrenska är därför viktig att behålla.



När linje 16 försvinner är förslaget att linje 757 som idag kör Mölndal – Linnéplatsen i stället körs mellan Mölndal och Högsbohöjd vilket gör att direktresemöjligheterna till Sahlgrenska behålls.

För att komplettera och bibehålla minst dagens utbud införs också en ny linje 64 som kommer att köra Högsbohöjd – Linnéplatsen. Det är en ny koppling som inte finns idag.

Från Sjupundsgatan finns fortsatt direktresemöjlighet till Eriksberg och Lindholmen med linje 19 från Marklandsgatan.

Idag är turtätheten med linje 16 var 10:e minut till och från Högsbohöjd i högtrafik. Med linje 64 och 757, som vardera körs var 15:e minut, blir i stället turtätheten var 7½:e minut. Dagtid blir det 15-minuterstrafik i stället för 10-minuterstrafik medan utbudet blir oförändrat med 15-minuterstrafik i lågtrafik.

Resenärspåverkan

Dagens resmöjligheter bibehålls, men resenärer från Högsbohöjd kommer i fortsättningen att få göra ett byte för att ta sig till Brunnsparken/Nordstan. Även om relativt få väljer den resvägen idag kan det innebära påverkan. Det finns tät trafik och snabba bytesmöjligheter för vidare resor vid både Marklandsgatan och Linnéplatsen. Direktresemöjligheten till Linnéplatsen är ny.

Resor från Mölndal till Sahlgrenska och Linnéplatsen sker idag främst med linje 25 som inte kommer att förändras. När linje 757 dras till Högsbohöjd i stället för Linnéplatsen innebär det att ett mindre antal resenärer från Krokslätt kommer att behöva göra ett byte om de ska till Linnéplatsen.

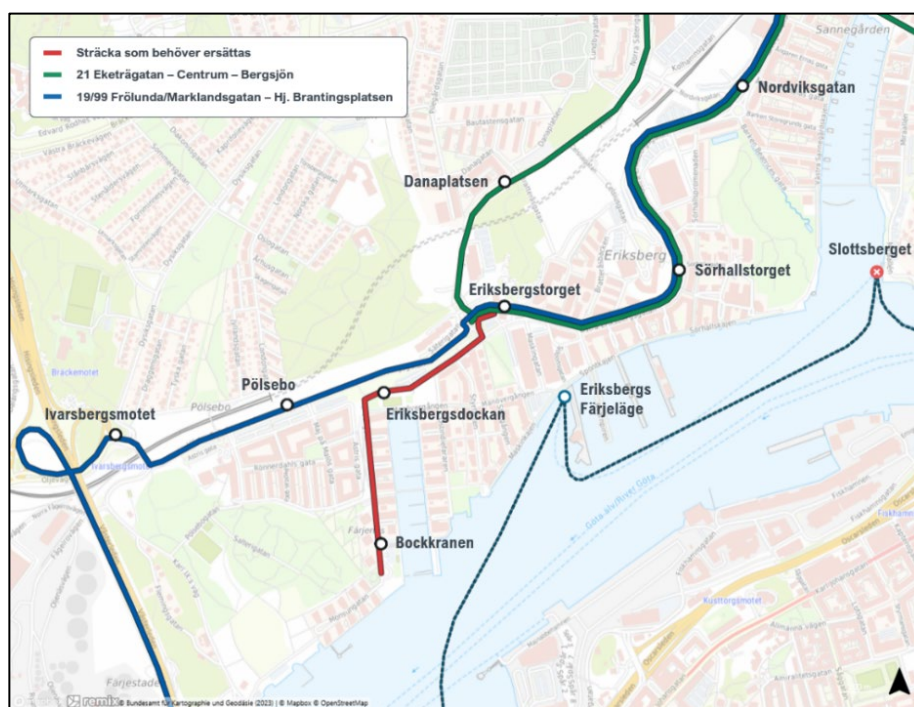
- Startmånad är december 2025.

Lokallinjer Västra Eriksberg/Bockkranen

42 Västra Eriksberg – Skogome

47 Västra Eriksberg – Backa Industriområde

Västra Eriksberg med hållplatserna Bockkranen och Eriksbergsdockan har idag som tätast 10-minuterstrafik med linje 16. Området försörjs också av linje 19 och 99 vid hållplatserna Pölsebo och Eriksbergstorget samt vidare mot Hjalmar Brantingsplatsen. Tillsammans har dessa två linjer 5-minuterstrafik i högtrafik. Utöver detta ansluter linje 21 från Eketrädegatan vid Eriksbergstorget med 10-minuterstrafik i högtrafik för att köra vidare mot Nordstan och Bergsjön. Dessutom tillkommer färjetrafiken vid Eriksbergs färjeläge med avgångar ungefär var 20:e minut.

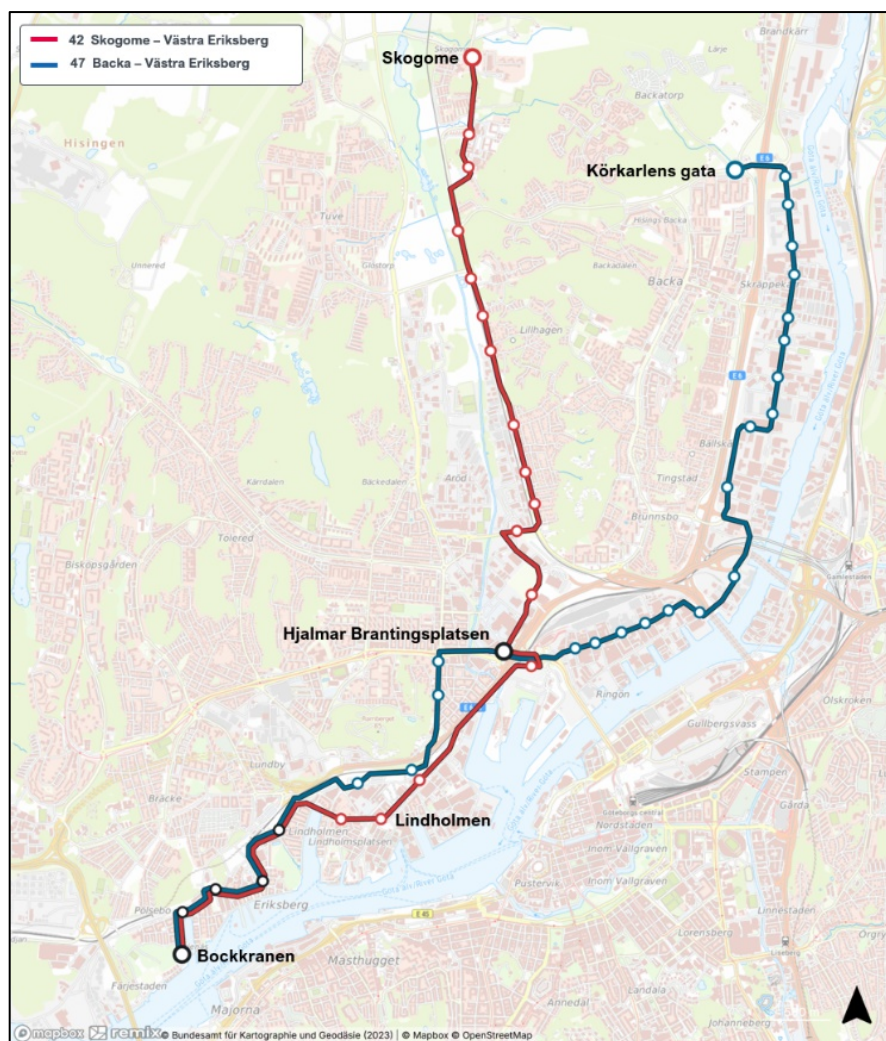


När linje 16 ersätts av spårvagn till Lindholmen är det alltså hållplatserna Eriksbergsdockan och Bockkranen som behöver kompletteras med ny trafik. En normal vardag har de båda hållplatserna i genomsnitt 140 påstigande under maxtimmen 07–08, under övriga dagen är resandet betydligt lägre.

För att erbjuda minst motsvarande resmöjligheter vid Bockkranen och Eriksbergsdockan från december föreslås att linje 16 ersätts lokalt av linje 42 och 47.

Linje 42 och 47 körs vardera i 15-minuterstrafik och vänder idag vid Hjalmar Brantingsplatsen. Genom att förlänga dessa till Bockkranen ersätts dagens 10-minuterstrafik på linje 16 med 7½-minuterstrafik i högtrafik. Dagtid blir utbudet 12-minuterstrafik i stället för 10-minuterstrafik medan det i lågtrafik blir oförändrat mot idag, det vill säga 15-minuterstrafik.

