

Styrelsen	2026-02-26
Handling nr	12.6
Handläggare	Mikael Faleke
Daterad	2026-02-02
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Förstudie Trafik 2028 - Kungälv/Tjörn 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 2028 - KUNGÄLV/TJÖRN BÅTTRAFIK

Innehåll

1. Inledning.....	3
2. Geografiskt område och omfattning.....	3
3. Föreslagna trafikförändringar.....	4
3.1 Beskrivning av föreslagna trafikförändringar	5
4. Ekonomi	6
5. Fartygskrav och natthamn	6
6. Konsekvensanalys och kundpåverkan.....	7
7. Risker	7

1. Inledning

Västtrafik har under 2026 behov av att genomföra en upphandling av båttrafiken i Kungälv och Tjörns kommuner (idag linje 326) då nuvarande avtal upphör att gälla i augusti 2028.

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

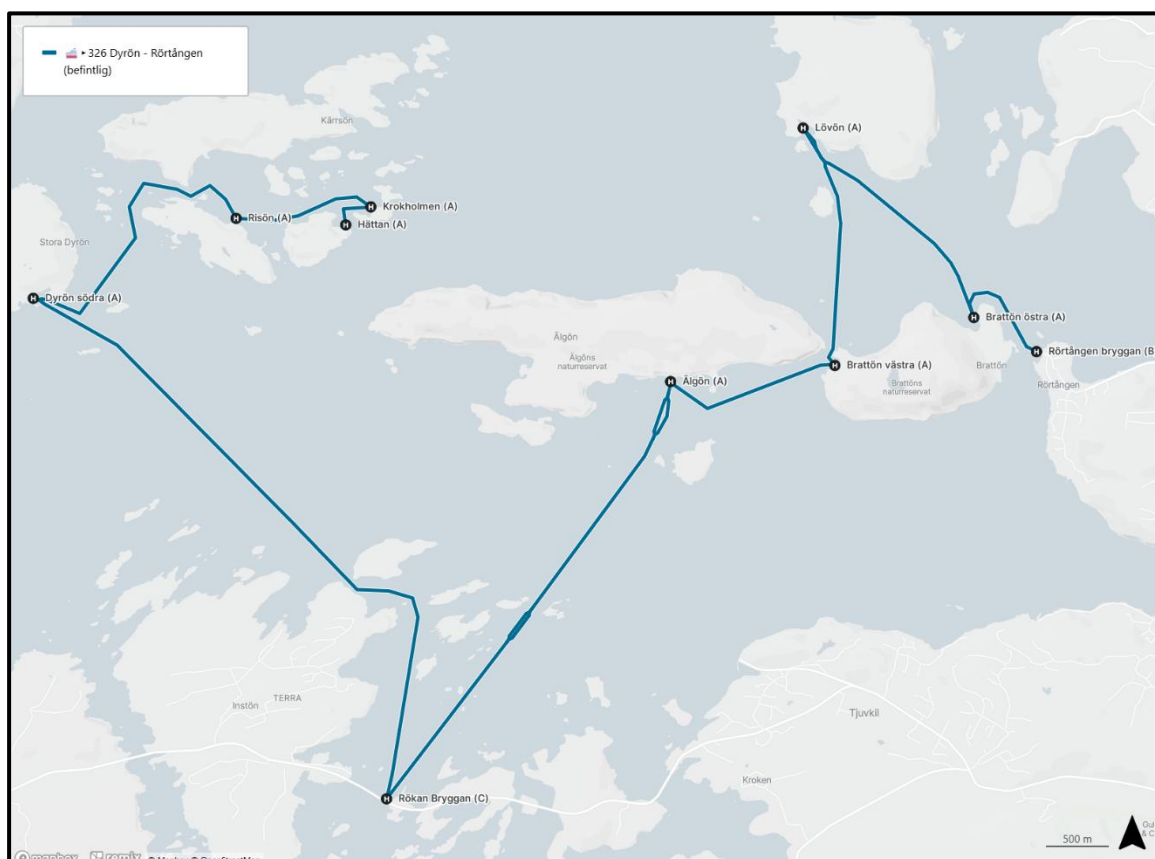
Efter styrelsens beslut kommer upphandlingsprojektet ta vid för att arbeta vidare med själva upphandlingen.

2. Geografiskt område och omfattning

Det geografiska området består av ett antal öar norr om Kungälv och söder om Tjörn. Stora Dyrön har även trafik med Västtrafiks linje 361 till Rönnäng. Sammanlagt är det sju öar som trafikeras varav Stora Dyrön är den största med drygt 200 folkbokförda. På övriga öar finns det mellan 0 och 24 folkbokförda. Flera av öarna har en betydande fritidshusbebyggelse.



