

<b>Styrelsen</b>	<b>2026-06-12</b>
<b>Handling nr</b>	<b>11.3</b>
<b>Handläggare</b>	<b>Magnus Hagård</b>
<b>Daterad</b>	<b>2026-06-04</b>
<b>Reviderad</b>	

**Till  
Styrelsen för Västtrafik AB**

## **Trafikplan 2027**

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta  
att fastställa Trafikplan 2027.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

## Innehåll

Bakgrund .....	3
Sammanfattning .....	3
Utveckling av kollektivtrafiken i Västra Götaland .....	4
Inriktning för trafikutveckling.....	4
Så här har vi arbetat fram trafikplanen.....	5
Samverkan i samband med framtagningen av trafikplanen .....	5
Resenärdialog och tidig kundkommunikation .....	6
Planering av kommunikationsinsatser.....	6
Avvägningar och bedömningar .....	7
Bedömning av resenärspåverkan.....	7
Samlade avvägningar .....	8
Genomgång av trafikförändringar inom Trafikplan 2027 .....	10
Trafikförändringar för tåg .....	10
Trafikförändringar i Göteborgsområdet .....	12
Ändrad linjesträckning genom centrum för expressbusslinje X6 .....	12
Övriga förändringar i Göteborgsområdet .....	16
Trafikförändringar i Göteborgsregionen .....	19
Trafikförändringar i Fyrbodal .....	20
Trafikförändringar i Boråsregionen .....	29
Trafikförändringar i Skaraborg .....	31
Särskilda satsningar kopplat till näringsliv .....	35
Särskilda satsningar kopplat till dubbel zontillhörighet.....	36
Trafikförändringar enligt tidigare fattade styrelsebeslut.....	36

## 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 resenärernas behov och våra mål. Resultatet av arbetet blir konkreta förändringar i erbjudandet till Västtrafiks resenärer. Trafikförslagen i Trafikplan 2027 utgör ett beslutsunderlag för Västtrafiks styrelse.

## Sammanfattning

Trafikplan 2027 innehåller satsningar för drygt 79 mnkr. De allra flesta förändringarna börjar att gälla från tidtabellsskiftet den 13 december 2026, men det förekommer också att trafikstarten planeras till en senare tidpunkt under 2027.

De största satsningarna i årets trafikplan handlar om tåg. I december är den första delen av Västlänken klar och Göteborgs centralstation får fyra nya underjordiska spår. Det innebär startskottet för kommande års satsningar på utökad tågtrafik.

Utöver tågsatsningarna innehåller planen även trafikförändringar i samtliga delregioner och antalet tillkommande nya resor har beräknats till drygt en miljon per år.

Bruttokostnaden för Trafikplan 2027 är cirka 79,2 mnkr.

## 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 2027 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 i trafikplanen kommer att börja gälla vid tidtabellsskiftet den 13 december 2026, men några trafikförändringar kommer att genomföras vid övriga tidtabellsskiften under 2027.

Vid årsskiftet, samt under 2027 är det trafikstart för flera nya bussavtal i delregion Fyrbodalen samt i Borås stadstrafik. Det innebär att det i dessa områden/avtal inte finns med några större förslag på trafikförändringar vad gäller buss.

## Inriktning för trafikutveckling

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 och att självfinansieringsgraden inte minskar över tid.

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.

Styrelsen har dessutom särskilt valt att lyfta fram följande delar i utarbetandet av Trafikplan 2027:

- Inom Västtrafiks ekonomiska ramar ska ytterligare trafikförstärkningar ske där resandebehovet är stort och trängseln stor. Att nå ett ökat kollektivt resande är det övergripande målet med trafikplanen.
- Trafiken till stora arbetsplatser inom sjukvården ska ta hänsyn till de anställdas arbetstider. Nuvarande linjer till dessa verksamheter ska ligga fast.
- Trafiken till stora arbetsplatser inom näringslivet ska ta hänsyn till de anställdas arbetstider.

## 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 2027.

*Kommunsamverkan har skett i flera steg:*

- Samverkansmöten med respektive kommun (september – oktober 2025)
- Informationsmöten om tåg (november 2025)
- Skriftliga återkopplingar till resp. kommun med information om status för arbetet, samt vilka förslag vi arbetar vidare med (november 2025)
- Fördjupade samverkansmöten med kommuner berörda av större trafikförändringar (december 2025 – februari 2026)
- Skriftlig återkoppling till resp. kommun med information om de trafikförändringar som berör deras kommun, och som finns med i slutligt förslag till trafikplan (slutet av maj 2026)
- Informationsmöte om Trafikplan 2027 - stormöte för alla kommuner, där vi ger information om förslagen i trafikplanen, samt ger möjlighet att ställa frågor (2 juni 2026).

*Samverkan med trafikföretag:*

- Samverkansmöten med trafikföretagen har skett löpande under året för att identifiera relevanta trafikförändringar. Under hösten 2025 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 våren 2026 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.

## **Resenärdialog och tidig kundkommunikation**

Trafikförändringar väcker alltid engagemang – både positivt och negativt. Med kommunikation vill vi skapa förståelse för de förändringar som genomförs, genom att på ett tydligt och transparent sätt förklara bakgrunden, nyttan och konsekvenser.

Kommunikationen ska bidra till att bygga förtroende för kollektivtrafiken, öka acceptansen för förändringarna och stötta resenärerna i att anpassa sina resvanor. Den ska också lyfta de positiva effekterna, samtidigt som vi visar förståelse för de utmaningar vissa förändringar kan innebära.

Under arbetet med Trafikplan 2027 har dessutom ett par riktade dialog- och kommunikationsinsatser gjorts för att säkerställa dialog med, och information till, resenärer som berörs av de större förslagen i trafikplanen.

- Enkät ombord på linje X5 och X6 för att få resenärers syn på förslag om förändrad linjesträckning för linjerna genom centrala Göteborg.
- Resenärdialog på plats i Furulund för att prata om förslag på ny expressbusslinje från Partille, X8.

## **Planering av kommunikationsinsatser**

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
<b>Liten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Enstaka linjer med fär resenärer förändras lite i utbud (mer/mindre)</li> <li>■ Inga längre restider</li> <li>■ Få eller inga reaktioner förväntas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hållplatsanslag</li> <li>• Information till kundtjänst</li> </ul>
<b>Mellan</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kluster av linjer eller stor linje med många resande får förändrat utbud</li> <li>■ Längre restider.</li> <li>■ En del reaktioner förväntas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hållplatsanslag</li> <li>• Lokalpress</li> <li>• Information till kundtjänst</li> <li>• Webbnyhet</li> <li>• Nyhetsbrev</li> <li>• Annons</li> </ul>
<b>Stor</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Större systemförändring av stads- eller landsbygdslinjer görs</li> <li>■ Indragna linjer eller stor utbudsminskning</li> <li>■ Längre restider och/eller byten</li> <li>■ Stora reaktioner förväntas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunikationsplan tas fram</li> <li>• Budskapsplatta</li> <li>• Information till kundtjänst</li> </ul>

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

## Avvägningar och bedömningar

### Bedömning av resenärspåverkan

En viktig del i arbetet med trafikförändringar är att analysera vilka konsekvenser förslagen får för dagens resenärer, 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 resenärer påverkas.
  - Förslag som bedömts ha alltför stor negativ resenärspåverkan i förhållande till annan nytta (exempelvis möjlighet att attrahera nya resenärer eller ekonomisk hållbarhet), har sorterats bort redan här.
- *Analys av förslagen:*
  - Längre fram i processen har förslagen analyserats i detalj, även här utifrån hur resenärer påverkas.
  - Konsekvenser och effekter av trafikförändringen har beskrivits och dokumenterats.
- *Resenärdialog:*
  - I arbetet med årets trafikplan har särskild dialog förts med resenärer kopplat till förslagen som rör linje X6 och linje X8.

- *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 2027 få en positiv påverkan för dagens resenärer, samt för möjligheten att attrahera fler att resa kollektivt. Några av förslagen innebär en förändrad linjestreckning 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.

Resultatet från de riktade dialog- och kommunikationsinsatser som gjorts för förslagen kring X6 och X8, redovisas längre ned, tillsammans med beskrivningen av förslagen.

### **Samlade avvägningar**

Utöver bedömning av resenärspåverkan har även avvägningar gjorts ur ett antal andra perspektiv.

Sammantaget har följande avvägningar 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 satsningar 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 Fyrbodalen, samt Borås stadstrafik) 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 2027 innehåller främst utökningar. En del förslag innebär samtidigt förändrade linjestreckningar 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 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 otrygg.
  - Samtidigt innebär andra förslag att resor i vissa relationer ändras från att kräva byte till att bli en direktresa, något som gynnar dessa resenärsgupper.

# Genomgång av trafikförändringar inom Trafikplan 2027

## Trafikförändringar för tåg

### Göteborg – Kungsbacka

Idag går sista turen från Göteborg mot Kungsbacka söndag – torsdag klockan 00:30. En ny tur läggs till 01:15 och dagens avgång 00:30 justeras till 00:15. Avgångarna från Kungsbacka blir 00:49 respektive 01:49.

Syftet med utbudsökningen är att skapa öppettider på tåg som harmoniserar med spårvagn och stombuss i Göteborg, Mölndal och Partille.

Generellt positiv resenärspåverkan med möjlighet till senare resor, dock utan anslutande busstrafik utmed linjen eller i Kungsbacka.

### Göteborg – Varberg

Enligt Målbild Tåg 2035 ska Västtågen utökas med en linje Göteborg – Varberg. Denna ska, när hela Västlänken öppnas för trafik, kopplas ihop med linjen Göteborg – Töreboda och bli en genomgående linje genom Västlänken. Linjen byggs ut i etapper och för 2027 föreslås:

- Förtätning från 10 till 16 dubbelturer vardagar under vintertidtabell vilket ger timmestrafik från morgon till kväll. Linjen kompletteras också med helgtrafik med avgång varannan timme.
- Utökning av sommarutbudet så att det bättre stämmer överens med utökad vinterutbud. Från dagens sju till 10 dubbelturer per måndag-fredag.

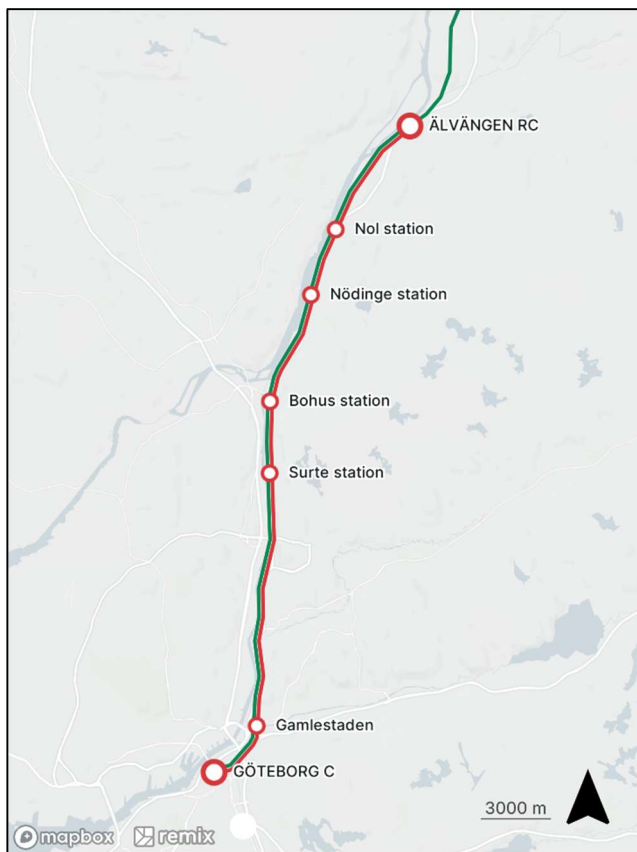
Föreslagna utökningar kommer att ge förbättrade möjligheter till pendling mellan Göteborg och norra Halland. Ökat resande med tåg förväntas ge avlastning på E6 i högtrafik.

### (Vänersborg –) Älvängen – Göteborg

På södra delen av Norge-/Vänerbanan är utbudet på lördagsmorgnar 30-minuterstrafik redan från start på de stationer som trafikeras av Alependeln. Detta skiljer sig från övriga pendeltågssträckor där utbudet i regel är 60-minuterstrafik. Eftersom Vänersborgstågen i princip körs parallellt innebär detta att vi kör parallella tåg med överkapacitet på lördagsmorgnar.