Linje 42 föreslås köra via Frihamnssporten och Lindholmsallén medan linje 47 föreslås köra via Vågmästareplatsen och Polstjärnegatan. På så vis erbjuds två alternativa resvägar.



Kommande år kommer möjligheten att vända linjer på Hjalmar Brantingsplatsen att försvinna. Genom att göra linje 42 och 47 genomgående minskas belastningen på Hjalmar Brantingsplatsen och vi skapar bättre förutsättningar för kommande år.

Resenärspåverkan

Utbudet kommer att motsvara dagens, men den tydligaste effekten är att resenärer från Bockkranen och Eriksbergsdockan i fortsättningen kommer att få göra ett byte för att ta sig till Nordstan/Brunnsparken. Genom att en av linjerna körs via Lindholmen säkerställs snabba byten till spårvagn och tät trafik mot Nordstan/Brunnsparken.

Förändringen skapar nya och förbättrade kopplingar lokalt på Hisingen, direktresor mot Skogome och Backa samt en tydligare koppling till Hjalmar Brantingsplatsen som är en stor bytespunkt.

För resor från övriga hållplatser i Eriksberg kvarstår dagens resmöjligheter.

- Startmånad är december 2025.

Förbättrade arbetspendlingsmöjligheter till Volvo Lundby

99 Frölunda Torg – Hjalmar Brantingsplatsen

199 Radiomotet – Volvo Lundby – Lindholmen

Linje 99 körs idag var femte minut i högtrafik på morgonen men var tionde minut på eftermiddagen. Efter att linjen drogs om via Andromedagatan är trycket inte lika hårt på morgonen och 10-minuterstrafik räcker kapacitetsmässigt.

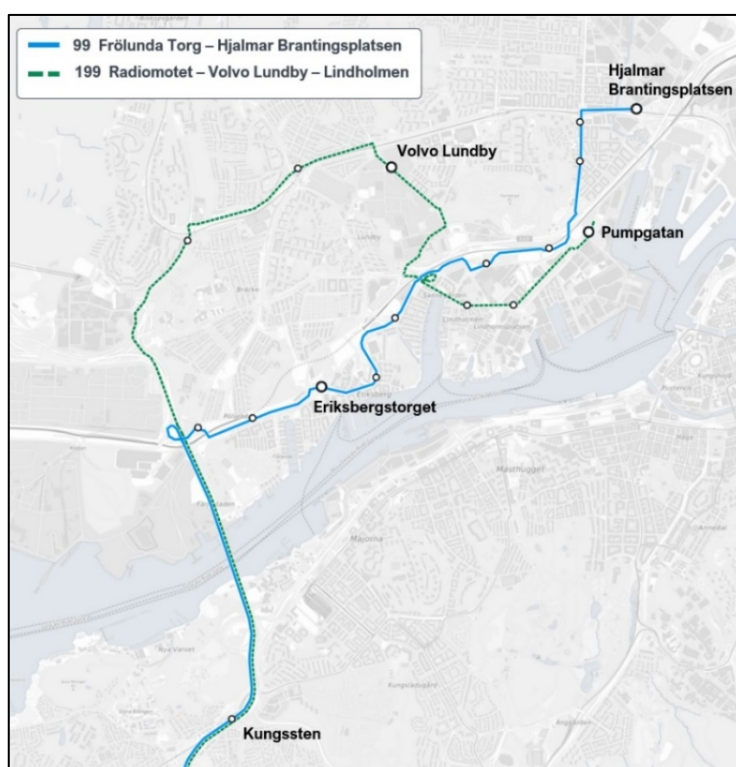
Då 10-minuterstrafik räknas som "tidtabellslöst" och därmed ett attraktivt utbud föreslås att morgonens 5-minuterstrafik omfördelas till en ny dubbelriktad högtrafiklinje 199 mellan Radiomotet, Volvo Lundby och Lindholmen.

Volvo har framfört önskemål om att kunna arbetspendla mellan dessa områden på ett snabbare sätt än idag.

Det innebär att:

Linje 99 får avgångar var 10:e minut.

Linje 199 får avgångar var 15:e minut i högtrafik både på morgon och eftermiddag.



Resenärspåverkan

Då 10-minuterstrafik upplevs som tidtabellslöst och minskningen på linje 99 inte bedöms leda till trängsel är den sammantagna bedömningen, inklusive nya resmöjligheter med linje 199, att någon negativ resenärspåverkan inte kan identifieras.

- Startmånad är december 2025.

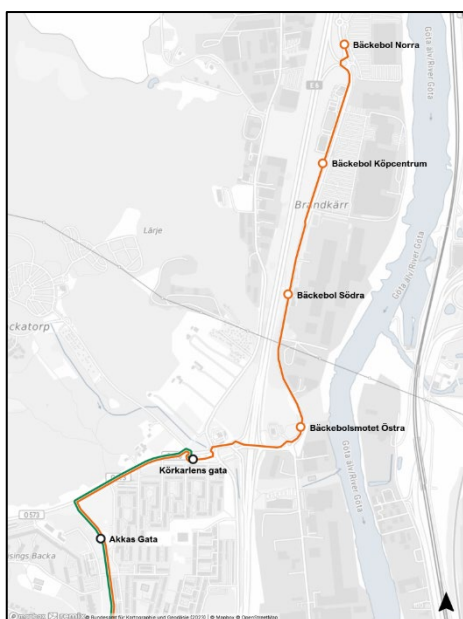
Övriga trafikförändringar i Göteborgsområdet

Ny fordonstyp på linje 18. Linje 19 förlängs till Bäckebol

18 Kallebäck – Backa

19 Marklandsgatan – Lindholmen – Bäckebol

Tidigare gick både linje 18 och 19 från Backa till Centrum, men sedan en tid är linje 18 ensam linje till Centrum då linje 19 i stället går till Marklandsgatan via Eriksberg. Linje 18 har hög beläggning med tidvis trängsel, samtidigt som det både i Backa och i Kallebäck pågår förtätning med nya bostäder och verksamheter. För att kunna ta emot fler resenärer behöver linje 18 större fordon då den redan körs var femte minut.



Förslaget innebär att de hybridbussar, 18 m som idag kör på linje 18 ersätts med de 21 m boggiledbussar som trafikerar linje 16 för att öka kapaciteten. För att antalet 21 m boggiledbussar skall räcka behöver linjen avkortas till Kärklens gata. Delen Kärklens gata till Bäckebol norra föreslås i stället att flyttas till linje 19.

18 m. ledbuss – upp till 90 passagerare



21 m. ledbuss – upp till 110 passagerare



Resenärspåverkan

Förslaget innebär att kapaciteten på linje 18 ökar vilket är positivt då det regelbundet förekommit kundsynpunkter om trängsel.

På vardagar under vintertidtabell kommer utbudet till och från Bäckebol att minska från 15- till 20-minuterstrafik mellan kl 15 och 18. Då det finns snabbare alternativ, exempelvis linje 40, bedöms resenärspåverkan vara begränsad.

- Startmånad är december 2025.

Mer kvällstrafik till Ringön

47 Backa industriområde – Hjalmar Brantingsplatsen

Ringön är ett mångfacetterat område med industri, verksamhet, service, restauranger, bryggerier och flertalet kulturverksamheter. En bra dag kan det röra sig om upp emot 3 000 besökare till och från området. Idag är det svårt att resa kollektivt efter klockan 20. Området ligger centralt rent avståndsmässigt, men är svårtillgängligt med dåliga GC-vägar och dålig belysning.

I samtal med näringslivet i området efterfrågas senare kvällsturer vardag och helg för att stötta verksamheterna och möjliggöra för ett tryggt och hållbart resandealternativ till och från Ringön. Förutom Ringön skulle även Backa industriområde ha nytta av senare turer då där finns verksamheter med skift som slutar sent.

