

Styrelsen	2026-06-12
Handling nr	11.4
Handläggare	Mikael Faleke
Daterad	2026-04-20
Reviderad	

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Förstudie Trafik 2029 – Ale busstrafik

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 2029 ALE BUSSTRAFIK

Innehåll

1. Inledning.....	3
2. Geografiskt område och omfattning.....	3
3. Utgångspunkter för förstudien	4
4. Föreslagna trafikförändringar.....	6
5. Ekonomi	13
6. Miljö- och fordonskrav.....	13
7. Konsekvensanalys och resenärspåverkan.....	13
8. Risker	17

1. Inledning

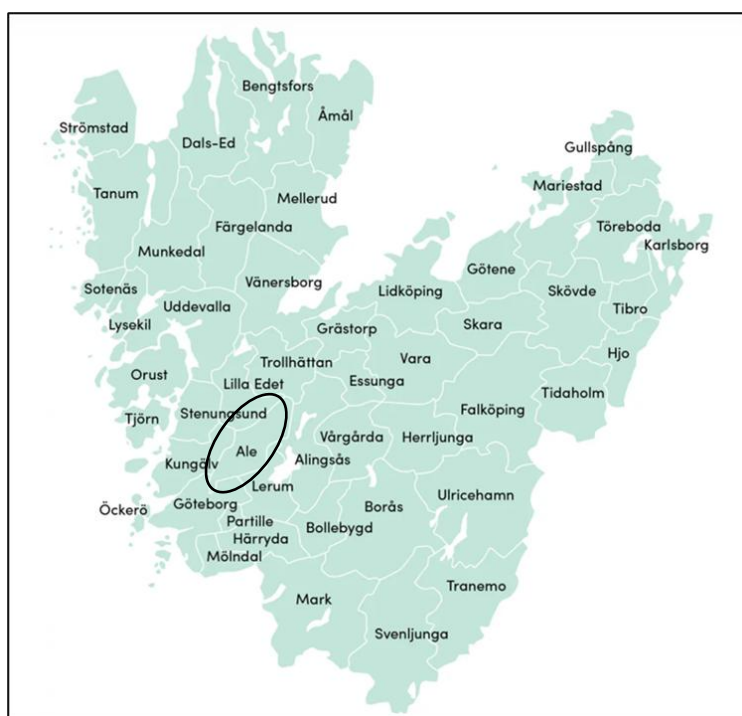
Västtrafik har under 2026 behov av att genomföra en upphandling av busstrafiken i Ale kommun inklusive viss trafik till Angered och Kungälv då nuvarande avtal upphör att gälla i juni 2029.

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.

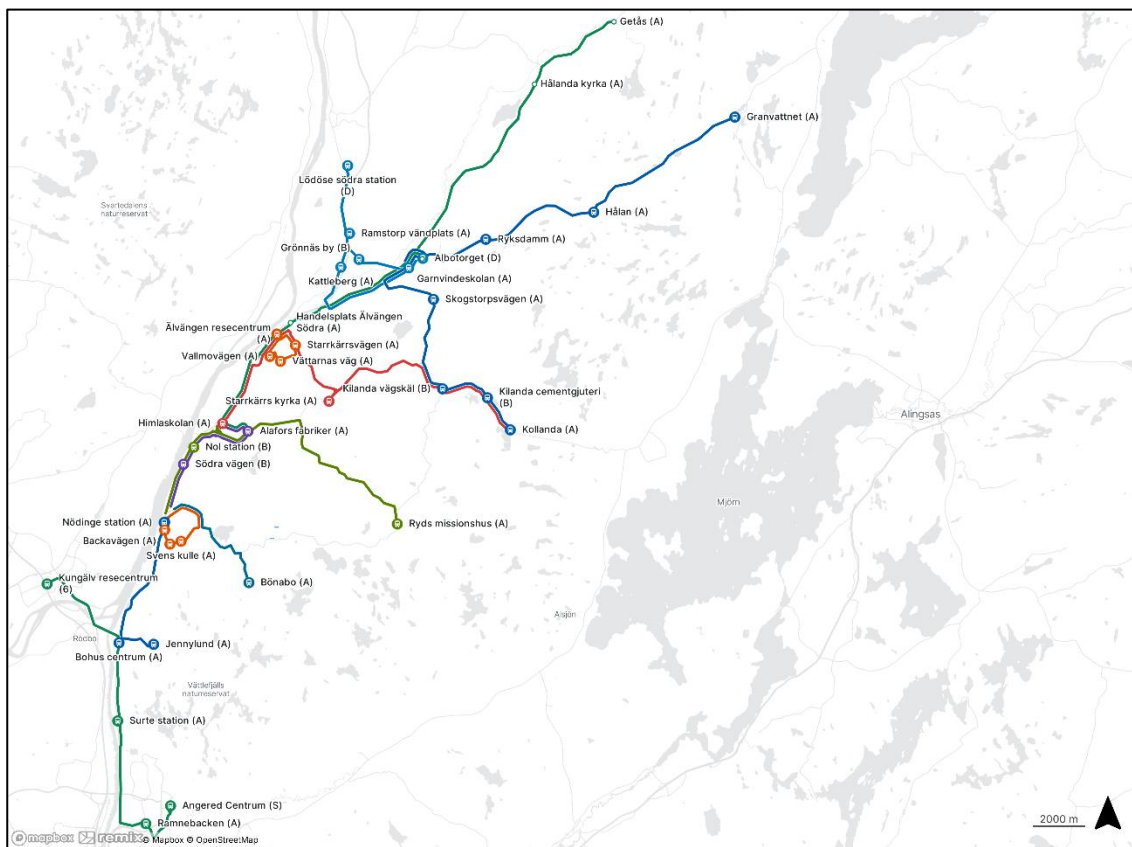
Efter styrelsens beslut kommer upphandlingsprojektet ta vid för att arbeta vidare med själva upphandlingen.

2. Geografiskt område och omfattning

Upphandlingen omfattar ett avtal med totalt tolv linjer. I avtalet ingår den lokala trafiken inom Ale kommun samt viss trafik till och från Angered och Kungälv.



Figur 1 Bilden visar omfattning av befintligt trafikavtal.



