



Förstudie inför upphandling Trafik 2027/2028 Mellersta Bohuslän och Express Fyrbodal

2024-11-20

Innehåll

1. Bakgrund och syfte	5	11. Kommunernas synpunkter på trafikeringsförslagen. . . .	61
2. Geografisk avgränsning	9	12. Fordon och miljö	66
3. Dagens trafik och affär	10	13. Ekonomiska konsekvenser och risker.	74
4. Infrastrukturella förutsättningar	16	14. Ytterligare medskick till upphandling.	77
5. Marknadsanalys Mellersta Bohuslän	20		
6. Marknadsanalys Express Fyrbodals	30		
7. Kommunernas inspel	31		
8. Beskrivning av trafikeringsförslag	33		
9. Jämförelse mellan dagens linjenät och förslag	42		
10. Genomgång av förslagets sociala konsekvenser	52		



1.

Bakgrund och syfte



Inledning

Under år 2025 kommer större delen av den allmänna kollektivtrafiken inom avtalsområde Mellersta Bohuslän (kommunerna Lysekil, Sotenäs och Munkedal) att handlas upp, med planerad trafikstart i juni 2028. Linjerna inom avtalet Express Fyrbodol, som påverkas av kommande förändringar av tågtrafiken på Bohusbanan, ingår också i förstudien med trafikstart för nytt avtal i juni 2027. Dessutom har Sotenäs kommun bitt Västtrafik se över möjligheten att upphandla skoltrafiken i kommunen.

Inför upphandlingen ska en förstudie genomföras. Den ska 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. En förstudie pågår under cirka ett års tid och belyser flera olika perspektiv. Förstudien utgår från nuläget, men fångar även upp den framtida utvecklingen i syfte att skapa en kollektivtrafik som uppfyller behoven även på längre sikt. Viktigt att beakta i arbetet med en förstudie är de synpunkter som kommit in från resenärer i form av kundsynpunkter, inspel från kundgrupperna barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, från kommunen och även aktuellt trafikföretag.

Den trafik som ska handlas upp ingår idag i avtalen "Mellersta Bohuslän (4164)" och "Express Fyrbodol (4134)".

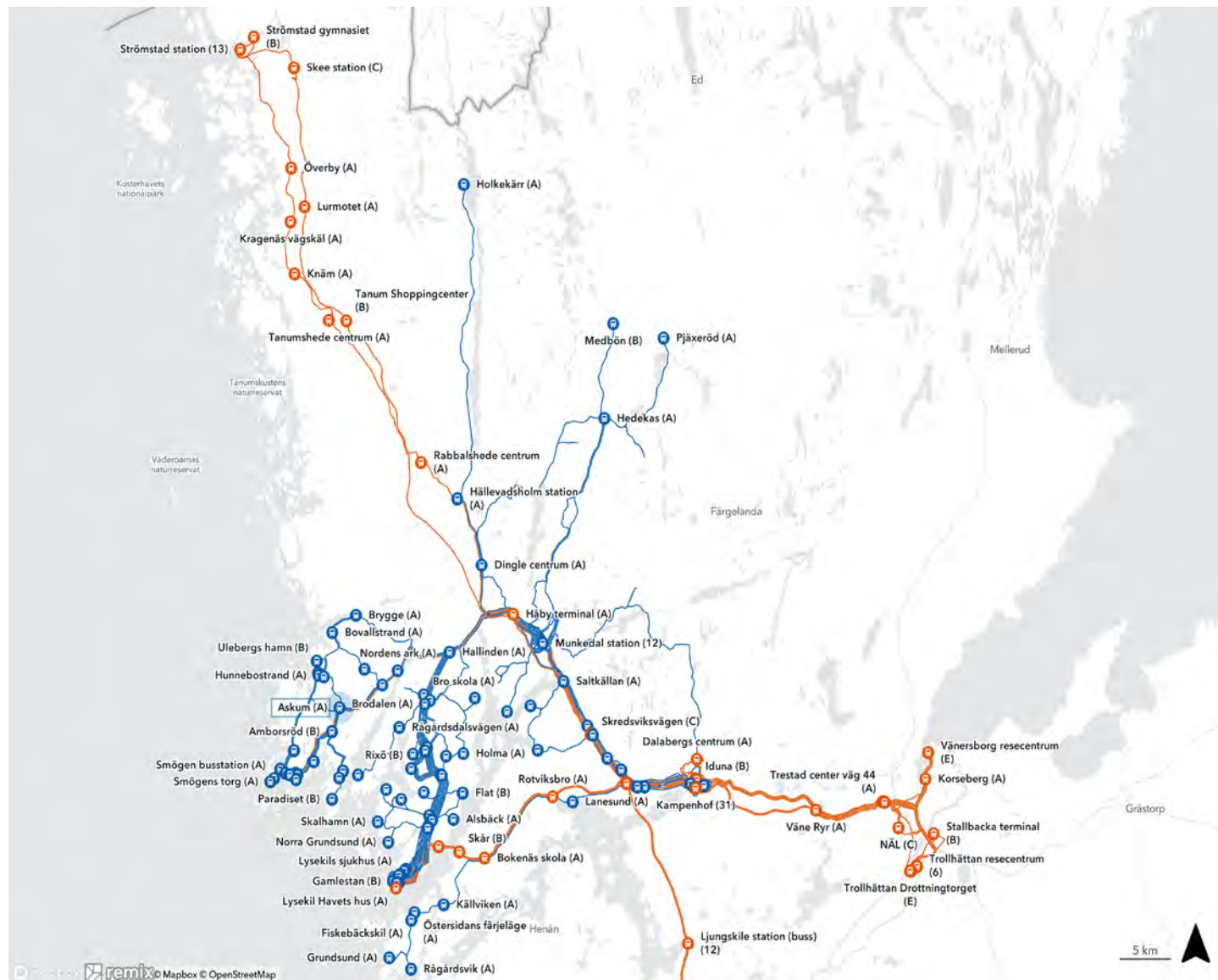
Avtalet Mellersta Bohuslän består i huvudsak av landsbygdstrafik och främst så kallad områdestrafik, vars främsta syfte är att mata till de större knut- och bytespunkterna som finns inom och utanför avtalets upptagningsområde, samt att trafikera skolor och andra målpunkter. Avtalet Express Fyrbodol består av expressbusslinjer från kommuncentra i Bohuslän och till Uddevalla samt vidare till Göteborg. Dessutom ingår de så kallade 600-linjerna mellan kommunhuvudorterna Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg.

Idag är det Bivab som har avtalet för Mellersta Bohuslän och Vy Buss som har avtalet för Express Fyrbodol. År 2023 uppgick resandet till drygt två miljoner resor.

Befintliga trafikavtal omfattar tillsammans totalt 35 linjer fördelade enligt nedan:

- 12 expressbusslinjer
- 22 regionlinjer
- 1 skollinje (tillköp)

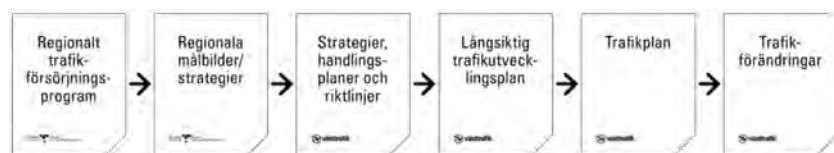
Arbetet har följt Västtrafiks process Genomföra förstudie inför trafikupphandling.



Figur 1. Samtliga linjer i de båda avtalen som denna förstudie omfattas.

Styrande målbilder, strategier och riktlinjer

Västra Götalandsregionen och Västtrafik har tagit fram ett antal målbilder och strategier som ska beaktas, både i förstudie, upphandling och under avtalstiden. Dessa dokument tar generellt sin grund i samhällets behov med syfte att skapa drivkrafter och hållbar utveckling (social, ekonomisk och ekologisk) inom teknik-, stads- och samhällsutveckling med hjälp av kollektivtrafiken.



Figur 2. Bilden visar hur resmöjligheter utvecklas, från trafikförsörjningsprogram till trafikförändringar

Nedan följer en kort sammanställning över de dokument som har identifierats viktiga att beakta i förstudien samt en sammanställning av de viktigaste delarna i dokumenten som upphandlingen och avtalet ska förhålla sig till.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götalands län

Trafikförsörjningsprogrammet är Västra Götalandsregionens främsta dokument för att styra både den kortsiktiga och långsiktiga kollektivtrafikutvecklingen i regionen. Nuvarande program gäller till år 2025 och håller just nu på att revideras. Det innehåller bland annat:

- Uppsatta mål till olika år 2025 för till exempel resande, geografisk tillgänglighet, attraktivitet och social hållbarhet.
- Beskrivning av prioriterade stråk som ska tillgodose behov för främst arbets- och studiependling.
- Beskrivning av utveckling av de regionala pendlingsnaven där en stor andel av resandeökningen ska ske samt att kollektivtrafiken behöver utvecklas för att underlätta regional inpendling.

Miljö- och klimatstrategin

I Västra Götalandsregionens Miljö- och klimatstrategi finns förslag till mål om att minska koldioxidutsläppen med 85 procent till år 2025 och till 90 procent år 2030. Västtrafik har arbetat fram en Miljö- och klimatplan, som bryter ner de övergripande målen i Miljö- och klimatstrategin i detaljerade mål per trafikslag och på linjenivå.

Ett mål är att all stadstrafik ska vara elektrifierad år 2030 vilket infaller under avtalstiden.

Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor

Strategin innehåller ett övergripande mål som säger att kollektivtrafiken ska utformas så att den är inkluderande och att resenärerna känner sig välkomna.

Fem åtgärdsområden som ska bidra till målet har pekats ut:

- Ett fullt tillgängligt prioriterat nät
- Ett gott bemötande till alla resenärer

- Resenärerna ska känna sig trygga i kollektivtrafiken
- Inkluderande kommunikation
- Strategisk planering för jämlik kollektivtrafik

Strategins målområden berör kommunerna i Mellersta Bohuslän när det gäller hållplatser som ska vara tillgänglighetsanpassade (se kapitel Infrastrukturella förutsättningar och rubriken Hållplatser med bristande tillgänglighetsanpassning) och att sociala aspekter inkluderas i planeringen av kollektivtrafiken. Denna inkludering ska ske genom hela förstudien och finns beskriven i ett flertal kapitel.

Strategin är just nu under revidering.



Figur 3. Trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götalandsregionen samt tillhörande miljö- och klimatstrategi och strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor är tre styrande målbilder/strategier som använts under arbetet.

Målbild Tåg 2035

I enlighet med målbilden planerar Västtrafik för en utökning av tågtrafiken mellan Strömstad och Göteborg. I Handlingsplan tåg 2028, som är en konkretisering av den långsiktiga målbilden, beskrivs hur Norra Bohusbanan kopplas till Göteborg via Trollhättan.

Förstudiens förslag bygger på att trafiken på Norra Bohusbanan utökas till en tur per timme Göteborg – Trollhättan – Munkedal, vilket även beskrivs i Västtrafiks handlingsplan för tågtrafiken. En tur varannan timme fortsätter norrut till Strömstad..

Västtrafiks Riktlinjer för planering av kollektivtrafik och riktlinjer för bussar

Västtrafik har flera riktlinjer men i förstudie för trafikupphandlingar är Riktlinjer för planering av kollektivtrafik och Riktlinjer för bussar särskilt viktiga.

Riktlinjer för planering av kollektivtrafik är ett stöd för att planera kollektivtrafik på ett så rättvist och likartat sätt som möjligt inom Västra Götaland. Riktlinjer för bussar är vägledande i beslut som berör fordonsrelaterade frågor och utgör en standard för begrepp och definitioner.

2.

Geografisk avgränsning



Det är den så kallade regiontrafiken inom kommunerna Lysekil, Sotenäs och Munkedal samt Expressbusstrafik från Strömstad, Tanum, Smögen, Lysekil och Ljungskile till Uddevalla/Göteborg som ska handlas upp i Trafik 2027. Under 2023 gjordes även en förstudie för linjer mellan de tre kommunhuvudorterna Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg. Se Slutrapport 600-linjerna.

Det innebär att det trafikföretag som tilldelas avtalet/avtalen har huvudansvaret för att tillgodose resbehoven med buss för boende och verksamma inom de tre kommunerna Lysekil, Sotenäs och Munkedal samt till närliggande kommunhuvudorter. Dessutom att tillgodose resbehoven i Expressbusstråken där det idag är expressbusstrafik mot Uddevalla/Trollhättan/Vänersborg och Göteborg. Detta med undantag för de behov som det storregionala nätet eller regionala linjer från andra avtal, som exempelvis tåg, kan tillgodose.

I Trafik 2027 ingår även ett uppdrag om att se över skoltrafiken i Sotenäs och beskriva hur denna kan samordnas med den allmänna kollektivtrafiken. Detta beskrivs i en särskild rapport som tas fram tillsammans med Sotenäs skolskjutshandläggare.

Om och i sådana fall hur trafiken ska delas in i mindre avtalsområden kommer att hanteras i upphandlingsprojektet.



Förstudie inför upphandling Trafik 2026

600-linjerna Uddevalla-Trollhättan/Vänersborg

2023-11-30 uppdaterad 2024-11-12



WESTRAFIK
VÄSTRAFIK
VÄSTRAFIK

Figur 4. En förstudie av linjerna mellan Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg gjordes under 2023 och har aktualiserats under november 2024 med ny information kring kommande trafikering med tåg.

3.

Dagens trafik och affär



Dagens trafik

Dagens avtal innehas av Bivab och Vy Buss.

Avtalet Mellersta Bohuslän, som innehas av Bivab, har totalt 23 linjer varav en är en tillköpt skollinje i Lysekils kommun.

Vy Buss innehar avtalet Express Fyrbodals med tolv expressbusslinjer. Sedan hösten 2023 har en av de tolv linjerna, 841 Lysekil-Göteborg, delats i två linjer (841 och 842) på grund av skredet på E6:an vid Stenungsund. Från och med december 2024 trafikeras åter relationen Lysekil -Göteborg med direktbuss, linje 841.

Expressbusslinjerna har främst uppdraget att erbjuda snabba och direkta pendlingsmöjligheter till Uddevalla och Göteborg från



kommunerna i norra Bohuslän, men även i stråket Uddevalla-Trollhättan/Vänersborg. De lokala regionbusslinjernas uppdrag är främst arbets-, grundskole- och gymnasiependling inom respektive kommun samt till grannkommuner. Fyra linjer, i Lysekil, Munkedal och Kungshamn med omnejd, har främst ett serviceuppdrag genom att erbjuda stor yttäckning inom tätorter.

Resande

År 2023 genomfördes cirka 520 000 resor i Mellersta Bohuslänsavtalet samt cirka 1,5 miljoner resor inom Express Fyrbodalsavtalet. Största linjen är linje 860 (Smögen-Uddevalla-Trollhättan) där drygt 615 000 resor genomfördes. Det motsvarar nästan var tredje resa i de båda avtalen. Näst största linje är 841/842 (Lysekil-Torp-Göteborg) med 460 000 resor.

Resandet har ökat i båda avtalen under de senaste tre åren vilket till stor del är en följd av återhämtningen efter pandemin. Men även jämfört med åren närmast före pandemin ses en ökning. Det är dock svårt att exakt kvantifiera ökningen då Västtrafiks kundräkningssystem har införts i de båda avtalen under de senaste åren och därmed kan det exakta resandet inte jämföras.

I avtalet Mellersta Bohuslän finns tio linjer med ett väldigt litet resande och i avtalet Express Fyrbodals finns en linje med lågt resande. Dessa linjer har därför analyserats djupare för att föreslå åtgärder som kan leda till ökat resande.

Linjenummer	Sträckning	Resenärer per tur 2023
680	Vänersborg-Trestad C-Uddevalla	6
831	Munkedal Station-Stale- Munkedal	4
834	Hedekas-Dingle-Håby- Munkedal	5
835	Medbön-Hedekas-Munkedal	5
836	Pjäxeröd-Hedekas-Munkedal- Uddevalla	5
839	Gårvik-Torreby-Munkedal	1
851	Lysekilsrundan	4
866	Bohus Malmö-Amborsröd- Kungshamn	4
867	Soterundan	4
868	Soterundan	3
883	Holkekärr-Hällevadsholm- Munkedal	7

Tabell 1. Dessa linjer har ett lågt resande idag och har analyserats extra.

Resande med skolkort

Resandet med skolkort på de allmänna linjerna varierar stort, från 98 procent skolkortsresande med linje 855 Brastad-Lysekil till två procent på linje 868 Soterundan.

En stor andel av resandet är till grundskolorna i Lysekil eftersom Lysekils kommun endast har egen skoltrafik i begränsad omfattning, delvis via ett tillköp från Västtrafik. Sotenäs och Munkedal har egna skolskjutsar. En del av resandet med skolkort är resande till gymnasieskolorna i Uddevalla, Lysekil och Munkedal.