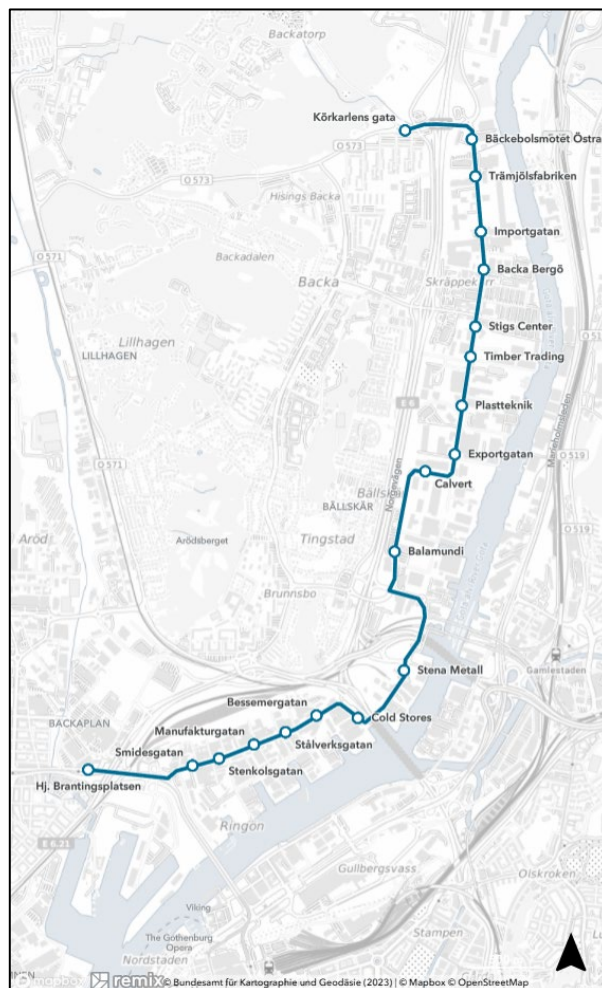
Trafiken föreslås utökas på vardagar genom att linje 47 körs med 30-minuterstrafik fram till midnatt måndag – fredag.

Linjen förlängs även till Bockkranen via Vågmästareplatsen som beskrivits ovan.

Resenärspåverkan

Förslaget innebär förbättrade resmöjligheter och inga negativa konsekvenser för resenär har identifierats.

- Startmånad är december 2025.



Direktresemöjligheter till Frölunda Torg

89 Skintebo – Frölunda Torg

Det finns idag behov av ytterligare kapacitet i stråket längs väg 158 och dessutom önskemål om direktresemöjligheter till och från Frölunda Torg.

Direktresemöjlighet fanns tidigare men försvann för 10 – 15 år sedan.

För att tillgodose främst arbets- och studiependling trafikeras nya linje 89 som en daglinje med följande öppettider:

Måndag – fredag: 05:30 – 20:00

Lördag – söndag: 10:00 – 18:00

Turtäthet i högtrafik blir 20 min, övrig tid 30 min.

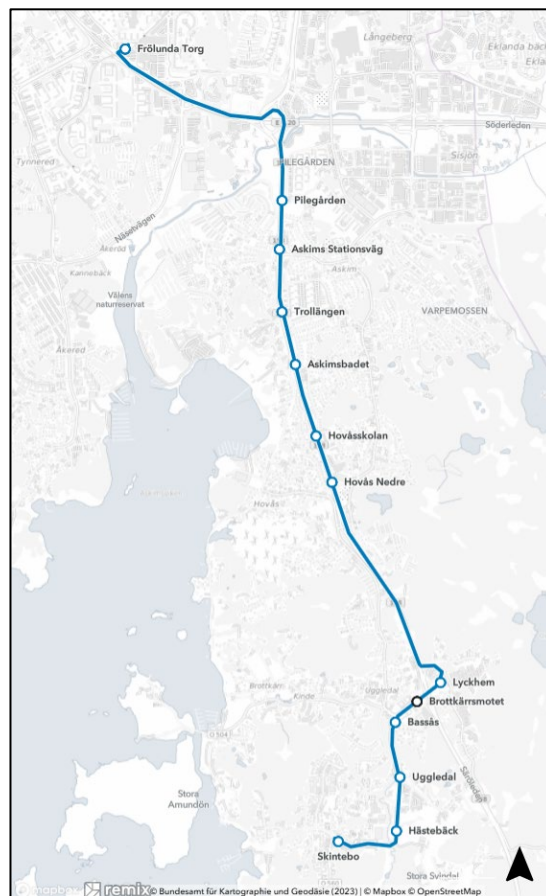
I högtrafik vänder linjen vid Brottkärrsmotet eftersom vändslingan i Skintebo då är upptagen av turer på linje X2 och linje 258.

Resenärspåverkan

Förslaget innebär förbättrade resmöjligheter och inga negativa konsekvenser för resenär har identifierats.

Förslaget innebär direktresemöjligheter till och från Frölunda Torg, något som varit efterfrågat.

- Startmånad är december 2025.

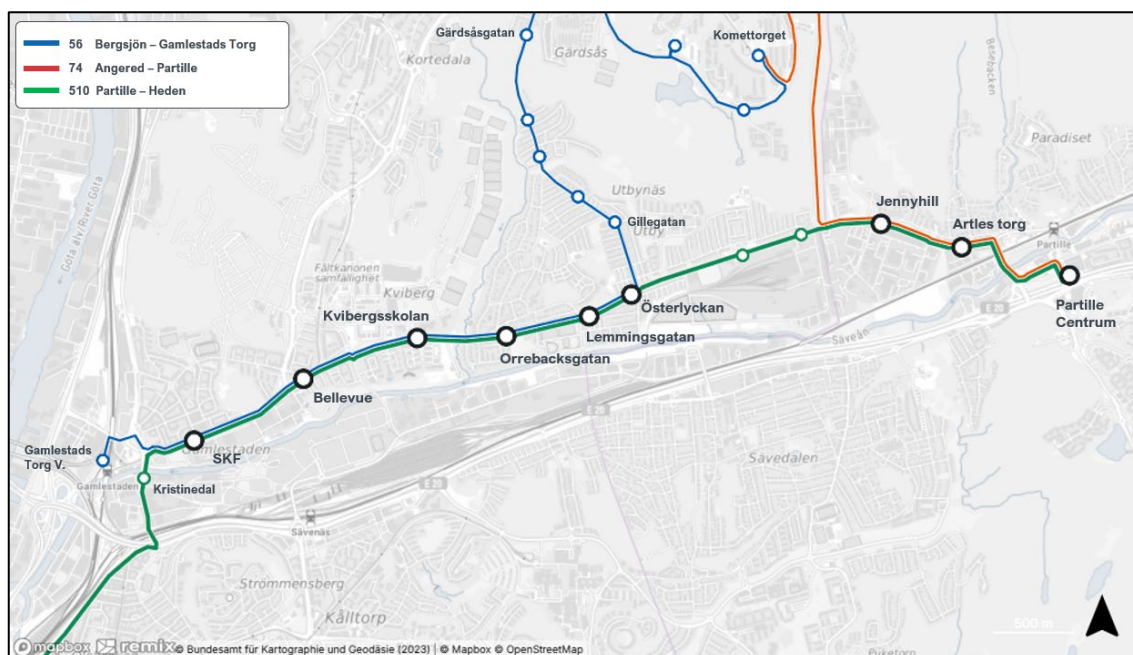


Utökat utbud ger bättre fasning i Utby

510 Partille – Heden

För att få ett jämt intervall på de gemensamma linjesträckningarna föreslås att linje 510 utökas från 30- till 20-minuterstrafik mellan klockan 09:00 och 12:00 på vardagar under vintertidtabell. Det innebär att linje 510 får samma utbud under hela dagtrafikintervallet som linje 56 och 74.

Genom utökningen ges förutsättningar att tillsammans få 10-minuterstrafik på delsträckorna SKF – Österlyckan och Jennyhill – Partille centrum.



Resenärspåverkan

Förslaget innebär förbättrade resmöjligheter och inga negativa konsekvenser för resenär har identifierats.

- Startmånad är december 2025.

Mer helgtrafik på expresser

X2 Billdal – Gerrebacka

X3 Särö/Kullavik – Olofstorp/Gråbo

Stråket längs väg 158 är hårt belastat även på helgerna och därför föreslås en utökning av turtätheten på lördagar och söndagar på linje X2 och X3 under vintertidtabell.

Mellan klockan 10:00 och 18:00 utökas X2 från 15- till 10-minuterstrafik på lördagar och från 15- till 12-minuterstrafik på söndagar.



X3 utökas från 30- till 15-minuterstrafik mellan 10:00 och 18:00 både lördagar och söndagar.

Detta innebär 15-minuterstrafik på sträckan mellan Snipen och Olofstorp.

Utökningen av X3 innebär att både Särö och Kullavik kommer att få 30-minuterstrafik i stället för 60-minuterstrafik på helger under dagtid.

Resenärspåverkan

Förslaget innebär förbättrade resmöjligheter och inga negativa konsekvenser för resenär har identifierats.

- Startmånad är december 2025.