Figur 1 Bilden visar omfattning av befintligt trafikavtal.



Figur 2. Bilden beskriver dagens linjenät.

3. Föreslagna trafikförändringar

Arbetet har utgått från det regionala trafikförsörjningsprogrammet, strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor samt miljö- och klimatstrategin.

Vidare så har två dialoger med invånare på öarna genomförts (med Dyröns Samhällsförening samt Lövnäs Vänner), kundsynpunkter analyserats, intervju med nuvarande trafikföretag har gjorts och kommunernas inspel har beaktats.

Linjen har haft få kundsynpunkter, sammanlagt färre än tio under de senaste tre åren. Synpunkterna berör främst att tidtabellen inte hållits och att det är för dåligt trafikutbud, speciellt under lågsäsong och helger.

För att säkerställa att Västtrafik i planeringen av kollektivtrafiken beaktar olika resenärgruppers 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 kommit fram.

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

Med undantag för på Stora Dyrön så har de båda kommunerna inga utbyggnadsplaner för öarna. Därmed är det inte troligt att det kommer att ske någon större inflyttning till öarna som påverkar planeringen av linjen. Liksom idag kommer fritidshusägare, de få fastboende samt dagbesökare att vara de största resenärsgrupperna och för dem bedöms den befintliga trafiken uppfylla behovet.

Förstudien har efter kontakt med det trafikföretag som idag kör trafiken samt med Dyröns Samhällsförening fått till sig att det finns önskemål om en förändrad tidtabell så att arbets- och studiependling, men också serviceresor för exempelvis sjukvårdsbesök i Göteborg över dagen, blir möjliga.

Enligt de analyser som gjorts så kan det finnas en potential till ökat resande om trafiken utökas enligt ovanstående önskemål.

Det finns också önskemål från fritidshusägare om att kunna besöka sina fritidshus oftare under vinterhalvåret. Idag trafikeras tre av öarna endast en helg per månad, samt extra vid jul och nyår. Förstudien bedömer inte att detta skulle ge ett ökat resande som motiverar kostnaden för den tillkommande trafiken och föreslår därför att dessa öar trafikeras på samma sätt som idag.

3.1 Beskrivning av föreslagna trafikförändringar

Slutsatserna efter de olika analyser som gjorts är att linjen täcker de behov av trafik som finns idag, med undantag för möjligheten att arbetspendla med linjen. Dessutom finns ett behov av att förstärka linjen vissa turer, främst söndageftermiddagar från påsk till sensommaren.

Förslaget är därför att möjliggöra arbets- och studiependling genom att ytterligare en tidig morgontur och en eftermiddagstur tillförs. Båda turerna är anropsstyrda och går mellan Rökan på fastlandssidan och Stora Dyrön, där potentialen till arbetspendling bedöms vara störst. Dessutom tillförs ytterligare en senare tur mellan Rökan och Stora Dyrön. Denna tur går samtliga söndagar året runt samt alla dagar under sommaren. Även denna tur är anropstyrd.

I det trafikeringsförslag som arbetats fram har hänsyn tagits till att det ska vara möjligt att resa vidare med kollektivtrafiken från Rökan och Rörtången på fastlandssidan till Kungälv och vidare mot Göteborg.

För att kunna följa upp och utvärdera om den här utökningen faller väl ut föreslås utökningarna tas med redan i Trafikplan 2027.

4. Ekonomi

Turerna på linje 326 är till stor del anropsstyrda och körs endast om någon beställer en resa. Förslaget innebär en viss utökning av antalet turer, alla tillkommande turer är anropsstyrda.

Exakt vad detta innebär i ökad kostnad för linjen är svårt att specificera då det på förhand inte går att förutse hur stor andel av de tillkommande turerna som förbeställs och därför utförs. Maximalt (om alla tillkommande turer skulle utföras) innebär förslaget en utökning av produktionen med 25 procent jämfört med 2025.

5. Fartygskrav och natthamn

På sikt bör fartygstrafiken i det aktuella området elektrifieras. En avsiktsförklaring har tecknats mellan Västtrafik och Kungälv kommun där kommunen förbinder sig att undersöka möjligheterna att bygga en natthamn, med laddmöjligheter, vid Rökan. En eventuell ny natthamn vid Rökan är med största sannolikhet inte klar till trafikstart 2028 varför alternativ till natthamn och möjligheten till elektrifiering har undersökts vidare.