3. Utgångspunkter för förstudien

Arbetet har utgått från det regionala trafikförsörjningsprogrammet, strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor, miljö- och klimatstrategin, Målbild tåg 2035, Handlingsplan Tåg 2028 samt Västtrafiks riktlinjer för trafikering. Vidare har kundsynpunkter analyserats, intervju med nuvarande trafikföretag har genomförts och kommunens inspel har beaktats.

Kundsynpunkterna för de linjer som ingår i avtalsområden har till stor del handlat om avvikelser i leveransen som t ex förseningar, förarens agerande och körsätt samt att föraren inte har stannat vid hållplats. Synpunkter som rör förarens bemötande och körsätt hanteras i direkt dialog och löpande mellan Västtrafik och trafikföretagen under avtalsperioden.

När det gäller synpunkter på trafikeringen är det följande områden och önskemål som sticker ut: bättre samordning mellan buss och tåg, särskilt vid Bohus station; fler avgångar under rusningstid, både morgon och eftermiddag; tidigare avgångar på morgonen, särskilt för dem som börjar arbete före klockan 06; större bussar eller förstärkningsturer för att hantera trängsel, särskilt med barnvagnar och skolbarn; samt direktlinjer mellan orter som idag kräver byte, till exempel Nödinge till Kungälv. Dessa synpunkter är beaktade i förstudien.

En dialog med olika resenärsgupper genomfördes hösten 2025 där Västtrafik tillsammans med Ale kommun dels bjöd in specifikt ungdomsråd, pensionärsråd, tillgänglighetsråd och föreningsråd, dels gjorde en generell inbjudan till alla Ale-bor via kommunens hemsida.



Figur 2. Västtrafik bjöd in till resenärdialog i inledningen av arbetet för att fånga upp tankar och synpunkter från dels de kommunala intressetråden, dels alla Alebor.

För att säkerställa att Västtrafik i planeringen av kollektivtrafiken beaktar olika resenärsgruppers behov och förutsättningar, har även ett socialt analysverktyg använts i förstudien. Utifrån resultat från analyserna har förslag till trafikförändringar arbetats fram för att anpassa trafiken utifrån de behov som framkommit.

I övrigt har trafiken setts över utifrån det resandeunderlag och potential för ökat resande som finns för respektive linje.

En viktig utgångspunkt för förstudien är att busstrafiken har starka kopplingar till tågtrafiken vid de fem järnvägsstationer i kommunen där Ale-pendeln stannar. Trafiken är idag organiserad så att busstrafiken passar till Ale-pendeln söderut på morgonen, det vill säga för pendling till Göteborg. På eftermiddagen sker passningen till pendeltågen från Göteborg.

Under högtrafik går pendeltågen fyra gånger per timme och under lågtrafik två gånger per timme och busstrafiken anpassas efter detta.

Det finns många fördelar med trafiken som den ser ut idag och för en stor del av linjenätet föreslås endast smärre justeringar.

Ale är med sitt läge nära Göteborg en kommun med stor arbetspendling. Cirka 9 000 personer arbetspendlar mellan Ale och Göteborg. Kungälv är också en betydelsefull arbetsmarknad för invånarna i Ale, pendlingen är totalt närmare 2 000 personer i båda riktningarna.

4. Föreslagna trafikförändringar

Förstudien föreslår endast smärre förändringar av dagens trafikering. Arbetet har utgått från följande huvudsakliga planeringsstrategi:

- Förbättra möjligheterna för arbets- och studiependling till Kungälv.
- Minska antalet bytesresor.
- Ökad tillgänglighet genom att koppla ihop Kungälv/Bohusstråket med Göta Älvdalsstråket.
- Förbereda för ökad trafikering med tanke på att Ale är en växande kommun.
- Knyta samman Skepplanda/Älvängen med Alafors (Himlaskolan) för att underlätta för bland annat gymnasiependling och fritidsresor.

Utifrån ovan planeringsstrategi har samtliga linjer gått igenom och analyserats. Ser man på området övergripande så föreslår förstudien ganska små förändringar i det lokala linjenätet. Dagens resmöjligheter består och några nya kommer till.

En del linjer på landsbygden får ett förändrat trafikutbud och ytterligare någon förlängs för att motsvara det befintliga resbehovet och därmed ge högre service till resenärerna. Tre linjer, med ett mycket lågt resande, föreslås dras in.

Alependeln är stommen i nätet och tidtabellen styr busstrafiken. Som grundprincip passar linjerna till pendeltåget söderut mot Göteborg på morgonen och norrut från Göteborg på eftermiddagen.

De negativa konsekvenserna av förslaget är små även om några resenärer kan få resa på ett annat sätt eller inte har samma turtäthet som idag. Några hållplatser som idag trafikeras kommer enligt förslaget att bli utan trafik. Här ersätts trafiken i de flesta fall av närtrafik.

Parallellt med att förstudien gällande den allmänna kollektivtrafiken genomförts så har en förstudie gällande skoltrafik genomförts tillsammans med Ale kommun. Den förstudien föreslår ett antal skollinjer med bussar av varierande storlek för att ersätta dagens skoltaxi. Förslaget är att skoltrafiken ska köras som så kallad öppen skoltrafik, det vill säga att trafiken är öppen för allmänheten, inte enbart för grundskoleelever. Beslut fattas av Ale kommun under maj månad.

Förstudien för den allmänna kollektivtrafiken har genomförts oberoende av förstudien för skoltrafik. Det trafikeringsförslag som arbetats fram utgår från regionens trafikförsörjningsprogram, dagens resande, kommunens utbyggnadsplaner, samt resandepotential.

Detaljerad beskrivning av trafikförändringarna

Linje 401 Angered – Kungälvs resecentrum

Linjen får en annan körväg i Kungälv och kör runt Kungälv på motorvägen till Kungälvs resecentrum och därefter vidare till Kungälvs sjukhus. Motivet till förändringen är att underlätta för resande till Kungälvs sjukhus samtidigt som resan till Kungälvs resecentrum snabbas upp något.