Förslaget är därför att införa samma upplägg på lördag morgon som vi redan har på söndagar. Det vill säga att de två första Alependlarna ersätts av att Vänersborgstågen även stannar i Surte, Nödinge och Nol och på så sätt får vi ett utbud som är bättre anpassat till efterfrågan.

Förslaget ger två resmöjligheter färre per riktning i Gamlestaden, Bohus och Älvängen men är oförändrat på övriga stationer. Första turen från Göteborg kommer att senareläggas 20 minuter. Enligt SJ Götalandståg används första morgonturen i stor utsträckning som ett sent tåg hem snarare än ett tidigt morgontåg, vilket gör att påverkan förväntas bli liten.



Röd linje visar Alependeln och dess stationer, grön linje visar Vänersborgståget som i normalfallet endast stannar i Bohus och Gamlestaden mellan Älvängen och Göteborg C.

### **(Göteborg -) Trollhättan – Åmål (– Säffle)**

Idag finansieras en kvällsavgång Trollhättan - Åmål (med retur kväll eller förmiddag beroende på veckodag) av RUN-bidrag, som upphör efter 2026. Delarna Göteborg – Trollhättan och Åmål – Säffle ingår redan i Västtrafiks ordinarie budget.

Efter utvärdering av tillköpet föreslås att finansieringen tas över av Västtrafik vilket innebär att nuvarande turer mellan Göteborg och Säffle behålls. Det innebär att dagens resmöjligheter kvarstår även framåt.

### **Göteborg – Säffle**

Idag går kvällsturen mellan Göteborg och Säffle i Vänersborgstågets kanal ut från Göteborg och gör uppehåll på samma stationer som Vänersborgståget.

Förslaget är att tåget till Säffle separeras från tåget till Vänersborg och får ett eget läge på sträckan Göteborg - Öxnered. Tåget till Vänersborg kommer att avgå ungefär 22:45 och tåget till Säffle ungefär 23:15 (idag går det sammanslagna tåget 22:50).

I förslaget ingår också en ny tur från Vänersborg till Göteborg på lördag förmiddag.

På fredagar är tåget ofta fullsatt och en avlastning med utökad platskapacitet eller fler avgångar är önskvärd. En positiv effekt är att resenärer som ska till Vänersborg inte längre behöver byta tåg i Öxnered.

## Trafikförändringar i Göteborgsområdet

### Ändrad linjesträckning genom centrum för expressbusslinje X6

#### *Framkomlighetsproblem genom centrala Göteborg*

Expressbusslinje X6 har idag stora framkomlighetsproblem. Punktligheten för X6 ligger just nu på ca 45 %. Linjen kör dessutom olika vägar genom centrum beroende på riktning, vilket är otydligt för våra resenärer och något som vi får återkommande synpunkter på. Framkomlighetsproblemen innebär att körtiderna blir långa och oförutsägbara och att byten till och från linjen längre ut i kollektivtrafiksystemet inte fungerar. Vi får kontinuerligt väldigt många kund-synpunkter kopplat till detta, både på att tidtabellen inte håller för linjen, och på följdproblemen med att byten spricker, till exempel till och från X6 vid Landvetter resecentrum.

Från och med våren 2027 kommer framkomligheten för linjen att försämrats ytterligare, då bygget vid Masthuggskajen går in i ett nytt skede. Dagens körväg genom området stängs av då nya tomträtter ska börja byggas. I stället kommer kollektivtrafiken ledas på enkelriktad väg i blandtrafik, i ett område som också kommer att ha omfattande byggtrafik. Förändringen är inte tillfällig utan gäller tills vidare. Analyser visar på en kraftigt försämrad framkomlighet om linjesträckningen inte ändras.

Under kommande år kommer dessutom områdena runt Hisingsbron, Operan och Järntorget att fortsätta att stadsutvecklas vilket kommer att innebära ännu sämre förutsättningar för att trafikera en expresslinje genom området.

#### *Behov av busstrafik vid nya hållplats Bergslagsparken*

I december öppnar första etappen av Västlänken och den nya delen av centralstationen börjar trafikeras, en milstolpe i Västtrafiks tågsatsning.

För att skapa bästa möjliga resenärsupplevelse behöver busslinjer stanna i nära anslutning till den nya delen av centralstationen. En ny busshållplats, Bergslagsparken, har därför byggts på Bergslagsgatan, nära de nya uppgångarna från centralen. Bergslagsparken föreslås trafikeras av expressbusslinjer, för att skapa riktigt snabba och attraktiva resor för resenärer till/från nya delen av centralstationen. Att inte trafikera Bergslagsparken med tät och snabb busstrafik skulle innebära att resenärer hänvisas till byten vid exempelvis Drottningtorget, med längre gångsträcka och därmed bytestid.

#### *Förslag till förändrad linjesträckning*

Genom att leda ned X6 genom Götatunneln efter hållplats Järnvågen kan framkomligheten för linjen förbättras gentemot idag. Det blir en snabbare, smidigare resa för expressbusslinjen in till centrala Göteborg. Genom förändringen kan även nya hållplatsen Bergslagsparken trafikeras med snabba expressbusslinjer.

Om ingen förändring av körväg görs, kommer restiden försämrats ytterligare och bli än mer instabil. Detta kommer att påverka resenärerna negativt, både resenärer ombord på linjerna och resenärer som byter till/från linjen längre ut i systemet.

Vi kommer då också att få svårt att säkerställa en attraktiv kollektivtrafik vid nya hållplats Bergslagsparken, för de resenärer som från och med december kommer att resa till/från den nya delen av centralstationen.

## X6 Landvetter – Centralstationen – Lilla Varholmen

X6 har idag en mycket lokal trafikering av centrum och med detta kommer dålig framkomlighet samt stora problem med varierande restid. Den varierande restiden skapar stora problem med regulariteten på linjen men inte minst kopplat till samtrafiken i både Landvetter och vid Lilla Varholmen. Utöver detta bidrar de olika körvägarna i respektive riktning till otydlighet och varierande tillgänglighet.

X6 föreslås börja trafikera hållplats Bergslagsparken med anslutning till tåg vid nya station Centralen. Linjen föreslås dessutom få en enhetlig linjesträckning genom centrala Göteborg och trafikera Götatunneln i stället för Södra Älvstranden.

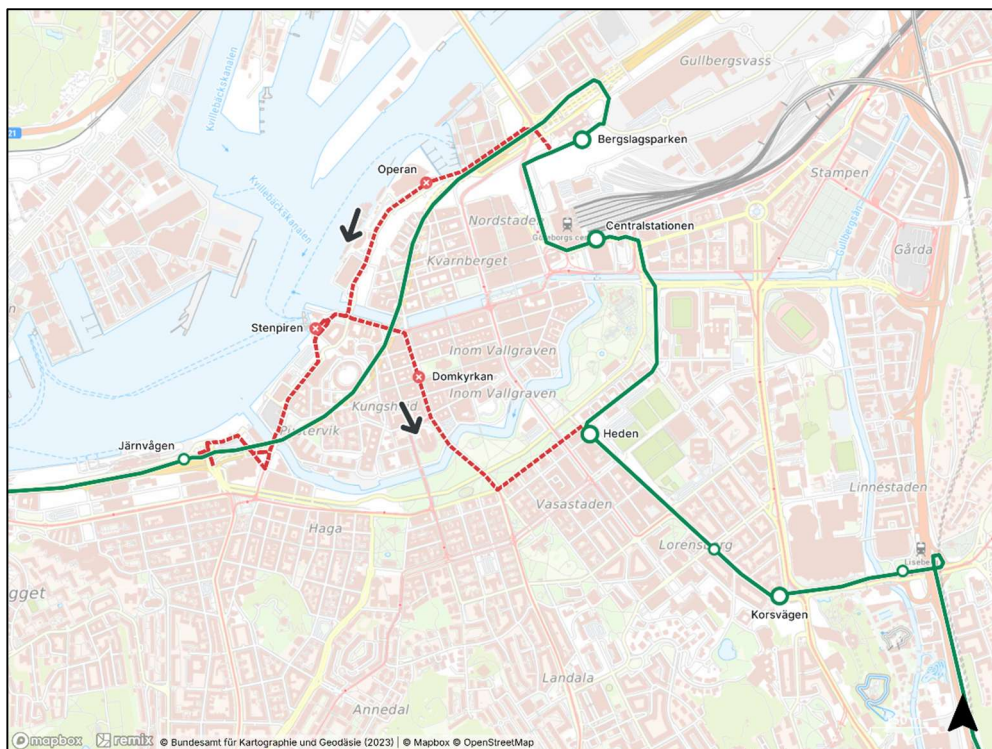
Förslaget skapar bytesmöjligheter vid nya station Centralen, inte minst för snabba och attraktiva resor till och från Volvo Torslanda. Bedömningen är också att en linjesträckning med bättre och mer förutsägbar framkomlighet skapar betydligt bättre förutsättningar för att planerade byten i Landvetter och Lilla Varholmen ska fungera. Genom att ha samma linjesträckning i båda riktningar skapas också den tydlighet som våra resenärer efterfrågar.

Förslaget innebär att hållplatserna Operan (mot Lilla Varholmen), Domkyrkan (mot Landvetter) samt Stenpiren inte längre trafikeras av X6.

### Alternativa resmöjligheter:

- Resenärer som idag stiger av/på vid Operan (0,5–1 % av det totala resandet på linjen), kan i stället resa på följande sätt (gäller endast i riktning mot Lilla Varholmen, i andra riktningen stannar X6 idag inte vid Operan):
  - Stiga av vid nya hållplats Bergslagsparken (ca 600 meter från Operan)
  - Byta vid Korsvägen till spårvagnslinje 5 eller busslinje 18 för vidare färd till Lilla Bommen (ca 250 meter från Operan).
- Resenärer som idag stiger av/på vid Domkyrkan (1–5 %) kan i stället resa på följande sätt (gäller endast i riktning mot Landvetter, i andra riktningen stannar X6 idag inte vid Domkyrkan):
  - Stiga av vid Järnvågen för byte till annan kollektivtrafik vid Järntorget (flertalet linjer med snabba resor till Domkyrkan)
- Resenärer som idag stiger av/på vid Stenpiren (7–9 %), och som har målpunkt där, kan i stället resa på följande sätt:
  - Från Landvetter med X6, via byte till spårvagnslinje 1, 9 eller 11 vid Centralstationen
  - Från Lilla Varholmen med X6, via byte till busslinje 114 vid Järnvågen, alternativt via byte till annan kollektivtrafik vid Järnvågen/Järntorget.
- Resenärer som ska till Lindholmen, och som idag byter till färja vid Stenpiren, kan i stället resa på följande sätt:
  - Från Landvetter med X6, via byte till spårvagnslinje 12 vid Korsvägen eller Centralstationen.

- Från Lilla Varholmen med X6, via byte till expressbusslinje X1 vid Amhult Resecentrum eller Sörredsmotet.
- Dessa alternativ kommer att ha likvärdig restid som dagens byte vid Stenpiren till färja.



Grön linje visar föreslagen linjesträckning, röd streckad linje är dagens körvägar

### Resultat från enkätundersökning ombord på linje X5 och X6

Under vecka 19 genomfördes en enkät ombord på linje X5 och X6 för att fånga synpunkter på ändrad körväg för linjerna genom centrum. Enkäten genomfördes digitalt ombord via en qr-kod. Antalet inkomna svar är totalt 454. Detta kan jämföras med att vi under en genomsnittlig vardag har ca 10 000 resor på X6, och ca 13 000 resor på X5.

En knapp majoritet av respondenterna är negativa till förändringen, och det är framför allt kopplat till Stenpiren. Inställningen till förslaget beror också på om man i dagsläget stiger på/av vid Stenpiren. Andelen respondenter som reser till/från Stenpiren är samtidigt kraftigt överrepresenterade i enkäten, något som präglar resultatet. Av det totala resandet på linje X5 stiger i genomsnitt 9 % på vid Stenpiren, 7 % stiger av. Motsvarande siffror för X6 är 9 respektive 7 %. Andelen av respondenterna som angivit att de stiger av/på vid Stenpiren är samtidigt 44 % på X5 och 48 % på X6.

Rapporten visar därför främst på inställningen till förändringen bland de som idag använder Stenpiren. Den visar inte på inställningen till förändringen totalt sett för alla som reser på linjerna. Det är därför naturligt att majoriteten av de som svarat på

undersökningen är negativt inställda. Totalt sett är ändå så många som 44 % av respondenterna positiva eller neutrala till förslaget.