Trafikförändringar i Göteborgsregionen

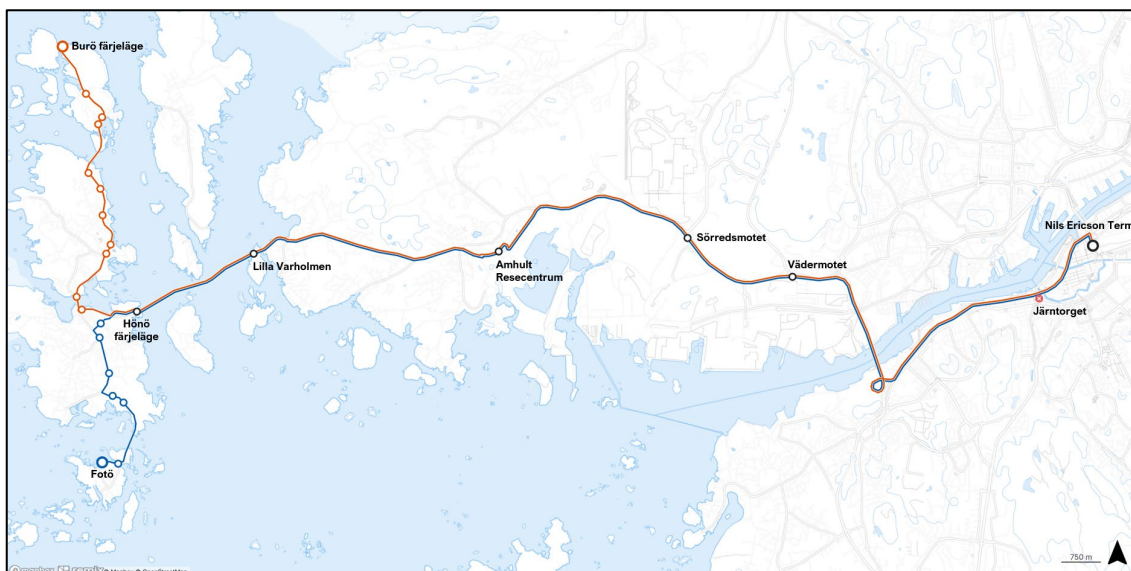
Öckerölinjer förlängs

290 Burö – Göteborg

291 Fotö – Göteborg

I det nya trafikavtalet för Öckerötrafiken som startade i december 2020 slutade linje 290 och 291 köra till Nils Ericson terminalen. Orsaken till förändringen var byggnationen av Västlänken och avstängning av Götatunneln. Förutsättningarna för att köra trafik in till Göteborgs centrala delar blev begränsade på grund av vägavstängningar.

I takt med Västlänkens färdigställande vid Centralstationen och att Götatunneln öppnar upp för trafik från tunnelmynningen vid Järnvågen ges möjligheten att åter kunna börja trafikera via tunneln till NET.



Linje 290 Burö - Göteborg och 291 Fotö – Göteborg återfår sin gamla linjesträckning till Nils Ericson Terminalen och vänder inte längre vid Järntorget.

Resenärspåverkan

Förslaget innebär förbättrade resmöjligheter och inga negativa konsekvenser för resenär har identifierats. Startmånad är december 2025.

- Startmånad är december 2025.

Utökade öppettider till Kareby

319 Kungälv – Kode

Det byggs mycket nya bostäder i och kring Kareby och dagens utbud är inte riktigt anpassat för de behov som finns. Linje 319 föreslås därför få utökat utbud på delsträckan mellan Kungälvs resecentrum och Kareby skola.

dag till fredag startar trafiken från Kareby en halvtimme tidigare med en ny tur klockan 05:18 och på kvällen förlängs öppettiden från 19 till klockan 22. Under det nya intervallet kvällstid kommer linjen att trafikeras med 60-minuterstrafik.

På helgerna trafikeras idag hela linjen med 60-minuterstrafik mellan klockan 10 och 18. I förslaget startas trafiken till Kareby 07:30 och slutar vid 22.

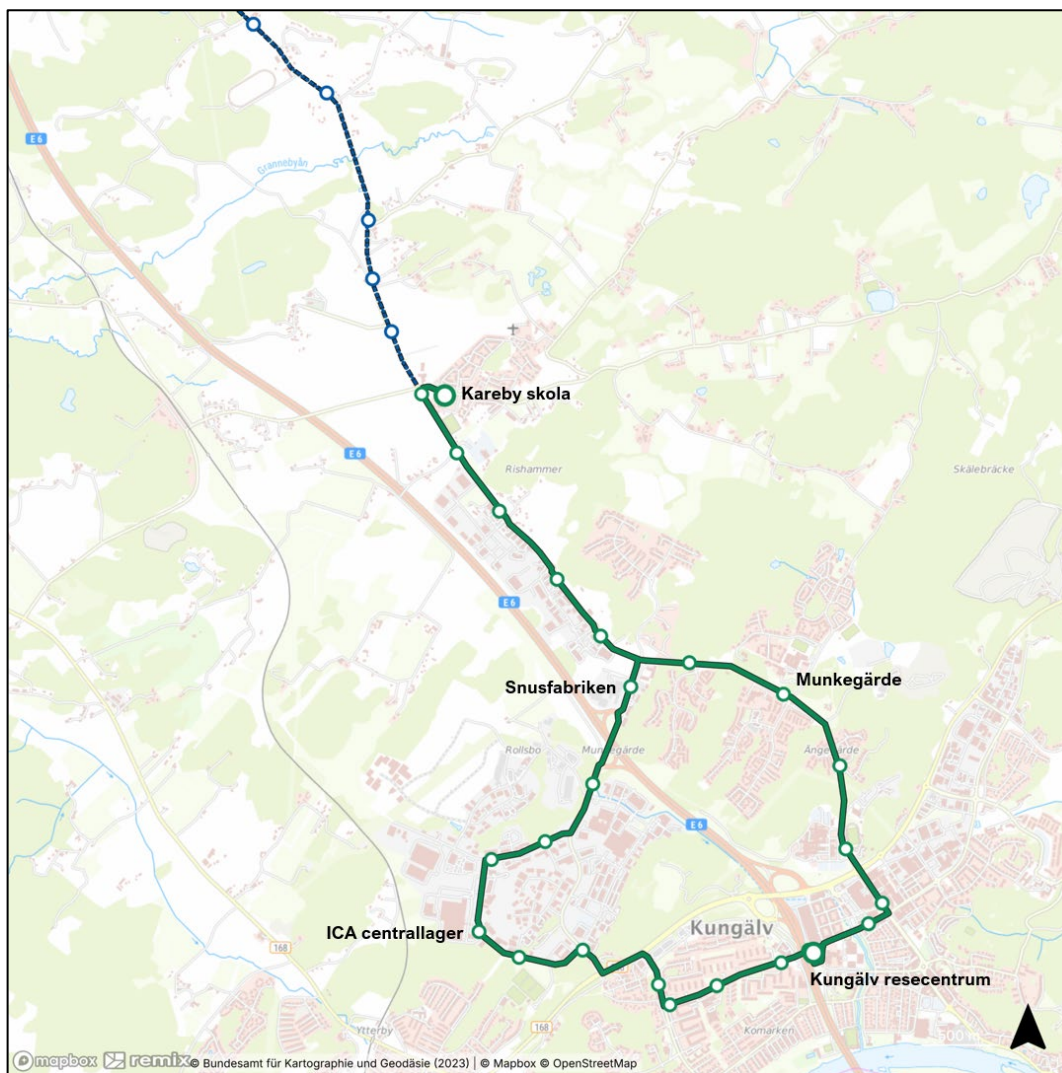
På den norra delen mellan Kareby och Kode finns inte samma resandeunderlag där kvarstår dagens utbud.

Förslaget innebär också att Rollsbo industriområde får fler resmöjligheter.

Resenärspåverkan

Förslaget innebär förbättrade resmöjligheter och inga negativa konsekvenser för resenär har identifierats. Startmånad är december 2025.

- Startmånad är december 2025.



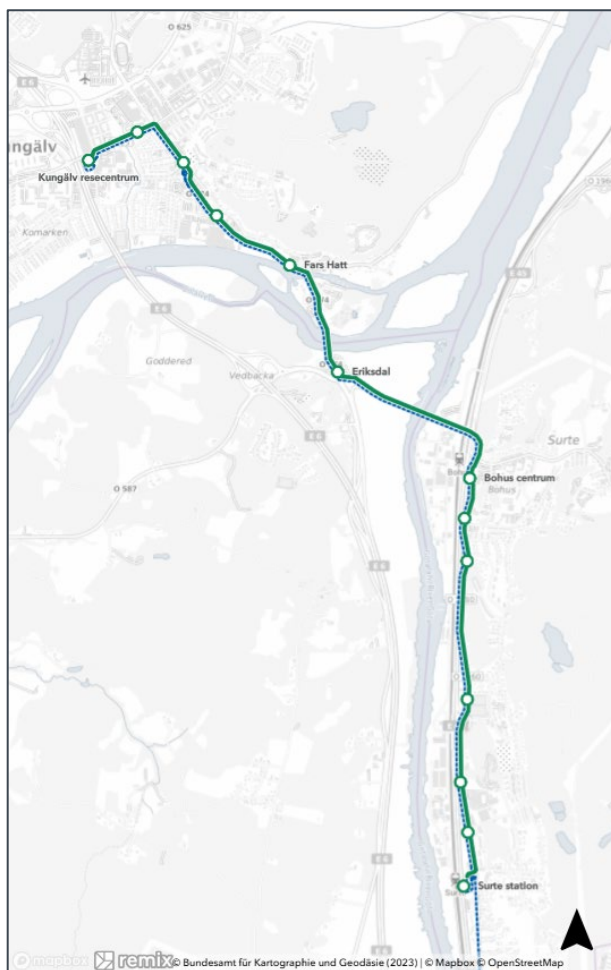
319 Kungälv – Kode

Ökad kapacitet mellan Surte och Kungälv

401 Kungälv – Bohus – Angered

Sedan införandet av omlottzoner i augusti 2023 går linjen i samma zon och resandet har ökat med cirka 7%. Linjen har ett stort resande i högtrafik vilket främst märks på delsträckan Kungälv – Surte med kapacitetsbrist och regelbundet stående passagerare som följd.