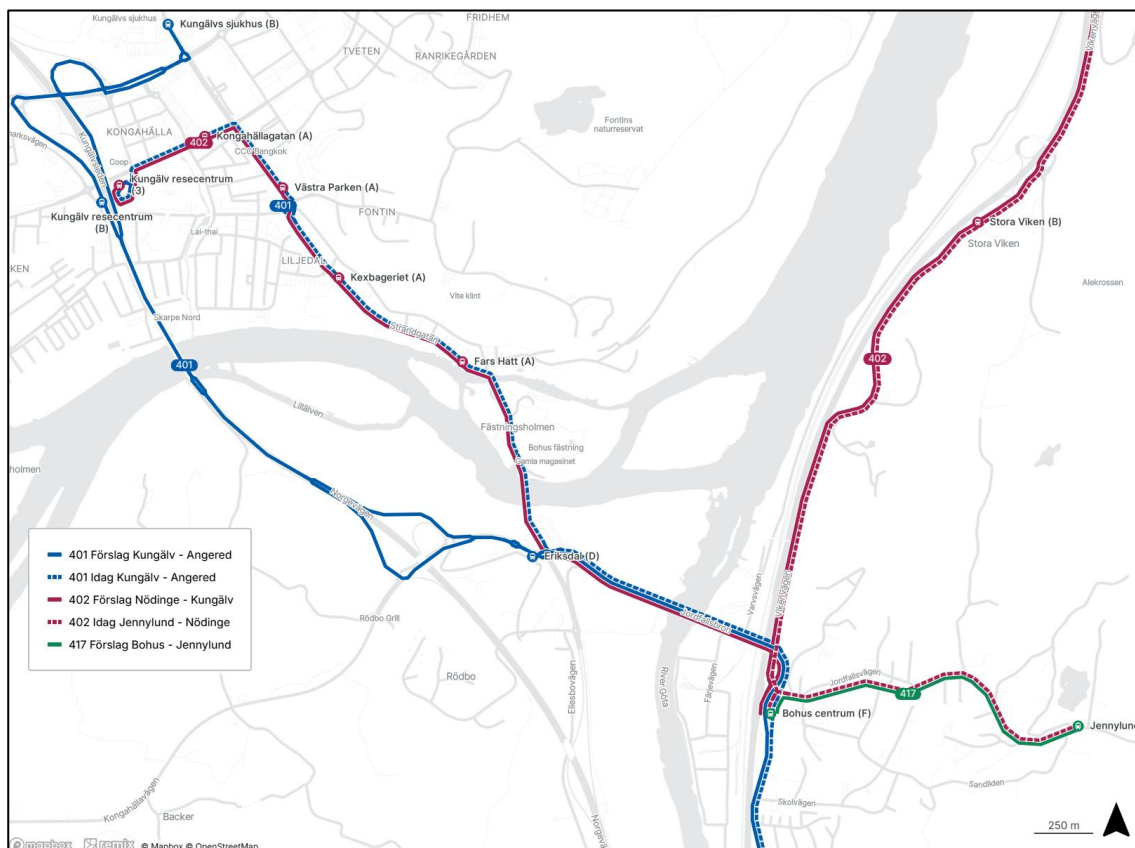
Den del av linjen som inte längre trafikeras flyttas till linje 402. Byte mellan linje 401 och 402 kan ske vid Bohus centrum eller Eriksdal.

Nattrafiken utglesas något på grund av lågt resande.

Linje 402 Nödinge – Jennylund

Linjen får ändrad körväg och efter Bohus centrum går linjen till Kungälvs resecentrum i stället för till Jennylund. Linjen kör genom Kungälv på den sträckning som linje 401 kör idag. Motivet till förändringen är dels att det är många som arbetspendlar mellan Nödinge och Kungälv och som genom förändringen undviker ett byte, dels att Ale kommun önskar direktbuss till Kungälv från Nödinge och dels att kunderna önskat detta genom ett antal kundsynpunkter de senaste åren.

Delen Bohus centrum till Jennylund trafikeras av nya linje 417.



Figur 3. Förändringar linje 401 och 402. Blå och röd streckad linje visar hur de båda linjerna går idag. Blå, röd och orange heldragen linje visar de nya linjesträckningarna.

Linje 403 Nödinge – Alafors

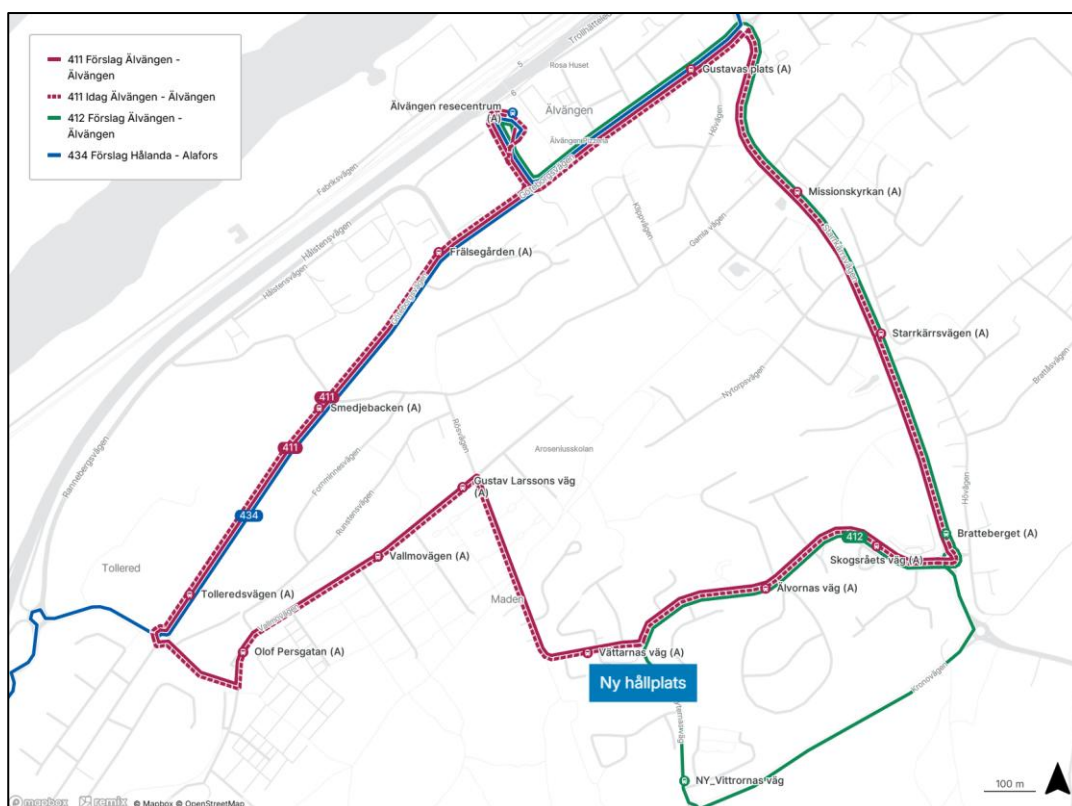
Linje 404 Nödinge – Nödinge

Inga förändringar föreslås.