#### **Negativa synpunkter:**

- Man arbetar/går i skola i närområdet
- Man byter till annan kollektivtrafik vid Stenpiren, särskilt viktig är förbindelsen till Lindholmen via färja
- Oro för att förändringen inte löser grundproblemet med förseningsproblematiken.

#### **Positiva synpunkter:**

- Kortare restid/snabbare resa
- Färre förseningar och bättre punktlighet
- Färre stopp och effektivare linje
- Minska flaskhalsar, köer och trängsel i centrum
- Bra bytesmöjligheter kvarstår vid Järnvågen/Järntorget.

#### **Sammanfattning**

Det är framför allt de som idag reser till/från Stenpiren, och som har målpunkt i området, som kommer att få en upplevd försämring, då de flesta alternativa resmöjligheter innebär ett byte (se ovan under beskrivning av förslaget) i stället för dagens direktresa.

Resenärer som idag reser vidare till Lindholmen från Stenpiren, gör redan idag ett byte och får med förslaget i stället byta vid andra platser, exempelvis vid Centralstationen, enligt beskrivning ovan.

Samtidigt får förändringen många positiva effekter, vilket också indikeras i resultatet. Det finns också andra positiva effekter vilka inte fångas i resultatet. Det gäller exempelvis den förbättring som sker längre ut i systemet, bland annat för bytesresor till/från X6 vid Landvetter resecentrum. Vi vet också att alternativet till att genomföra förändringen är ännu större framkomlighetsproblem under kommande år.

Här behöver en avvägning göras mellan snabbare, stabilare restid å ena sidan och tillgänglighet via flera stopp å andra sidan. Snabba restider är generellt efterfrågat av våra resenärer, och det bidrar till ett ökat resande på totalen. I Göteborg går trenden åt motsatt håll, med kontinuerligt försämrade restider. De avvägningar och bedömningar som har gjorts är att förslagets positiva effekter överväger de negativa, i synnerhet om man även beaktar att framkomlighetsproblemen kommer att förvärras med början under nästa år. Resmöjligheter kvarstår för alla resenärer, i vissa fall kommer dock ett byte krävas i stället för dagens direktresa. I den sammanlagda bedömningen av resenärspåverkan ska man också ha med att det i trafikplanen finns förslag om utökningar på X6, något som får en positiv resenärspåverkan för alla resenärer på linjen. Detta beskrivs under rubriken Särskilda satsningar kopplat till dubbel zontillhörighet.

## Övriga förändringar i Göteborgsområdet

### X8 Furulund – Centralstationen – Kungälvvs sjukhus

Första etappen av Västlänken och station Centralen börjar trafikeras i december 2026 och i samband med detta tillkommer hållplats Bergslagsparken där vissa expresslinjer kommer att ansluta.

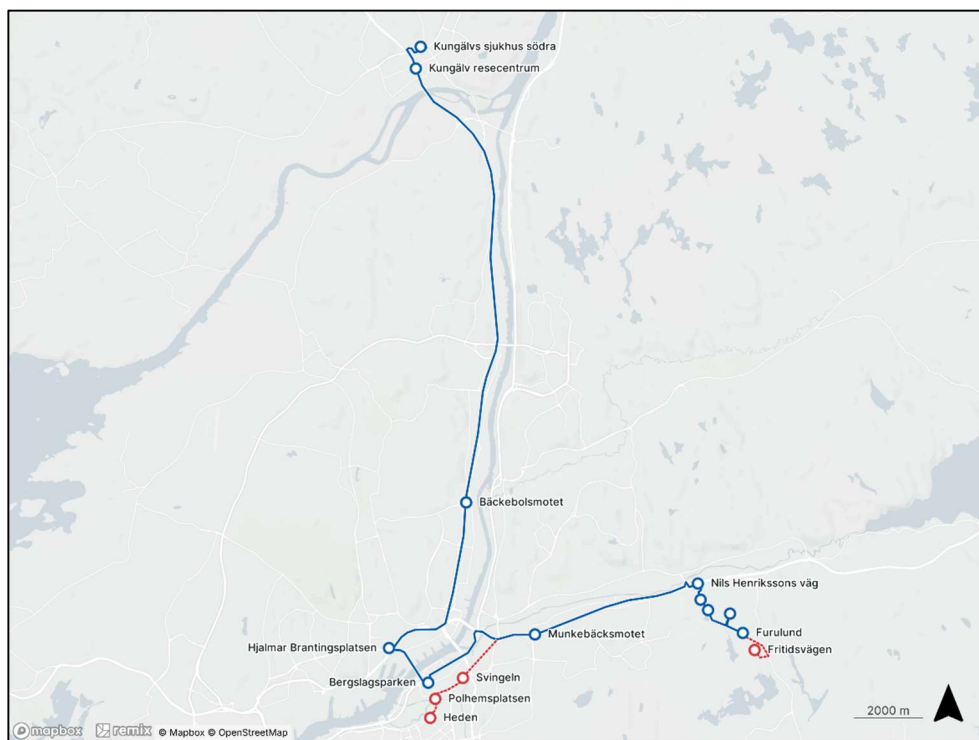
Landvettervägen i Partille är ett utpekat stråk i Koll2035 med ett stort resandeunderlag. Den nya linje X8 som är en sammanslagning av dagens linje 503 och X40 skapar fler direktresmöjligheter mellan Partille och Centralenområdet och innebär att vi tar steg mot målbilden.

X8 som kommer att trafikera under hela trafikdygnet, med 15-minuterstrafik i högtrafik och 30-minuterstrafik övrig tid, innebär kraftigt förbättrade resmöjligheter mellan Furulund/Partille och Göteborg då dagens linje 503 enbart är en enkelriktad högtrafiklinje.

För Kungälvvs del innebär förslaget att ytterligare en linje (förutom X4) trafikerar via Hjalmar Brantingsplatsen. Utöver detta blir det inga förändringar mot idag.

När X8 införs krävs en ändhållplats med reglermöjligheter till skillnad från dagens linje 503 som körts med 13+12 enkelturer. Detta innebär att X8 kommer att ha ändhållplats Furulund och att hållplats Fritidsvägen, utformad som timplashållplats, behöver dras in då den inte kan hantera en vändande och reglerande expressbusslinje.

Från Furulund kan resenärer som idag har rest med linje 503 i stället välja linje 502 som går direkt till Svingeln, alternativt X8 med ett byte till X5 vid Munkebäcksmotet för att komma till och från Svingeln. Från Fritidsvägen hänvisas resenärerna till linje 512 som går var 20:e minut i högtrafik eller en promenad till Furulund på 7–9 minuter.



*Blå linje visar linjestreckning för X8, utmed röd linje hänvisas resenärer till övrig trafik.*

## **Resultat från resenärdialog kring linje X8**

19 maj genomfördes en resenärdialog på plats i Furulund, Partille, för att prata om förslaget på ny expressbusslinje X8. Drygt 50 resenärer kom för att prata om förslaget. Följande insikter fångades i dialogen:

- Resandet sker idag framför allt mellan Furulund/Partille och centrala Göteborg, (Svingeln, Polhemsplatsen, Nordstan och Heden).
- Många gör redan idag någon form av bytesresa och Svingeln är en uppskattad bytespunkt.
- Förslaget med nya X8 uppfattas som positivt, framför allt tack vare många fler resmöjligheter in till centrala Göteborg och förbättrad trafik över hela dygnet, inklusive kvällar och helger.
- Det finns dock en oro för att behöva byta vid annan plats än Svingeln. Munkebäcksmotet upplevs som en mindre attraktiv bytespunkt.

### **Sammanfattning**

Som helhet får förslaget en positiv resenärspåverkan, då direktresor in till centrala Göteborg bibehålls (genom nya hållplats Bergslagsparken), och då utbudet förbättras kraftigt. Den negativa påverkan som kan bli genom att nya X8 inte stannar vid Svingeln, kompenseras av att linje 502 även i fortsättningen erbjuder resmöjlighet från Furulund till Svingeln. För resenärer från Fritidsvägen kvarstår dock den negativa påverkan, då linje 502 i dagsläget startar i Furulund. En möjlig åtgärd för att kompensera för detta skulle kunna vara att förlänga linje 502 till Fritidsvägen. Detta är dock något som behöver utredas vidare.

### **27 Eketrägatan – Volvo Torslanda – Sörredsmotet**

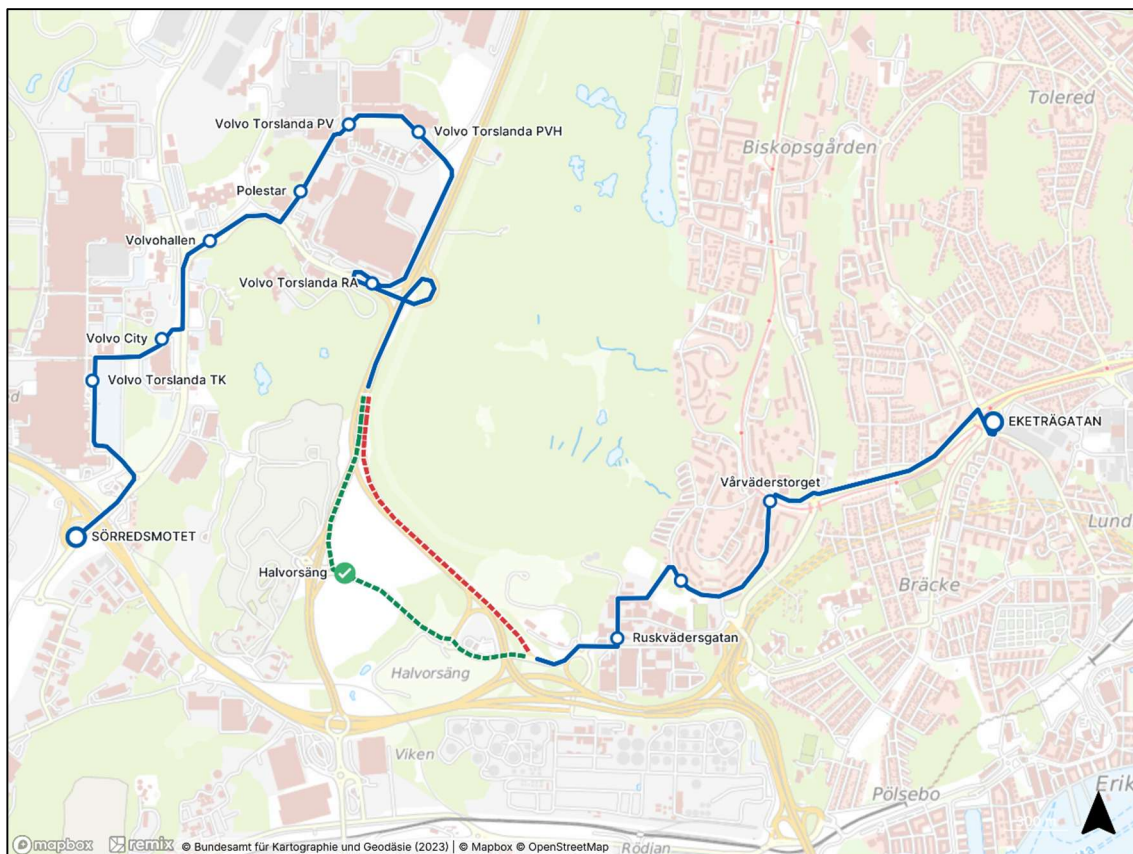
Göteborg Stad, Exploateringsförvaltningen har iordningställt och upplåter ett nytt område för logistikhantering vid Halvorsäng. Enligt uppgift skall mellan 600 och 800 arbetsplatser tillkomma här.

Sedan det nya trafikavtalet startade förra året ska linje 27 trafikeras med mindre fordon vilket gör att kapaciteten minskar. Då fordonsleveranserna varit försenade har det än så länge inte inneburit något kapacitetsproblem. Resandet på vissa turer är redan i dag relativt högt och med tanke på tillkommande arbetsplatser ser vi ett behov av utökad utbud.

Förslaget innebär att utbudet utökas från 30- till 15-minuterstrafik i högtrafik måndag-fredag under 48 veckor. Förutsatt att ny hållplats Halvorsäng färdigställs kommer även ny linjesträckning att trafikeras.

Detta innebär förbättrade resmöjligheter genom fler avgångar i högtrafik men också en bättre tillgänglighet genom trafikeringen av det nya logistikområdet.

Restiden blir cirka två minuter längre för de som inte har mål i det nya området Halvorsäng, men detta kompenseras av fler avgångar.



Blå linje är befintlig linjesträckning, grön linje är föreslagen linjedragning och röd är sträckan som slutar att trafikeras.