För att ta hand om dagens passagerare och skapa kapacitet för ett fortsatt ökat resande föreslås dagens 30-minuterstrafik utökas till 15-minuterstrafik i högtrafik på delsträckan Kungälv – Bohus.



Resenärspåverkan

Förslaget innebär förbättrade resmöjligheter och inga negativa konsekvenser för resenär har identifierats. Startmånad är december 2025.

- Startmånad är december 2025.

Ökat utbud i Lerum

532 Floda – Sågarehagen

Resmöjligheterna i tätorten Sandkullen/Sågarehagen utökas från en till två anropsstyrda dubbelturer tur per vardag för att motsvara grundutbudet enligt Trafikförsörjningsprogrammet.

Förslaget innebär att avgångar läggs till 06:30 mot Floda station och 15:45 i motsatt riktning för att möjliggöra arbets- och studiependling. Avgångarna har anslutning till tåg på Västra stambanan till/från Göteborg och Alingsås.



Resenärspåverkan

Förslaget innebär förbättrade resmöjligheter och inga negativa konsekvenser för resenär har identifierats.

- Startmånad är december 2025.

Minskad parallellkörning mellan buss och tåg

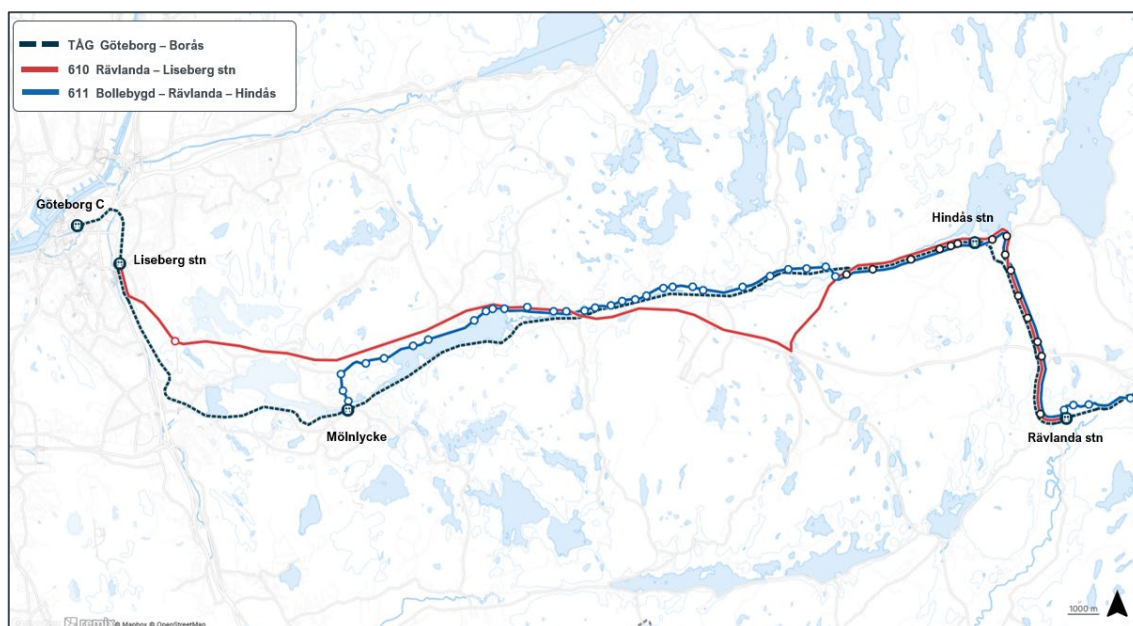
610 Rävlanda – Hindås – Göteborg

Linjen är en högtrafiklinje med uppdrag att komplettera tågtrafiken och Röd express med ytterligare kapacitet mellan Rävlanda, Hindås och Göteborg.

De senaste åren har Röd express haft vissa kapacitetsproblem i högtrafik vilket har gjort det svårt att hänvisa fler resenärer dit. Från juni 2025 ersätts Röd express av linje X6 och sträckan Landvetter – Göteborg kommer att få en utökad kapacitet då linjen kommer att trafikeras med dubbeldäckare.

Idag körs en stor del av avgångarna på linje 610 i anslutning till en tågavgång och gör därför en begränsad nytta då det finns gott om ledig kapacitet ombord på tåget.

Förslaget är därför att reducera utbudet på 610 från 14 till 5½ dubbeltur per vardag vilket tillsammans med tåget kommer att ge totalt 14 direktresmöjligheter till och från Göteborg vilket motsvarar 30-minuterstrafik i högtrafik. Detta motsvarar dagens utbud.



Resenärspåverkan

Antalet direktresemöjligheter blir motsvarande dagens. Utöver detta så finns även linje 611 som trafikeras med 15-minuterstrafik i högtrafik och har anpassade byten till och från X6 vid Landvetter resecentrum.

Både tåget, linje 611 och X6 har kapacitet att ta emot de som idag reser på de indragna turerna.

- Startmånad är december 2025.

Trafikförändringar i Boråsregionen

Bättre möjligheter till arbetspendling

208 Ulricehamn – Tranemo

Från de lokala företagen i framför allt Dalstorp har det framförts önskemål om förbättrade pendlingsmöjligheter. Det är framför allt det låga utbudet sommartid som har gjort det svårt att rekrytera personal.

Utöver detta är linjen svårkommunicerad med flera olika sträckningar, olika utbud per vardag och riktning samt två olika sommarperioder.

Förslaget innebär att linje 208 får en helårstidtabell där linjen alltid kör samma sträckning med 60-minuterstrafik. Dagens öppettider bibehålls.

Resenärspåverkan

Genom föreslagna förändringar blir linjen betydligt lättare att förstå och använda.

Två av dagens delsträckor påverkas. Utmed dessa finns det inga tätorter och väldigt få resenärer.

Delsträcka A blir helt utan trafik och här kommer kommunen att lösa skolskjutsbehovet för den elev (och enda resenär) som har rest på sträckan.

Delsträcka B trafikeras idag av linje 325 och 366 på vardagar och linje 208 med två turer på helger. Helgturerna har helt saknat resenärer och därmed bedöms konsekvenserna som små.

- Startmånad är december 2025.



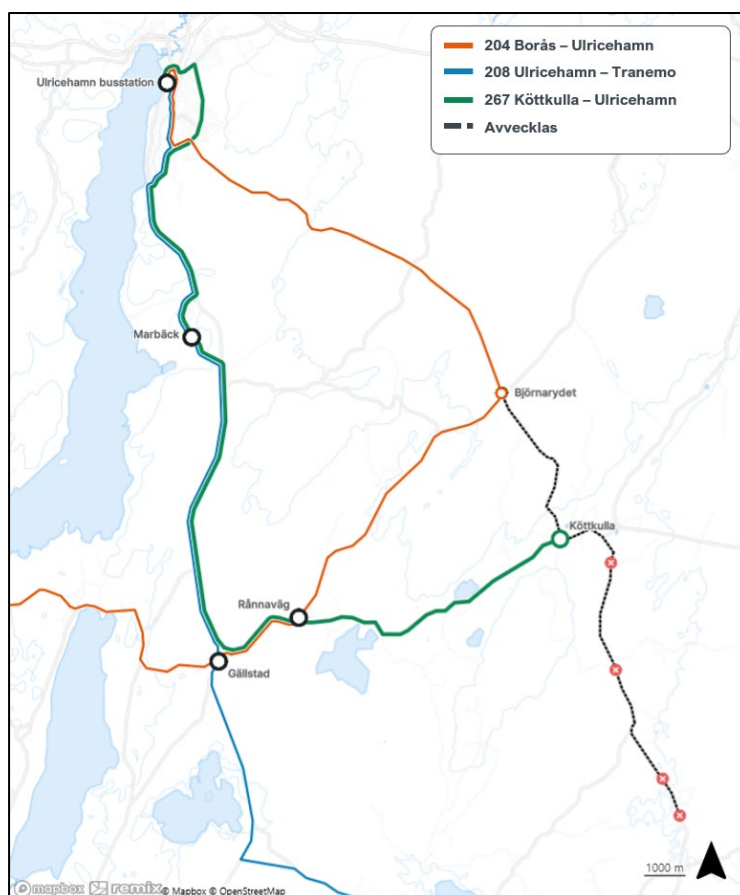
Omlagd trafikering och nytt uppdrag

267 Ölsremma – Köttkulla – Ulricehamn

Linjen som är en utpräglad skollinje körs måndag–fredag med två turer per riktning. Resandet är väldigt lågt med ett genomsnitt på 1,8 resenärer per tur. Dessutom trafikeras hållplatserna Ölsremma och Grönahög längst söderut enbart i riktning mot Ulricehamn på morgonen.

