

Styrelsen	2026-09-24
Handling nr	11.8
Handläggare	Mikael Faleke
Daterad	2026-06-24
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Förstudie Trafik 2029 Orust båttrafik

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 ORUST BÅTTTRAFIK

Innehåll

1. Inledning.....	2
2. Geografiskt område och omfattning.....	2
3. Utgångspunkter för förstudien	3
4. Föreslagna trafikförändringar.....	4
5. Gods	6
6. Miljö- och fordonskrav.....	7
7. Ekonomi	8
8. Konsekvensanalys och resenärspåverkan.....	8
8.1 Resenärspåverkan.....	8
8.2 Resenärs- och kommunsynpunkter	9
8.3 Ombordpersonalens perspektiv	9
9. Risker	9

1. Inledning

Västtrafik har under 2026 behov av att genomföra en upphandling av båttrafiken i Orust kommun då nuvarande avtal upphör att gälla i december 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.

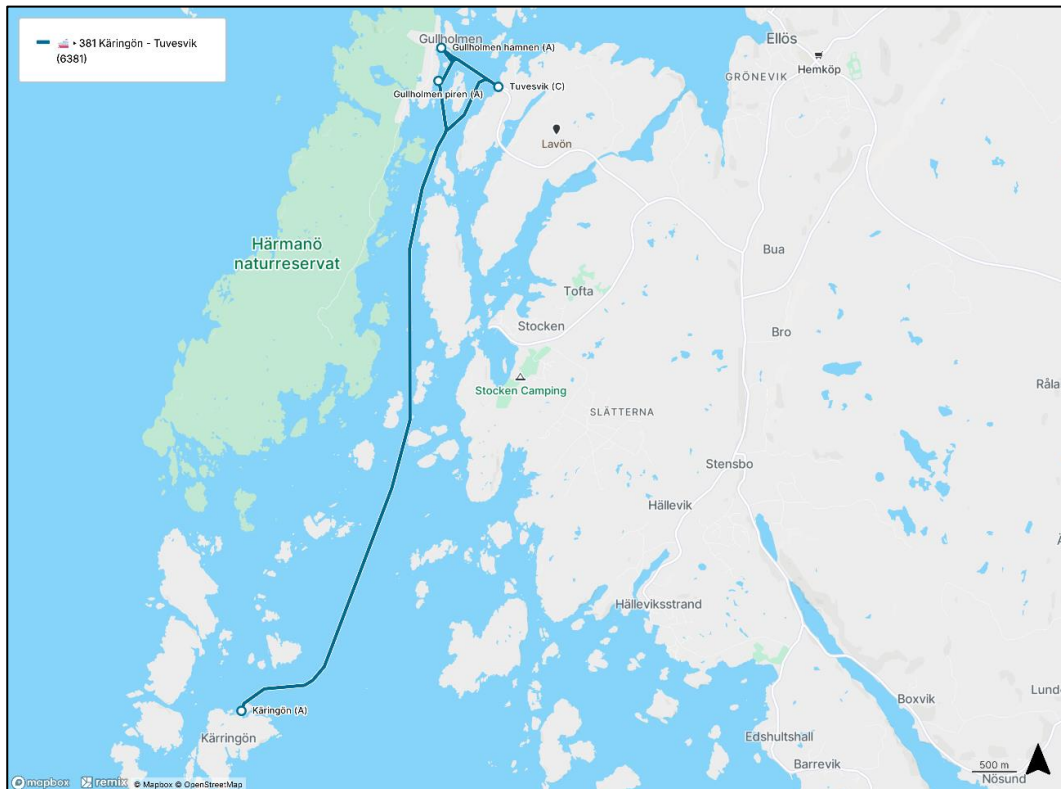
Efter styrelsens beslut kommer upphandlingsprojektet ta vid för att arbeta vidare med själva upphandlingen.

2. Geografiskt område och omfattning

Upphandlingen omfattar ett avtal med totalt en båtlinje som går mellan Tuvesvik på Orust till öarna Gullholmen/Härmanö, Karingön och Tvestjärten.