## Körtidsjusteringar på spårvagn

Den senaste körtidsjusteringen på spårvagn genomfördes 2018. Sedan dess har framkomligheten genom centrala Göteborg försämrats vilket gör att dagens tidtabeller inte längre håller. Under vårvintern 2023 startades därför ett projekt med resurser från Västrafik, Göteborgs Spårvägar och Stadsmiljöförvaltningen för att se över körtiderna. Parallellt med detta arbetar Västrafik tillsammans med Göteborgs Stad med framkomlighetsåtgärder.

Generellt fungerar körtiderna så länge vagnen körs på egen banvall på väg in mot Centrum, men så fort centrala staden angörs (Korsvägen, Linnéplatsen, Masthuggstorget, Brunnsparken, Nordstan, Centralstationen, Åkareplatsen) skapas förseningar som sedan bibehålls när vagnen kör på egen banvall på väg ut mot ändhållplats.

Konsekvenserna av detta blir en dålig arbetsmiljö för förarna med stress och svårigheter att få paus och rast. För att lösa detta genomförs idag ”kortvändningar”, det vill säga att turen inte körs hela sin sträckning, vilket drabbar resenärerna som behöver byta till en senare tur för att komma till sitt mål.

Förändringen innebär några minuters extra körtid per tur, varierande efter hur lång sträckan genom centrum är. Detta kräver fler vagnar i trafik.

## Trafikförändringar i Göteborgsregionen

### 2 Ytterby – Sparrås – Kungälv

#### 302 Marstrand – Ytterby – Kungälv

#### 303 Kärna – Ytterby – Kungälv

I samband med tidtabellsskiftet i juni 2027 justeras tågens tider på Bohusbanan. Det innebär att de tider tågen vanligtvis avgår flyttas med 30 minuter.

Så länge utbudet på buss är 30-minuterstrafik (eller tätare) behövs ingen justering, men för att bibehålla dagens bytesmöjligheter mellan buss och tåg i Ytterby måste busstiderna anpassas när utbudet är 60-minuterstrafik.

Förändringen bedöms inte ha någon negativ påverkan.

### 3 Björkö – Gröneviks färjeläge – Framnäs

Öckerö kommun har sedan december 2020 gjort tillköp av turer på Björkö enligt följande:

13:09	fr. Equmeniakyrkan	13:22	fr. Framnäs
13:39	fr. Equmeniakyrkan		
18:39	fr Equmeniakyrkan	18:52	fr. Framnäs

Efter utvärdering av resandet föreslås att Västtrafik tar över kostnaderna för turerna. Resenärerna kommer inte att märka någon skillnad då trafiken fortsätter att rulla precis som tidigare.

### 546 Nossebro – Sollebrunn

Nuvarande tur 14:07 från Nossebro mot Sollebrunn har ingen anslutning till linje 560 mot Alingsås i Sollebrunn. På grund av detta har linjen får resenärer och går oftast tom. Turen kräver dessutom långa tomkörningar vilket är negativt ur miljösynpunkt.

Förslaget innebär att turen flyttas till 18:07 där koppling finns mot Alingsås med linje 560 och därigenom skapar bättre möjlighet till arbetspendling. Detta innebär dessutom att två tomkörningar undviks.

Med dagens mycket låga resande innebär förslaget liten påverkan. Det blir fortsättningsvis samma antal turer som idag, men tidsmässigt bättre anpassat till arbetspendling genom bytesmöjligheter.

### 620 Ineros – Eskilsby – Björred – Landvetter

Under förra trafikavtalet låg bussdepån i Rävlanda. Eftersom resandet huvudsakligen sker mot Landvetter på morgonen och mot Eskilsby på eftermiddagen avslutades eftermiddagsturena i Eskilsby och bussen kördes som "Ej i trafik" till depån för att minska andelen tomkörning.

Nuvarande trafikföretag har däremot sin depå i Fläskebo, vid Bårhultsmotet, vilket innebär att två turer per vardag körs som ”Ej i trafik” längs linjesträckningen utan att ta upp eventuella resenärer.

Vi föreslår att dagens två tomkörningar läggs in som ordinarie turer i tidtabellen vilket skapar bättre tillgänglighet med ytterligare resmöjligheter.

### **Skotthed – Jörlanda**

Skotthed är en ny tätort i Stenungsunds kommun och ska erbjudas två resmöjligheter per vardag enligt trafikförsörjningsprogrammets krav på grundutbud i kollektivtrafiken.

Vi föreslår därför en anropsstyrd dubbeltur på morgonen respektive eftermiddagen måndag – fredag.

Skotthed har närtrafik samt skollinjetrafik, men resmöjlighet i gymnasie-och arbetspendlingsläge saknas. Påverkan är positiv, även om vi räknar med ett lågt resande.

## **Trafikförändringar i Fyrbodal**

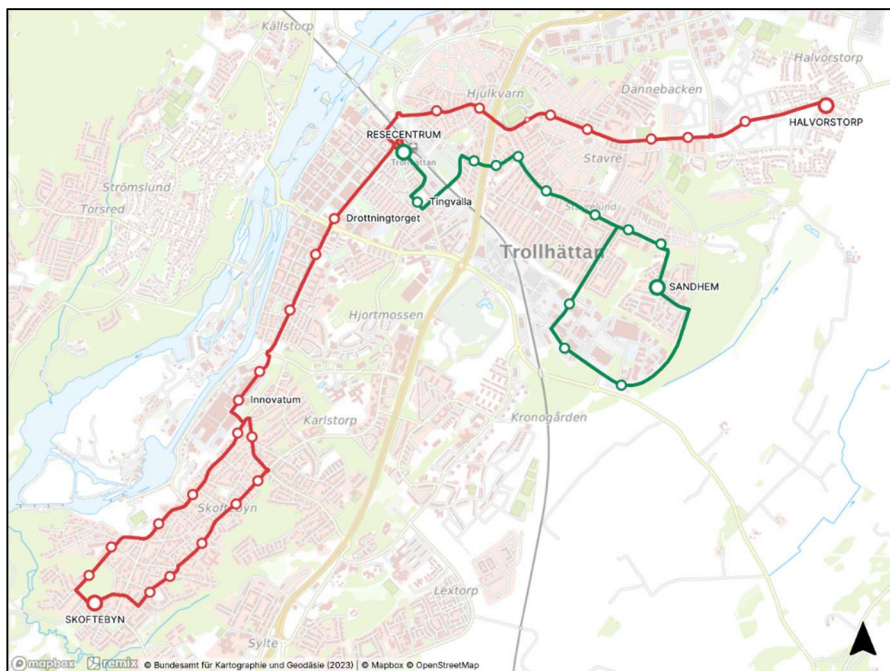
### **21 Skoftebyn – Halvorstorp**

Linjen har haft problem med förseningar både på sträckan Resecentrum – Skoftebyn och Resecentrum - Halvorstorp. Med tanke på att linjen har passning med tåg vid Resecentrum är det svårt att lägga till mer körtid.

Delen mellan Skoftebyn och Resecentrum föreslås tas över av linje 26. Från Resecentrum kopplas linje 21 mot Sandhem i stället för Halvorstorp vilket innebär mer reglertid och bättre förutsättningar för återhämtning.

Tidtabellen justeras också för att passa de nya tiderna på tåg.

Förändringen skapar bättre förutsättningar för att bussarna ska vara i tid och en mer pålitlig service för våra resenärer.



*Röd linje visar dagens linjesträckning där trafikeringen tas över av linje 22 och 26. Grön linje visar kommande linjesträckning som tas över från linje 22.*

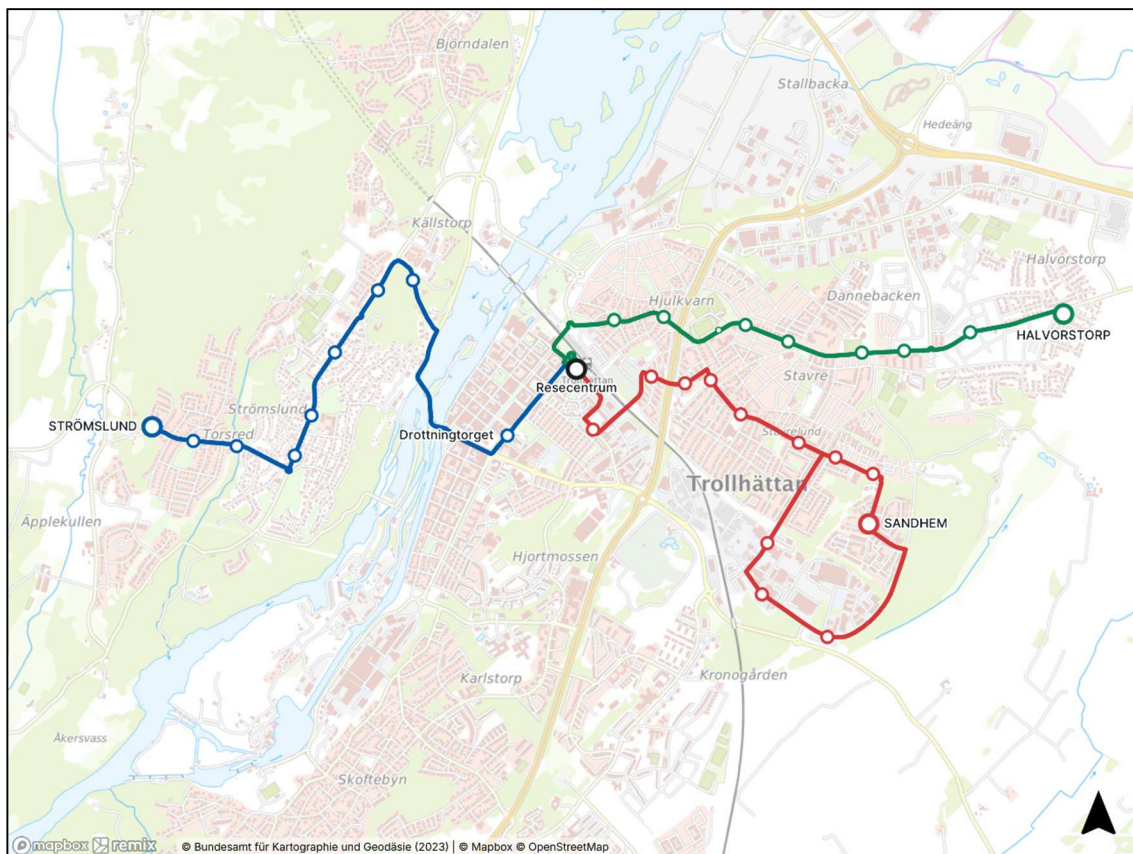
## 22 Strömslund – Sandhem

På delen mellan Strömslund och Resecentrum har linje 22 gott om körtid medan delen mot Sandhem däremot är tight.

För att skapa förutsättningar för återhämtning och att bussarna kommer i tid föreslås därför att delen Resecentrum – Sandhem tas över av linje 21. Från Resecentrum kopplas i stället linje 22 mot Halvorstorp och mer körtid läggs samtidigt till.

Tidtabellen justeras också för att passa de nya tiderna på tåg.

Förändringen skapar bättre förutsättningar för att bussarna ska vara i tid och en mer pålitlig service för våra resenärer.



Blå och röd linje visar dagens linjesträckning där blå sträcka kvarstår och röd sträcka tas över av linje 21. Grön linje visar den kommande delsträckan som tas över från linje 21.

## 24 Lextorp – Sylte

Idag körs linje 24 i 20-minuterstrafik efter 18:00 på lördagar och söndagar. Nackdelen med detta är att det innebär dålig passning med övrig trafik som körs med 15-, 30- eller 60-minutersintervall.

Därför föreslår vi en utökning från 20- till 15-minuterstrafik mellan 18 och 22 på lördagar och söndagar. Efter 22 reduceras utbudet från 20- till 30-minuterstrafik.

Resandet sena kvällar är relativt lågt och det minskade utbudet efter 22 vägs delvis upp av att det möjligheten till byten på samtliga turer.

Tidtabellen justeras också för att passa de nya tiderna på tåg.