Dagens affär

Avtalen har en trafik kostnad på cirka 155 miljoner kronor per år (år 2023) fördelat på 110 miljoner för Express Fyrbodal och 45 miljoner för Mellersta Bohuslän.

Resandet har haft en bra utveckling fram till pandemin. Efter ett lägre resande, framför allt i Express Fyrbodals-avtalet, återhämtade sig resandet under 2022. Resandet 2023 har fortsatt uppåt och resandet 2023 låg 16 procent högre än resandet 2019. Noteras bör att jämförelser under dessa år är svåra att göra eftersom kundräkningssystem först under senare år har driftsatts i de bussar som trafikerar de båda avtalen.

Fordon, depåer och drivmedel

Trafiken i Mellersta Bohuslän bedrivs med totalt 32 fordon varav tre fordon är reservfordon. Drygt hälften av fordonen är normalbussar och övriga fordon är boggibussar och mindre bussar.

Samtliga bussar drivs med biodiesel.

Fordonstyp	Antal	Kommentar
LN2L	17	Varav 1 reserv
LB2L	17	Varav 1 reserv
LS2L		Varav 1 reserv

Tabell 2. FAntal av de olika fordonstyper som används i dagens trafik.

Det befintliga trafikföretaget har egna depåer.

Trafiken i Express Fyrbodal bedrivs med totalt 44 fordon varav åtta fordon är reservfordon. Här används enbart boggibussar av

komforttyp. Sex av fordonen är dubbeldäckare som används på linjen (Lysekil-) Torp-Göteborg

Samtliga bussar drivs med biodiesel.

Fordonstyp	Antal	Kommentar
KB2H	38	Varav 7 reserv
KT2L	6	Varav 1 reserv

Tabell 3. Figur 7. Antal av de olika fordonstyper som används i dagens trafik.

Det befintliga trafikföretaget har egna depåer.

Rastlokaler i området

Västtrafik ansvar idag inte för några rastlokaler i området med undantag för lokaler vid Kampenhof och Trollhättans resecentrum.



Förstärkningstrafik

Framför allt expressbusslinjerna har såväl planerad som oplanerad förstärkning. Under 2023 var det 2 249 planerade och 1 204 oplanerade förstärkningsturer. Förstärkningsturerna sätts in i huvudsak av två orsaker; för gymnasieresandet varje dag samt som förstärkning när resandebehovet är som störst under sommaren.

På sommaren är det förstärkningars dels hela vägen från Nils Ericsson Terminalen till Smögen och Lysekil, dels delar av sträckan från Torp mot Hallinden/Smögen samt mot Strömstad.

Kundsynpunkter och dialoger

Förstudien har gått igenom kundsynpunkter och samlat in material från tidigare dialoger med exempelvis kommunerna men också

dialoger som varit i samband med arbeten med översiktsplaner med mera. Dialoger har genomförts inom ramen för förstudien bland annat med tjänstepersoner och politiker i kommunen, med de kommunala pensionärs- och funktionshinderråden och delvis med det lokala näringslivet. En enkät har även skickats ut till kommunerna för att samla in synpunkter från resenärsgруппerna barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

För kommunernas inspel under arbetet se kapitel 7 Kommunens inspel samt kapitel 11 Kommunernas synpunkter på trafikeringsförslagen.

Kundsynpunkter

Antalet kundsynpunkter varierar stort mellan de båda avtalen. I Mellersta Bohuslän är kundsynpunkterna få (1,3 synpunkter per 10 000 resor) medan de inom avtalet Express Fyrbodals kommer in betydligt fler synpunkter (5,2 synpunkter per 10 000 resor).

Kundsynpunkter för åren 2019-2023 har analyserats inom ramen för denna förstudie. Totalt handlar det om drygt 5 200 synpunkter.

Kundsynpunkterna för de linjer som ingår i de båda avtalsområdena har till stor del handlat om avvikelser i leveransen som förseningar, förarens agerande och körsätt, att föraren inte har stannat vid hållplats etcetera. Synpunkter som rör förarens bemötande och körsätt hanteras i direkt dialog mellan Västtrafik och trafikföretagen. Dessa har därför inte analyserats djupare under förstudien.

Återstår gör 670 synpunkter som analyserats i detalj.

Den vanligaste synpunkten i Mellersta Bohuslän-avtalet gäller samtrafik/byte vid Hallinden. Resenärer beskriver hur de missat sitt byte vid Hallinden och då får vänta utomhus på en hållplats som inte upplevs som trygg och trevlig.

Ett antal synpunkter har också inkommit gällande möjligheten att resa till/från konstskolorna vid Gerlesborg i Tanums kommun.

Den tredje vanligaste synpunkten rör linjesträckningen på Bohus-Malmön sommartid.

För övrigt är det endast enstaka synpunkter kring vissa resmöjligheter, kring fullsatta bussar till gymnasiet med mera.

I avtalet Express Fyrbodals handlar den stora majoriteten av synpunkterna om fullsatta fordon. I övrigt finns det även här synpunkter kring att samtrafiken vid Hallinden inte fungerar. Samtrafiken som inte fungerar är just mellan expressbussar i detta avtal och regionbussarna i avtalet Mellersta Bohuslän.

För övrigt är det spridda synpunkter rörande samtrafik vid både Torp och Trestad center, att det är otydligt när linje 860 slutar i Kungshamn och när den går över till Smögen samt att det är olyckligt att de båda busslinjerna i norra Bohuslän (870/871) trafikerar olika hållplatser i Tanum.

Dialog med resenärsgруппer

I strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor identifieras barn, äldre och personer med funktionsnedsättning som grupper som kan

vara särskilt utsatta i kollektivtrafiken och som är mer beroende av kollektivtrafiken. Därför har en enkät med frågor skickats till de kommunala pensionärs- och funktionhinderråden samt till ansvarig tjänsteperson för ungas delaktighet och inflytande i kommunen.

Frågorna rör hur resan fungerar idag, vad som saknas och om det finns platser som upplevs otrygga. Svar har inkommit från råden i alla tre kommuner. Från de unga har svar endast inkommit från Munkedal. Sotenäs och Lysekil har inte kunnat återkoppla gällande ungas synpunkter till följd av omorganisation och vakanser.

Sotenäs

Sammanfattning av synpunkter och önskemål från Sotenäs kommunala pensionärsråd och kommunala rådet för tillgänglighetsfrågor:

- Linje 867 och 868 är viktig för gruppen men man är inte helt nöjd med linjesträckningen. I samband med förstudien har PRO Sotenäs och SPF seniorerna tillsammans skickat in förslag på ny linjesträckning för linjerna samt dialog har hållits med företrädare.
- Saknas helgtrafik på Bohus Malmön under vinterhalvåret.

Lysekil

Sammanfattning av synpunkter och önskemål från Lysekils kommunala pensionärsråd och kommunala rådet för funktionshinderfrågor samt besöksnäringens verksamhet på Skaftö:

- Behov av bättre trafik till NÄL och Uddevalla, samt Göteborg, helst önskar man resor utan byten.

- Byten upplevs idag vara för långa till NÄL och att Trestad center inte är en trevlig plats att stå vid.
- En viktig målpunkt som lyftes är Fiskebäckshemmet som idag upplevs ha bristfällig trafik för äldre.
- Önskemål om att den kommunala verksamheten Framsikten trafikeras.
- Linje 842 går för sällan på helgen, bussen lördag förmiddag är ofta full.
- Bytestiden upplevs för lång för resor mellan Lysekil och Sotenäs, resan görs med linje 852 till Hallinden för byte till linje 860. Bytestiden är 20 minuter.
- Platser som upplevs otrygga är Trestad Center (vid en högt trafikerad väg), Fiskebäckshemmet (saknas belysning, hårdgjord yta samt väderskydd), Nils Erikssonterminalen i Göteborg kvällstid.
- Oro för att inte hinna med byte till buss (linje 842) när färjeläget för linje 847 flyttas.
- Önskemål om turer Lysekil-Skaftö på helgen. Behov av andra turer och fler turer till och från Rågårdsvik på Skaftö.
- Utöver detta finns synpunkter som ligger utanför den här förstudien som rör färjans tider linje 847, om att giltighetstiden för biljetter är för kort för att kunna ta sig tur och retur Skaftö-Lysekil samt att det saknas information om vad som gäller med Närtrafik.

Munkedal

Sammanfattning av synpunkter och önskemål från Munkedals

kommunala pensionärsråd och kommunala rådet för funktionshinderfrågor, lärare på Arctic Paper, Ung Fritid:

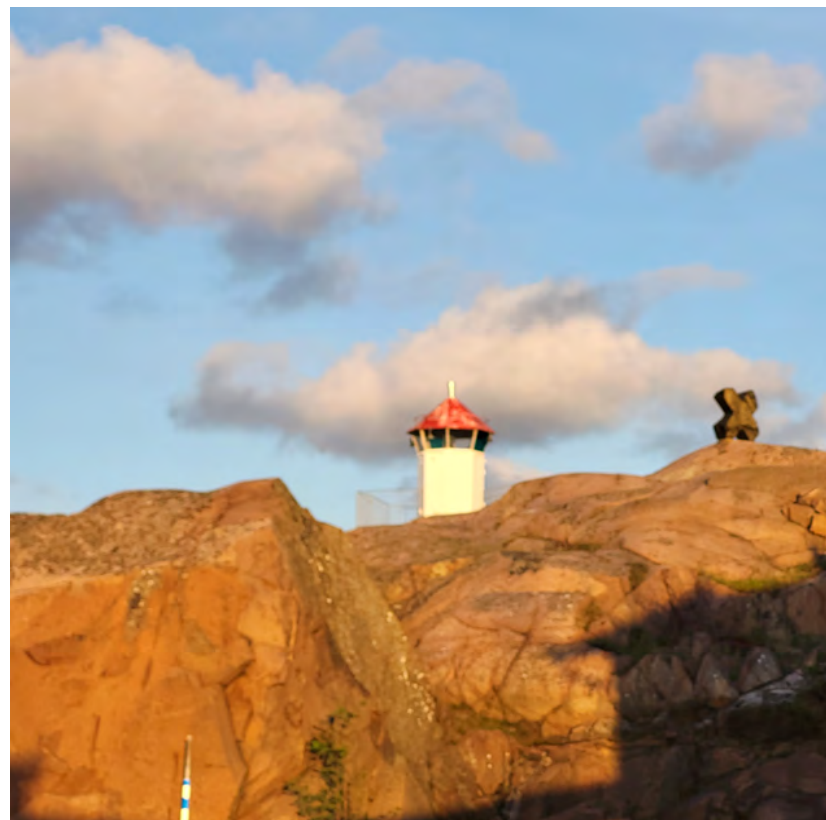
- Äldre är nöjda med Närtrafiken medan ungdomar tycker den är svårt att använda.
- Synpunkter kring toaletterna på expressbussarna.
- Önskemål om att fler turer på linje 835 går ända upp till Medböen och att det ges möjlighet med påstigning från Hedekas till Medböen. De flesta går enbart till Hedekas centrum.
- Viktig målpunkt för ungdomarna är Torp köpcentrum i Uddevalla.
- Ungdomarna lyfter linje 835 som mest bristfällig med för få turer och utan turer kvällstid, sista bussen går 17:40 och det är för tidigt för att ungdomarna ska kunna göra något på fritiden.
- Linje 870 och tåget till Dingle och Hällevadsholm går bättre än 835 men många av ungdomarna bor inte centralt och då kommer de ändå inte hem.
- Synpunkt om att bussarna inte alltid stannar vid Bruksvägen.
- Sträckan mellan Munkedal station och Hemköp är väldigt mörk och att det generellt är väldigt mörkt vid alla hållplatser vilket upplevs otryggt.

Tillköp

Det finns inga tillköp av trafik i dagens avtal i Mellersta Bohuslän, utöver skoltrafik i Lysekil.

Skoltrafiken körs som stängd skolskjuttrafik inom Västtrafiks avtal, där fordonen i den allmänna linjetrafiken merutnyttjas för skolans behov av skolskjuts för elever.

Samtliga tre kommuner, Lysekil, Munkedal och Sotenäs, gör tillköp av seniorkort. Under år 2024 har alla tre kommuner beslutat att gå över till 70 + som åldersvillkor. Munkedal från 65 och Sotenäs och Lysekil från 75.



4.

Infrastrukturella förutsättningar



Begränsningar i dagens infrastruktur

Generellt sett finns det många smala vägar i området vilket i några fall begränsar möjliga busstorlekar. På många platser är busshållplatsen endast en hållplatsstolpe invid vägen där bussen inte kan köra till sidan och släppa förbi övriga trafikanter.

Därutöver är det, främst sommartid, trångt i delar av området, det gäller både kustsamhällena och de stora vägarna till och från kusten. Detta eftersom hela Bohuskusten är ett stort resmål.



Figur 5. Det finns önskemål om att Västtrafik inte längre ska trafikera hållplats Havets hus med dubbeldäckare.

Under förstudien har ett par platser identifierats som mer besvärliga att trafikera, det rör sig om ett par platser där det är svårt att vända samt vägar där det vintertid är problem med framkomlighet på grund av halka. I beskrivningarna per linje tas dessa platser upp och om någon förändring föreslås.

Färjeförbindelsen över Gullmarn påverkar förutsättningarna att trafikera Lysekil - Uddevalla och ger en låsning i tidtabellerna då det är svårt att ha en robust trafik som både passar färjetiderna och tågtiderna vid Uddevalla Central. Färjan utgör också ett problem för dubbeldäckarna som används på linje 841 Göteborg - Lysekil. Vid lågvatten finns det risk att dubbeldäckarna kan fastna och inte köra på/av färjan och därför har de dubbeldäckare som använts fått specialanpassas.

Under innevarande avtal har linje 841 Göteborg - Lysekil trafikerats med dubbeldäckare. Detta har inneburit en begränsning ur infrastrukturperspektivet. Tidigare kördes regiontrafiken i en slinga från Södra Hamnen, förbi Badhusberget och upp till Lysekils sjukhus. I och med att dubbeldäckarna började trafikera så fick denna slinga dras in på linje 841. Orsaken till detta var att Lysekils kommun inte önskade att fordonen skulle trafikera i dessa delar av tätorten. Istället hänvisades linje 841 till en ny hållplats vid Havets hus. Även denna hållplats är problematisk ur infrastrukturperspektivet eftersom det dels är en smal och trång väg dit och dels är en plats med mycket aktivitet under stor del av året. Hållplatsen används även för turistbussar och det har förekommit problem i samutnyttjandet av

denna hållplats. Verksamheterna i området har önskat att Västtrafik inte längre ska trafikera hållplats Havets Hus med dubbeldäckarna. Lysekilsbanan, utan möjlighet till nyttjande, utgör en barriär genom hela kommunen. Även väg 162 genom Brastad och Brodalen upplevs som en barriär.

Dinglevägen genom Hunnebostrand är väldigt trafikerad och upplevs som en barriär mellan centrumfunktioner och övriga samhället.

I Hunnebostrand finns även ett problem där den stora hållplatsen har flyttats från torget till Dinglevägen då framkomligheten i Hunnebostrand är ett stort bekymmer. Räddningstjänsten har dock en oro över att den nya hållplatsen begränsar deras möjlighet till utryckning sommardag vilket gör att kollektivtrafiken nu återigen hänvisas in till torget under sommardagstiderna, vilket påverkar framkomlighet och restid. Här ser Västtrafik att framkomligheten behöver säkras om detta ska vara en permanent lösning. Den utökade körtiden som trafikering via torget medför kan även påverka möjligheten till hur linjen kan trafikera i Kungshamn/Smögenområdet.

I Munkedals kommun har vägföreningen vid hållplats Bäckevall södra önskat att Västtrafik slutar trafikera den vägen (linje 834 Hedekas-Dingle-Håby-Munkedal). Relativt få nyttjar hållplatser utmed sträckan idag.

Från kommunerna lyfts ett par saker fram:

- I sin översiktsplan har Lysekil identifierat behov av säkerhetshöjande åtgärder för väg 161 (ÅVS genomförd för delen Skår - Rotviksbro) och 162.

- Lysekil lyfter att trafiksäkerheten behöver öka på väg 162 genom Brastad centrum och förbi Häggvallsbacken väster om Brastad. Behov av säkerhetshöjande åtgärder behövs även på väg 162 genom Brodalen.
- I Sotenäs kommun lyfts vägsträckan mellan Gläborg och Kungshamn, väg 171 tillsammans med delar av väg 162 och 174. Här finns problem med sikt och trafiksäkerhet på grund av smal vägbredd, kurvor och en backig profil. Framkomligheten på sträckan försämras dessutom under sommarhalvåret då trafikflödet ökar med cirka 50 procent. ÅVS genomförd och slutredovisad i dec 2023.

Hållplatser med bristande tillgänglighetsanpassning

I Trafikförsörjningsprogrammet finns mål om att minst 800 hållplatser ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning senast 2025. Omfattas gör dels hållplatser med fler än 100 påstigande per dag, dels hållplatser som kommun anser är prioriterade. En anpassad hållplats ska uppfylla ett antal kriterier.