Figur 1 Bilden visar omfattning av befintligt trafikavtal.



Figur 2 Bilden beskriver nuvarande trafikering.

3. Utgångspunkter för förstudien

Arbetet har utgått från Trafikförsörjningsprogrammet, Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor samt Miljö- och klimatstrategin. Vidare har kundsynpunkter analyserats, intervju med nuvarande trafikföretag har gjorts och kommunens inspel har beaktats.

Kundsynpunkterna handlar främst om att ökad turtäthet önskas, att synkningen mellan båttrafiken och busstrafiken i Tuvesvik inte fungerar samt vikten av att linjen angör Gullholmen Hamnen. I dagens avtal utförs trafiken av två fartyg varav det ena är för stort för att angöra Gullholmen Hamnen. Normalt är detta inget problem men vid tillfällen då det mindre fartyget är på årlig varvsöversyn dras Gullholmen Hamnen tillfälligt in vilket berör många resenärer då boendet på Gullholmen/Härmanö till stor del är koncentrerat runt Gullholmen Hamnen.

Ett annat problem är att Gullholmen Hamnen sommartid är en livlig gästhamn med badande, kanoter och andra flytetyg varför befälhavaren på fartygen upplevt risker med att gå in där, även med det mindre fartyget. Västtrafik och befintligt trafikföretag har under flera år diskuterat indragning av Gullholmen Hamnen under några veckor på sommaren.

Inför sommaren 2026 har ett antal åtgärder tagits fram, tillsammans med Orust kommun och trafikföretaget, för att minska riskerna vid trafikering av Gullholmen Hamnen. Det handlar om så väl fysiska åtgärder, till exempel kring antalet gästhamnsplatser, som hamnvårdar som ser till att förbud mot bad med mera i hamnbassängen efterlevs. Västtrafik bedömer att dessa åtgärder ska vara tillräckliga och att Gullholmen Hamnen därmed fortsatt kan trafikeras året om.

En dialog med olika intresseföreningar genomfördes i inledningen av förstudien. Vid denna framkom att de boende på öarna är relativt nöjda med dagens trafik och inte ser behov av större förändringar. Man påtalade också vikten av att Gullholmen Hamnen trafikeras. Önskemål om vissa senare resmöjligheter samt andra mindre justeringar lämnades och i trafikeringsförslaget har dessa arbetats in så långt som möjligt.

En stor fråga för de boende handlar om möjligheten att ta gods på färjan. I ett senare kapitel beskrivs detta mer i detalj.

Liksom i alla andra förstudier har kommunen bjudits in till samtal och under förstudiens gång har ett antal samverkansmöten med Orust kommun genomförts. Kommunen har inte haft några önskemål på förändringar av trafiken men står bakom ö-bornas önskemål om att Gullholmen Hamnen fortsatt ska trafikeras.

För att säkerställa att Västtrafik i planeringen av kollektivtrafiken beaktar olika resenärgruppers behov och förutsättningar, har även ett socialt analysverktyg använts i förstudien. Resultatet från den analysen har resulterat i justeringar av trafikeringsförslaget så att möjligheten blir bättre för skolbarn, studerande och arbetspendlade att bo på öarna.

Slutligen har trafiken setts över utifrån det resandeunderlag och potential för ökat resande som finns.

4. Föreslagna trafikförändringar

Förstudien har haft som utgångspunkt att linjen ska elektrifieras samt att tidtabellen så långt som möjligt inte ska förändras. Utifrån dessa förutsättningar har följande aspekter varit styrande vid framtagande av förslaget:

- Linjen elektrifieras i så stor utsträckning som möjligt.
- Arbets- och skolpendling ska vara möjlig året om vid ungefär samma tider.
- Trafiken delas upp i två linjer på sommaren för att klara kapacitet och turtäthet till båda öarna.
- Trafiken ska anpassas efter bussarna vid Tuvesvik i så stor utsträckning som möjligt.
- Tid för laddning behöver avsättas i tidtabellen.