## 26 Resecentrum – NÄL

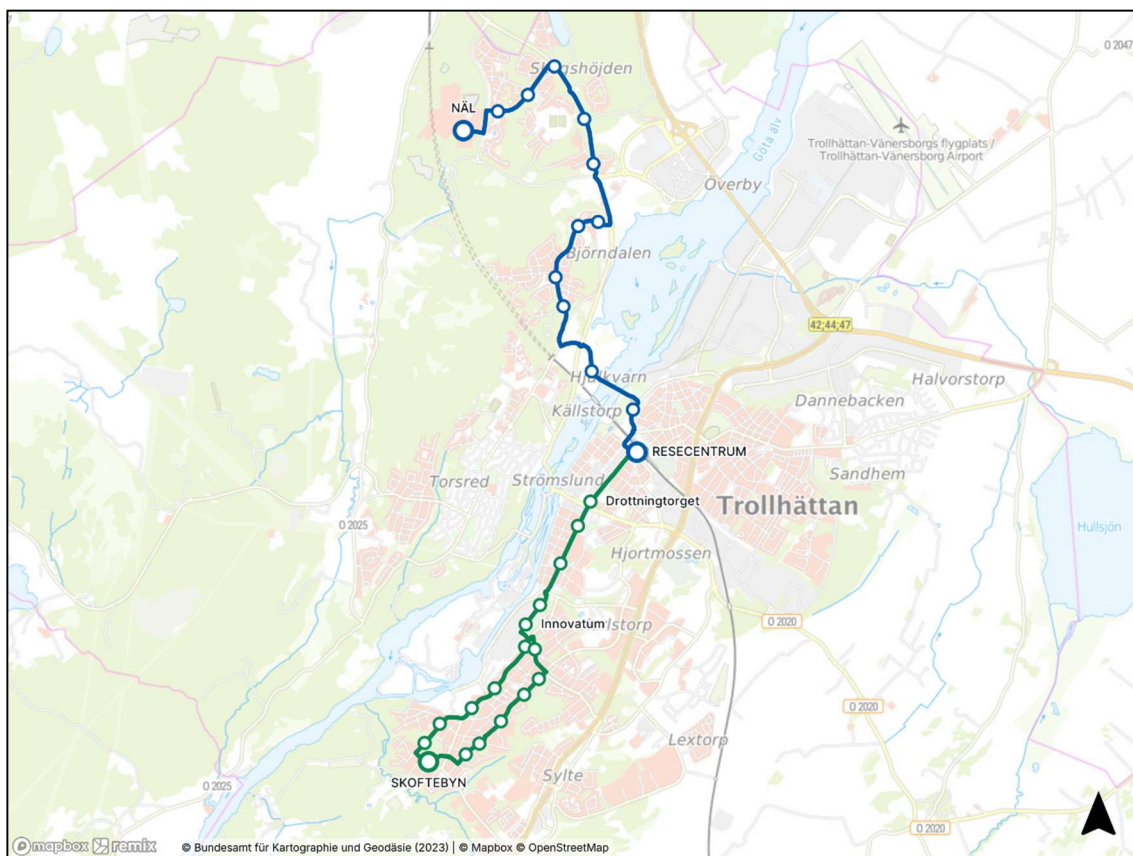
Som en följd av förslaget på linje 21 föreslås att linje 26 förlängs och tar över trafikeringen av Skoftebyn. Detta skapar betydligt bättre förutsättningar för ett robust upplägg då reglertiden vid NÄL kommer att vara 6 eller 12 minuter.

Förslaget möjliggör också resor mellan Drottningtorget och NÄL vilket kommer att vara mycket uppskattat.

Utöver detta föreslås turen som idag avgår från Trollhättan 06:25 på lördagar och söndagar att justeras till 06:10 för att passa det skift på NÄL som startar 06:45. Detta

innebär bättre förutsättningar för arbetspendling och dessutom en ny tur från NÄL med avgång vid 06:35.

Tidtabellen justeras också för att passa de nya tiderna på tåg.



*Blå linje visar dagens linjesträckning. Grön linje visar kommande delsträcka som tas över från linje 21.*

## 42 Halvorstorp industriområde – Resecentrum

Dagens tidtabell motsvarar inte verklig körtid och därför läggs en minut till i riktning mot Halvorstorp vilket kommer att ge en bättre punktlighet.

För resenärerna innebär det en marginell påverkan då tidtabellen anpassas efter den tid det tar idag.

## 61 Vänersborg – Överby – NÄL

Idag saknas det koppling till NÄL:s tidiga skift som startar 06:45 på lördagar och söndagar. För att skapa bättre förutsättningar för arbetspendling läggs därför en ny tur till från Vänersborg 06:02 med retur från NÄL runt 06:30.

## 420 Lilla Edet – Lödöse – Älvängen

I samband med att tågens tider förändras behöver anslutande busstrafik justeras för att möjliggöra fortsatta smidiga byten.

Vi föreslår en utökning av turtätheten måndag – fredag mellan 09:00 och 15:00 från 60- till 30-minuterstrafik för att få passning med alla tåg mot- och från Göteborg. På kvällstid körs redan linjen med 30-minuterstrafik.

På lördagar och söndagar körs linjen så att det uppstår byten till respektive från varannan tågförbindelse.

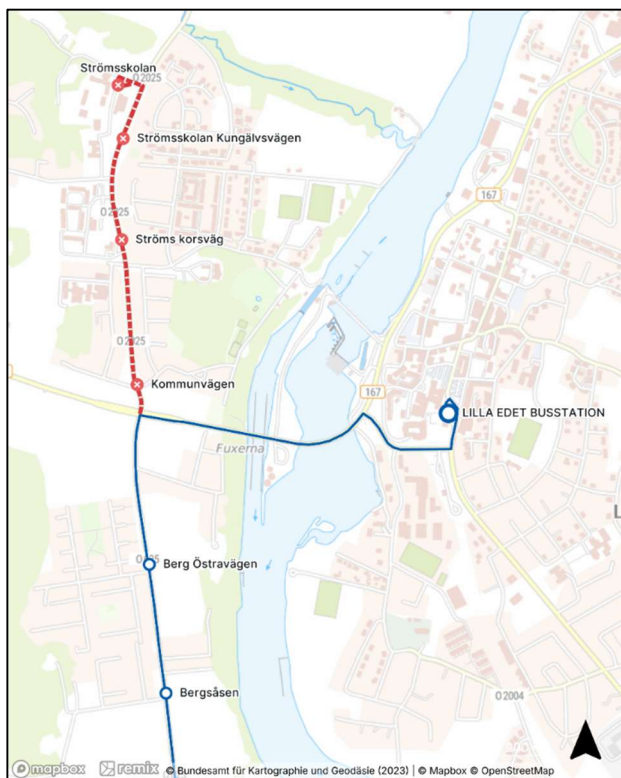
Förslaget syftar till att bibehålla dagens resmöjligheter och byten mellan buss och tåg.

### 422 Lilla Edet – Diseröd – Kungälv

I samband med att tågens tider förändras behöver anslutande busstrafik justeras för att möjliggöra fortsatta bytesmöjligheter. Idag körs linje 422 via Strömsskolan med sex turer per vardag vilket inte kommer att hinnas med om samtrafiken med 420 vid Lilla Edet busstation och i förlängningen samtrafiken med tåg i Lödöse södra ska fungera.

Idag är det i genomsnitt sex personer per dag som nyttjar sträckan som föreslås att dras in, dessa kan i stället resa med linje 421 som även fortsatt kommer att trafikera sträckan.

Bedömningen är att missad samtrafik vid Lilla Edets busstation får mer negativ påverkan än att låta nuvarande resenärer använda 421.



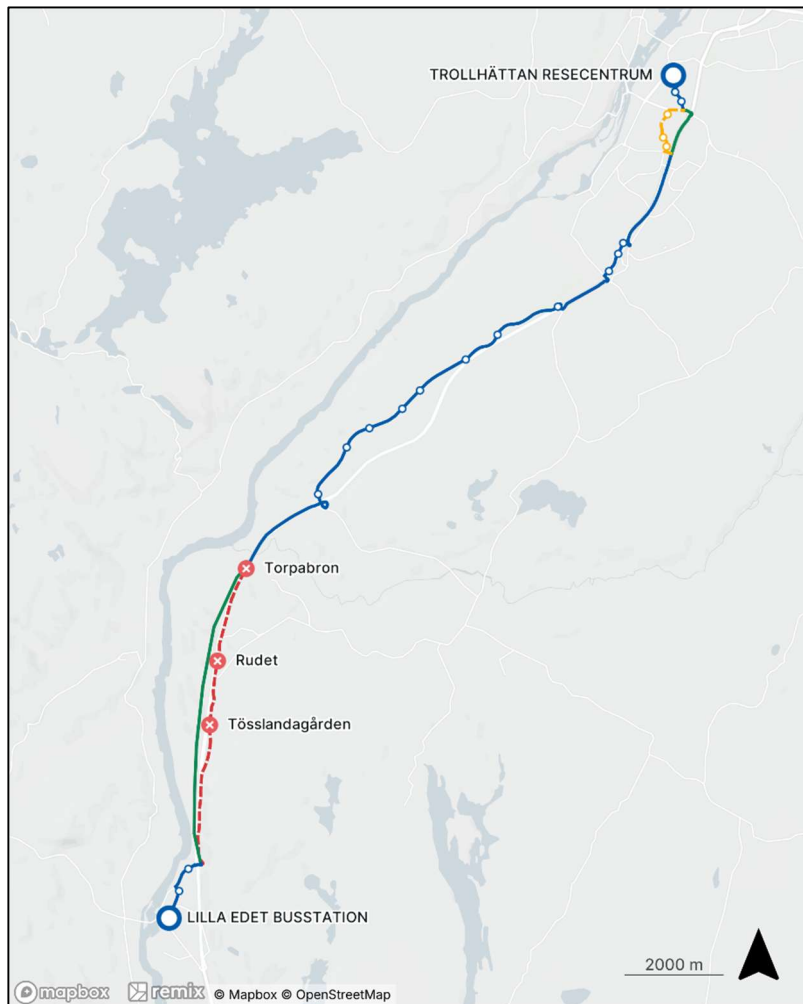
*Röd linje visar delsträckan där det fortsättningsvis hänvisas till linje 421.*

### 423 Trollhättan – Lilla Edet

I samband med att tågens tider förändras behöver anslutande busstrafik justeras för att möjliggöra fortsatta bytesmöjligheter. Linje 423 behöver snabbas upp något för att passa de nya tågtiderna och ha fortsatt samtrafik i Lilla Edet.

I Trollhättan föreslås en rakare linjesträckning och hållplatserna Nils Ericsonsgymnasiet, Karlstorpsporten samt Magnus Åbergsgymnasiet trafikeras endast på de mest belastade skolturerna (fyra på morgonen och tre på eftermiddagen).

Mellan Lilla Edet och Trollhättan föreslås tre hållplatser att dras in. Dessa har ett lågt resande och har tidigare varit tillfälligt indragna under perioder. Dessa får fortsättningsvis ingen linjetrafik, men vi undersöker förutsättningar för att sätta in en anropsstyrd lösning.