Linje 411 Älvängen

Detta är en mindre buss som trafikerar i en slinga motsols runt Älvängen med passning till samtliga pendeltåg. Ale kommun planerar för att Älvängen ska växa och det finns en fördjupad översiktsplan över området. Det är inte klart vilken del av området som byggs ut först. För att skapa en beredskap för ett utökat behov av trafikering föreslås att linje 411 delas till två linjer, dels går linje 411 kvar som idag men med halverat utbud under högtrafik, dels skapas en ny linje 412 som täcker delar av tätorten under högtrafik.

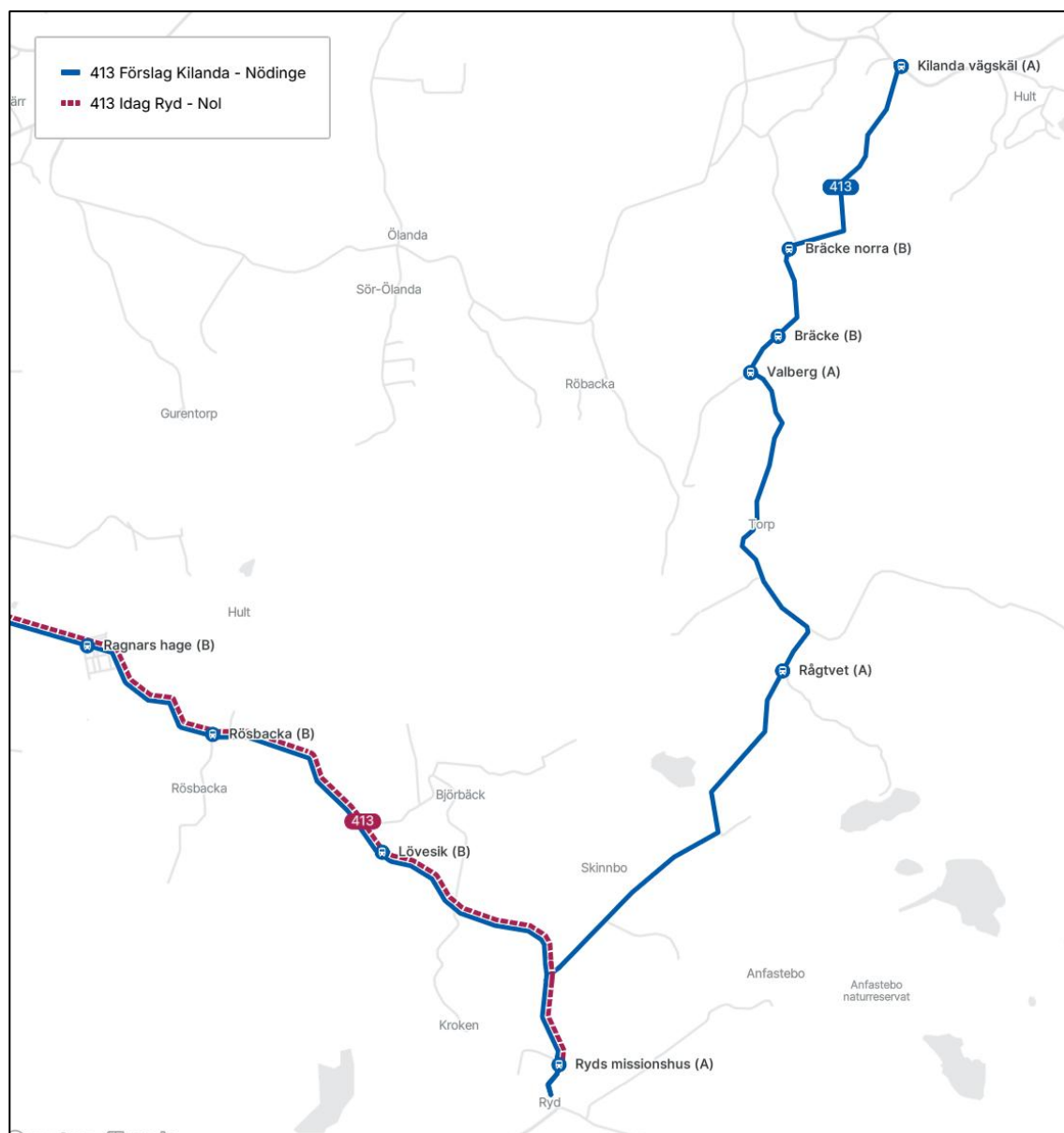
Utbudsförändringen på linje 411 innebär att linjen får halvtimmestrafik hela trafikdygnet och att den utökade kvartstrafiken under högtrafik dras in. Behovet av kvartstrafik minskar då linje 434 förändras samt att nya linje 412 täcker ungefär halva linjesträckningen. Fyra hållplatser utefter linjen får ett försämrat utbud under högtrafik (det vill säga två avgångar per timme i stället för fyra) och enligt resandestatistik är det cirka 10 personer per dag som berörs. Linje 411 kan endast trafikeras i en riktning medan nya linje 412, och linje 434, kan trafikera i båda riktningarna. Detta innebär kortare restider för många som använder linje 411 idag och väntas leda till viss överflyttning av resenärer från linje 411 till de båda andra linjerna.



Figur 4. Förändringar i Älvängen. Röd streckad linje visar hur linje 411 går idag. Röd heldragen linje är identisk med den streckade och visar förslaget. Grön heldragen linje förstärker täckningen i delar av Älvängen liksom blå linje som både förstärker och skapar snabbare resvägar.

Linje 413 Ryd – Nol

Linjen förlängs till Kilanda vägskaï. Motivet är att det finns ett resbehov här vilket kan tillgodoses på ett effektivt sätt genom denna förlängning.