I Lysekil finns fyra hållplatser med på den så kallade 800-listan. Dessa är Gamlestan, Gullmarsskolan, Halliden samt Lysekil Södra hamnen. Alla fyra har brister som behöver åtgärdas för att de ska bli fullt tillgänglighetsanpassade.

I Munkedal finns två hållplatser med på 800-listan: Dingle station och Munkedal station. Även dessa har brister som behöver åtgärdas för att de ska bli fullt tillgänglighetsanpassade.

Ytterligare en hållplats som inte är med på 800-listan men som lyfts i dialoger är hållplatsen Fiskebäck i Lysekil. Hållplatsen är belägen nära ett äldreboende och är inte tillgänglighetsanpassad, även att vägen till och från hållplatsen är en grusväg så det är svårt att gå med hjälpmedel.

Områden som är utsatta för utsläpp från vägtrafik och buller

Sotenäs

De främsta utsläppskällorna till luft kommer från vägtrafiken, i synnerhet från de större vägarna 171 och 174. Det är även vägtrafiken som är den dominerande bullerkällan i kommunen.

Halterna av samtliga föroreningar som ingår i skattningen i Luft i Västs utredning bedöms ligga under de nedre utvärderingströsklarna i Sotenäs kommun.

Biltrafiken är den dominerande bullerkällan i kommunen.

Trafikbullerpåverkade områden finns framför allt längs kommunens huvudvägnät. Störningspåverkade områden finns även kring bullrande verksamheter vid industriområden i Kungshamn, Hunnebostrand och Hogenäs, vid stentäkterna i Ävja och Valla, kring skjutbanan vid Kärrshålan, kring motorbanorna på Hogenäs och Bjällane, Tossene samt vid vindkraftverken på Hogenäs.

Lysekil

Halterna av samtliga föroreningar som ingår i skattningen i Luft i Västs utredning bedöms ligga under de nedre utvärderingströsklarna i Lysekil. Exponeringen för luftföroreningar är störst längs gator och vägar.

Trafikbuller förekommer främst längs större vägar inom kommunen såsom väg 162 samt inom kommunens tätorter.

Munkedal

Halterna av samtliga föroreningar som ingår i skattningen i Luft i Västs utredning bedöms ligga under de nedre utvärderingströsklarna i Munkedals kommun. Större lokala källor till luftföroreningar är biltrafiken, uppvärmning av bebyggelse och industrier.

Trafiken på väg E6 är den stora buller- och vibrationskällan inom området. Järnvägstrafiken på Bohusbanan är också en buller- och vibrationskälla som, liksom vägtrafiken, kan påverka flera av de i denna plan aktuella områdena. Två områden föreslås i Översiktsplanen att värnas som "tysta" – dels kring naturreservatet Kynnefjäll, dels kring naturreservatet Bredmossen. De tysta områdena är en viktig resurs för folkhälsan då de erbjuder exklusiv möjlighet för Munkedalsborna att kunna vistas utomhus i en bullerfri miljö.

Synpunkter på luftföroreningar och buller

Uppgifter saknas om återkommande klagomål på luftföroreningar och buller från kollektivtrafiken.

Pendelparkeringar

Det finns totalt 16 pendelparkeringar i de tre kommunerna i mellersta Bohuslän. I Lysekil finns det sju pendelparkeringar, i Sotenäs fyra och i Munkedals kommun fem. Den största pendelparkeringen finns vid Väjern, Sotenäs kommun, med 61 platser.

Enligt en beläggningsmätning från 2022 var pendelparkeringen vid Munkedals station belagd till 100 procent. Förstudien har identifierat ett behov av att det skapas fler platser för pendelparkering vid Munkedals station då denna station kommer att få ökad betydelse framåt när trafikeringen på Bohusbanan utökas till en avgång söderut per timme. Ytterligare några andra pendelparkeringar med

hög beläggning är Lysekil Södra hamnen, Hälsans hus i Sotenäs, Dingle station, Fiskebäckskils brygga och Finnsbo färjeläge med en beläggning mellan 64 och 77 procent.

Andra viktiga pendelparkering i området är i Uddevalla vid Torp Terminalen, Uddevalla C, Kampenhof och Uddevalla Östra.

Pendelparkering	Väghållare	Bilplatser	Beläggning	Laddstation Ja/Nej	Cykelparkering
Hallinden P1, Lysekil	Statlig	20	50%	Nej	Ja
Brastad centrum P1, Lysekil	Kommunal	15	0%	Nej	Ja
Finnsbo färjeläge P1, Lysekil	Statlig	28	64%	Nej	Nej
Fiskebäckskil P1, Lysekil	Kommunal	19	16%	Nej	Nej
Fiskebäckskil brygga P1, Lysekil	Kommunal	29	69%	Nej	Nej
Lysekil södra hamnen P1, Lysekil	Kommunal	60	73%	Nej	Nej
Östersidans färja P1, Lysekil	Kommunal	23	61%	Nej	Nej
Håby terminal P1, Munkedal	Kommunal	24	38%	Nej	Ja
Munkedal station P1, Munkedal	Kommunal	11	100%	Nej	Ja
Dingle station P1, Munkedal	Kommunal	6	67%	Nej	Nej
Dingle station P2, Munkedal	Kommunal	7	29%	Nej	Nej
Gläborgs gård P1, Munkedal	Statlig	20	40%	Nej	Nej
Ödstoft P1, Sotenäs	Statlig	8	25%	Nej	Ja
Brygge P1, Sotenäs	Statlig	2	0%	Nej	Ja
Väjern P1, Sotenäs	Statlig	61	23%	Nej	Ja
Hälsans Hus P1, Sotenäs	Kommunal	13	77%	Nej	Ja
Torp Terminalen P1, Uddevalla	Kommunal	295	35%	Nej	Ja
Uddevalla C P1, Uddevalla	Kommunal	43	67%	Nej	Ja
Kampenhof P1, Uddevalla	Kommunal	231	50%	Nej	Ja
Uddevalla Östra station P1, Uddevalla	Kommunal	36	61%	Nej	Ja

Tabell 4. Fakta om pendelparkeringar i mellersta Bohuslän.

5.

Marknadsanalys Mellersta Bohuslän



Vem är kunden? Demografiska förutsättningar för kommunerna Lysekil, Sotenäs och Munkedal

För att kunna skapa en attraktiv kollektivtrafik som man vill resa med är det viktigt att förstå kundens behov. Vissa behov har många kunder gemensamt, medan andra behov varierar mellan olika områden och målgrupper.

För att kunna identifiera och tillgodose de olika kundernas behov är det viktigt att förstå vem kunden är.

Inom arbetet med förstudien har flera olika demografiska förutsättningar tagits fram och analyserats med hjälp av programmet Remix. Exempel på vad som har analyserats är åldersstrukturer, utbildningsnivå, hushållens inkomster, utländsk bakgrund, antal barn, bilnehav, förvärvsarbetande och arbetsökande etcetera.

Nedan följer en sammanfattning av slutsatserna för kommunerna i mellersta Bohuslän.

Demografi

Lysekil

Lysekils kommun hade vid årsskiftet 2023-2024 strax under 14 000 invånare med en medelålder på 48,7 år. Detta är en väsentligt högre

medelålder än genomsnittet i Sverige, som var 41,9 år. 17 procent av invånarna i Lysekil är under 20 år vilket är en något lägre siffra än snittet i Västra Götaland (20,5 procent) och jämförbara kommuner (18 procent). Andelen äldre, över 70 år, är 24 procent vilket är högre än både snittet i Västra Götaland och jämförbara kommuner.

Sysselsättningsgraden 80,5 procent ligger i linje med Sverigesnittet men arbetslösheten på 5,3 procent är under Sverigesnittet 6,4 procent.

75 procent av invånarna i Lysekil bor i någon av tätorterna Lysekil, Brastad, Grundsund, Fiskebäckskil eller Rixö och Ryk.

Sotenäs

I Sotenäs kommun var folkmängden strax över 9 000 invånare vid årsskiftet 2023-2024. Medelåldern 51,0 år innebär att Sotenäs har den tredje högsta medelåldern i Sverige, det vill säga en stor andel av befolkningen är äldre.

14 procent av befolkningen i Sotenäs kommun är barn mellan 0-17 år. Det är lågt relativt snittet i Västra Götalands län (20,5 procent) och lägre än andra jämförbara kommuner (18 procent). 27 procent av befolkningen är äldre än 70 år vilket är högre än snittet i både Västra Götaland (20,5 procent) och andra jämförbara kommuner (landsbygdskommun med besöksnäring) som ligger på 22 procent. Därmed utgör de en stor resenärsgrupp som också i högre grad är

mer beroende av kollektivtrafiken.

Sysselsättningsgraden 84 procent är hög jämfört med andra kommuner och arbetslösheten 3,5 procent väldigt låg.

83 procent av invånarna i Sotenäs kommun bor i någon av tätorterna Smögen, Kungshamn och Väjern, Hunnebostrand, Bovallstrand eller Malmö.

Munkedal

Drygt 10 500 invånare bodde i Munkedals kommun vid årsskiftet. Medelåldern 44,6 procent är den lägsta av de tre kommunerna i Mellersta Bohuslän men högre än genomsnittet i Sverige.

Åldersfördelningen i Munkedal är snarlik övriga regionen och andra jämförbara kommuner (pendlingskommun nära mindre tätort). Unga 0-17 år utgör 20 procent av befolkningen vilket är högre än de andra kommunerna i den här förstudien men väldigt nära snittet i Västra Götaland.

Sysselsättningsgraden var 82,8 procent och arbetslösheten 4,7 procent.

Med 63 procent boende i tätorterna är Munkedals kommun den kommunen i mellersta Bohuslän med högst andel boende på landsbygd. Tätorterna i Munkedals kommun är Munkedal, Dingle, Hällevadsholm, Hedekas och Torreby/Sjöriz.

Socioekonomi

Utbildningsnivå, sysselsättningsgrad och inkomstnivå är tre

faktorer som tydligast visar på socioekonomiska skillnader. Vilken inkomst och sysselsättningsgrad en person har påverkar bland annat individens valfrihet vad gäller färdmedel, genom exempelvis tillgången till körkort och bil eller möjligheten att betala för ett månadskort.

Utbildningsnivån påverkar såväl sysselsättningsgraden, inkomstnivåer (och därmed bilinnehav) samt attityder till kollektivtrafiken och andra färdmedel. Människor med högre utbildning tenderar att vara mer positivt inställda till hållbar mobilitet medan de med lägre utbildning tenderar att vara mer beroende av den. Det är viktigt att områden med lägre socioekonomi har god tillgång till kollektivtrafik eftersom de är mer beroende av den. Det är även viktigt att utbudet är bra under kvällar och helger.

Förstudien har använt Segregationsbarometern från Boverket för att få en bild av områdets socioekonomiska förutsättningar. Områdestyperna baseras på ekonomisk standard, utbildningsnivå, ekonomiskt bistånd och/eller arbetslöshet och bedöms på en skala 1-5. Områdestyp 1 innebär områden med stora socioekonomiska utmaningar och i andra ändan betyder områdestyp 5 områden med mycket goda socioekonomiska förutsättningar

Lysekil

I Lysekil är Badhusberget ett område som hamnar i den lägsta nivån, områdestyp 1 med stora socioekonomiska utmaningar. Övriga Lysekils kommun hamnar på områdestyp 4, det vill säga områden med goda socioekonomiska förutsättningar. Detta gör att Lysekil har en högre grad av segregation än till exempel Munkedal och Sotenäs. Badhusberget ligger högt beläget, vilket ytterligare skapar en barriäreffekt.

Sotenäs

Sotenäs kommun hamnar enligt Segregationsbarometern på områdestyp 4, områden med goda socioekonomiska förutsättningar.

Munkedal

Munkedals kommun har en mer blandad socioekonomi. Som helhet hamnar kommunen på områdestyp 3, det vill säga socioekonomiskt blandade områden. Om man bara tittar på inkomst är nivån särskilt låg i Hedekas samt delar av centrala Munkedal.

Tillgänglighet till kollektivtrafiken

En god tillgänglighet till kollektivtrafiken är viktigt för att kollektivtrafiken ska ses som ett resalternativ. Enligt kol-TRAST Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik bör avståndet till en hållplats inom tätbebyggda områden inte vara längre än 400 meter.

Trafiken i mellersta Bohuslän är av karaktären Regiontrafik och förstudien har använt avståndet mindre än 1 000 meter fågelvägen till hållplats som mått på en god yttäckning. Förstudien har dessutom tittat på avståndet 400 meter till hållplats i tätorterna.

Dagens allmänna linjenät erbjuder en mycket god yttäckning och merparten av boende och verksamheter har tillgång till en hållplats inom 1 000 meter. Endast några enstaka fastigheter täcks inte av trafiken. Merparten av de fastigheter som ligger längre än 1 000 meter från kollektivtrafik ligger i område med sämre standard på vägnätet. Även i tätorterna, och räknat på 400 meter, är tillgängligheten till kollektivtrafiken mycket god.

Närtrafik finns i de tre kommunerna. Den innebär att alla som ska resa till eller från en plats som ligger längre än 1 000 meter från en hållplats med frekvent trafik kan använda Närtrafiken, det vill säga ringa och boka en resa och denna resa utförs normalt med ett mindre fordon.

Cykelpotential för barn och unga i Mellersta Bohuslän

I alla tre kommunerna finns det potential för att ta cykel till skolan. Bedömningen är gjord med hänsyn taget till avstånd efter ålder, det vill säga två kilometer för årskurs 0-3, tre kilometer för årskurs 4-6 och fyra kilometer för årskurs 7-9. Enligt färsk statistik borde 71 procent av barnen i Lysekil kunna cykla till skolan. I Sotenäs är siffran 63 procent och Munkedal något lägre; 44 procent. För gymnasieleverna varierar det från år till år beroende på val av gymnasium, men för gymnasieelever som bor i Lysekil kan 42 procent cykla till skolan inom 20 minuter.

Viktiga målpunkter

I förstudien har tillgängligheten till viktiga målpunkter inventerats. För detta har en lista med målpunkter inom 15 olika kategorier använts. Exempelvis har tillgängligheten till förskolor, äldreboende, daglig verksamhet för personer med funktionsnedsättning, fritidsanläggningar, större arbetsplatser samt mål för besöksnäringen kontrollerats.

Generellt är tillgången till dessa målpunkter mycket god. Här nedan listas endast vilka målpunkter, per kommun, som med dagens trafik har en bristande tillgänglighet till kollektivtrafik.



Figur 6. Tillgänglighet 1000 meter till hållplats. Även om några områden ligger längre från hållplats så är det få som bor i dessa områden och som därför har långt till den allmänna kollektivtrafiken.

Lysekil

- Daglig verksamhet Framsikten
- Gruppboendet Fjälla
- Lysekils ryttaförening
- Några badplatser i norra delen av Lysekil ligger långt från hållplats
- Vann hotell och spa

Sotenäs

- Hunnebostrands förskola (nära till Soterundan (linje 867) men längre till hållplats med frekvent trafik)
- Hunnebohemmet Hunnebostrand (nära Soterundan (linjen 867) men längre till hållplats med frekvent trafik)
- Livsmedelsaffärerna i Tossene och på Bohus-Malmön
- Sotenäs Fältrittklubb
- Ramsvik (bland annat besöksanläggning samt friluftaktiviteter)

Munkedal

- Processtekniska gymnasiet (inte så långt till hållplats men smal väg med mycket tung trafik, begränsat turutbud)
- Munkedals ridklubb
- Lökebergsristningarna

Viktiga målpunkter och kopplingar utanför kommunerna**Lysekil**

- Uddevalla (Gymnasium, centrum)
- Munkedal (Gymnasium)

- Norra Älvsborgs Lasarett (NÄL)
- Göteborg

Sotenäs

- Lysekil (Gymnasium)
- Uddevalla (Gymnasium)
- Munkedal (Gymnasium)

Munkedal

- Uddevalla (Gymnasium)
- Lysekil (Gymnasium)
- Torp köpcentrum (utanför skoltid)

Arbetsplatser och arbetspendling**Lysekil**

Mycket av arbetstillfällena är koncentrerade till centrala Lysekil. Men det finns även kluster av (typiskt manliga) arbetstillfällen i Gåseberg, samt i Brastad.

Stora arbetsplatser:

- Lysekils kommun
- Preemraff (strax norr om Lysekils tätort)
- Meholmens Hotell AB (Vann spa samt Smögens Havsbad)
- LEVA i Lysekil
- Lysekils sjukhus

Den största privata arbetsgivaren i kommunen är Preemraff med cirka 600 anställda. Preemraff har skiftarbetare tiderna 06.00-

14.00, 14-00-22.00, 22.00-06.00 och dagarbetare 08.00-17.00. Arbetspendlingen sker idag främst från Lysekil, Uddevalla, Sotenäs och Munkedal. Hit går linje 853 en gång på morgonen och en gång på eftermiddagen. Linjen är inte så attraktiv för arbetspendling.