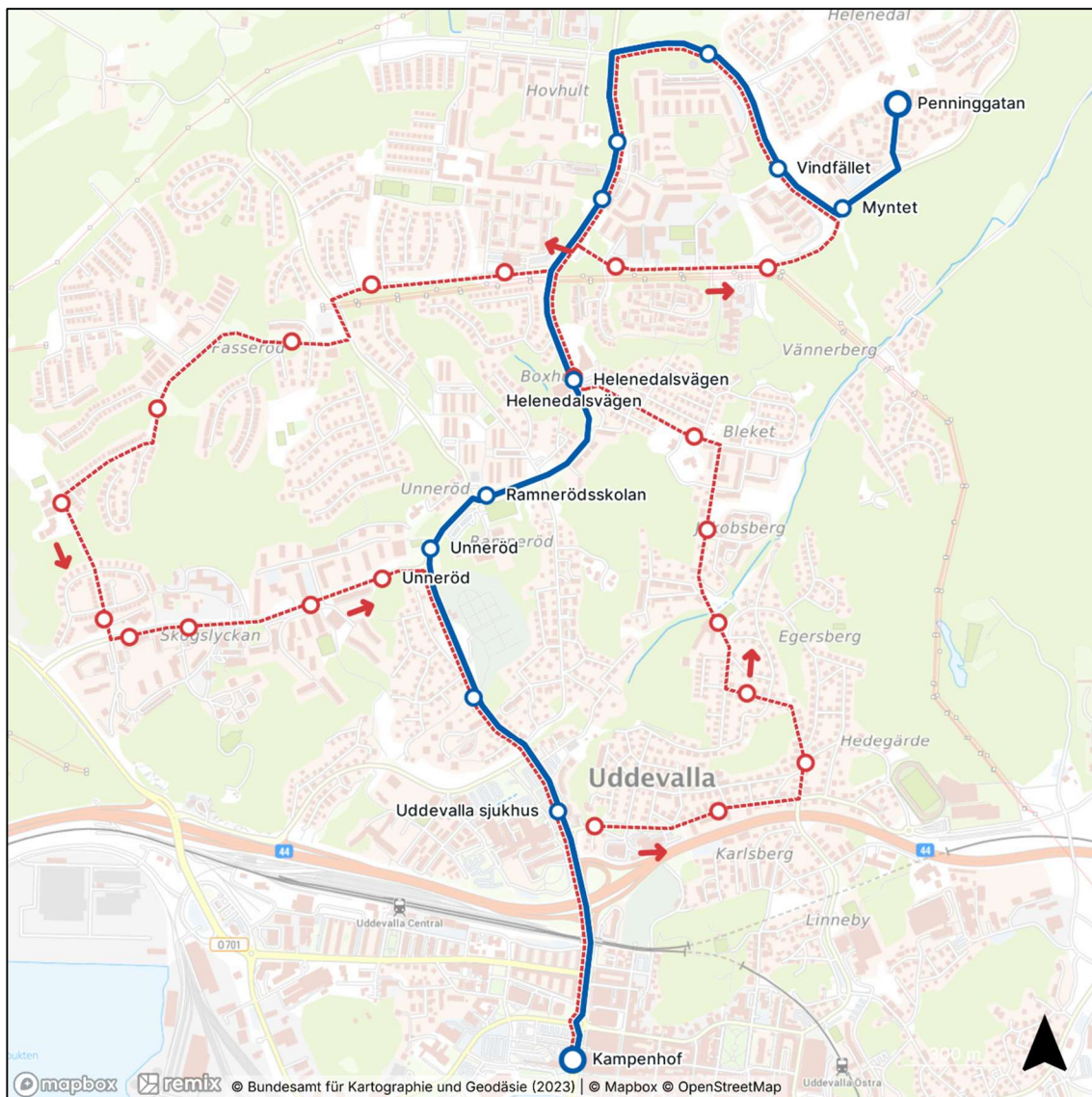
*Blå, röd och orange linje visar dagens linjesträckning medan grön i kombination med blå linje visar föreslagen linjedragning. Röd linje kommer inte att trafikeras medan orange trafikeras under de tider då flest elever reser.*

## 822 Ljungskile – Ammenäs - Uddevalla

Linje 679, som enligt beslutad förstudie kommer att avvecklas, har idag en tidig morgontur 04:07 lokalt inom Uddevalla. Turen borde egentligen utföras av stadstrafiken, men på grund av begränsningar i batterikapaciteten är det inte möjligt att utöka stadstrafikens öppettider.

Förslaget är att turen tas över av linje 822 tills vidare. Samtidigt justeras linjesträckningen så att den blir samma som linje 1, den stadslinje som borde köra turen, mellan Penninggatan och Kampenhof.

Turen har endast fem resor i snitt där de absolut flesta fångas upp även fortsättningsvis. Genom att köra turen på samma sträckning som linje 1 skapas en tydligare koppling till stadstrafiken.



Röd linje visar dagens linjesträkning, blå linje visar sträckningen för linje 1 som kommer att trafikeras.

## 700 Ed – Bäckeфорs – Mellerud - Vänersborg

Stråket Ed – Bäckeфорs – Vänersborg är i Trafikförsörjningsprogrammet en del av det som kallas för ”utpekad regionalt nät”. Syftet med detta är att binda samman kommunhuvudorter med varandra men också med regionens pendlingsnav. Kopplat till detta finns det mål om utbud där grundutbudet på vardagar ska vara lägst en tur per timme mellan 06 och 22.

Vi föreslår fyra dubbelturer måndag – fredag; tre dagtid och en på kvällen. Det innebär fler resmöjligheter till Vänersborg, men också till Uddevalla genom byte i Bäckeфорs.

Genom utökningen kommer linje 700 att gå en gång i timmen under hela dagen, inte varannan timme som idag vilket naturligtvis är positivt.

### **700 Ed – Bäckefors – Mellerud - Vänersborg**

### **730 Bengtsfors – Bäckefors - Uddevalla**

Linje 700 och 730 utgör stommen i busstrafiken i Dalsland och i Bäckefors kan resenärerna byta mellan de två linjerna. Båda linjerna är mycket långa vilket ger utmaningar med att få till både effektiva och pålitliga byten.

Genom att lägga till tre minuters bytestid säkerställs byten och punktligheten bedöms öka. Förhoppningen är att få fler, men om inte annat nöjdare, resenärer.

### **730 Bengtsfors – Bäckefors – Uddevalla**

I en särskild satsning på Dalsland har VGR har gjort tillköp av turer på lördagar och söndagar på linje 730 enligt följande:

12:18	fr. Bengtsfors	14:18	fr. Uddevalla
18:18	fr. Bengtsfors	20:18	fr. Uddevalla

Efter utvärdering tar Västtrafik över kostnaderna för turerna som kommer att ingå i ordinarie utbud. För resenärerna innebär det ingen skillnad mot idag.

### **775 Ed – Bengtsfors – Åmål**

I en särskild satsning på Dalsland har VGR har gjort tillköp av turer natt mot lördag och söndag på linje 775 enligt följande:

00:46	avg. Åmål	01:26	ank. Bengtsfors
-------	-----------	-------	-----------------

Efter utvärdering tar Västtrafik över kostnaderna för turerna som kommer att ingå i ordinarie utbud. För resenärerna innebär det ingen skillnad mot idag.

### **Utby – Torp terminalen**

Utby är en tätort i Uddevalla och ska erbjudas två resmöjligheter per vardag enligt trafikförsörjningsprogrammets krav om grundutbud i kollektivtrafiken. Idag har Utby närtrafik, men resmöjligheter för gymnasie- och arbetspendling saknas.

Vi föreslår en anropsstyrd dubbeltur på morgonen respektive eftermiddagen måndag – fredag som bedöms få positiv påverkan med få resande.



*Ny anropsstyrd linje mellan Utby och Torp terminalen.*

## Trafikförändringar i Boråsregionen

### 100 Göteborg – Borås

Resandeutvecklingen på linjen har under många år varit positivt och de senaste åren har vi sett ett ökat resande även utanför högtrafik på vardagar. Dagtid under vardagar och på lördagar är beläggningen hög och risken finns att resenärer lämnas.

Förslaget till utökning innebär:

- Ett enhetligt utbud där linjen alltid har 30-minuterstrafik i grunden under hela veckan.
- Må-fr utökas linjen från 20- till 15-minuterstrafik mellan högtrafik på morgon och eftermiddag.
- Må-sö utökas linjen från 30- till 20-minuterstrafik fram till ca 21.
- Lördagar utökas trafiken från 20- till 15-minuterstrafik 10–18.

Utökningen innebär inte bara en anpassning till dagens behov utan skapar också förutsättningar för att ta emot nya resenärer.

### 150 Fristad – Borås

### 151 Borås – Sandared

### 155 Borås – Svaneholm

### 159 Dalsjöfors – Borås

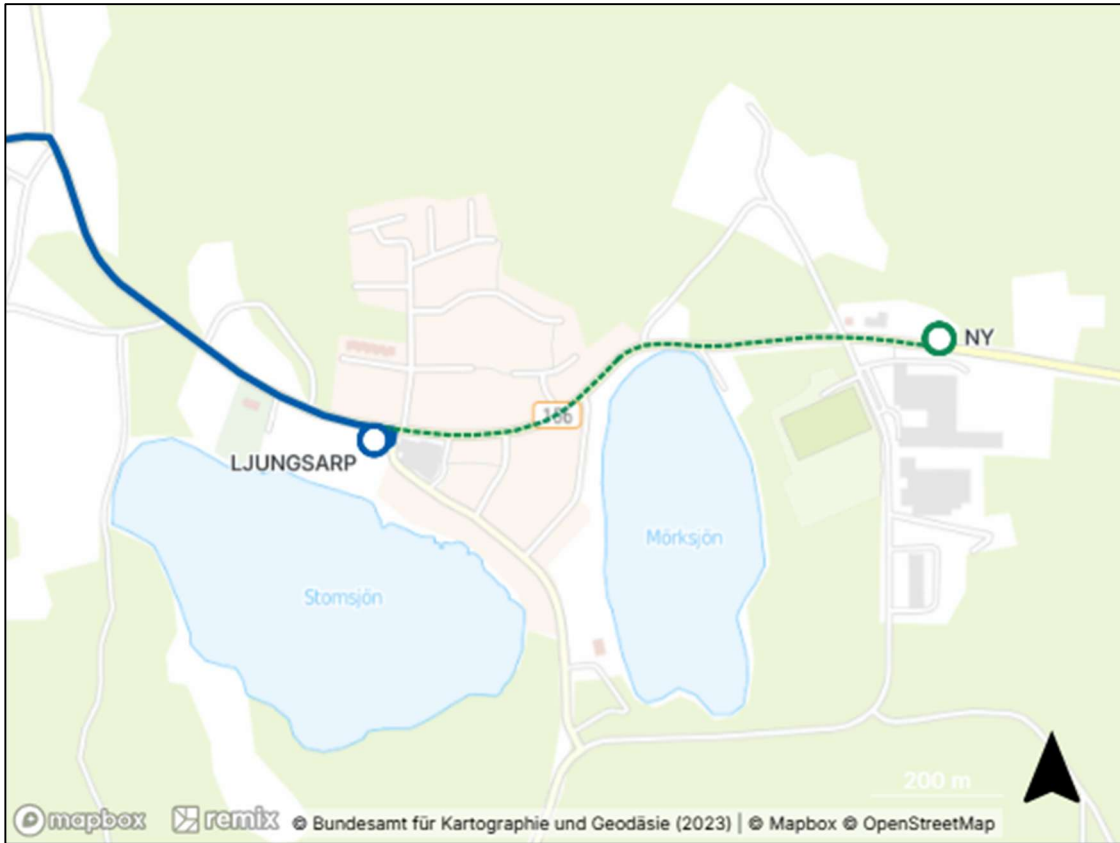
Idag startas trafiken på lördagar och söndagar från de större tätorterna utanför Borås Stad först vid 08:00. Det innebär att det inte går att arbetspendla för exempelvis sjukhusanställda.

Vi föreslår därför att trafiken startas upp tidigare på både lördagar och söndagar. Första turen kommer att avgå vid 06:00 mot Borås följt av 60-minuterstrafik under resten av dagen. En positiv bieffekt är att turerna utgår från Borås och därmed skapas ytterligare tidiga resmöjligheter även i riktning ut mot orterna.

### 366 Tranemo – Ljungsarp

Linje 366 trafikerar Ljungsarp med tre turer per vardag med ett resande på cirka 10 personer per dygn. Tranemo kommun har fått önskemål från företagen i byn om att förlänga linjen cirka 800 meter för att komma närmare verksamhetsområdet med ungefär 100 anställda.

För att förbättra tillgängligheten föreslås att de turer som trafikerar Ljungsarp förlängs till verksamhetsområdet.



## Trafikförändringar i Skaraborg

### 3 Resecentrum – Ålleberg Center

Både Falköpings kommun och resenärer har framfört önskemål om att linje 3 ska förlängas till handelsområde Södra. I området finns flera större aktörer såsom Willys, Jula, Elgiganten, Biltema och Jysk med ca 3 750 besökare per dag. Kommunen har dessutom planer på fortsatt utbyggnad av området.

Vi föreslår en förlängning av linje 3 till Gunnestorpsgatan vilket ger en bättre tillgänglighet och förutsättningar för fortsatt utveckling av området.



*Grön linje visar föreslagen förlängning.*

### 5 Skövde resecentrum – Trädgårdsstaden – Sjukhuset

Utmed linjesträckningen finns det ett stort resandeunderlag där vi har fått synpunkter på att dagens utbud upplevs som för lågt. En bättre turtäthet skulle minska bytestiden för vidare resor inom stadstrafiken.

Utöver detta kommer resandeunderlaget att öka ytterligare då linjen flyttar in i Science City (se separat förslag om ny linjedragning).

Vi föreslår därför att turtätheten utökas från 30- till 15-minuterstrafik på vardagar 05:00 – 19:00.