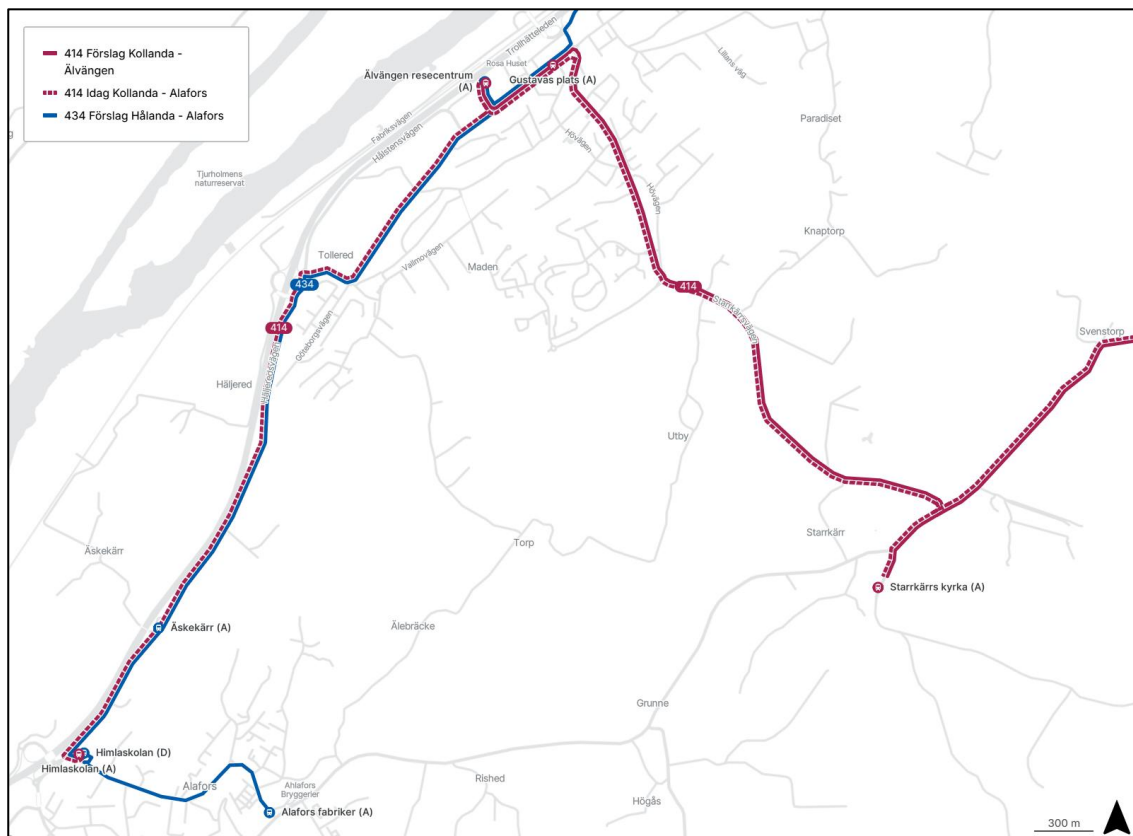


Figur 5. Linje 413 förlängs med fem hållplatser. Idag trafikeras området av anropsstyrd trafik men behovet bedöms så stort att det är motiverat att förlänga linje 413.

Linje 414 Kollanda – Alafors

Idag är linjen anropsstyrd från klockan 17.00. Det finns ett kontinuerligt resbehov även senare på kvällarna och därför behöver den förbeställas först efter klockan 20.00 enligt förslaget. Linjen kortas av till Älvängens resecentrum, eftersom en ny skolorganisation gör att behovet av att resa vidare efter Älvängens resecentrum är mycket litet.

Samtidigt får linje 434 utökad trafik på denna del vilket innebär att de som reser med 414 fortsatt kan resa till Alafors men med byte vid Älvängens resecentrum.

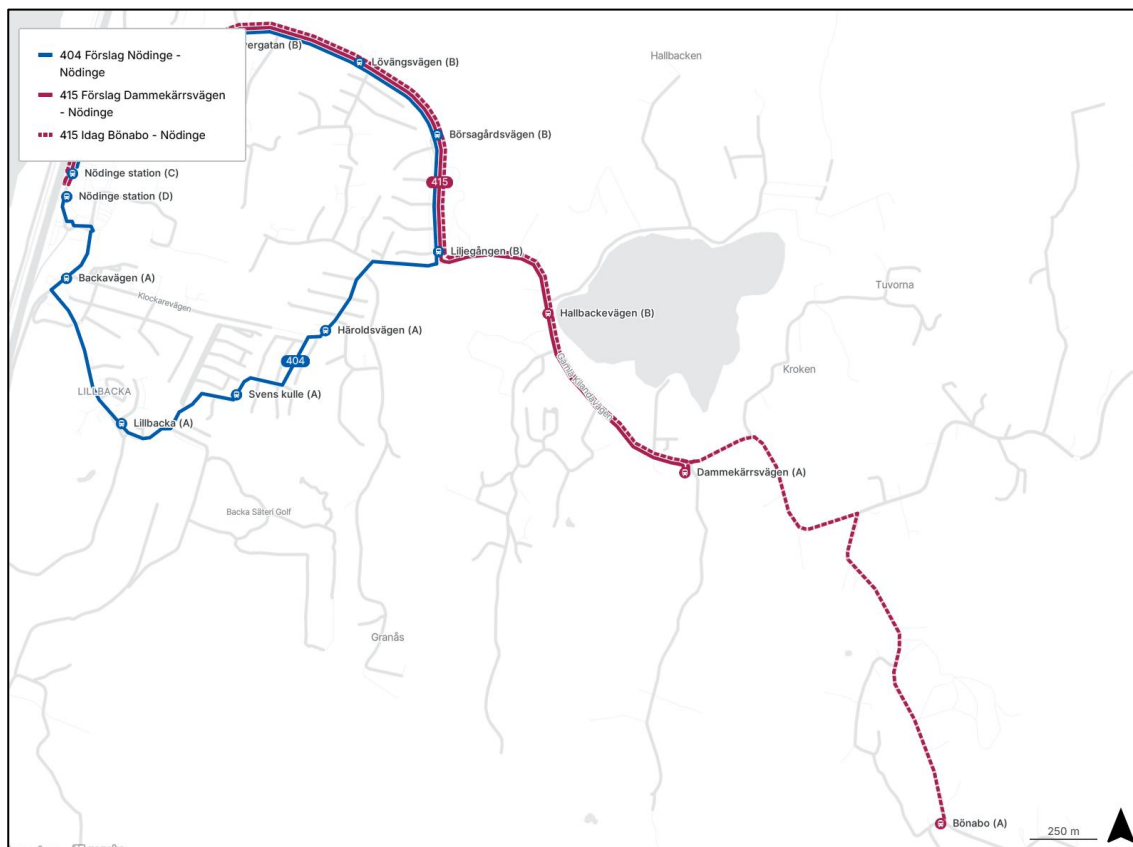


Figur 6. Linje 414 (röd streckas) kortas av och ersätts på denna linjedel av linje 434 (blå heldragen).