Vann spa ligger utanför kollektivtrafikstråket och kan nås med Närtrafik. Närtrafiken är dock inget alternativ för arbetspendling. Avståndet till hållplatsen med frekvent trafik, det vill säga utmed väg 162, är cirka tre kilometer. Närmsta hållplats ligger inom 1,3 kilometer men där körs endast enstaka turer per dag med linje 858.

Traditionellt kvinnodominerade arbetsplatser i kommunen är vårdcentral, folktandvården, äldreården, skola och förskola.

Arbetspendling sker främst inom Lysekils kommun (4 738 pendlare). Arbetspendlingen ut från Lysekil är störst till Uddevalla kommun (535 pendlare), till Göteborg (224 pendlare) och till Munkedal (202 pendlare). Arbetspendlingen till Lysekil kommer främst från Uddevalla (438 pendlare) och Munkedal (259 pendlare). (Källa: statistik från SCB avseende år 2022.)

I potentialstudien för cykel framgår att 28 procent av den arbetande befolkningen i Lysekil kan cykla till sin arbetsplats inom 20 minuter. Tar man i stället el-cykel så är potentialen 30 procent.

Det finns synpunkter på att det är svårt att ta sig till sitt arbete på Fiskebäckshemmet på helgen då det inte går några bussar för de som börjar 6:45. Det önskas en tur 6.15 från Södra hamnen på helgerna.

Det finns även ett önskemål om att färjan 847 synkar bättre med bussarna, bland annat lyftes linje 852 (och ibland 862) för pendling Brodalen-Skaftö.

Sotenäs

I kommunen finns cirka 1 300 företag registrerade.

Livsmedelsindustrin är den dominerande näringsgrenen, men företag finns även inom besöksnäring, mekanisk industri, hantverk/ byggkonstruktion och handel.

Arbetsgivare med flest anställda är:

- Sotenäs kommun
- Orkla Foods Kungshamn
- Llentab AB
- Leroy Smogen Seafood AB
- Marenor AB
- Sotenäs Trävaru AB
- AH-Automation AB

Traditionellt kvinnodominerade arbetsplatser i kommunen är vårdcentral, folktandvården, äldreården, skola och förskola.

Utifrån analys av manlig och kvinnlig dagbefolkning i kartverktyget Remix framgår att trafiken täcker upp bra till majoriteten av samtliga arbetsplatsområden.

Det är många säsongsanställda i kommunen. Det är en utmaning då förutsättningarna förändras väldigt. Ett projekt där säsongsanställda fick testa på el-cykel testades en sommar i kommunen och blev väldigt uppskattat för de som arbetade sent under sommarhalvåret.

De arbetande i Sotenäs kommun pendlar främst inom kommunen (3 062 pendlare). Pendlingen från kommunen går främst till Lysekil (206), Uddevalla (199) och Göteborg (185). Pendlingen till Sotenäs kommun kommer främst från Munkedal (195) och Lysekil (192). (Källa: statistik från SCB avseende år 2022.)

I potentialstudien för cykel framgår att hela 33 procent av den arbetande befolkningen i Sotenäs kan cykla till sin arbetsplats inom 20 minuter. Tar man i stället elcykel så är potentialen 36 procent.

Munkedal

Arbetsstillfällena i kommunen är framför allt koncentrerade till Munkedals centrum, Dingle, Hällevadsholm och Hedekas.

Näringslivet i kommunen är varierat med sina cirka 1 450 aktiva företag. Arctic Paper är det största företaget med drygt 300 anställda, men i övrigt domineras näringslivet av fåmansföretag inom flertalet branscher.

Munkedal är en pendlarkommun och arbetspendling sker främst till Uddevalla (969 pendlare). Stor pendling är det också till Tanum (392 pendlare) och Lysekil (259 pendlare). Pendlingen inom Munkedals kommun uppgår till 2 479 pendlare. Pendlingen till Munkedals kommun sker främst från Uddevalla (532 pendlare) och Tanum (216 pendlare). (Källa: statistik från SCB avseende år 2022.)

I potentialstudien för cykel framgår att 22 procent av den arbetande befolkningen i Munkedal kan cykla till sin arbetsplats inom 20 minuter. Tar man i stället el-cykel så är potentialen 25 procent.

Skolor

Barn och unga är en viktig resenärsgrupp för Västtrafik, och skolresor utgör en stor del av det totala resandet.

Av gymnasieelever som bor i Lysekils kommun sker gymnasiependling främst till Lysekil, Uddevalla och Munkedal. Generellt bra förbindelser men en försämring har skett bland annat för de som bor på Badhusberget och ska pendla till Uddevalla. I Lysekil finns Gullmarsgymnasiet som har elever från Lysekil, Sotenäs och Munkedal med generellt bra förbindelser idag.

Från Sotenäs reser gymnasieeleverna till Lysekil, Uddevalla och Munkedal. Kommunen har lyft kritik till Västtrafik om att det är en lång resväg från Sotenäs till Uddevalla. I övrigt är det generellt bra förbindelser.

Från Munkedal sker gymnasiependling främst till Uddevalla, Munkedal och Lysekil med generellt bra förbindelser idag. Processtekniska gymnasiet är en mindre skola i Munkedals kommun som är inhyst i Arctic Papers lokaler. Elever kommer främst från kusten med linje 860 och byter till 831. Synpunkter finns på att bytestiden är kort och att bytet ofta missas vid dåligt väglag, exempelvis vintertid. Turer anpassat för skolans slut saknas också idag.

Dinglegymnasiet har elever från Tanum, Göteborg och Munkedal.

Resmöjligheterna till och från Dingle är idag goda. På detta gymnasium finns även internat vilket skapar visst ökat resbehov söndag eftermiddag, måndag morgon och fredag eftermiddag.

I Dingle finns även utvecklingscentrum med bland annat SFI och annan utbildning. På morgonen finns en tur med linje 883 anpassat för detta och på eftermiddagen finns motsvarande trafik med linje 870.

Utbyggnadsplaner

Lysekil

Lysekils kommun har i sin översiktsplan (antagen 2023) angett att de planerar för en ökad helårsbefolkning och att utvecklingen ska ske inom hållbara ramar.

Kommunen har en god planberedskap med möjlighet för 500 tillkommande bostäder under en femårsperiod. De större planområdena finns framför allt i kommunhuvudorten Lysekil, men även i Fiskebäckskil ute på Skaftö har det påbörjats ett planarbete för uppemot 150 bostäder på Fyreberget, Väggeröd.

Kommunen har en hög andel fritidshus men uppskattar att även många lägenheter nyttjas för delårsboende.

Sotenäs

Kommunen har en vision om en levande kommun med 1 000 fler invånare. En nyligen antagen översiktsplan blev dock upphävd enligt beslut i länsstyrelsen. Kommunen har nu arbetat fram ett inriktningsdirektiv där det framhålls att kommunen arbetar för fler invånare och företag och driver en långsiktig och hållbar utveckling.

I kommunens färdigställda detaljplaner finns möjlighet att uppföra upp emot 400 bostäder i varierande former. Inom ramen för de pågående detaljplanerna finns möjlighet för ytterligare omkring 1 450 tillkommande bostäder. Planerna är dock tillfälligt pausade i väntan på att en VA-plan ska upprättas då det sommartid finns kapacitetsbrist i avloppssystemet i kommunen, vilket måste lösas innan fler detaljplaner kan antagas.

Precis som i Lysekil finns det i Sotenäs kommun ett stort antal fritidshus och delårsbostäder. I orter som Bovallstrand, Smögen, Hovenäset och Bohus Malmön är hälften eller mer av husen fritidsbostäder.

Munkedal

Munkedals kommun har en vision om att växa med 1 000 invånare (vilket innebär totalt 11 500 invånare) till år 2040. Enligt kommunens beräkningar innebär det ett behov av upp till 650 tillkommande bostäder inom samma tidshorisont. Just nu pågår framtagandet av en ny översiktsplan som ska peka ut kommunens utvecklingsinriktning. Kommunens pågående detaljplanering innehåller planer för cirka 370 bostäder. Störst andel planeras tillkomma i Munkedals tätort, men även ute på Tungenäset pågår planarbete som kan komma att innebära upp mot 200 tillkommande bostäder i denna del av kommunen. I Hällevadsholm planeras för ett mindre antal tillkommande bostäder. Av lediga tomter i befintliga detaljplaner finns flest i kommunhuvudorten Munkedal (80 procent av ett 100-tal).

Ungefär $\frac{3}{4}$ av kommunens bostäder utgörs av småhus, vilket innebär en relativt låg befolkningstäthet.

Verksamhetsområden som utvecklas under den kommande tioårsperioden i kommunen är framför allt Dingle Utvecklingscentrum. Dessutom fortsätter planerna på att utveckla Håby som handelsplats och logistikcentrum (Håby 100).

Besökare

Mellersta Bohuslän, liksom resten av Västkusten, är en stor turistmagnet under sommaren. Men även under en stor del av året ökar befolkningen då det finns många fritidshus i detta område. Sommartid öppnas nya verksamheter och trafiken på vägarna ökar.

Enligt data från SCB, där de använt anonymiserad telefonpositionering och räknat om detta utifrån sina befolkningsmodeller så ökar de tre kommunerna Sotenäs, Munkedal och Lysekil med cirka 27 000 personer under juli månad och ytterligare ett par hundra personer över Midsommarhelgen. Det är framför allt Sotenäs kommun som har en stor ökning av dagbefolkningen under juli månad, från drygt 9 000 under hösten till drygt 25 000 i juli månad.

Den ökade dagbefolkningen ställer krav på kollektivtrafiken och innebär möjligheter till ett ökat hållbart resande. På många andra håll i regionen kör vi mindre trafik under sommarmånaderna. I förslaget till trafikering i mellersta Bohuslän och för expressbussarna föreslås ingen minskning av trafiken under sommaren. I stället föreslås viss utökning, utökad nattrafik och en separat busslinje till campingplatserna runt Lysekil. Till Bohus Malmön föreslås att den linje som vintertid körs som en anropsstyrd linje ska trafikeras som en vanlig linje med mindre buss på sommaren.

Sammanfattning

I Mellersta Bohuslän finns två viktiga befolkningsstråk som bildar varsitt pärlband av mindre orter. Dels är det ett inlandsstråk utmed stationsorterna på Norra Bohusbanan, dels kuststräckan från Skaftö hela vägen upp till Bovallstrand och vidare norrut.

Lysekil och Sotenäs kommuner har ett högt besöksstryck på sommaren och stora andelar delårsboende (cirka 40-45 procent av befolkningen i de båda kommunerna uppskattas vara delårsboende) vilket innebär att befolkningsunderlaget både varierar över året och ändrar karaktär.

Kommunernas har en stor andel äldre, vilket ger speciella förutsättningar, men även möjligheter för kollektivtrafiken, då målgruppen äldre är den grupp utöver unga som i hög utsträckning nyttjar kollektivtrafiken.

Samtliga tre kommuner har även gjort tillköp av seniorbiljetter vilket ytterligare ökar seniorernas möjlighet till rörlighet inom kollektivtrafikenätet. I Sotenäs kommun bor över 80 procent av invånarna i en av kommunens tätorter, i Lysekil är samma siffra 75 procent. I Munkedals kommun bor ca en tredjedel i kommuns huvudort, en tredje del i resterande tätorter samt en tredjedel på landsbygden.

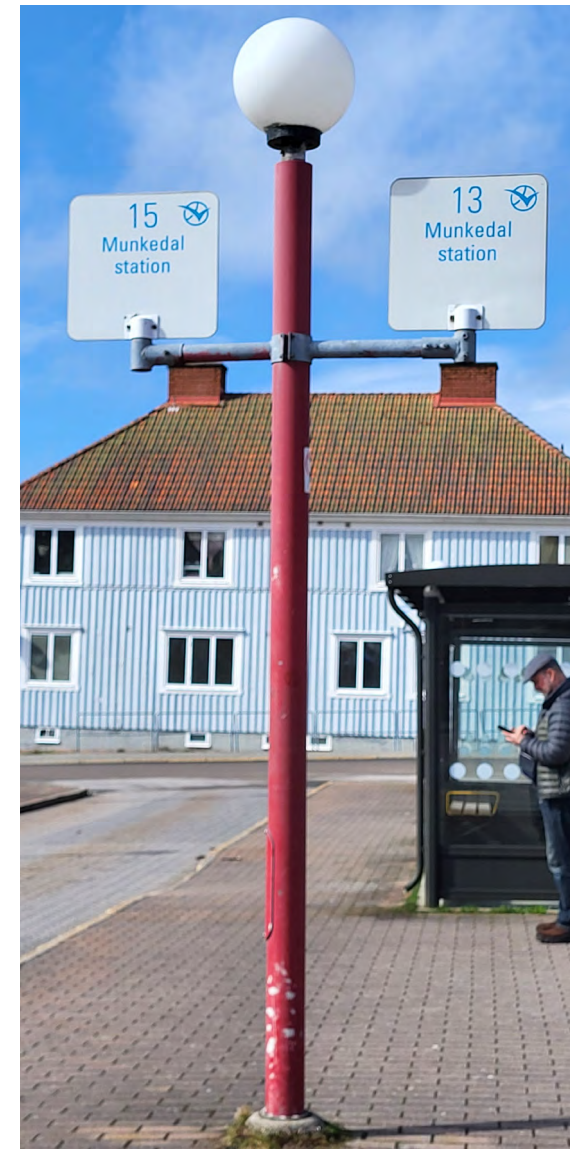
De stora arbetspendlingsströmmarna över kommungräns går dels till Uddevalla, men även till Munkedal och Lysekil sker en viss inpendling. Gymnasieskolorna i Uddevalla och Lysekil skapar starka skolpendlingsströmmar i området.

Potential för ökat kollektivtrafikresande

Bohuslän är unikt ur ett regionalt perspektiv med en hög andel delårsboende samt en hög andel besökare framför allt under sommarhalvåret. Dessa förutsättningar innebär potential för en högre efterfrågan av kollektivtrafikresor samt ger ett högre befolkningsunderlag än om hänsyn endast tas till den folkbokförda befolkningen.

De kommande årens satsning på utökad tågtrafik förväntas leda till ett högre resande i kollektivtrafiken. Skapandet av ett kollektivtrafiknät med taktfasta förbindelser och möjligheter till vidare resor till flera olika destinationer bland annat i Fyrbodalområdet skapar möjligheter för en överflyttning från bilen och ger kollektivtrafiken högre marknadsandel. Efter att Västrafiks nya zonstruktur med tre zoner infördes, är kollektivtrafiken dessutom ofta mycket prisvärd i relation till bilen. Framför allt kan nämnas den förbättrade kopplingen till Tvåstadsområdet.

Ett sätt att omhänderta resbehoven för så väl de som bor och verkar året om i området som för de mer tillfälliga besökarna är att bygga upp ett tydligt och enkelt linjenät där utbudet kan anpassas efter efterfrågan och potential. Kopplingarna mellan det lokala linjenätet och det regionala stornätet är viktigt, såväl för möjligheten till arbets- och studiependling som i stor utsträckning sker över kommungräns, som för att tillgängliggöra Bohuslän för besökare.



6.

Marknadsanalys Express Fyrbodalen



För de kommuner som berörs av den befintliga Expressbusstrafiken, men inte ligger i mellersta Bohuslän, har ingen djupare marknadsanalys gjorts. Detta gäller kommunerna Strömstad, Tanum och Uddevalla.



Befintliga linjer har idag i uppdrag att trafikera det prioriterade stråket för att möjliggöra snabba resor mellan de olika kommunhuvudorterna, men också till de mindre orter som passerar. Genom ett högt turutbud tillgodoser linjerna de flesta typer av resbehov.

Linjerna har idag ett bra resande och de har en logisk uppbyggnad där byte för resor mellan de olika orterna kan ske i Torp. Från Torp går sedan linje 841 ner till Göteborg och 860 mot Uddevalla och Trollhättan.

I denna förenklade marknadsanalys konstateras att de resmöjligheter som dessa linjer skapar behövs fortsatt men att behovet kan uppfyllas på annat sätt än idag. Detta främst genom den kraftiga utökning av tågtrafiken som planeras.

Potential för ökat kollektivtrafikresande

Den främsta potentialen till ett ökat kollektivtrafikresande förmodas finnas efter att trafiken på Bohusbanan ökas kraftigt från och med 2027. Både den utökade turtätheten och komforten genom nya tåg förväntas skapa positiva effekter.

En busstrafik som är väl anpassad till tåget förväntas då också få ökat resande.

7.

Kommunernas inspel

I inledningen av förstudien har kommunernas tidigare inspel och önskemål samlats in och analyserats. Dessa har sedan utgjort en grund i det vidare arbetet med att ta fram trafikeringsförslag.

Lysekil

Lysekils tätort behöver en god koppling till det regionala stråket och en god yttäckning (korta gångavstånd till hållplats inom orten). Till viktiga arbetspendlingsnav som Uddevalla och Göteborg behöver det finnas välfungerande och direkta resmöjligheter med kollektivtrafik.