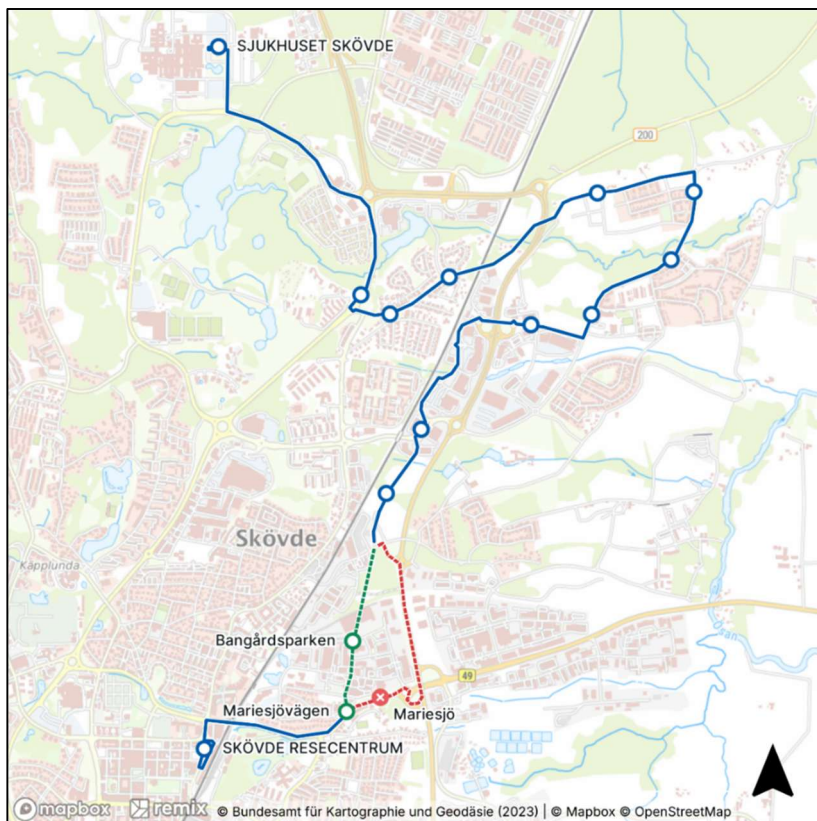
Förslaget är en tidigareläggning av planerad utökning av utbudet på linje 5 och en del av förslag till regionalt avtal med Skövde kommun. Utökningen genomförs under förutsättning att det regionala avtalet tecknas.

## 5 Skövde resecentrum – Trädgårdsstaden – Sjukhuset

Området Mariesjö bestod tidigare av verksamheter och viss sällanhandel, bortsett från ett villaområde i södra delen av stadsdelen. Skövde Science City (fd Mariesjö) är en ny stadsdel som kommer få en egen identitet med friare arkitektur och höga hus. Här planeras för moderna, citynära bostäder, studentbostäder, kontor, nya skolor och förskolor med närhet till affärer, aktiviteter, högskola, vård och service. Allt är inramat av en genomtänkt utemiljö med grönområden, gångstråk och mötesplatser. År 2030 beräknas stadsdelen ha 1 000 – 1 500 nya lägenheter och 1 200 arbetstillfällen. Redan höstterminen 2027 öppnar den nya högstadieskolan med ca 700 elever

För att följa stadsutvecklingen och skapa förutsättningar för ett ökat hållbart resande föreslås en ny linjedragning genom Skövde Science City.

En konsekvens av detta är att hållplats Mariesjö med 19 påstigande per vardag inte längre kan trafikeras, vilket i vissa fall innebär en längre gångväg. För de allra flesta kommer dock förändringen att vara positiv då den nya linjesträckningen kommer skapa bättre kopplingar mellan bostäder, arbetsplatser, grundskola, högskola, resecentrum och centrum.



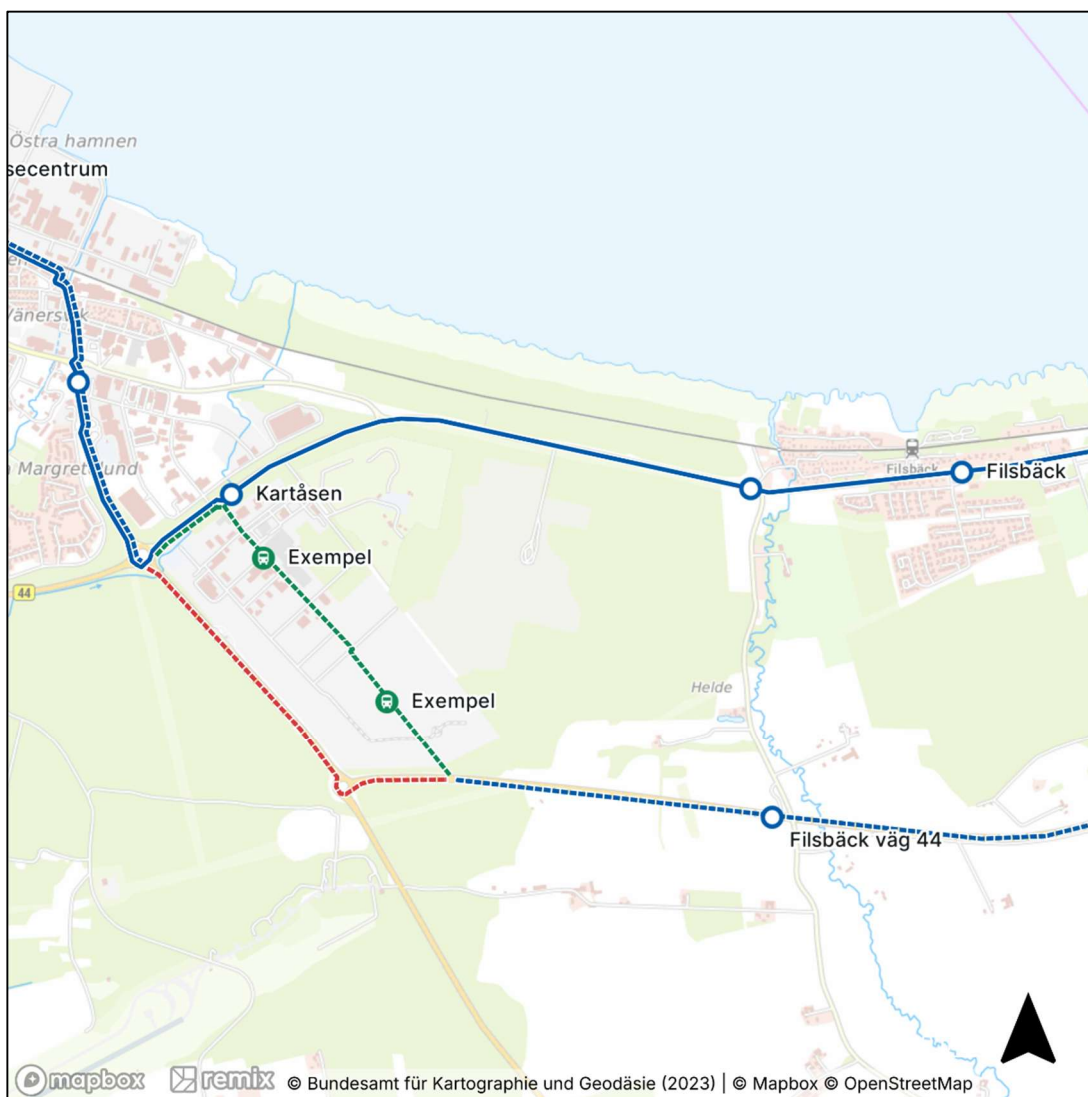
*Grön linje visar ny linjesträckning genom Science City, röd linje delsträckan som tas bort.*

## 106 Götene – Lidköping

I Kartåsen som ligger i utkanten av Lidköping finns flera verksamheter och fler väntas tillkomma. När Trafikverket bygger en ny avfart och öppnar upp för genomgående trafik gör det att vi kan köra genom området i stället för runt, detta innebär att det finns potential att få fler att resa med oss.

Linje 106 har två körvägsvarianter. Den ordinarie som körs via Filsbäck och Källby och en snabbare som bara går i högtrafik och kör väg 44 hela vägen mellan Lidköping och Götene. Vi föreslår att snabbvarianten med 3+3 turer körs via Kartåsen för att skapa en bättre tillgänglighet och göra arbetspendling mer attraktivt.

Förslaget kan ge en viss påverkan på restiden för de som inte har målpunkt i Kartåsen. Eftersom infrastrukturen inte är färdigställd har det inte gått att provköra och därför går det inte att fastställa exakt minutantal än.



*Heldragen blå linje visar ordinarie linjesträckning. Streckad blå visar snabbtureernas linjesträckning där grön linje visar ny dragning via Kartåsen som kommer att trafikeras istället för röd.*

## 400 Karlsborg – Tibro – Skövde

### 402 Skövde – Hjo

Trafikverket bygger mötesseparerad väg mellan Skövde och Igelstorp och det kommer därefter inte vara möjligt att trafikera tre hållplatser utmed sträckan.

Förslaget innebär att hållplatserna Asketorp, Västermarken och Nya Haga dras in. Hållplatserna Huseby och Erikstorp, som har resande, behålls och byggs om.

Påverkan bedöms som liten då hållplatserna som dras in inte har några påstigande alls per medeldygn. Det kommer dessutom att byggas gång- och cykelbana utmed hela den aktuella sträckan, vilket gör att det blir trafiksäkert att ta sig till de kvarvarande hållplatserna i det fall någon vill resa. Tillgängligheten försämras dock något.



*Delsträckan Skövde – Igelstorp.*

## 600 Trollhättan – Lidköping – Skara – Skövde

I samband med att tågens lägen på Norge-/Vänerbanan förändras behöver anslutande busstrafik justeras för att möjliggöra fortsatta bytesmöjligheter.

Linje 600 är främst anpassad till tåg i Trollhättan och därmed måste tidtabellen ses över. Som en följd behöver tidtabellerna justeras på de linjer som i sin tur har koppling med 600.

I de flesta fall bibehålls eller förbättras dagens bytestider, men i enstaka fall blir de något längre bytestid.

## Särskilda satsningar kopplat till näringsliv

### 27 Eketrägatan – Volvo Torslanda – Sörredsmotet

Förslaget innebär en förlängning av befintlig linje 27 mellan Eketrägatan och Pumpgatan på Lindholmen för att knyta samman Volvo Cars med Volvo Lindholmen.

Trafikeringen kommer att ske från tidig morgon fram till 18-tiden på eftermiddagen.

### Ny linje Heden – Korsvägen – Mölndal – GoCo

Linjen, med planerad trafikstart under 2027, är ett särskilt initiativ för att säkerställa attraktiva resmöjligheter i relationen Göteborg – Mölndal – GoCo. Förslaget är en ny högtrafiklinje med 15-minuterstrafik i intervallen 06–09 och 15–18. Genom att trafikera Korsvägen som är en central knutpunkt skapas attraktiva bytesmöjligheter för en stor del av centrala Göteborg men även de som reser österifrån längs med Rv40.

Linjen kommer också att skapa fler resmöjligheter mellan Mölndals station och GoCo för de som reser med tåg.

Exakt linjesträckning kommer att utredas vidare för att säkerställa så snabb restid som möjligt.



*Karta över tänkbara ej fastställda linjesträckningar.*

## Särskilda satsningar kopplat till dubbel zontillhörighet

### X6 Landvetter – Centralstationen – Lilla Varholmen

I samband med att Härryda får dubbel zontillhörighet finns det en stor möjlighet att nya resenärer tillkommer i och med att biljettpriset blir lägre. Vi vill säkerställa att det finns tillräckligt med kapacitet när flest reser och att vi kan ta emot de nya resenärerna och föreslår därför en utökning från 7½- till 6-minuterstrafik mellan 06:50 och 07:50.

I det här tidsläget har X6 redan idag hög beläggning ut mot Torslanda då det är många som arbetspendlar mot Volvo och därför kommer turerna att trafikera Landvetter – Lilla Varholmen.

Utöver detta föreslås en utökning från 30- till 15-minuterstrafik på hela linjen under samtliga veckodagar mellan klockan 20:00 och 23:00. På lördagar och söndagar tidigare läggs 15-minuterstrafiken från klockan 10:00 till 09:00.

Tidigare justeringar av biljettpriset har visat att en stor del av de nya resorna sker utanför högtrafik och genom att utöka utbudet även här erbjuds en bättre tillgänglighet och linjen blir mer attraktiv.

En positiv effekt av detta är att det ger bättre anpassning till färjorna vid Lilla Varholmen, men inte minst för samtrafiken med övriga linje vid Landvetter resecentrum.