Linjen föreslås att kortas av till Köttkulla och dras via Rännaväg och Gällstad. På så vis avlastas linjerna i stråket Gällstad – Marbäck – Ulricehamn som har kapacitetsproblem i högttrafik. Genom den nya linjesträckningen får linje 267 ett delvis nytt uppdrag samtidigt som Köttkulla får behålla dagens resmöjligheter.

Den enda tätorten utmed dagens linjesträckning är Rånnaväg, som inte påverkas av förslaget.



Resenärspåverkan

Det finns idag inga resenärer på linjesträckningen som dras in. I övrigt kvarstår dagens resmöjligheter.

- Startmånad är december 2025.

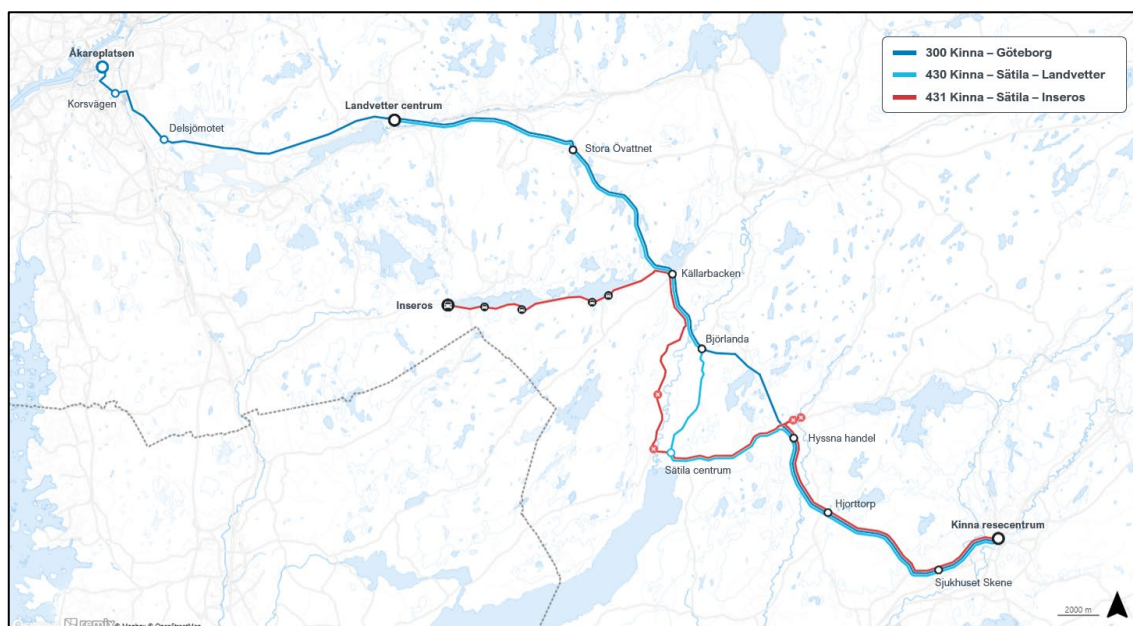
Trafikförändringar i stråket Göteborg - Kinna

Det här förslaget innebär en större omstrukturering av trafiken och kommer för vissa befintliga resenärer att medföra förändrade resvägar. Det innebär att resmöjligheterna finns kvar men att man får resa på ett annat sätt.

300 Kinna – Göteborg

Linjen har haft en positiv resandeutveckling de senaste åren och under högtrafik råder det idag kapacitetsproblem.

Förslaget förlänger dagens 15-minuterstrafik med två dubbelturer i högtrafik på morgonen och en på eftermiddagen i anslutning till de turer som har hög belastning. Utöver det läggs en dubbeltur till under kvällstid för att ge jämn 60-minuterstrafik i lågtrafik.



De två sista dubbelturerna som körs av linje 300 sent på fredags- och lördagskvällar kommer att köras via Sättila för att erbjuda en bättre tillgänglighet i hela stråket.

Resenärspåverkan

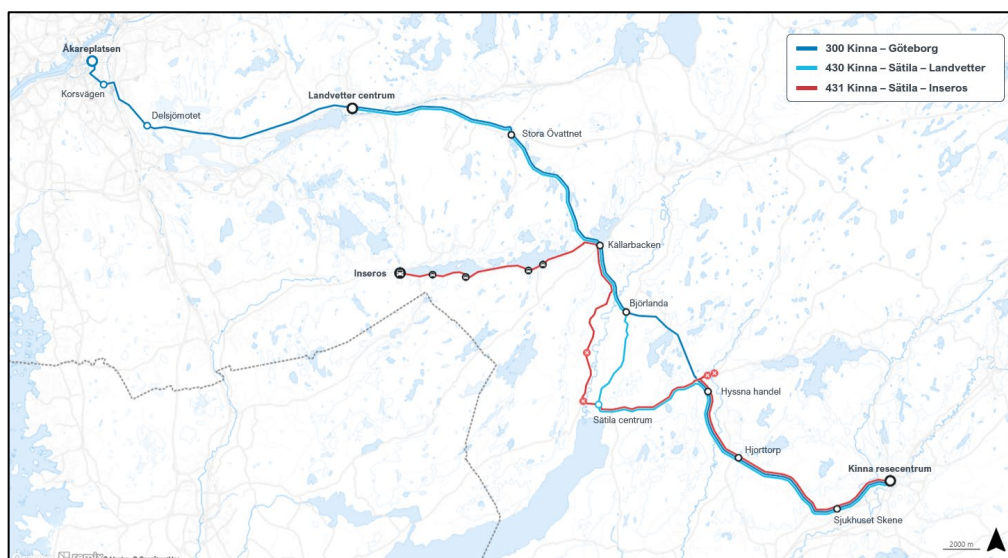
Förslaget innebär förbättrade resmöjligheter och inga negativa konsekvenser för resenär har identifierats.

- Startmånad är december 2025.

430 Kinna – Sättila – Landvetter

Linjen är en kompletterande linje i stråket där huvuduppgifterna är att stanna på fler hållplatser för att ge snabbare resor på linje 300 och att skapa resmöjligheter till och från Sättila med cirka 1 400 invånare. Resandet från Sättila är relativt jämnt fördelat med en liten övervikt av resenärer mot Kinna som är kommunhuvudort.

I december 2015 skedde en större omstrukturering i stråket Kinna – Göteborg och i samband med denna kortades de flesta turer på linje 430 av till Landvetter resecentrum. Grunden för detta var ett lågt resande i kombination med att kapaciteten i väginfrastrukturen in mot Göteborg var och fortsatt är ansträngd. Fyra turer på morgonen och eftermiddagen plus en nattur på fredag och lördag behölls dock fortsatt till och från Liseberg station då kapaciteten inte kunde garanteras på Röd express. Med X6 på plats från juni 2025 förändras förutsättningarna i och med en förbättrad kapacitet.



Förslaget innebär att alla turer kortas av till Landvetter resecentrum där anpassade byten till och från X6 kommer att finnas. Produktion och fordon används till fler turer på linje 300 och för fler turer på linje 430 under kvällstid där utbudet utökas från 120- till 60-minuterstrafik.

Resenärspåverkan

Utbudsmässigt innebär förslaget fler resmöjligheter på vardagskvällar, men alla resor mot Delsjömotet och Liseberg station kommer fortsättningsvis att kräva ett byte. Detta påverkar ungefär 50 resenärer per vardag.