Kopplingen Skaftö - Lysekil är viktig och såväl frekvens som öppettider är viktigt för både näringslivet och den kommunala verksamheten till exempel hemtjänsten. Detta berör främst färjetrafiken men även kopplingen vidare från Fiskebäckskil mot Grundsund bör beaktas.

För orterna Brastad och Brodalen finns en tydlig ambition från kommunens håll att utveckla området för såväl bostäder som verksamheter, vilket gör stråket mellan Lysekil och Hallinden till ett viktigt lokalt kollektivtrafikstråk.

Den allmänna kollektivtrafiken (linjerna 854-858) fyller en viktig funktion för skolskjuts och elevresor i kommunen såväl för grundskolans behov som för resor till gymnasiet.

Kommunen önskar att verksamheterna vid Framsikten ska kunna

trafikförsörjas med linje 851 (Lysekilsrundan). Verksamheten som bedrivs här riktar sig till målgrupper som delvis skulle kunna nyttja kollektivtrafiken.

Från kommunens sida är man även intresserade av att diskutera möjligheten att trafikera med linjen via nuvarande gång och cykel-länk uppe vid Trötemyren, en länk som går under namnet "Katastrofen".

Idag är den allmänna lokala kollektivtrafiken viktig för grundskolans behov av skolskjuts. Kommunen ser det som viktigt att denna funktion i möjligaste mån kan kvarstå i kommande trafikavtal, men har förståelse för att infrastruktur och det regionala uppdraget ibland kan innebära att viss justering behöver göras.

Från näringslivet i kommunen framhålls att de direkta bussförbindelserna mot Göteborg är avgörande för att attrahera medarbetare och kunna konkurrera.

Sotenäs

Kommunen framhåller att det sker en tyngdpunktsförflyttning i kommunhuvudorten nordväst ut, detta bör diskuteras kopplat till hur trafiken i det regionala kollektivtrafiksstråket bäst planeras i ett

nytt avtal. Även övriga kustorter så som Hunnebostrand och Bovallstrand behöver välfungerande kollektivtrafik. Resor med byten i Hallinden känns inte optimala.

Kopplingen mot gymnasiet i Uddevalla behöver förbättras. Restiden är idag lång vilket innebär att färre elever än som kanske skulle önska väljer gymnasiestudier i Uddevalla. Även kopplingen mot gymnasiet i Lysekil är viktig, men här är restidskvoten bra redan idag, så här är det viktigt att behålla fungerande gymnasieresmöjligheter.

Sotenäs har en åldrande befolkning med en stor andel av befolkningen över 65 år. Pensionärsorganisationerna i kommunen har framfört behov av lokala resmöjligheter och en justerad "Sotenäsruna" som tillgodoser fler behov och är tydligare än dagens trafik.

Kommunen framför också att det är en tydlig brist i möjligheten att resa över kommungränsen i kuststråket mot Tanums kommun, framför allt nämns Gerlesborg. Även tillkommande pendelparkeringsmöjlighet, som tidigare funnits i Brygge men som byggts bort i samband med ombyggnation av hållplats Brygge, efterfrågas.

Munkedal

Munkedals kommun framför att det behöver finnas goda allmänna kommunikationer mellan kommunens tätorter. Dingle nämns som särskilt viktig på grund av den verksamhet som bedrivs vid utvecklingscentrum, bland annat SFI och

annan utbildning. Men även kopplat till de företag som utvecklar sin verksamhet i området.

Det är viktigt med pendlingsstråket mot Uddevalla men den motsatta pendlingsströmmen mot Munkedal och bland annat Arctic Papers får ej heller glömmas bort. En synpunkt är att någon av linjerna 860 eller 870 borde gå via gamla E6:an för att skapa en bättre yttäckning. Kommunen framför även att resorna till Processtekniska gymnasiet, som bedriver sin verksamhet i lokaler på bruksområdet, fungerar dåligt. Bytesmarginalen mellan de regionala linjerna och linje 831 är till exempel för kort.

Kommunen har förvärvat Munkedals stationshus och stationsområde och vill gärna utveckla platsen som ett nav och underlätta för pendling med kollektivtrafiken.

Kommunen vidareförmedlar även följande synpunkter från företag i kommunen:

Idag är det svårt att arbetspendla från Dingle till Munkedal i branscher med obekväma arbetstider. Pendlingsmöjligheterna med kollektivtrafiken söderifrån, från Uddevalla, är bättre.

8.

Beskrivning av trafikeringsförslag



Inledning

Förstudien har analyserat dagens trafik och sett över tillgänglighet till kollektivtrafik över hela området. Så som beskrivs i kapitel 2 *Styrande målbilder och strategier* så har arbetet utgått från det regionala trafikförsörjningsprogrammet, Strategi kollektivtrafik på jämlika villkor samt miljö- och klimatstrategin. Även dokumentet Riktlinjer för trafikering har använts för att säkerställa att öppettider på linjer, turutbud med mera följer Västtrafiks riktlinjer.

Vidare har kundsynpunkter analyserats, intervju med nuvarande trafikföretag har gjorts och kommunernas inspel har beaktats. Kartläggning av målpunkter, yttäckning och sociala analyser ligger också till grund för arbetet. Det befintliga resandet har analyserats, framför allt genom analys av data från kundräkningssystemet. En annan källa till att förstå dagens beläggning är att titta på förstärkningsbehov, såväl planerade som oplanerade förstärkningsturer vilket har gjorts.

Såväl det övergripande expressbussnätet som det lokala linjenätet i mellersta Bohuslän har i grunden varit oförändrat under lång tid även om det har gjorts vissa justeringar och anpassningar genom åren i takt med att resandebehoven förändrats. En ny förutsättning finns nu också att ta hänsyn till och det gäller den utökade tågtrafiken på linjerna Göteborg – Trollhättan – Uddevalla – Munkedal – Strömstad

samt Göteborg – Stenungsund – Uddevalla. Detta innebär helt nya förutsättningar för resor mellan Göteborg och Bohuslän vilket förstudien tar hänsyn till.

Förslaget bygger i stort på att järnvägsstationerna blir viktiga noder i trafiksystemet och lokala busslinjer anpassas till att passa tågets avgångstider. Detta innebär att om tågtiderna förändras i framtiden så behöver avgångs- och ankomsttider för en stor del av busstrafiken också förändras. Mer om passningar och samtrafik beskrivs för respektive linje i Bilaga 1. Trafikeringsförslag per linje

För de så kallade 600-linjerna, mellan Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg, som också ingår i avtalet Express Fyrbodol, har en egen slutrapport med förslag till trafikering tagits fram.

Övergripande beskrivning av förslaget

Huvudsaklig planeringsstrategi:

- Behålla dagens resmöjligheter till/från Göteborg men anpassa efter nya förutsättningar avseende trafikering av södra och norra Bohusbanan.
- Undvika parallell busstrafik till tåg.
- Säkra så att gymnasieresandet fungerar inom och mellan kommunerna.

- Utveckla möjligheterna till arbetspendling så att det fungerar året om.
- Säkerställa det grundläggande utbudet enligt trafikförsörjningsprogrammet.
- Analysera lågfrekventa linjer och förändra för att öka resandet eller minska kostnaderna.

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 i några fall, där linjenätet upplevs som oöverskådligt eller på annat sätt svårt, så har justeringar gjorts och nya linjer tillkommit.

De negativa konsekvenserna av förslaget är därför små även om vissa resenärer kommer att resa på ett annat sätt eller med linjer som har ett annat linjenummer.

Den stora förändringen som sker i Mellersta Bohuslän är förslaget till nytt upplägg av tågtrafiken som beskrivs mer i nästa stycke. Denna förändring får konsekvenser på framför allt det regionala resandet söderut mot Uddevalla, Trollhättan och Göteborg.

Det storregionala nätet bli i förslaget i grunden oförändrat förutom att byte för vidare resa mot Uddevalla/Trollhättan/Göteborg inte längre sker vid Torp Terminalen utan vid Munkedal station och Uddevalla C. Konsekvensen av förändringen är att vissa linjer får utökad körväg, till

Kampenahof i stället för Torp, medan andra förkortas, till Munkedals station i stället för Torp, eller att de inte längre behövs eftersom de ersätts av utökad tågtrafik på norra eller södra Bohusbanan.

För de allra flesta resenärerna kommer förändringen av det storregionala nätet att innebära väldigt små förändringar. Turutbud och restider blir likvärdiga men ibland sker resan delvis med tåg i stället för med buss som är det vanligaste idag.

De reserelationer som förändras mest är till/från Lysekils tätort. Här blir det en kraftig förbättring i den största relationen (Lysekils tätort – Uddevalla tätort) men även för resor till/från Trollhättan. För de som reser till och från Göteborg sker en förändring som kan upplevas negativ. I stället för att ha direktbuss till Göteborg cirka en gång per timme vardagar och varannan timme på helgerna behöver de göra ett byte under lågtrafiktid. Under högtrafik fortsätter direktbusstrafiken på linje 841 och restiden blir oförändrad jämfört med idag. Under lågtrafik sker byte till tåg vid Uddevalla C. Här behövs en något längre bytesmarginal varför restiden förlängs med 10-20 minuter.

Motivet till att endast köra buss mellan Torp Terminalen och Göteborg under högtrafik är att det görs en stor satsning på tågtrafiken i samband med trafikstart och att det inte är önskvärt ur ekonomisk synvinkel att köra bussar parallellt med tågtrafiken.

Nytt upplägg för tågtrafiken

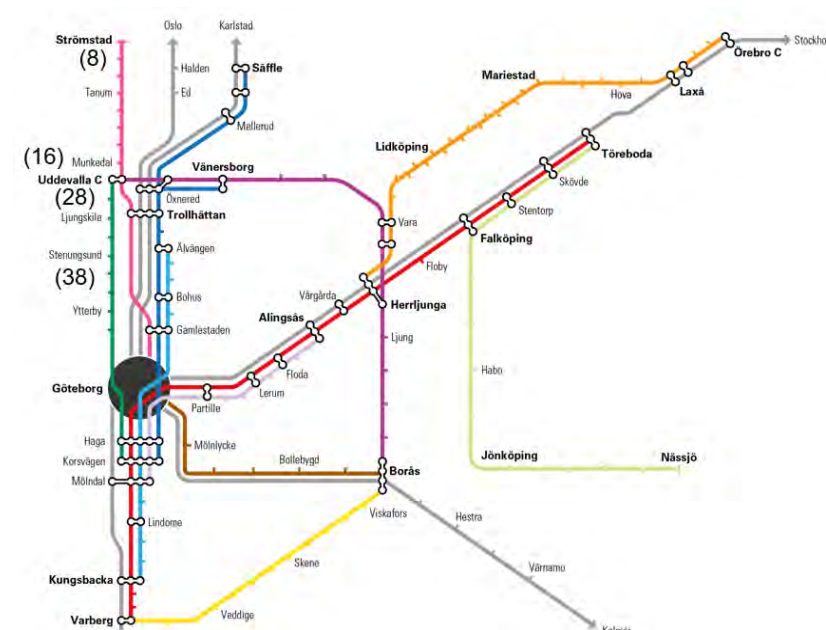
I samband med att den nya avtalsperioden startar sker stora förändringar av trafikeringen på Bohusbanan.

För den norra delen av Bohusbanan, det vill säga norr om Uddevalla, kommer det att vara en avgång per timme Göteborg – Trollhättan – Uddevalla – Munkedal. Varannan gång, det vill säga varannan timme, fortsätter tåget till Strömstad. Detta gäller vardagar. På helger blir det en avgång varannan timme på hela sträckan.

Även södra Bohusbanan, det vill säga sträckan Göteborg – Stenungsund – Uddevalla, förändras. Dels kommer tågtrafiken att utökas så att det blir två avgångar per timme under högtrafik till Uddevalla, dels förlängs plattformarna så att tågen kan ta fler resenärer.

Innan denna utökning av trafiken kan ske görs en upprustning av Bohusbanan som förväntas bidra positivt till trafikeringen och leda till färre förseningar och inställda avgångar.

Ett par år in i det nya avtalet öppnas Västlänken vilket innebär att från Uddevalla, via Stenungsund, går tåget ner i Västlänken och passerar stationen i Haga med slutstation Korsvägen. Brunnsbo station öppnas på Hisingen vilket skapar snabbare resor till målpunkter på Hisingen. I Uddevalla kommer de båda tåglinjerna (via Trollhättan eller via Stenungsund) att ha ungefär samma avgångstider vilket därmed skapar nya resmöjligheter från norra Bohuslän.



Figur 7. Förslag till förändrad tågtrafik i Västra Götaland enligt Handlingsplan Tåg 2028 (beslutad av Västtrafiks styrelse december 2023).

Förstudien förslår utgår från att tågtrafikeringen sker enligt plan. Beslut om utökad trafikering enligt Handlingsplanen fattas successivt av Västtrafiks styrelse. Då förändringarna som föreslås för busstrafiken i norra Bohuslän bygger på att tågtrafiken utökas föreslår förstudien att beslut om utökad tågtrafik i denna del av regionen fattas samtidigt som beslut fattas om förstudien. Detta planeras att ske i december 2024. I Bilaga 3. Beslutsunderlag Utökad tågtrafik på Bohusbanan motiveras varför förändringen av tågtrafiken är viktig för att nå ett ökat hållbart resande i norra Bohuslän.

Kundsynpunkter

Samtliga linjer har haft få kundsynpunkter och de har nästan uteslutande berört förarnas bemötande av resenär, att bussen inte gick på utsatt tid eller att den körde förbi hållplats. Detta är synpunkter som inte hanteras av förstudien utan i direkt dialog med trafikföretagen löpande under avtalsperioden.



I övrigt har många synpunkter handlat om Hallinden som bytespunkt vilket har omhändertagits genom förstudiens förslag. Övriga synpunkter har analyserats och omhändertagits i varierande grad beroende på vad synpunkten har handlat om.

Sommartrafik

Speciellt för Lysekil och Sotenäs är att befolkningen växer rejält med fritidshusboende och dagbesökare under delar av året. Västtrafik har därför sett att det skulle kunna finnas en potential till ökat resande och i förslaget finns utökad helg- och nattrafik på flera linjer under sommaren samt även speciella sommarlinjer.

Så här ser det ut idag

Expressbusslinjer

Samtliga dessa linjer har hög turtäthet och utgör stomlinjer i det prioriterade nätet från Strömstad i norr till Göteborg i söder.

Genom sitt höga turutbud kan linjerna användas för arbets- och studiependling, service- och fritidsresor. Öppettiderna varierar något mellan linjerna men i huvudsak går det att resa med dem en gång per timme från 05-tiden på morgonen till runt midnatt. På helgerna är turtätheten något lägre, ofta varannan timme, och flera av dem har också nattrafik.

Lokala linjer i Munkedal

Den lokala trafiken i Munkedal karaktäriseras av flera linjer med lågt resande. Majoriteten av linjerna har endast en tur på morgonen och en på eftermiddagen som då fungerar för att resa från landsbygden

till Munkedal och vidare till gymnasieskolorna i Munkedal och Uddevalla, men även resor till gymnasierna i Lysekil och Dingle är i viss mån möjliga.

Till Hedekas går det att resa flera gånger per dag och även helger.

Eftersom det prioriterade stråket går genom Munkedal innebär det att flera mindre orter har ett stort turutbud. I kommunen ligger Håbyterminalen där flera regionala linjer passerar och även Dingle och Hällevadsholm har goda förbindelser genom dagens expressbusslinjer och Bohuståget.

Lokala linjer i Lysekil

Det lokala nätet inom Lysekils kommun består av tio linjer med flera olika uppdrag. Majoriteten av linjerna har få turer och används för grundskole- och gymnasieresor i kommunen. Genom dessa linjer täcks en stor del av Lysekils kommuns behov av grundskoleresor men kommunen gör även ett tillköp av ett antal stängda skolturer via Västtrafik samt har även viss egen skolbusstrafik.

En av linjerna går till kommunens största arbetsplats Preemraff, men utan att tidtabellen är helt anpassad efter skifttiderna.

En linje har uppdraget att trafikera Lysekil – Hallinden för vidare byte mot Sotenäs, Munkedal, Uddevalla eller Trollhättan. Ytterligare en linje går Lysekil – Munkedal – Uddevalla utan byte för bland annat gymnasie- och arbetspendling. På Skaftölandet finns en linje mot Uddevalla med koppling till färjan i Fiskebäckskil, och slutligen finns en yttäckande linje i centrala Lysekil som även utgör matarlinje till den regionala trafiken.

Linjenätet kan upplevas svårt att förstå och exempelvis kör flera av de mindre linjerna olika sträckningar på förmiddagen och eftermiddagen.

Lokala linjer i Sotenäs

I Sotenäs kommun finns det fem lokala linjer varav tre är av karaktär yttäckande linje. En är avsedd för gymnasieelever och en linje har ett mer regionalt uppdrag. En av de yttäckande linjerna, till Bohus Malmön, trafikeras endast sommartid med buss. Vintertid körs linjen med mindre fordon som en anropsstyrd linje.