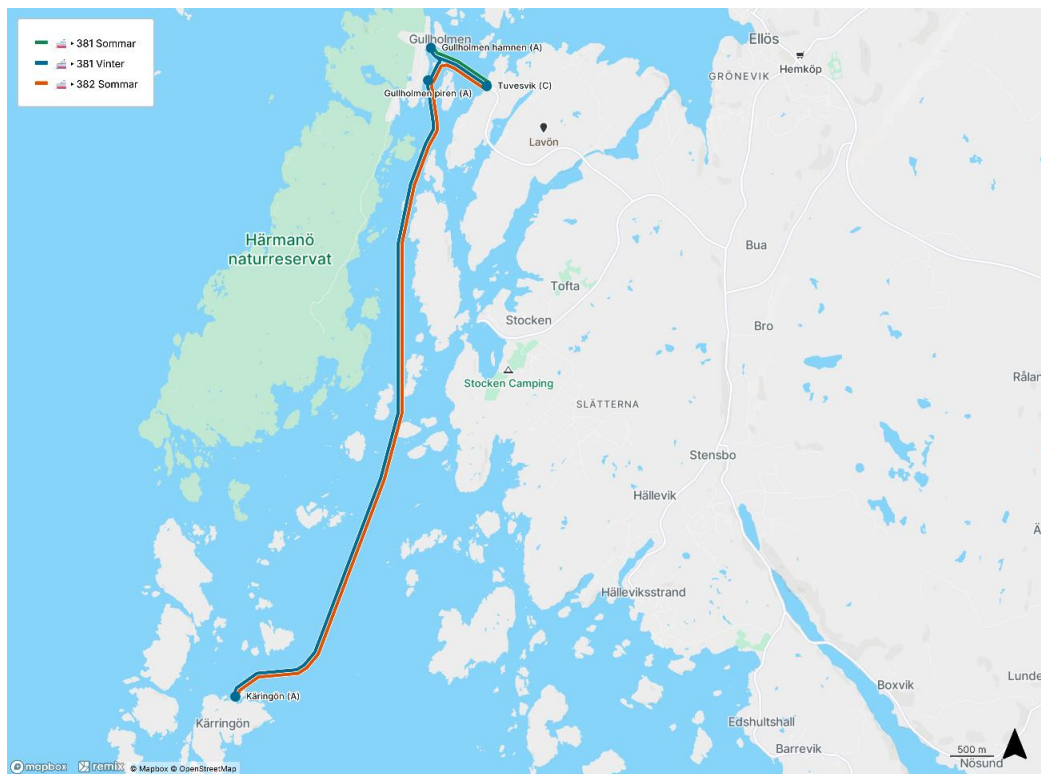
Utifrån ovan planeringsstrategi har trafiken gått igenom och analyserats. Jämfört med idag innebär förslaget två stora skillnader:

1. Förstudien har undersökt möjligheten att elektrifiera och kommit fram till att det inte finns några hinder för laddning vid bryggan i Tuvesvik, det vill säga på Orust. Idag har fartygen Karingön som natthamn. Förändringen innebär behov av utökad trafikering med en tur Tuvesvik-Karingön på morgonen och en i motsatt riktning på kvällen. Detta skapar samtidigt möjlighet för dagbesökare att vara kvar på öarna längre på kvällen jämfört med idag, något som önskats av ö-borna.
2. Sommartid delas linjen upp på två (se karta nedan.). Detta görs dels av kapacitetsskäl, dels för att underlätta för resenärer att välja rätt avgång beroende på om de ska till Gullholmen eller Karingön.

Förutom dessa båda punkter innebär förslaget endast marginella förändringar jämfört med idag. Elektrifieringen kräver att tid avsätts i tidtabellen för två snabbladdningar per dag. Trafiken är idag organiserad så att det finns naturliga pauser på förmiddagen och eftermiddagen under stor del av året varför det endast handlar om minutförändringar. Hänsyn har även tagits till passning med busstrafiken i Tuvesvik.

Under sommaren delas linjen upp på två och även där kan laddning ske utan att resmöjligheterna försämras.