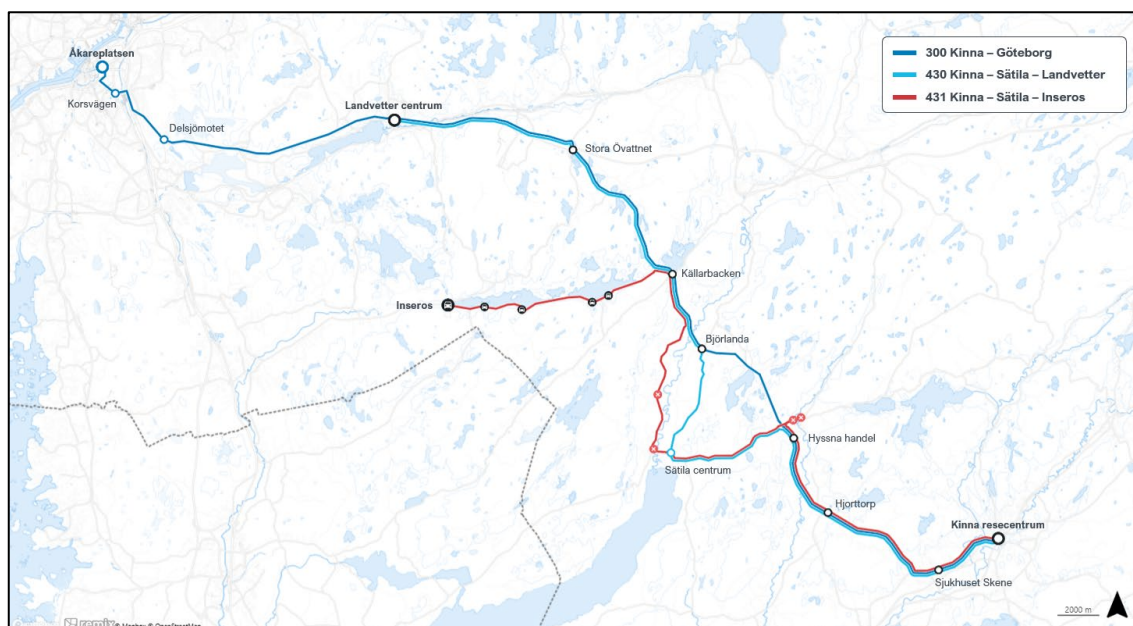
På fredag och lördag kommer de två sista turerna på linje 300 att köras via Sätla för att erbjuda fortsatt bra tillgänglighet i hela stråket.

- Startmånad är december 2025.

431 Kinna – Sätla – Inseros

Linjen skapades ursprungligen som variant på linje 430 men med en delvis annan linjesträckning för att erbjuda resmöjligheter åt skolbarn utmed Hultavägen. Efter hand som tätorterna Flygsnäs och Hägnen växte förlängdes linjen dit och som en följd av detta hela vägen till Inseros då det saknas vändmöjlighet tidigare.

Till stor del är linjesträckningen parallell med linje 430 och på den unika linjesträckningen har det i princip inte funnits några resenärer.



Förslaget är att avveckla linje 431. Tätorterna Flygsnäs och Hägnen kommer att erbjudas två anropsstyrda dubbelturer per vardag för att nå upp till grundutbudet enligt Regionalt Trafikförsörjningsprogram.

Resenärspåverkan

De resenärer som går på vid hållplats Stomshöjd i Hyssna på morgonen hänvisas till hållplats Hyssna handel. Övriga resenärer kommer att kunna resa i samma tidslägen som idag men med linje 430 i stället.

- Startmånad är december 2025.

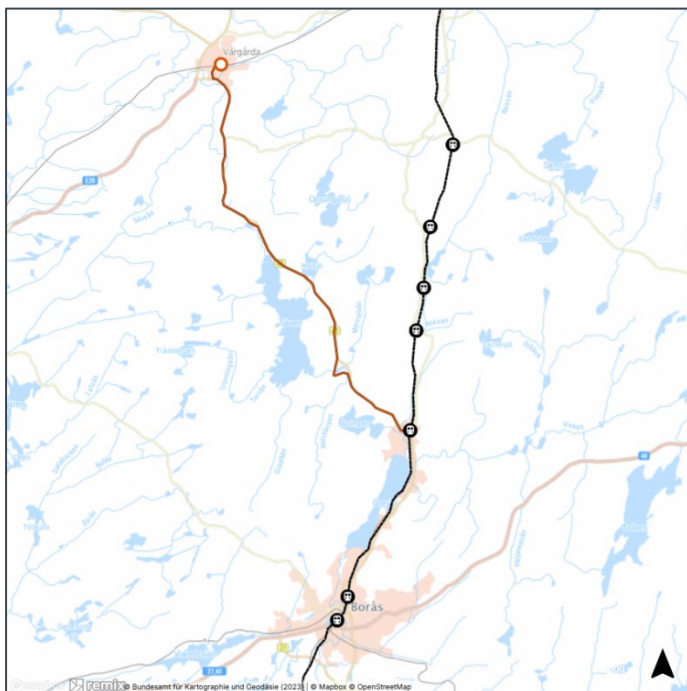
Kortare restid

582 Vårgårda – Fristad

Linjen förbinder Vårgårda med Borås via ett byte i Fristad till linje 150 eller tåg. Linjen har under många år haft ett lågt resande då det saknas såväl tätorter som större målpunkter utmed linjesträckningen.

Genom att planera om trafiken så att turerna matchar med tåg minskas restiden med cirka 15 minuter på hela sträckan Vårgårda – Borås vilket gör linjen mer attraktiv

En dubbeltur på morgonen och en mitt på dagen med låg beläggning tas bort för att utbudet bättre ska matcha efterfrågan.



Resenärspåverkan

De turer som dras in har 1–6 resenärer i snitt och dessa hänvisas till turer 30-60 minuter tidigare eller senare.

Restiden snabbas upp och det blir möjligt att pendla Vårgårda–Borås på c:a 45 minuter mot dagens dryga 60 minuter, vilket bör väga upp för ett något lägre utbud.

- Startmånad är december 2025.

Trafikförändringar i Fyrbodal

Bättre pendlingsmöjligheter på sommaren

65 Vänersborg – Överby – Trollhättan

Linjen knyter ihop Trollhättan och Vänersborg via Överby köpcentrum och är en av de högst belastade linjerna i Tvåstad. Under sommartidtabellen minskas utbudet från 15– till 30-minuters trafik under nio veckor, vilket är en lite för lång period, vilket har lett till trängsel och stående resenärer.

Förslaget innebär att vi fortsätter att köra 15-minuters trafik under första och sista veckorna under sommartidtabellen vilket kommer att balansera utbudet med efterfrågan. Utökningen innebär också förbättrade bytesmöjligheter i både Trollhättan och Vänersborg.



Resenärspåverkan

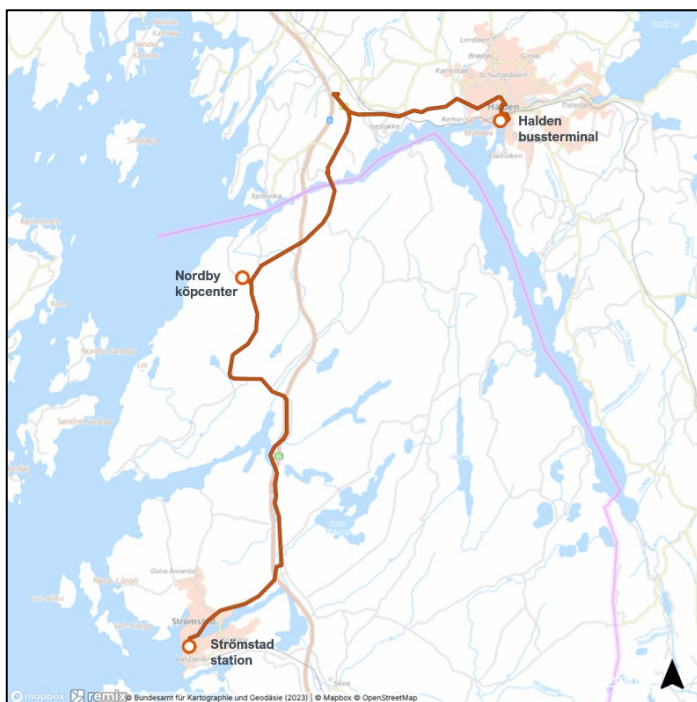
Förslaget innebär förbättrade resmöjligheter och inga negativa konsekvenser för resenär har identifierats.

- Startmånad är december 2025.

Anpassning för arbetspendling till Nordby

111 Strömstad – Halden (Gränspendeln)

Idag är linjen anpassad efter Nordby köpcenters öppettider, inte efter de anställdas arbetstider, vilket försvårar arbetspendling.



Förslaget innebär att vi lägger till en korttur mellan Strömstad och Nordby köpcenter alla dagar i veckan. Turen kommer att gå från Strömstad klockan 09:00 och åter från Nordby 10:00.