Så här blir det med förstudiens förslag

I och med förändringen av tågtrafiken förändras också vilka bytespunkter som blir viktiga i det nya systemet. Torp Terminalen får en minskad betydelse som bytespunkt för resor mellan norra Bohuslän och Göteborg, Uddevalla och Trollhättan.

I stället får Munkedals station en ökad betydelse som knutpunkt för trafik till/från Strömstad, Tanum, Sotenäs och delar av Lysekils kommun medan Uddevalla C blir knutpunkt för trafik till/från Lysekils tätort och Skaftölandet.

Även Hallinden och Håby Terminalen får minskad betydelse då Munkedals station i stället blir knutpunkt.

Förslaget innebär endast marginella förändringar avseende restider och turutbud jämfört med befintlig trafik. På det mer långväga nätet föreslås vardagar en resmöjlighet per timme cirka klockan 05.00 till cirka klockan 00.00 och på helger cirka en resmöjlighet varannan

timme. Vissa linjer föreslås också få nattrafik.

Restiderna med järnvägen Munkedal – Uddevalla – Trollhättan – Göteborg kommer att bli kortare än befintliga restider med tåg via Stenungsund eller buss på E6. Samtidigt behövs det något längre bytesmarginaler vid byte från buss till tåg än i befintligt trafikupplägg med byte mellan bussar vid Torp. Så generellt går det inte att räkna med att förslagen innebär restidsförkortningar med några undantag, resande från Hunnebostrand och Bovallstrand i Sotenäs kommun får cirka 20 minuter kortare restid till Uddevalla, Trollhättan och Göteborg. Även resande från Munkedal får något kortare restider till Uddevalla, Trollhättan och Göteborg jämfört om de åker med buss idag. Det blir en restidsminskning med cirka 15 minuter.

Resande från Lysekil till Göteborg får under lågtrafik 10-20 minuter förlängd restid. För övriga blir restiderna oförändrade jämfört med idag.

När det gäller det mindre, lokala nätet, så sker endast smärre förändringar men resmöjligheterna behålls för de allra flesta. Förändringarna handlar om att förenkla linjesträckningar, ta bort sträckor som av infrastrukturskäl är svåra att trafikera samt skaftkörningar med lågt resande där skaftkörningen dels innebär förlängda restider för övriga resenärer, dels backvändningar som kan anses mindre trafiksäkra.

Gymnasieelevers resor

Strömstad och Tanum

Majoriteten av gymnasieeleverna i Strömstad och en del från Tanum går på gymnasiet i Strömstad. För dem innebär förslaget ingen

förändring. Övriga elever går framför allt i Uddevalla, men också i Dingle och Munkedal. För dessa planeras en speciell avgång med Bohuståget från Strömstad och via Uddevalla Östra (den stationen passeras normalt inte av tågen från Strömstad).

Elever från Bullarebygden som går i Uddevalla reser med linje 883 till Rabbalshede station där de byter till tåget som stannar vid Uddevalla Ö.

Eventuellt kan de lokala linjerna i Strömstad och Tanum behöva anpassas tidsmässigt så att de har passning till tåget. Detta ligger utanför denna förstudie och hanteras i det årliga trafikplanarbetet.

Sotenäs

Gymnasieeleverna i Sotenäs kommun går främst på gymnasiet i Lysekil eller någon av gymnasieskolorna i Uddevalla. Men det finns även elever som går i Dingle och Munkedal.

Elever som ska till Uddevalla kommer att ha två resmöjligheter, vilka båda är nya. De som bor i området runt Smögen och Kungshamn kommer att ha en speciell linje, linje 864, som går samma sträckning som linje 860 fram till hållplats Skarstad (hållplatsen före Hallinden). Därefter går bussen direkt utan stopp via E6 till gymnasieskolorna. De som bor i Hunnebostrand och Bovallstrand med omnejd reser med linje 862 till Dingle station där de byter till tåget som går förbi Uddevalla Östra.

För elever som ska till Lysekil blir resmöjligheterna som idag, det vill säga linje 865 går med två bussar på morgonen ner till hållplats Gamlestan i Lysekil och hem igen på eftermiddagen. Elever från

Hunnebostrand och Bovallstrand reser med nya linje 863 som efter Brygge kör samma sträckning som 862 gör idag och fortsätter sedan ner till hållplats Gamlestan. Detta är ingen skillnad mot idag då det i linje 862 finns en tur som kör ner till gymnasiet i Lysekil. Endast linjenumret förändras.

Lysekil

De flesta gymnasieelever ska till Gullmarsgymnasiet i Lysekil. Dagens sex lokala linjer norr om Lysekil förändras till tre linjer. Yttäckningen minskas något och det blir längre till hållplats för vissa och en viss förlängd restid för andra. För de gymnasieelever som bor på Skaftölandet blir resmöjligheterna som idag.

Elever som ska till gymnasiet i Munkedal eller Dingle reser med linje 850 till Munkedal station. Där byter de till andra linjer.

De elever som ska till Uddevalla kan antingen resa till Munkedal med linje 850 och byta till tåget/annan busslinje eller resa med linje 840 till Kampenhof och byta till lokal linje/gå till skolan.

Munkedal

Gymnasieelever i Munkedal reser främst till Uddevalla samt även till gymnasieskolan vid Artic Papers i Munkedals tätort. En del reser även till Dingle.

Eleverna i kommunen reser med någon av de lokala linjerna till Munkedals station och byter där antingen till tåget som går till Uddevalla Östra eller någon av linjerna 837 eller 838 som är två nya linjer som går direkt till Uddevalla Östra. Det är även möjligt att resa med linje 860, som går via Hogstorp, eller 870. Båda dessa linjer

förlängs till Uddevalla Ö på morgonen. Om de ska till Processtekniska gymnasiet i Munkedal så byter de till linje 831 vid Munkedals station och om de ska till Dingle reser de med linje 870 från Munkedal station.

Förarperspektivet

Arbetsgruppen 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. Vi har också tagit upp diskussioner med Munkedals kommun om att vi gärna ser att det finns någon form av rast-/pauslokal i Munkedals stationshus då flera av de storregionala turerna avslutas där. Även på andra platser vore det bra med rast-/ pauslokal men dessa platser är inte nya noder utan används redan idag. Två platser som förstudien speciellt identifierat, och som får utökad betydelse i den nya trafikeringen, är Lysekils sjukhus och Dingle station där bussar frekvent kommer att ha viss stå-tid.

Kort sammanställning av föreslagna förändringar

Linje	Linjesträckning	Förslag till förändring
810	Uddevalla-Ljungkile-Göteborg	Dras in, ersätts av tåg.
830	Munkedal-Uddevalla	Dras in, oförändrade resmöjligheter då den delvis ersätts av tåg och delvis av linje 860
831	Munkedal Station-Stale-Munkedal	Munkedalsrundan. Del av linjesträckningen dras in. Resmöjligheter finns i huvudsak med andra linjer. Anpassas bland annat till arbetstider/skoltider vid Arctic Paper och Processtekniska gymnasiet.
834	Hedekas-Dingle-Håby-Munkedal	Linjedel från linje 835 flyttas till denna linje och den startar därför i Medbön. En skaftkörning med få resenärer dras in.
835	Medbön-Hedekas-Munkedal	Linjedel från linje 836 flyttas till denna linje och vissa (gymnasie-)turer startar i Pjäxeröd. Eventuellt startar dessa turer redan i Lerdal.
836	Pjäxeröd-Hedekas-Munkedal-Uddevalla	Dras in. Del av linjen (Pjäxeröd-Hedekas) ersätts av linje 835. Delen Munkedal – Uddevalla via bland annat Flatebyn ersätts inte.
837 (ny linje)	Munkedal-Uddevalla Ö	Uppdrag att erbjuda direkt resmöjlighet för elever från Munkedal som ska till gymnasieskolorna i Uddevalla.
838 (ny linje)	Munkedal-Uddevalla Ö	Uppdrag att erbjuda direkt resmöjlighet för elever från Munkedal som ska till gymnasieskolorna i Uddevalla.
839	Gårvik-Torreby-Munkedal	Bibehålls. Skaftkörning med ringa resande dras in.
840	Lysekil-Bokenäs-Torp-Uddevalla	Utökas till timmestrafik med passning till tåg i Uddevalla. Del av dagen utökas den till ett par turer per timme.
841	Express Lysekil-Torp-Göteborg	Blir en högtrafiklinje vardagar mellan Lysekil och Nils Ericsson Terminalen. Under lågtrafik hänvisas till linje 840 och byte till tåg vid Uddevalla C.
845	Grundsund-Bokenäs-Uddevalla	Bibehålls med oförändrat uppdrag. Förlängs till Kampenhof och vissa turer får passning till tåg. En skaftkörning tas bort.

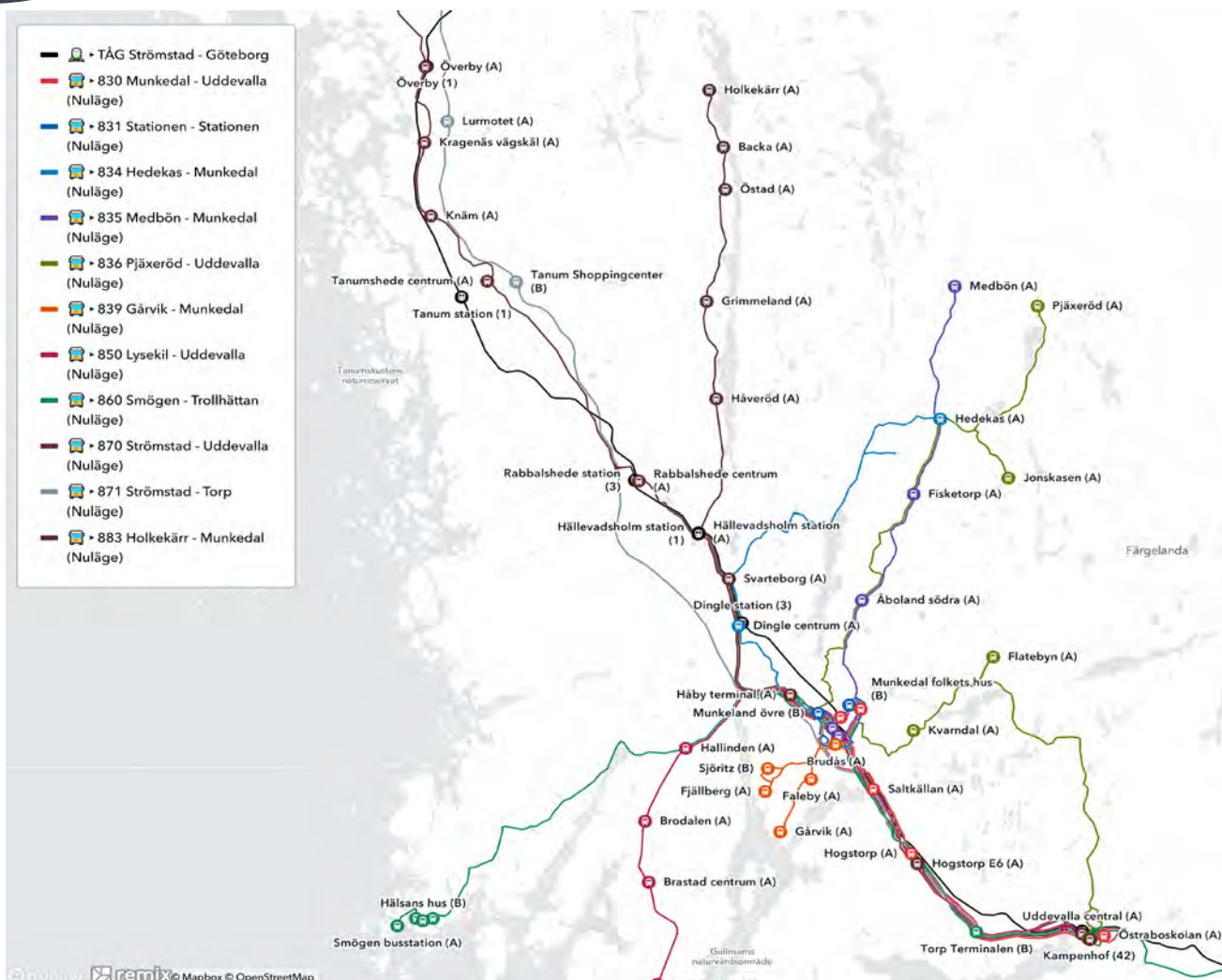
Linje	Linjesträckning	Förslag till förändring
849 (Ny linje)	Lysekil-Sivik-Trälebystrand	Sommarlinje som tar över sommaruppdraget att köra till campingplatser som idag finns i linje 853.
850	Lysekil-Halinden-Munkedal	Utökas till timmestrafik Lysekil – Munkedal.
851	Lysekilsrundan	Något förändrad linjesträckning där några hållplatser försvinner och ingen annan trafik ersätter. Ny hållplats vid Fiskebäckshemmet. Färre antal turer då linje 840 och 850 kör betydligt fler turer förbi Norra hamnen, Badhusberget och Lysekils sjukhus. Linjen har idag ett uppdrag att mata till den regionala trafiken mot Torp/Göteborg då dagens linje 841 inte trafikerar Badhusberget och sjukhuset. I och med utökningar av linje 840 och förändringar av linje 841, där den går förbi sjukhuset och Badhusberget, behövs inte denna funktion längre utan
852	Lysekil-Halinden	Dras in, ersätts av linje 850.
853	Lysekil-Preemraff-Na Grundsund	Anpassas till arbetstiderna vid Preemraff. Gymnasieuppdraget flyttas till ny linje 859. Sommaruppdraget flyttas till ny linje 849.
854	Lysekil-Häggvall-Flat-Alsebäck	Dras in. Delar av sträckningen ersätts av linje 857.
855	Lysekil-Brastad-Rixö	Dras in. Ersätts av linje 859.
856	Lysekil-Holma-Önna-Broberg	Dras in. Delar av sträckningen ersätts av linje 857.
857	Lysekil-Säm-Brodalen-Slävik	Oförändrat uppdrag (gymnasie- och i viss mån grundskoleresande). Vissa skaftkörningar tas bort och linjesträckningen förändras så att delar av linje 854 och 856 täcks av denna linje.
858	Lysekil-Brastad-Munkedal	Oförändrat uppdrag (gymnasie- och i viss mån grundskoleresande). Del av sträckan förbi Immerstad trafikeras inte längre.
859 (Ny linje)	Brastad-Rixö-Skalhamn-Lysekil	Tar över gymnasieuppdrag från linje 853 och 855. Linjesträckning i stort sett enligt befintlig linje 853 då den inte går via Preemraff samt upp till Rixö.

Linje	Linjesträckning	Förslag till förändring
860	Smögen-Uddevalla-Trollhättan	Delen Uddevalla - Trollhättan dras in (turerna flyttas till ny linje 680 med turtäthet som kompletterar tågtrafiken Uddevalla – Trollhättan.).
861	Express Smögen-Göteborg	Dras in. Ersätts av tåg samt linje 862 vilket erbjuder något snabbare restid.
862	Hallinden-Hunnebostrand-Smögen	Ny linjesträckning Dingle - Hunnebostrand – Smögen (med koppling till tåget) som skapar bättre restider och fler bytesmöjligheter för boende i Hunnebostrand och Bovallstrand.
863 (Ny linje)	Kungshamn-Hunnebostrand-Bovallstrand-Lysekil	Uppdrag att erbjuda direkt resmöjlighet för elever från Väjern, Hunnebostrand och Bovallstrand som ska till gymnasiet i Lysekil.
864 (Ny linje)	Smögen-Kungshamn-Uddevalla	Uppdrag att erbjuda direkt, och betydligt snabbare, resmöjlighet för elever från Smögen och Kungshamn som ska till gymnasieskolorna i Uddevalla.
865	Smögen-Hallinden-Lysekil	Bibehålls med oförändrat uppdrag att erbjuda direkt resmöjlighet för elever från Smögen och Kungshamn som ska till gymnasiet i Lysekil. Utökas med ytterligare direktur Lysekil – Kungshamn – Smögen utanför skolresetiderna för att erbjuda en snabbare direktresa mellan de båda kommunhuvudorterna.
866	Bohus Malmö-Amborsröd-Kungshamn	Bibehålls oförändrad (linjelagd anropsstyrd trafik under vintern, linjelagd busstrafik under sommaren)
867	Soterundan	Bibehålls men får förändrad linjesträckning och ska i första hand vara en yttäckande linje i området Bovallstrand - Hunnebostrand - Väjern - Kungshamn för dem som behöver ha närmare till hållplats.
868	Soterundan	Bibehålls men får förändrad linjesträckning och ska i första hand vara en yttäckande linje i området Kungshamn - Smögen för dem som behöver ha närmare till hållplats.
870	Strömstad-Tanumshede-Uddevalla	Bibehålls.