Linje 415 Bönabo – Nödinge

Linjens ändhållplats Bönabo dras in på grund av mycket lågt resande och ersätts av Närtrafik. Även utbudet på linjen minskas. Linjen går endast under högtrafik och då två gånger per timme. Förslaget är en gång per timme. Motivet till förändringen är det låga resandet med linjen, 2,6 resenärer per tur i genomsnitt under 2024.

Eftersom linjen till stor del går parallellt med linje 404, som föreslås vara kvar oförändrad, så är det få som berörs av en glesare trafik. Restiden med linje 404 kan dock bli upp till sju minuter längre då den linjen går i en slinga som beroende av tid på dagen kan gå åt ”fel håll” för resenären.



Figur 7. Linje 415 (röd streckas) kortas av och en hållplats, Bönabo, tas bort. Linjen går under högtrafik och utbudet halveras. Linje 404 (blå heldragen) trafikerar med högre turtäthet, parallellt på del av sträckan och med tider för att passa till samma pendeltåg.

Linje 434 Hålanda – Älvängen

Samtliga turer under dagtid förlängs från Älvängen till Alafors och Himlaskolan. Detta eftersom kommunens gymnasieskola samt annan verksamhet finns i området. Idag går endast enstaka turer till Alafors. Linjen tar över uppdraget som linje 414 har idag mellan Älvängen och Alafors.

Enstaka natturer dras in på grund av lågt resande. De turer som blir kvar passar bättre till pendeltåget från Göteborg. Linjens öppettider bibehålls.

Linje 431 Kollanda – Skepplanda

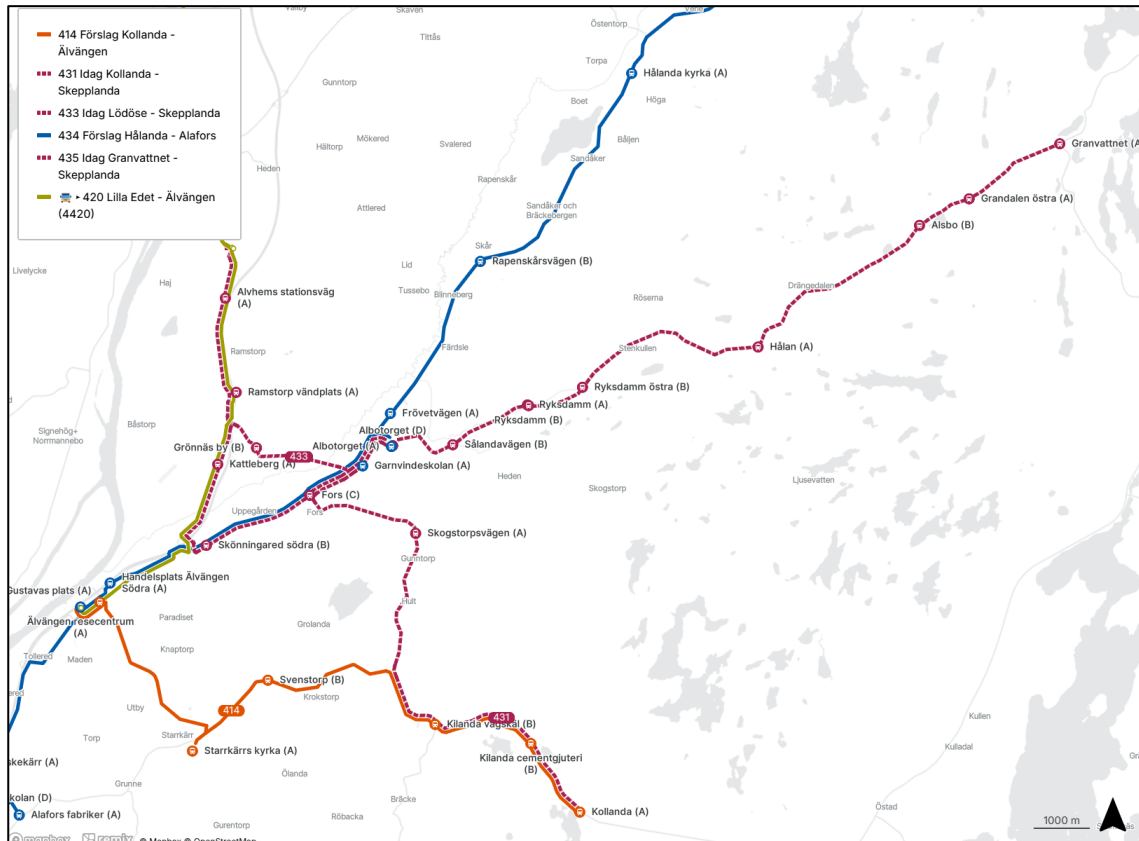
Linje 433 Lödöse – Skepplanda

Linje 435 Granvattnet – Skepplanda

Dessa tre linjer föreslås att dras in. Samtliga linjer har idag ett mycket lågt resande och de är i stor utsträckning anpassade efter grundskolans tider. Linjerna 431 och 433 är idag anropsstyrda på sommaren. En mycket stor andel av resenärerna är skolelever, mellan 80 procent på linje 433 till 95 procent på linje 435. Linjerna har 1,5 till 5,9 resenärer per tur.

Delar av linjerna täcks av annan trafik men för några delar av linje 435 från Granvattnet och ner mot Skepplanda saknas annan trafik i närheten och här kommer Närtrafik att ersätta.