De negativa konsekvenserna av förslaget är därmed små även om några resenärer kan få resa en stund tidigare eller senare jämfört med idag. Den största orsaken till dessa förändringar är att tidtabellen anpassats efter de nya tidtabellerna för busstrafiken som gäller på Orust vid trafikstart.



Figur 3 Förslaget innebär att linje 381 delas på två linjer under sommaren, linje 381 och 382. Ingen skillnad görs i vilka hållplatser som trafikeras. I kartan visas inte trafikering av Tvestjärten, ön mellan Gullholmen och Tuvesvik. Linje 381 vinter respektive 382 sommar trafikerar Tvestjärten vid anrop ett antal gånger per dag.

5. Gods

Västtrafiks uppdrag är persontransporter samt det resgods som resenärerna bär med sig. Samtidigt är öarna beroende av godstransporter till butikerna men också paket och andra varor till de boende. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, och ur ett hållbarhetsperspektiv, finns det flera fördelar om fartygen kan samutnyttjas för både persontransporter och gods.

Frågan om gods till öarna hanteras olika på Västtrafiks olika båtlinjer, på några linjer hanteras inget gods och på andra linjer hanteras gods. Gemensamt för samtliga linjer är att Västtrafik inte tar något ekonomiskt ansvar för godshanteringen. På Tjörn är det exempelvis Tjörns kommun som står för merkostnaden för godshantering.

I det nuvarande avtalet för trafiken till Gullholmen och Kärningön ingår godshantering och tidtabellen har anpassats något på vardagar för att kunna lasta av och på gods. En förutsättning är dock att persontrafiken inte trängs undan och på sommaren ska godstrafiken därför hanteras av separat fartyg.

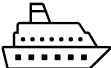
Orust kommun ser godsfrågan som viktig för att det ska gå att bo, leva och bedriva företag på öarna. Västtrafik och Orust kommun är därför överens om att en option kring godshantering ska ingå i upphandlingen. När anbudens inkommit avgör sedan Orust kommun om de är beredda att stå för en eventuell merkostnad för godshanteringen.

Detta hanteras på samma sätt i dagens avtal, men då trafikföretaget kunde finansiera sina kostnader med godstaxan blev det ingen merkostnad för kommunen.

6. Miljö- och fordonskrav

Enligt miljö- och klimatstrategin ska fartygstrafik i nya upphandlingar elektrifieras till 100 procent på kortare sträckor och i så hög grad som möjligt på längre sträckor. Samma strategi säger vidare att enbart förnybar energi ska användas i kollektivtrafiken från 2030.

För att trafikera enligt förslaget behövs tre fartyg enligt följande:

	Huvudfartyg året om	Minst 200 passagerare	El	Ska kunna trafikera samtliga bryggor utan att dessa behöver byggas om.
	Linje 381 sommartid samt förstärkning/ reserv övrig tid	Minst 240 passagerare	Förnybart drivmedel	Behöver inte kunna trafikera Gullholmen Hamnen
	Reserv	Minst 100 passagerare	Förnybart drivmedel	Trafikföretaget ska ha tillgång till detta fartyg inom en viss tid.

Figur 4 Förslag till fartygskrav.

Skälet till att förstudien inte föreslår att samtliga fartyg ska elektrifieras är hur dessa används. Fartyg två går endast under del av året och kör under sommaren i stort sett kontinuerligt. Den totala produktionen är ganska liten och miljövinsten med att elektrifiera bedöms därför som liten samtidigt som batteriet skulle försämrats när det ligger utan att användas under flera veckor på vintern. Dessutom skulle elektrifiering kräva laddluckor i tidtabellen vilket skulle leda till kapacitetsbrist och att ytterligare ett fartyg skulle behövas.

Fartyg tre är ett reservfartyg som trafikföretaget ska kunna sätta i trafik inom en viss tid. Även detta fartyg kommer att köra så lite att det inte är motiverat att elektrifiera.

Det finns dock inga hinder för de trafikföretag som deltar i upphandlingen att lämna anbud på elektrifierade fartyg.