Linje	Linjesträckning	Förslag till förändring
871	Express Strömstad-Torp	Bibehålls men avkortas till Munkedal. Delen Strömstad-Munkedal ger tillsammans med Bohuståget en resmöjlighet per timme Strömstad - Uddevalla - Trollhättan - Göteborg på vardagar. Helgtrafiken flyttas till linje 870.
883	Holkekärr-Hällevadsholm-Munkedal	Oförändrat uppdrag när det gäller resmöjligheter för gymnasieelever från Holkekärr/Backa. Uppdraget att köra elever Munkedal – Dingle på förmiddagar flyttas till linje 870.

9.

Jämförelse mellan dagens linjenät och förslag



I detta kapitel jämförs befintligt linjenät med föreslaget. Förändrad yttäckning framgår av kartbilderna.

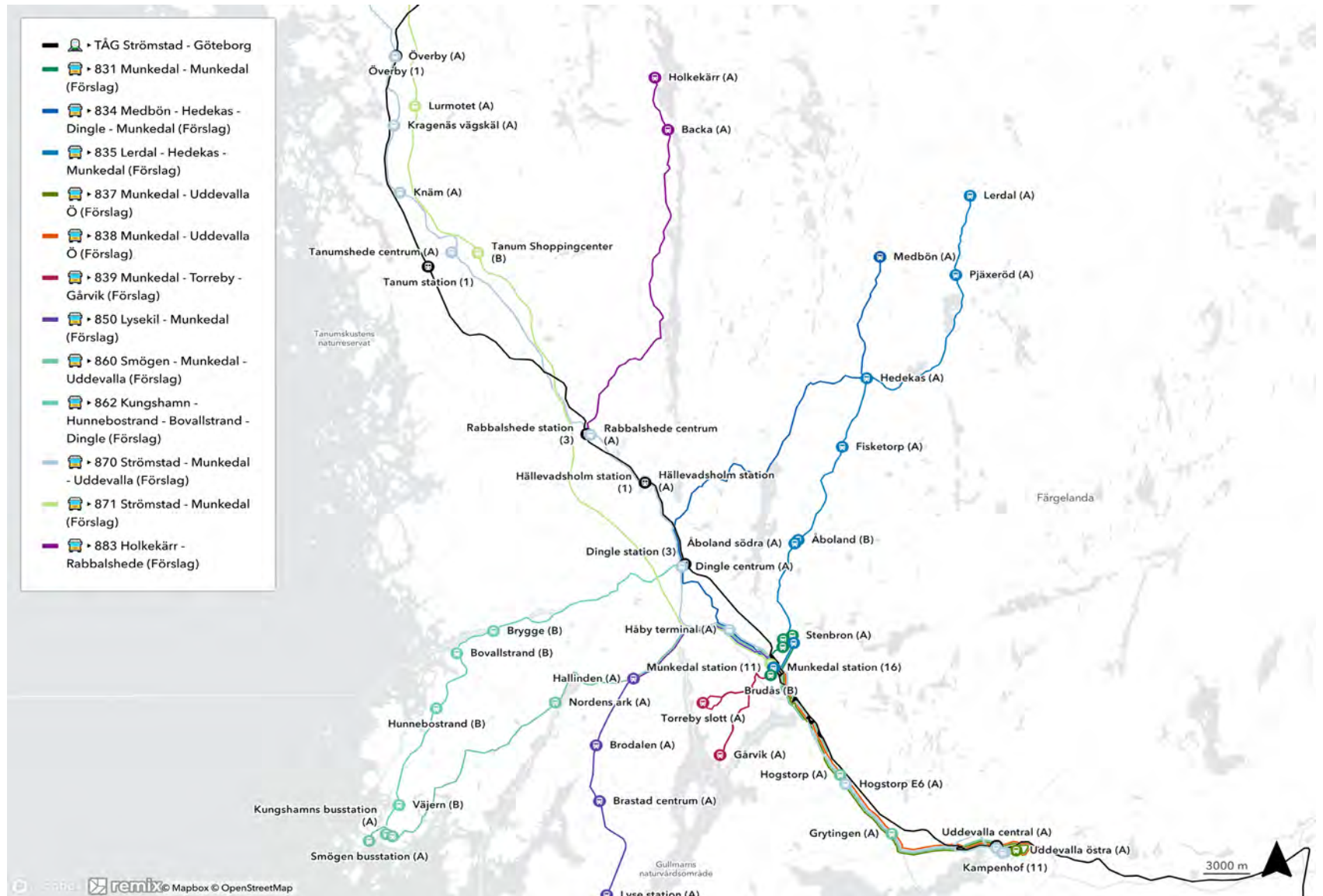
För detaljer samt konsekvenser av förslaget se respektive linje i bilaga 1 *Trafikeringsförslag per linje* samt för den sociala analysen se också kapitel 10 *Genomgång av förslagets sociala konsekvenser*.

Förändrad yttäckning i Munkedals kommun

De förändringar som sker av de linjer som används av gymnasieeleverna innebär att några få kommer att få längre till hållplats. Den mest genomgripande förändringen är att linje 836 föreslås läggas ner. Här finns alternativ för de allra flesta även om det blir något längre till hållplats. För de som bor runt Valbo-Ryr och Flatebyn kan det bli upp till sex kilometer längre till hållplats där det finns resmöjligheter till gymnasiet i Uddevalla.

De områden som berörs av förändringar har närtrafik men eftersom det resande som sker idag främst är gymnasieresande så är närtrafik inget alternativ för dem. För övriga som reser i området fungerar närtrafiken som idag.

Figur 8. Nuläge, samtliga linjer i Munkedals kommun.

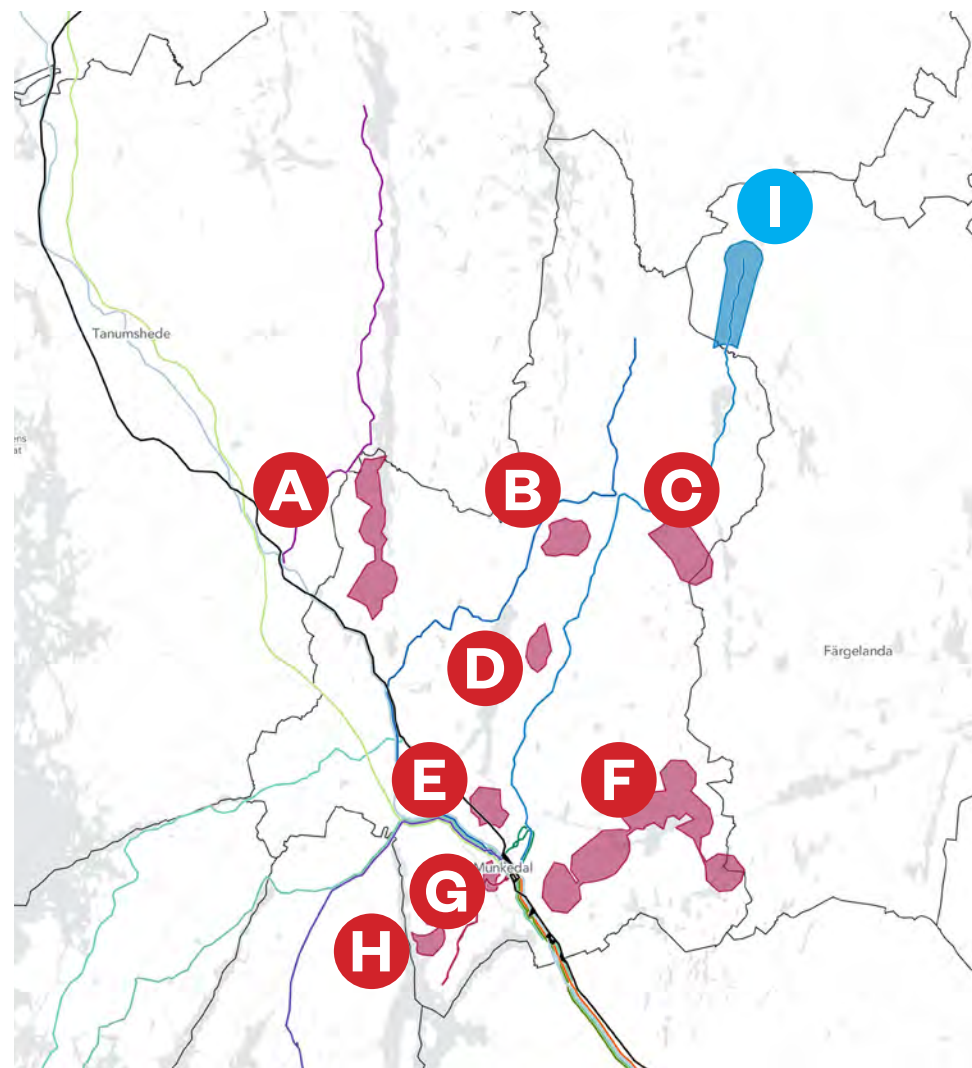


Figur 9. Förslag, samtliga linjer i Munkedals kommun.

Förändringen av linje 831 innebär att några hållplatser och ett litet område i sydvästra delen av tätorten Munkedal förlorar trafik.

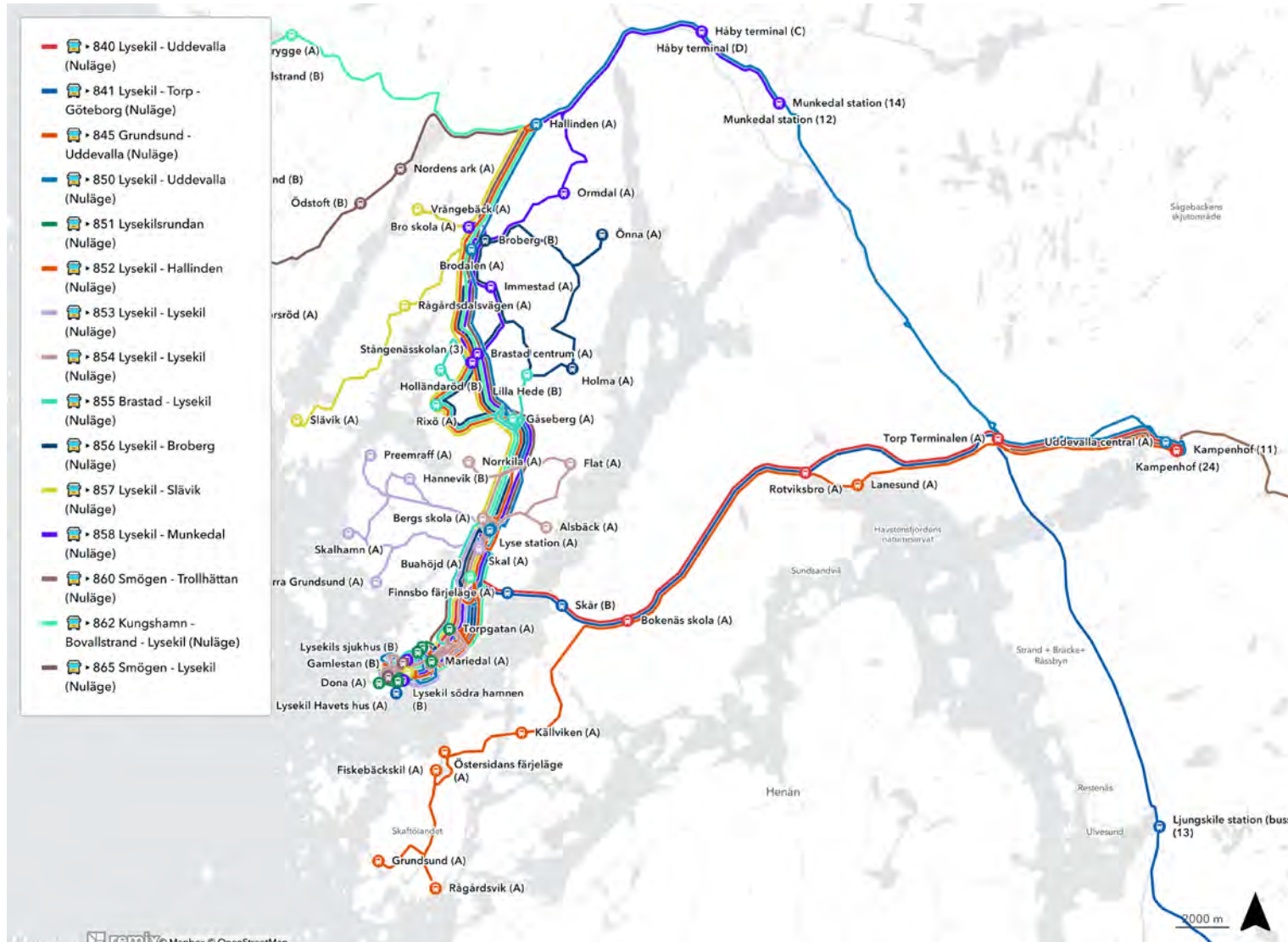
- A. 0 påstigande per dag. Effektivisering som sparar fordon.
- B. 0,5 påstigande per dag, främst gymnasieelever. Skaftkörning kan undvikas vilket ger snabbare resa för övriga på bussen.
- C. 0,3 påstigande per dag, främst gymnasieelever. Skaftkörning kan undvikas vilket ger snabbare resa för övriga på bussen.
- D. 0,1 påstigande per dag, främst gymnasieelever. Effektivisering som sparar fordon.
- E. 0,5 påstigande per dag, främst gymnasieelever. Effektivisering som sparar fordon.
- F. 0,9 påstigande per dag, främst gymnasieelever. Effektivisering som sparar fordon.
- G. 0,1 påstigande per dag. Litet område i Munkedals tätort. Lågt resande och otydlig linjesträckning.
- H. 0,1 påstigande per dag, främst gymnasieelever. Skaftkörning kan undvikas vilket ger snabbare resa för övriga på bussen.
- I. Ny sträckning. Önskemål från Färgelanda. Främst för gymnasieelever.

Resandestatistiken avser september månad 2024.

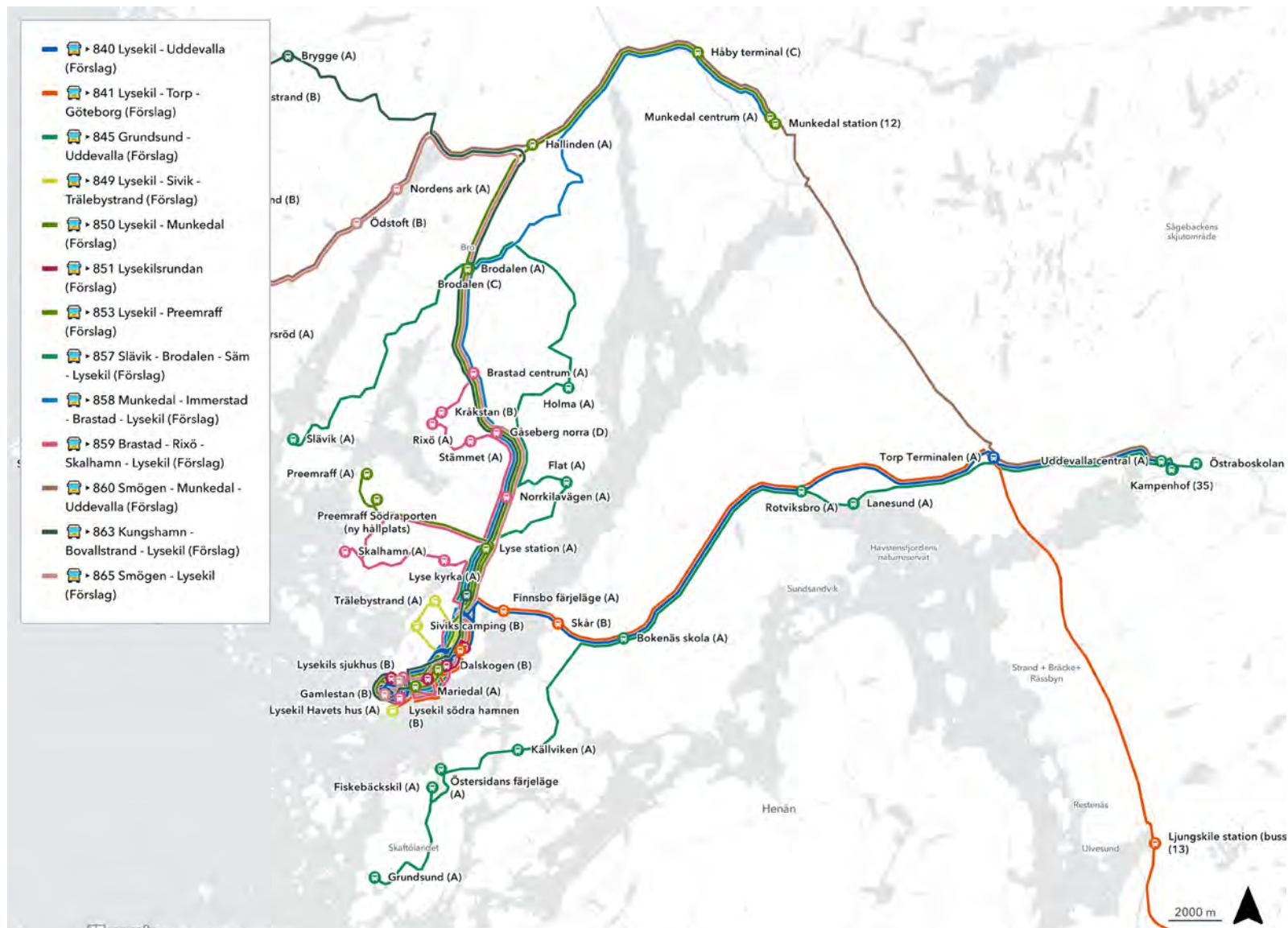


Figur 10. De rosaröda ytorna har idag trafik och kommer i förslaget att få mer än 1 000 meter till hållplats. Områdena, förutom G är glest befolkade. G är en liten yta i Munkedals tätort och här blir det mer än 400 meter till hållplats. Den ljusblå ytan får utökad yttäckning. Se också förklaring i listan till vänster.