Om Ale kommun beslutar om öppen skoltrafik kommer samtliga delar av de indragna linjerna att ha dagliga resmöjligheter anpassade efter grundskolans resbehov. Stora delar av området får även Närtrafik.



Figur 8. Tre landsbygdslinjer (röda streckade) föreslås dras in. I kartan syns hur tre andra linjer (heldragna) täcker del av området där dessa tre linjer går idag. Linjerna har i främst (80–95 procent) skolresande och kommunen behöver ordna skolresor i området. I upphandlingen finns en möjlighet för Ale kommun att göra tillköp av Öppen skoltrafik vilket i så fall skapar dagliga resmöjligheter för alla i området, anpassade efter grundskolans resbehov. En stor del av ytan kommer att täckas av Närtrafik.

5. Ekonomi

Tabellen nedan visar förändringar i produktion och fordon jämfört med planerad trafik 2026.

Produktion	2026	Förslaget	Förändring
Fordonskilometer	1 968 000	2 055 000	+4 %
Timmar	68 093	73 750	+8 %
Fordon	29	33	+ 4 fordon

Förslaget innehåller tre satsningar som innebär att produktionen ökar:

- Linje 402 går till Kungälv i stället för till Jennylund, vilket innebär cirka tre kilometer längre resväg per tur.
- Förlängningen av linje 413 från Ryd till Kilanda vägskaal innebär cirka sex kilometer längre per tur.
- Linje 434 förlängs under dagtid från Älvängen till Himlaskolan, vilket är en förlängning på cirka fem kilometer per tur. Idag går endast enstaka turer till Himlaskolan.

I förslaget finns även tre linjer som föreslås dras in samt några smärre korrigeringar av körvägar på två linjer.

6. Miljö- och fordonskrav

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 krävställa i trafikupphandlingarna.

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

Utvecklingen när det gäller el-fordon har gått snabbt och förstudien föreslår att samtliga bussar ska krävställas på el-drift. Redan idag sker en stor del av trafiken i Ale med el-bussar.

7. Konsekvensanalys och resenärspåverkan

En viktig del i arbetet med trafikförändringar är att analysera vilka konsekvenser de föreslagna förändringarna får för dagens resenärer, samt för möjligheten att få fler att resa med kollektivtrafiken. Som beskrivs inledningsvis har förstudien 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. Synpunkter från resenärer och berörd kommun har också beaktats.

En kartläggning av målpunkter har genomförts och till de allra flesta finns det en god tillgänglighet med kollektivtrafik idag och kommer även att finnas med föreslagen trafikering.

Under arbetets gång har det identifierats ett par områden där det är bristande tillgänglighet till kollektivtrafik samt där det av demografiska skäl, en äldre befolkning, eller geografiska skäl, stora höjdskillnader, vore motiverat med utbyggd kollektivtrafik. Djupare analyser av dessa områden visar på att infrastrukturen som krävs för att trafikera områdena med buss saknas. I förstudiens slutrapport finns dessa områden beskrivna. Om infrastrukturen under avtalsperioden skulle möjliggöra trafikering så kan förslagen behandlas i kommande års trafikplaner.

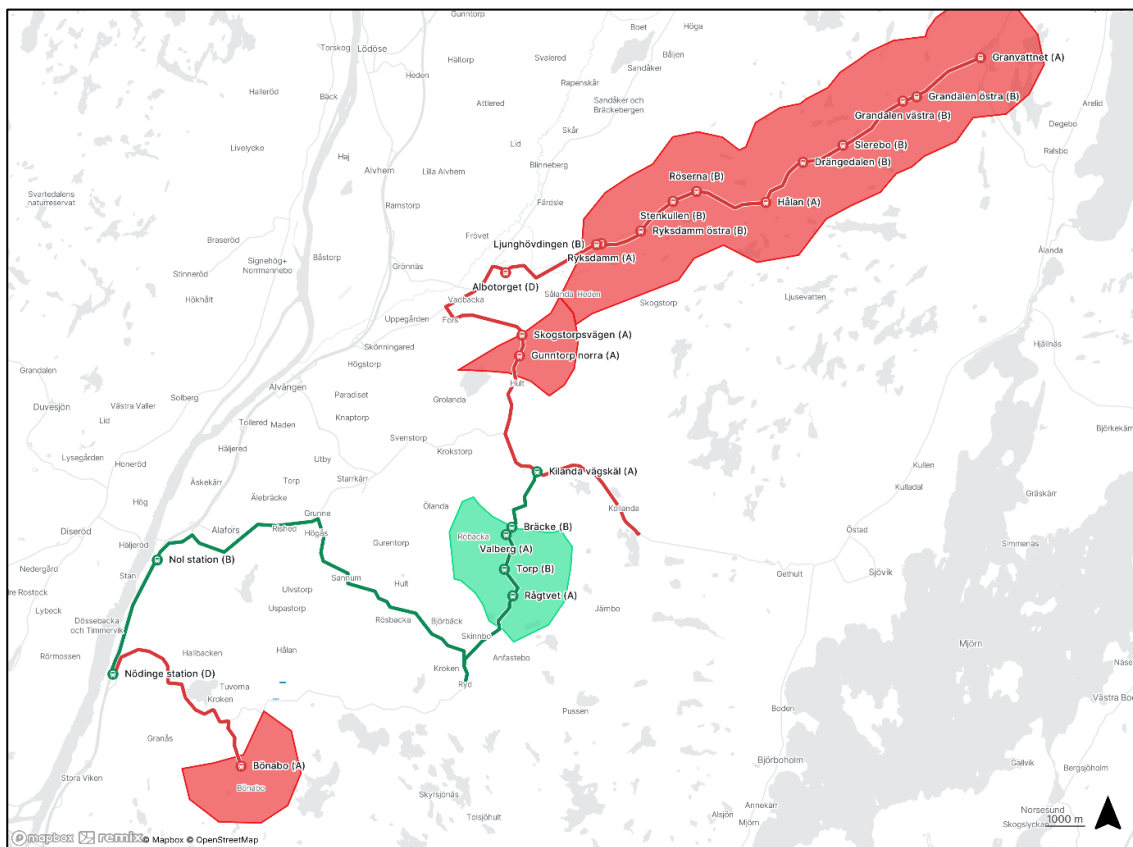
Två önskemål från Ale kommun har inte kunnat tillgodoses av förslaget. Det första gäller trafikering av ett relativt nybyggt bostadsområde, Green Village, i sydligaste delen av kommunen nära Lövgärdet. Förstudien konstaterar att vändmöjligheter saknas i området för en buss samt att resandeunderlaget är för litet. Kommunens andra önskemål gäller möjligheten att resa till Alingsås utan att passera Göteborg, det vill säga att resa enbart i zon B. Förstudien har tittat på vilken arbetspendling som sker mellan de båda orterna och den är för liten för att på ett bra sätt kunna omhändertas med en förändrad trafikering.