Ett antal alternativa natthamnar har undersökts men samtliga dessa bedöms vara sämre alternativ än Rökan. Flera av hamnarna är små, är mer av fritidsbåtskaraktär eller ligger för långt från linjen för att vara möjliga. De tre alternativ till Rökan, som bedöms som rimliga, är Rörtången, södra hamnen på Stora Dyrön eller Rönnäng. Vid Rörtången bedöms ganska stora investeringar behöva göras, bland annat i vågbrytare. Rönnäng ligger en bit från linjen och dessutom i fel så kallat fartområde, vilket skulle ställa högre krav på fartygen och batterikapacitet. Södra hamnen på Stora Dyrön är idag natthamn men här saknas det plats då befintligt trafikföretag har hamnavtal på de möjliga platserna och en natthamn här bedöms också försvåra för andra trafikföretag än befintligt företag att lämna anbud.

Förstudien föreslår att ett kommande avtal ska ha en avtalsperiod på fem år. Detta för att avvakta beslut om och byggande av natthamn Rökan, alternativt annan natthamn. Detta innebär samtidigt att linjen inte kan elektrifieras från avtalsstart utan först i samband med nästa avtal. Att avvakta med att elektrifiera linjen kan vara positivt ur fler aspekter, bland annat är vikten av de batterier som krävs med dagens batteriteknik för att kunna trafikera den förhållandevis långa linjestäckningen så hög att det kan vara svårt att bygga ett fartyg med tillräckligt litet djupgående. Genom att avvakta några år har batteri- och motortekniken förhoppningsvis utvecklats så att tyngden av batterierna kan minskas.

För att genomföra trafikering enligt förslaget krävs ett ordinarie fartyg och ett förstärknings-/reservfartyg. Dessa ska ha en kapacitet på minst 50 resenärer och fem cyklar samt drivas med 100 procent förnybart drivmedel. Fartygen ska också vara tillgänglighetsanpassade.

6. Konsekvensanalys och kundpåverkan

En viktig del i arbetet med trafikförändringar är att analysera vilka konsekvenser de föreslagna förändringarna får för dagens kunder, samt för möjligheten att få fler att resa med kollektivtrafiken. Förstudien har därför gjort en kartläggning av sociala faktorer i inledningen av arbetet, och sedan en analys som väger in de förändringar som föreslås.

Analyserna har gjorts utifrån en mängd olika underlag och perspektiv, bland annat demografiska data och resandedata. Även synpunkter från kunder och de berörda kommunerna har beaktats. Västtrafik har haft samverkan med tjänstepersoner i både Kungälv och Tjörns kommuner.

Några slutsatser från konsekvensanalys och kundpåverkan är:

- Eftersom förstudien inte föreslår indragningar eller minskad trafikering ses inga negativa konsekvenser.
- Gruppen seniorer har önskat möjlighet att genomföra serviceresor, exempelvis sjukvårdsbesök, i Göteborg över dagen. För de som bor på Dyrön blir detta möjligt vilket är positivt. För seniorer boende på övriga öar, omkring 15 personer, blir det ingen skillnad i resmöjligheterna.
- Arbets- och studiependlare boende på Stora Dyrön får utökade möjligheter att pendla till Kungälv och Göteborg. Med tanke på att det är ett fåtal turer över dagen kommer inte tiderna att passa alla men eftersom detta inte är möjligt idag ger förslaget inga negativa konsekvenser.
- Barn och ungdomar: Idag är det inga barn eller ungdomar som bor på öarna och är beroende av trafiken för att komma till grundskola eller gymnasieskola.
- Fritidsboende: Förslaget innebär fler resmöjligheter på söndagar vilket är positivt då de kan vara kvar längre i sitt fritidshus vid besök över helgen.
- Dagresenärer och turister: Det utökade utbudet minskar risken för att fartyget ska vara fullsatt och att inte alla får åka den tur de önskat. Fler turer ger också fler chansen att uppleva skärgården.

7. Risker

Förslaget till trafikförändringar innebär i huvudsak positiva förändringar för resenärerna. Erfarenhetsmässigt vet vi att alla förändringar som görs kan innebära kundsynpunkter. För att kunna trafikera de extraturer som föreslås på eftermiddagen behöver den befintliga turen justeras något i tid. Kundsynpunkter kan förväntas kring detta.

Den enda risk som identifierats i riskanalysen är att det inte blir något ökat resande i och med satsningen på arbetspendling och utökat utbud mellan Stora Dyrön och Rökan. Åtgärden som föreslås är att satsningen ska utvärderas under avtalsperioden. Då en kortare upphandling föreslås är det därmed möjligt att genomföra detta försök med utökat utbud och om det inte uppfyller förväntningarna kan det justeras inför nästa upphandling. //