Resenärspåverkan

Förslaget innebär förbättrade resmöjligheter och inga negativa konsekvenser för resenär har identifierats.

- Startmånad är december 2025.

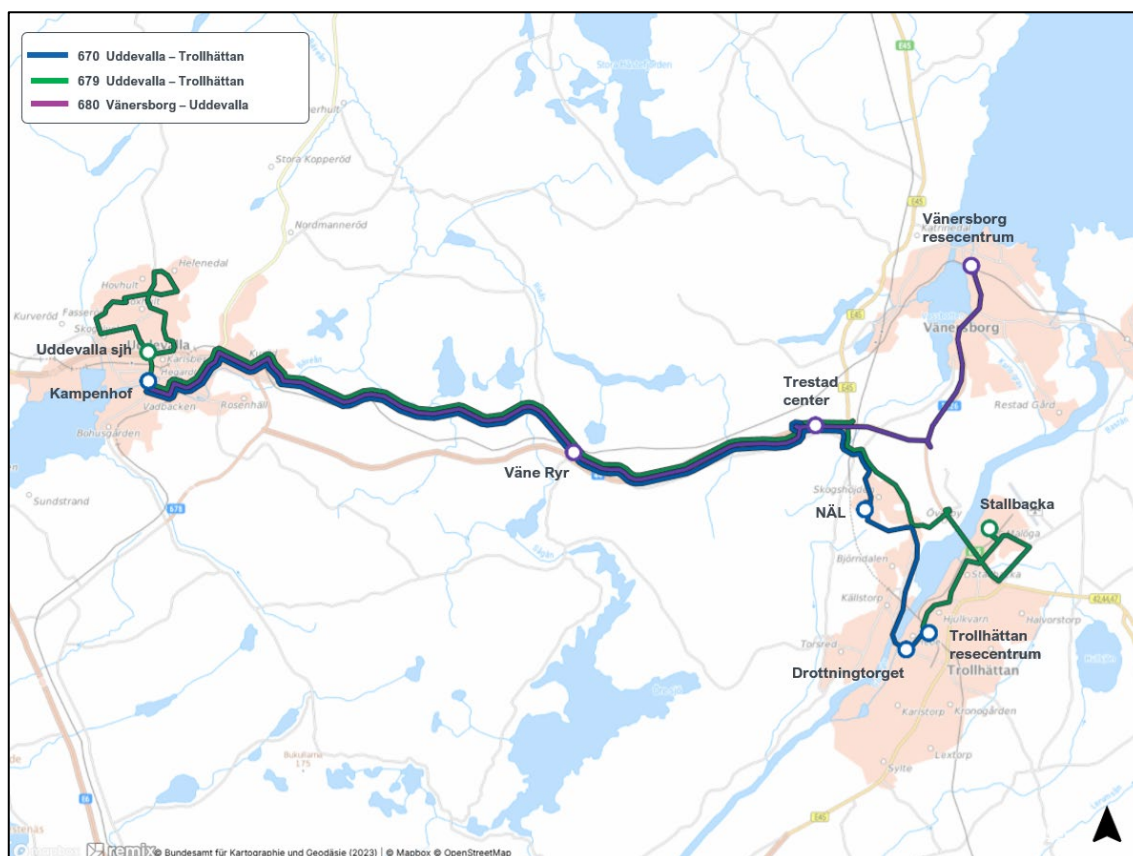
Justerade körtider

670 Uddevalla – NÄL – Trollhättan

679 Uddevalla – Stallbacka – Trollhättan

680 Vänersborg – Uddevalla

Under 2023 ändrades linjesträckningarna till att gå via Kuröds industriområde för att slippa en farlig vänstersväng med dålig framkomlighet på väg 44. Det har dock visat sig att den här vägen tar något längre tid.



För att skapa pålitliga tidtabeller och minska stressen för förarna föreslås att utöka körtiden med tre minuter per tur. Utökningen får inte konsekvenser på de anslutningar som finns.

Resenärspåverkan

Förslaget innebär att tidtabellerna speglar verklig restid och inga negativa konsekvenser för resenär har identifierats.

- Startmånad är december 2025.

Postbåten avvecklas

879 Fjällbacka – Dyngö

Linjen trafikeras idag med två och en halv till tre anropsstyrda dubbelturer per vardag. Tre öar trafikeras året om och under sommaren ytterligare sju. Trafiken försörjs av ett mindre fartyg med plats för 12 passagerare som inte är tillgänglighetsanpassat.

Det finns idag tre bofasta på öarna och i genomsnitt sker det färre än en resa per dag under vinterhalvåret. Under sommaren består resandet framför allt av rundtursresor i skärgården, en tjänst som också erbjuds av andra företag i området.



Med hänsyn till att det finns så få bosatta på öarna föreslås att trafiken dras in i samband med att dagens avtal löper ut i augusti 2026.

Kundpåverkan

Det finns inga gymnasieelever eller arbetspendlare bosatta på öarna. Det finns inte heller några verksamheter som är beroende av kollektivtrafiken.

Det finns idag tre bofasta och ett antal fritidshusägare på öarna som kan få svårare att ta sig till sina hus. De flesta har dock egna båtar och reser med 879 när vädret är dåligt eller på vår/höst när den egna båten ännu inte är i sjön. Det finns dock båttaxiföretag som erbjuder resmöjligheter året om med en båt av samma storlek som idag används på linje 879.

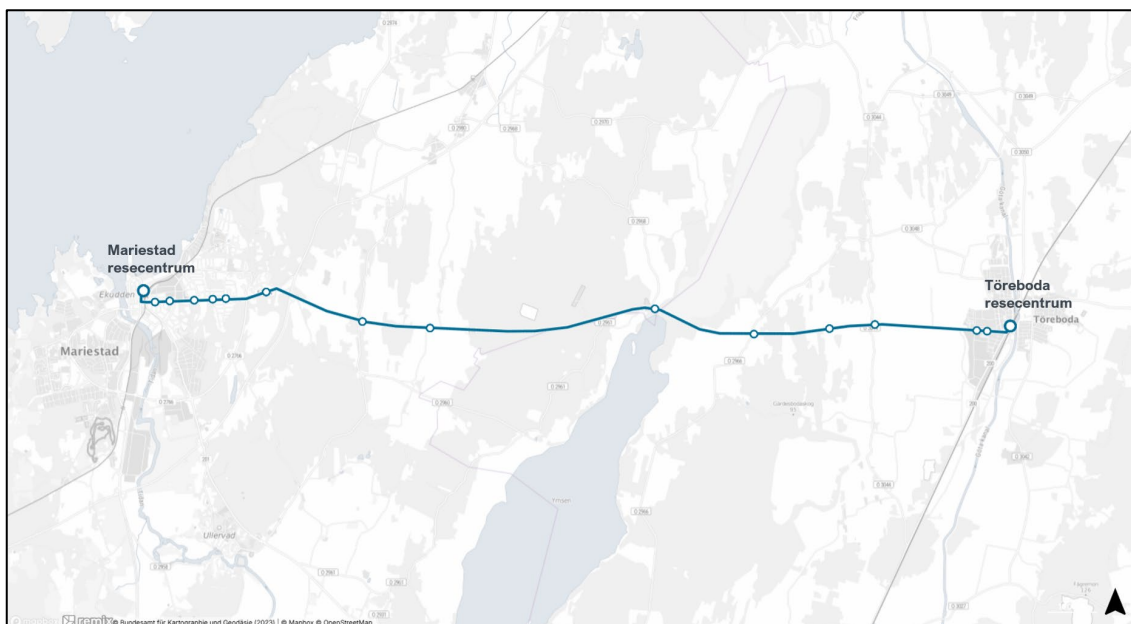
- Förändringsdatum är augusti 2026

Trafikförändringar i Skaraborg

Bättre resmöjligheter på helger

504 Töreboda – Mariestad

Linjen är en viktig förbindelse mellan tågen på Västra Stambanan och Mariestad, som är den snabbaste resmöjligheten till och från Göteborg. Dagens utbud är dock otillräckligt för att möta resenärernas önskemål och behov.



Förslaget ger bättre passning med tågen och 60-minuterstrafik kvällstid på vardagar och 120-minuterstrafik 06–23 på helg för att möta såväl pendlingsbehov som fritidsresande på sträckan.

Linjens utökning på vardagar anpassas till snabbtågen till/från Stockholm. På förmiddagen till tåg mot Göteborg och på eftermiddagen till tåg från Göteborg.

På helger anpassas linjen till tåg mot Göteborg på förmiddagen och till tåg från Göteborg på eftermiddagen.

Resenärspåverkan

Förslaget innebär förbättrade resmöjligheter och inga negativa konsekvenser för resenär har identifierats.

- Startmånad är december 2025.

//