3.1. Resenärspåverkan – förändrad yttäckning

Förslaget innebär dels att några delar av Ale kommun får en förbättrad yttäckning med den allmänna kollektivtrafiken, dels att andra delar får en försämrad. I kartan nedan beskrivs de områden som får förbättrad eller försämrad yttäckning. Ale kommun har idag flera anropsstyrda linjer och dessa har inte tagits med i denna sammanställning.

För resande från/till respektive hållplats har Västtrafiks kundräkningssystem använts och perioden som analyserats är oktober månad 2025 med undantag för höstlovet vecka 44.

Sammanlagt 14 hållplatser dras in från trafikering med den allmänna kollektivtrafiken. Fyra hållplatser, som idag trafikeras av anropsstyrd trafik får enligt förslaget trafik med linje 413.



Figur 9. Röda områden får längre än 1 500 meter till hållplats, grönt område får utökad yttäckning.

Resande från indragna hållplatser

Längs linje 415 är det en hållplats, Bönabo, som berörs och resande i det området får längre än 1 500 meter till hållplats. I genomsnitt fem påstigande och sex avstigande använder hållplatsen per vardagsdygn.

Längs linje 431 är det två hållplatser, Skogstorpsvägen och Gunntorp Norra, som berörs och resande i det området får längre än 1 500 meter till en hållplats. De båda hållplatserna har inga på- eller avstigande under de veckor som används för analysen. Ett genomsnitt per tur används för perioden vilket innebär att det kan ha varit något enstaka resande som inte syns i rapporten.

Linje 435 dras in och här är det elva hållplatser som ligger i området som får längre än 1 500 meter till trafikerad hållplats. Här är det i genomsnitt tolv påstigande och 16 avstigande under ett vardagsdygn.

De flesta hållplatser där trafiken dras in kommer att få Närtrafik. Om kommunen väljer att upphandla öppen skoltrafik kommer även denna att erbjuda resmöjligheter från områden där yttäckningen försämrats. Utökningen av linje 413 (grönt på kartan) innebär troligen att detta område inte längre trafikeras med Närtrafik.

3.2. Konsekvensbeskrivning

Positiva konsekvenser

- Direktbussar mellan Nödinge och Kungälv minskar behov av byten.
- Kortare restid för resenärer till Kungälv's sjukhus (från Angered samt Ale kommun).
- Resande till gymnasiet i Alafors underlättas från delar av kommunen. Idag kan det krävas ett byte för att nå skolan.
- Förslaget tar hänsyn till Ales ambition att växa, bland annat i ett nytt bostadsområde och ett verksamhetsområde söder om Nödinge och genom nya området i Älvängen.
- Fyra hållplatser på landsbygden, som idag endast har anropsstyrd trafik, får ordinarie trafik.
- Kundsynpunkter angående bättre samverkan mellan buss och tåg har arbetats in i förslaget där det är rimligt att buss och tåg har passning.

Negativa konsekvenser

- Gymnasieelever och några arbetspendlare som reser med linje 401 utmed delen mellan Angered och söder om Bohus centrum och som ska till centrala Kungälv får antingen en något längre gångväg i Kungälv eller behöver göra ett bussbyte i Bohus centrum eller Eriksdal. Bytestiden under högtrafik blir 7–8 minuter.
- Utglesning av nattrafik på linje 401 och 434 påverkar enstaka resenärer per natt.
- Indragning av tre landsbygdslinjer samt en hållplats på en fjärde linje påverkar enstaka resenärer. Eftersom kommunen är skyldigt att ordna resa för grundskolelever är det endast några få allmänresenärer som påverkas. Totalt är det 14 hållplatser som dras in och dessa har sammanlagt 15–20 påstigande per vardagsdygn varav 12–16 reser med skolkort. Om Ale kommun beslutar att upphandla öppen skoltrafik kommer resmöjligheterna med den linjelagda trafiken att bibehållas i området. Dessutom tillkommer Närtrafik i delar av det berörda området.

3.3. Förarperspektiv

Förstudien har särskilt analyserat så att trafikförslagen innebär så bra arbetsförhållanden som möjligt för förarna.

Vi har så långt som möjligt arbetat för att det ska bli tillräckliga marginaler mellan turerna och att körtiderna är rimliga. Förstudien har identifierat vilka paus- och rastlokaler som finns i avtalet idag och konstaterar att det inte behövs några ytterligare lokaler för förarens raster och pauser.

8. Risker

Förslagen till trafikförändringar innebär i huvudsak positiva förändringar för resenärerna. Erfarenhetsmässigt vet vi dock att alla förändringar som görs kan innebära kundsynpunkter vilket vi därför kan förvänta oss också här.

Indragning av tre landsbygdslinjer samt en hållplats på en fjärde linje förväntas ge upphov till kundsynpunkter. Om Ale kommun beslutar att upphandla öppen skoltrafik kommer resmöjligheterna med den linjelagda trafiken att bibehållas i området. Dessutom tillkommer närtrafik i delar av det berörda området. Förändringen av körväg i Kungälv kan också ge synpunkter innan resenärerna hittat sitt nya sätt att resa.

Andra risker som identifierats i riskanalysen är trängsel på Jordfallsbron samt framkomlighetsproblem vid Bohusmotet. Detta gäller för linje 401 och 402. Risken finns redan idag men ökar med föreslagen trafikering då vi har två linjer som kör över bron med 7,5 minuters mellanrum under högtrafik. Idag kör en linje i som mest kvartstrafik över bron. Västtrafik för en dialog med Trafikverket kring problemen och har även tagit fram förslag till trimningsåtgärder.

//