7. Ekonomi

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

	2026	Förslaget	Förändring
Timmar	4 130	4 900	+19%
Turer	6 940	8 420	+21%
Fordon	2+1	2+1	0

Figur 5 Förändring av produktion.

Den stora anledningen till ökningen av produktion är elektrifieringen av linjen. Eftersom natthamnen flyttas från Kärिंगön till Tuvesvik tillkommer 1,5 timmars produktion per dag vintertid och något mer sommartid. Detta står för cirka 600 av timökningen på 770 timmar.

Att antalet turer blir fler beror dels på elektrifieringen som beskrivs i stycket ovan, dels på att linjen delas i två linjer på sommaren.

8. 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. Även synpunkter från resenärer och Orust kommun har beaktats.

8.1 Resenärspåverkan

Förslaget innebär endast små förändringar jämfört med idag. Det innebär lika många eller fler resmöjligheter än idag. Eftersom hänsyn tas till laddluckor samt till bussarna i Tuvesvik har vissa smärre justeringar gjorts jämfört med dagens tabell. Påverkan av detta bedöms generellt som mycket liten för resenärerna som helhet men enskilda resenärer kan behöva förändra sitt resande något.

Ingen förändring av yttäckningen görs utan samtliga bryggor som trafikerats idag får fortsatt trafik.

Förändringen på sommaren, där linjen delas i två linjer, bedöms innebära en tydligare tidtabell som framför allt gynnar sällanresenärer. Uppdelningen innebär också en viss kapacitetsförstärkning.

8.2 Resenärs- och kommunsynpunkter

Förslaget har presenterats för de intresseföreningar som finns på öarna. Mötesdeltagarna var generellt mycket nöjda med förslaget, de känner att Västtrafiks lyssnat på deras önskemål och farhågor och de uttryckte att förslaget innebär att kollektivtrafiken till öarna utvecklas.

Vid ett avslutande samverkansmöte med Orust kommun presenterades förslaget och de deltagande tjänstepersonerna var nöjda med förslaget samt att Västtrafik hanterat trafikering av Gullholmen Hamnen och godsfrågan.

8.3 Ombordpersonalens perspektiv

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

I befintligt avtal är natthamnen på Kåringön vilket innebär att personalen inte kunnat åka hem efter sitt arbetspass. Genom att flytta natthamnen till Tuvesvik möjliggörs detta.

9. Risker

Förslagen till trafikförändringar innebär i huvudsak positiva förändringar för resenärerna. Förstudien har inte identifierat några allvarliga risker. Precis som vid alla tillfällen när en tidtabell förändras kan det dock förväntas kundsynpunkter. Tidtabellsförslaget utgår från dagens trafikering med hänsyn till tid för att ladda fartyget. Dessutom har mindre justeringar gjorts för att passa bussarna i Tuvesvik.

Övriga risker som identifierats, men som bedöms som små eller där det finns en plan är:

- Tuvesvik kan inte användas som natthamn från trafikstart. Detta bedöms vara den allvarligaste risken eftersom elektrifiering av linjen då inte kan ske från trafikstart. Orust kommun har gjort hållfasthetsberäkningar av brygginfrastrukturen och denna visar att endast mindre ombyggnation behövs vilket minimerar risken. En plan har tagits fram om Tuvesvik som natthamn försenas.
- Åtgärderna tillsammans med dagens trafikföretag och Orust kommun för att upprätthålla trafiken av Gullholmen Hamnen får inte effekt. Innebär att nya åtgärder behövs eller att trafikeringen av bryggan dras in under sommarperioden.
- Bryggan på Kåringön är i dåligt skick vilket skulle kunna leda till att trafikföretaget av säkerhetsskäl drar in trafiken. Problemet har uppmärksamats och Orust kommun arbetar med frågan varför förstudien gör bedömningen att bryggan är i bra skick till trafikstart.
- Elektrifieringen försenas på grund av att fartyg inte kan byggas om (exempelvis på grund av brist på komponenter eller ledig tid på varv).

//