## Trafikförändringar enligt tidigare fattade styrelsebeslut

Nedan listas trafikförändringar som har beslutats av styrelsen tidigare, och som nu planeras att tidigare läggas och genomföras under 2027. Besluten har fattats i samband med förstudien för Mellersta Bohuslän och Express Fyrbodals, samt förstudien för Lerum och för båtlinje 326 Kungälv/Tjörn.

Anledningen till tidigare läggningen är att upphandlingen av Mellersta Bohuslän och Express Fyrbodals har överprövats och tidpunkt för trafikstart av nytt avtal är nu därför oklart. Vissa trafikförändringar är samtidigt lämpliga att genomföra i samband med den tågsatsning som genomförs under 2027 på Bohusbanan (och som också beslutades om i samband med förstudien).

I Lerum handlar det om att vi tidigare lägger trafikstarten av en trafikförändring pga. nyöppnad grundskola.

Dyrön och förändringen på båtlinje 326 tidigare läggs då vi planerar ett kortare avtal och genom att tidigare lägga satsningen kan denna utvärderas innan nästa upphandling.

### Strömstad – Munkedal – Uddevalla – Trollhättan – Göteborg

Förändringen är utredd i Målbild tåg, delmål 2028, och i handlingsplan samt är en grundläggande del av förstudien för busstrafiken i Mellersta Bohuslän som är beslutad och upphandlad.

Förslaget innebär 120-minuterstrafik på delen Strömstad – Munkedal och 60-minuterstrafik på delen Munkedal – Uddevalla – Göteborg. Tågen kommer att köras via Trollhättan – Gamlestaden till och från Göteborg.

Resenärer kommer att få förbättrade pendlingsmöjligheter och kortare restider. Från norra och mellersta Bohuslän förbättras restiden till och från Göteborg med ca 15 minuter. Även i relationen Uddevalla – Trollhättan kommer restiden att minska vilket gör kollektivtrafiken mer attraktiv för studie- och arbetspendling. Busstrafiken kommer stegvis att anpassas till det nya upplägget, då upphandlingen är överprövad och trafikstarten för det nya bussavtalet är oklar kommer busstrafiken, med två undantag, att gå delvis parallellt under en period.

### **Uddevalla – Stenungsund – Göteborg**

Förtätningen av tågtrafiken mellan Uddevalla och Stenungsund till halvtimmestrafik är beskriven i Målbild tåg 2035. För detta syfte har Södra Bohusbanan byggts ut med en ny mötesstation (Grohed) mellan Uddevalla Östra och Ljungskile station. Mötesstationen stod klar år 2020.

Befintliga turer mellan Göteborg och Stenungsund förlängs till Uddevalla.

- M-F vinter utökas trafiken med 7 dubbelturer vilket ger 30-minuterstrafik i högtrafik.
- M-F sommar utökas trafiken med 2 dubbelturer.
- L-S utökas trafiken med 2 dubbelturer vilket ger 60-minuterstrafik.

Bättre möjligheter till pendling i stråket Uddevalla-Stenungsund-Göteborg, särskilt från Uddevalla Östra. Utökningen innebär att dagens sju kompletterande bussturer i högtrafik på linje 810 Uddevalla – Göteborg kan ersättas.

### **Linje 679 Uddevalla – Stallbacka**

Linje 679 är en gammal industrilinje från Saab-tiden som trafikerar Trollhättan via Stallbacka med två turer per riktning och vardag. Linjen kommer inte att finnas kvar i det nya trafikavtalet för Mellersta Bohuslän enligt beslutad förstudie då det inte finns behov av den här direktförbindelsen längre.

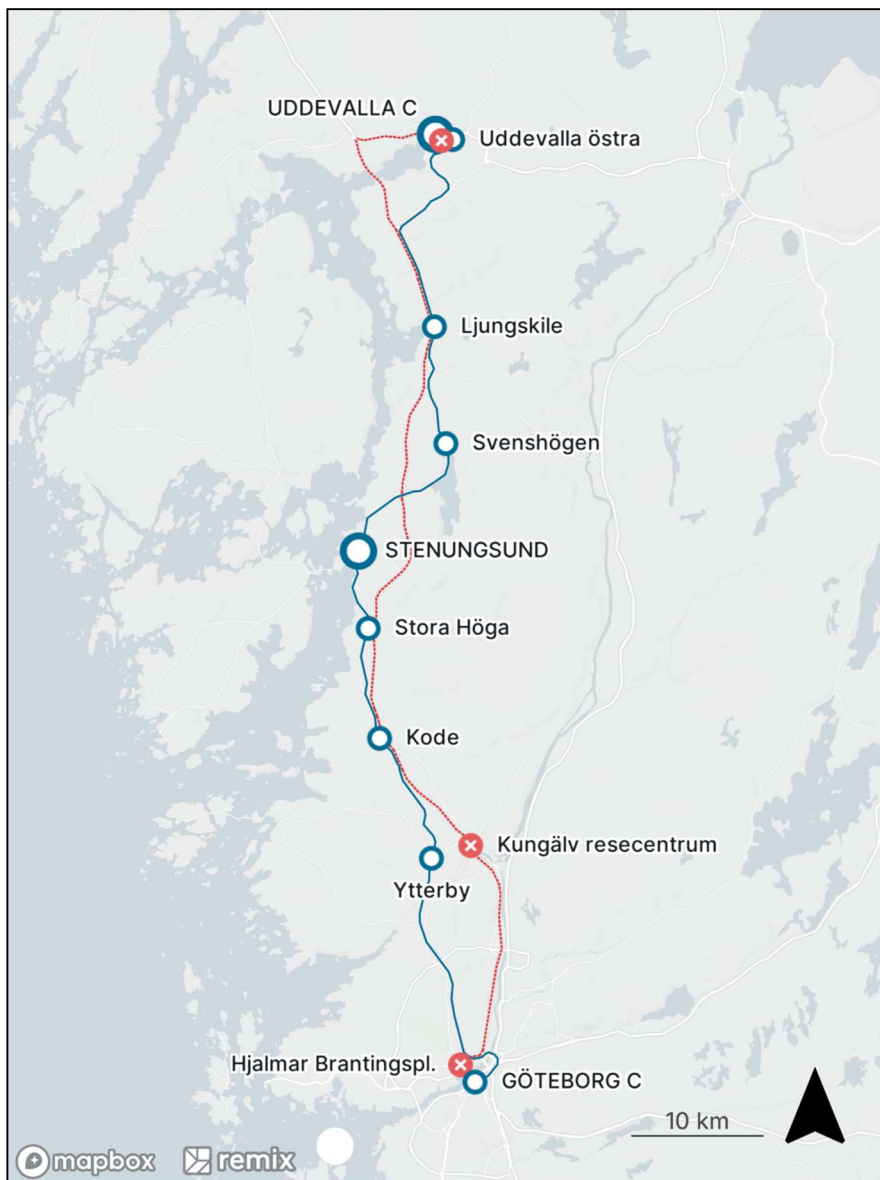
Det fåtal resenärer som idag använder linjen kan hänvisas till övrig trafik i stråket. Den morgontur som trafikerar lokalt i Uddevalla i stället för stadstrafiken behålls, men flyttas till annan linje (se förslag på linje 822).

### **Linje 810 Uddevalla – Göteborg**

Linje 810 infördes i juni 2016 för att komplettera tågtrafiken på Bohusbanan och ge 30-minuterstrafik i relationen Uddevalla – Ljungskile – Göteborg under högtrafik.

Utökningen på tåg med sju dubbelturer innebär att stråket nu får 30-minuterstrafik i högtrafik. Tåget kan därför ersätta busstrafiken.

Då antalet turer blir samma som idag med motsvarande restid bedöms förändringen ge en neutral resenärspåverkan. Resmöjligheterna blir bättre till mellan Uddevalla och Stenungsund, medan resor till Kungälv kommer att kräva ett byte.



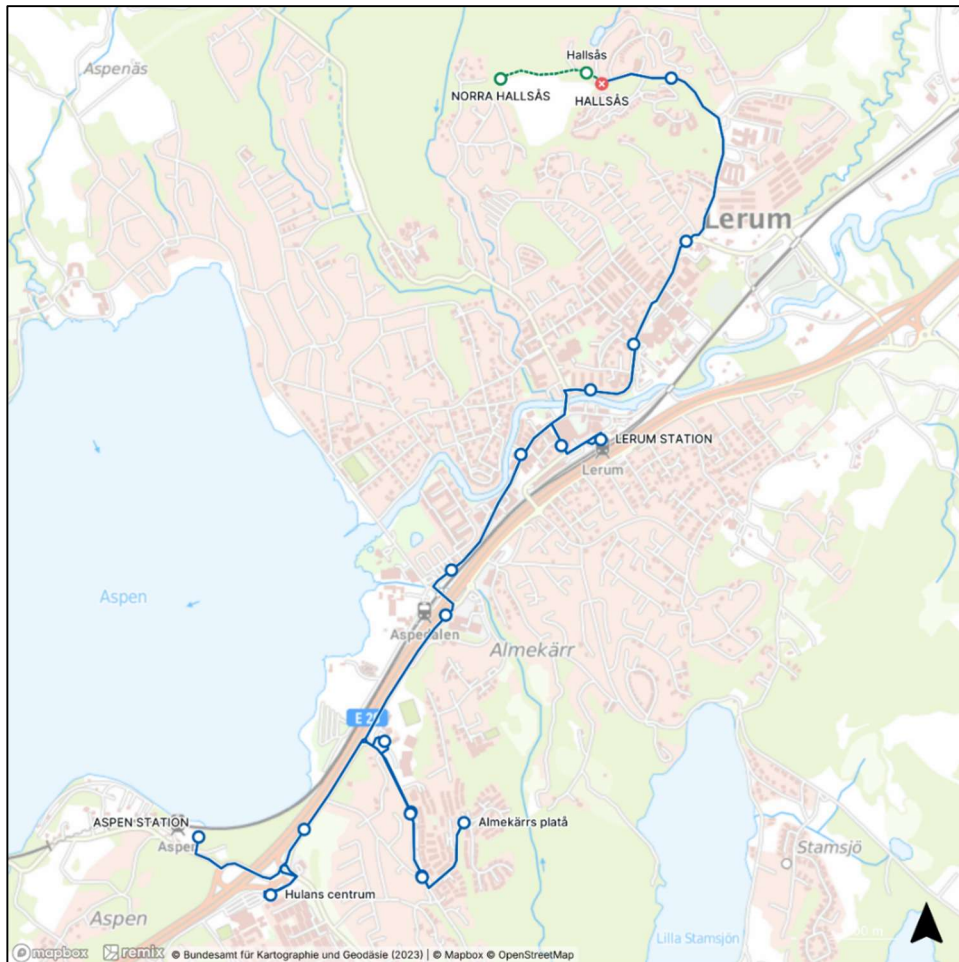
Röd linje visar linje 810 som ersätts av tåg (blå linje).

### Linje 530 Aspen – Almekärr – Hallsås

Lerums kommun bygger en ny grundskola F-9 i Norra Hallsås för ca 800 elever som öppnas till höstterminen 2027. I samband med detta bygger man ny infrastruktur – väg, hållplatser och vändslinga för buss. Förslaget, som är beslutat i förstudien för Lerum, innebär att linje 530 förlängs med dagens utbud för att försörja skolan och i praktiken innebär detta en tidigareläggning av trafikeringen med fyra månader.

Positiv påverkan då skolan kommer att bli en ny målpunkt och vi är på plats redan från start.

Trafikförändringen innebär att Närtrafikkartan behöver ses över då den nya hållplatsen är ca 4–500 meter längre bort än den gamla. Översynen kommer således ske fyra månader tidigare, men effekten blir densamma.



*Grön linje visar förlängningen till den nya skolan i Norra Hallsås.*

### **326 Dyrön – Rökan – Rörtången**

### **327 Dyrön - Hättan**

Nuvarande avtal löper ut i augusti 2028. En förstudie har genomförts under 2025 som visar att det finns en viss efterfrågan på bättre möjligheter till arbets- och studiependling. Trafikeringsförslaget i förstudien ligger till grund för detta förslag som omfattar:

- Två dubbelturer per dag mellan Dyrön och Rörtången (enligt dagens tidtabell)
- Extraturer införs mellan Dyrön och Rökan för att möjliggöra arbetspendling, samt kompletterat utbud under högsäsong på sommaren.
- Sträckan Risön – Krokholmen – Hättan tydliggörs som en separat linje.
- God passning till busstrafiken prioriteras.
- Trafiken fortsätter vara anropsstyrd under lågtrafik för att hålla kostnader nere.

Förslaget innebär bättre möjligheter till arbets- och studiependling samt bättre trafik under sommartid.

//