Förändrad yttäckning i Lysekils kommun



Figur 11. Nuläge, samtliga linjer i Lysekils kommun.



Figur 12. Förslag, samtliga linjer i Lysekils kommun.

Ett par skaftkörningar och ett område som av infrastrukturskäl är svårt att trafikera dras in. Detta berör främst skolelever och sammanlagt är det cirka tio skolelever (grundskola och gymnasium) som får längre till hållplats. Det är kommunens ansvar att se till så att grundskoleelever kan ta sig till skolan. Västtrafiks uppdrag är att se till så att gymnasieresor fungerar för de flesta. Ingen gymnasieelev kommer att få orimligt långt till hållplats. Som långs kan det bli cirka två kilometer längre till hållplats.

Som ett resultat av förslagen behöver Lysekils kommun troligen köra mer egen skoltrafik. Idag använder grundskoleeleverna i Lysekil i mycket stor utsträckning den

allmänna trafiken för att komma till sina skolor och trafiken anpassas också efter grundskolans behov. Det är kommunen som ansvarar för skolskjutsar till grundskolan och förslaget innebär att kommunen nu, liksom andra kommuner i Västra Götaland, får ta ett större ansvar för att arrangera skoltrafiken. I förslaget har anpassning gjorts för gymnasiet i första hand. Det är därmed möjligt att nå en tillräckligt hög yttäckning med färre linjer. Arbetsgruppen har haft diskussioner med Lysekils kommun kring den framtida skoltrafiken.

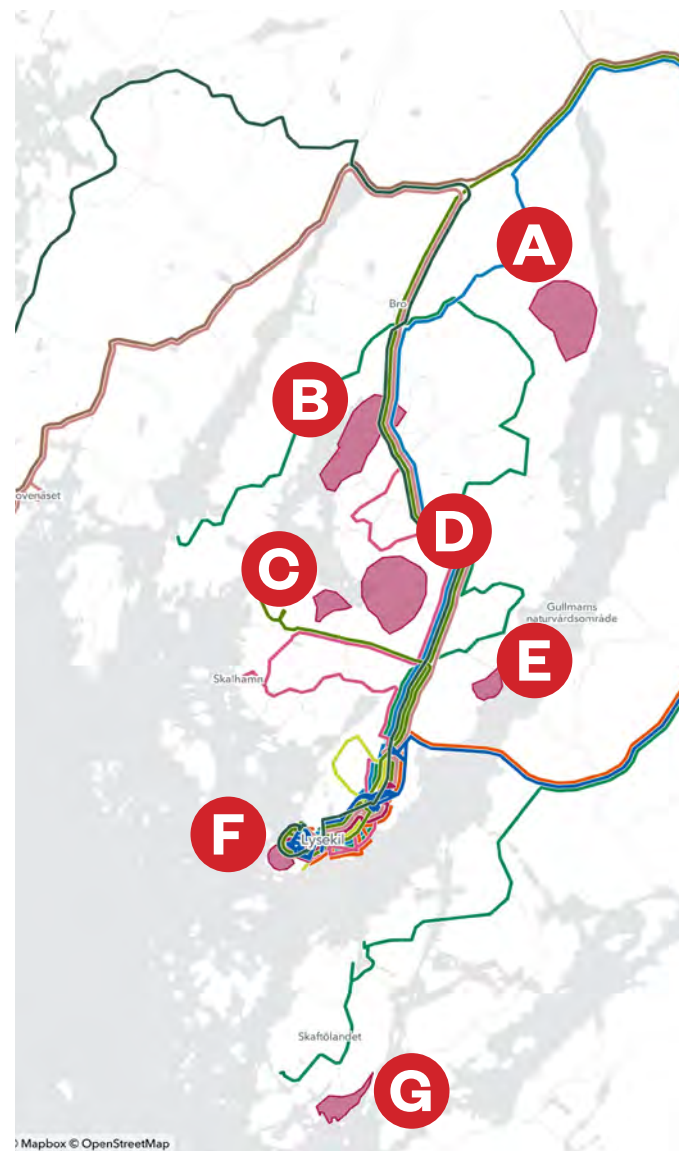
Flera av de områden som berörs av förändringar har Närtrafik men eftersom det resande som sker idag främst är grundskole- och gymnasieresande så är Närtrafik inget alternativ för dem. För övriga som idag reser i området kommer Närtrafiken att fungera som förut.



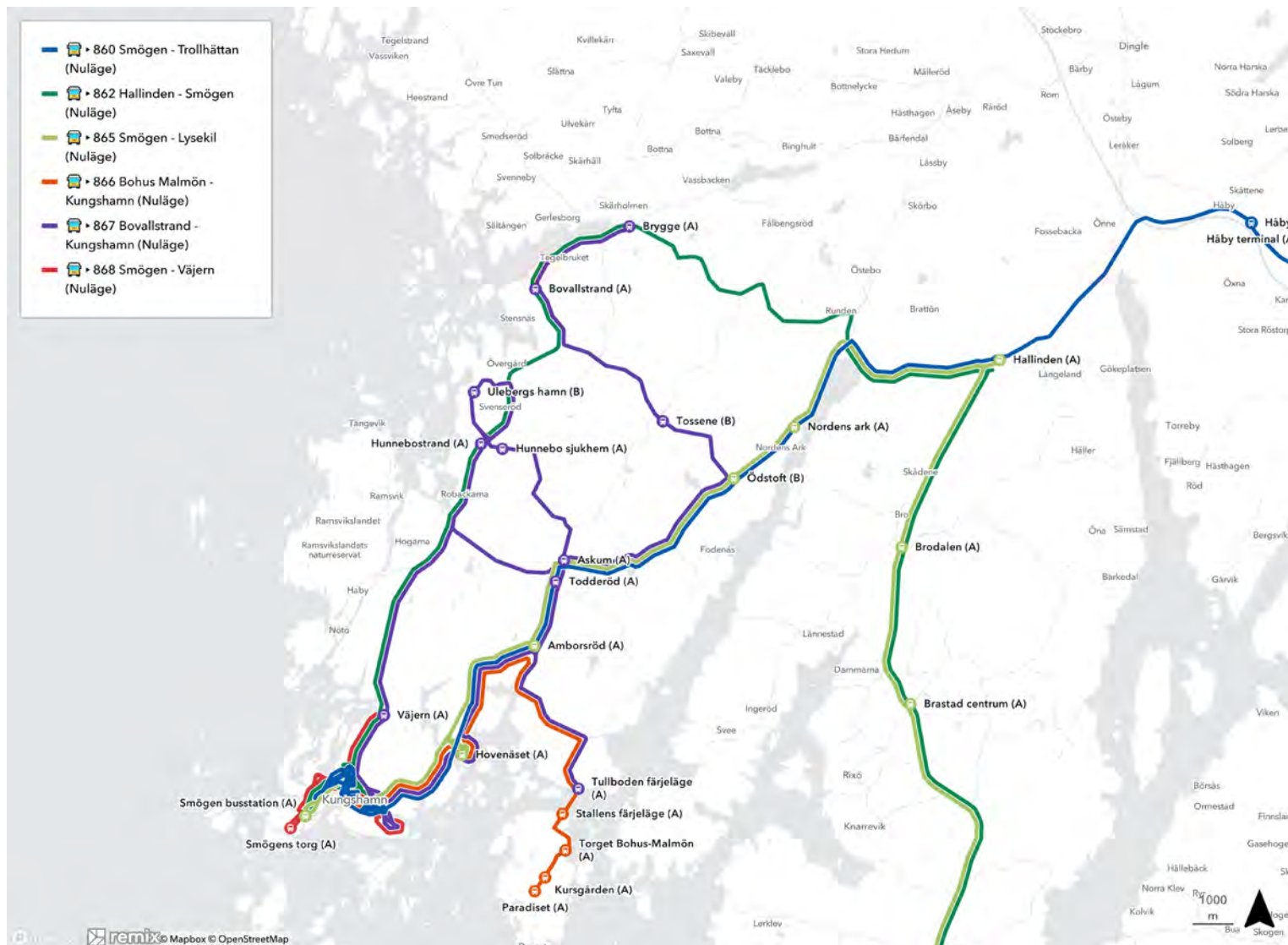
- A. 3 påstigande per dag, främst skolelever. Skaftkörning kan undvikas vilket ger snabbare resa för övriga på bussen.
- B. 3 påstigande per dag, främst skolelever. Infrastrukturskäl (Smörsbacken).
- C. 0,3 påstigande per dag, ej skolelever. Lågt resande.
- D. 1,8 påstigande per dag, främst skolelever. Skaftkörning kan undvikas vilket ger snabbare resa för övriga på bussen..
- E. 0 påstigande per dag, främst skolelever. Skaftkörning kan undvikas vilket ger snabbare resa för övriga på bussen.
- F. 2,7 påstigande per dag. Lågt resande och otydlig linjesträckning.
- G. 1,3 påstigande per dag, främst skolelever. Skaftkörning kan undvikas vilket ger snabbare resa för övriga på bussen.

Resandestatistiken avser september månad 2024.

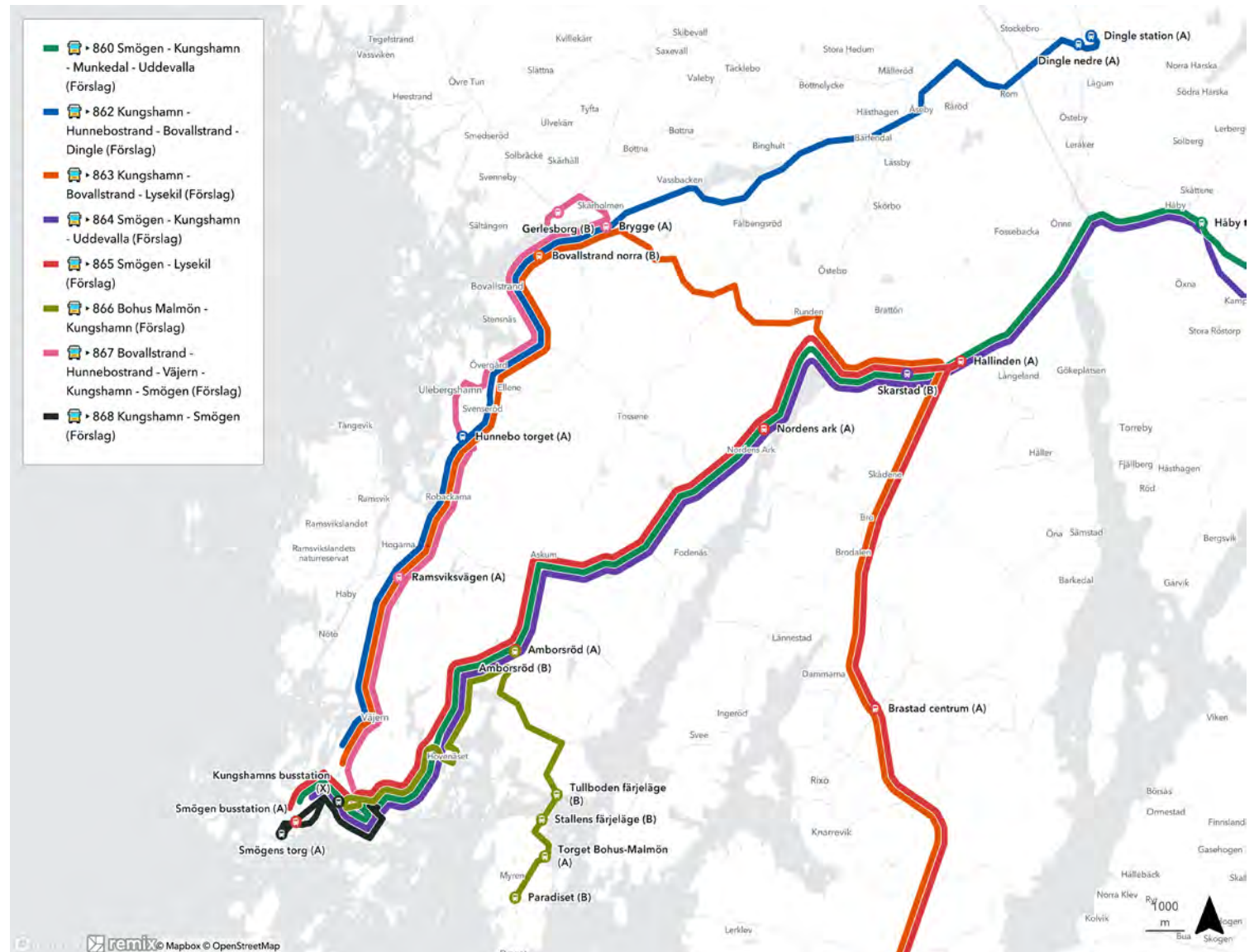
Figur 13. De rosaröda ytorna har idag trafik och kommer i förslaget att få mer än 1 000 meter till hållplats. Områdena, förutom F och G är glesbefolkade. F är en liten yta i Lysekils tätort och här blir det mer än 400 meter till hållplats.



Förändrad yttäckning i Sotenäs kommun



Figur 14. Nuläge, samtliga linjer i Sotenäs kommun.



Figur 15. Förslag, samtliga linjer i Sotenäs kommun.

Den stora skillnaden, som innebär minskad yttäckning, är förändringen av linjerna 867 och 868 (Soterundan). Detta är två linjer med ganska gles trafik men med en större yttäckning än övriga linjer. Räknet på yttäckningen 1 000 meter från hållplats är det bara ett litet glesbefolkat område som får en försämrad yttäckning, så som kan ses i kartan nedan.

Området som berörs av förändringen har Närtrafik.

Samtidigt utökas trafiken rejält i området mellan Brygge och Dingle samt att området vid Gerlesborg i Tanums kommun får en utökad trafik söderut med koppling mot såväl Dingle som Sotenäs kommun.

- A. 0,2 påstigande per dag. Lågt resande och otydlig linjesträckning.
- B. Ny linjesträckning för linje 862 skapar ökad yttäckning i delar av Sotenäs och Tanums kommuner. Idag går linje 872 här men endast med gymnasieanpassade turer. Förslaget innebär en dubbeltur varannan timme med passning till tåget i Dingle.

Resandestatistiken avser januari-september 2024.



Figur 16. Den rosaröda ytan har idag trafik och kommer i förslaget att få mer än 1 000 meter till hållplats. Området är glesbefolkade. Den ljusblå ytan får utökad yttäckning.

10.

Genomgång av förslagets sociala konsekvenser



För den stora delen av resandet inom området mellersta Bohuslän innebär förslaget små förändringar. Såsom beskrivits tidigare så innebär satsningen på utökad tågtrafik på södra och norra Bohusbanan ett förändrat resbeteende men i stort varken fler/färre resmöjligheter eller förlängda/förkortade restider.

Byten sker vid andra hållplatser än idag och byte sker i större utsträckning mellan buss och tåg än idag då de flesta byten sker mellan buss och buss.

En fördel med att flytta byten från busshållplatser såsom Hallinden, Torp Terminalen och Håby Terminalen till Munkedals station och Uddevalla Central är att de flyttas till större, tryggare platser där det även finns viss service i närheten. Här är det också enklare att tillgodose förarnas behov av paus- och rastlokaler. Munkedals station är en mindre station där det är nära mellan bussar och tåg. Plattformen är belägen på samma sida som busshållplatserna vilket gör det enkelt att byta ur ett tillgänglighetsperspektiv. För den som behöver extra hjälp vid bytet finns även ledsagarservice på samtliga tågstationer.

Idag körs de längre linjerna med höggolvsfordon vilket innebär svårigheter för personer med rörelsehinder och barnvagn att ta sig på och av fordonet. Den nya trafikeringen innebär att enbart låggolvsfordon används vilket är en förbättring ur ett tillgänglighetsperspektiv.

I följande kapitel beskrivs mer i detalj konsekvenserna per kommun.

Sotenäs kommun

Stora delar av Sotenäs har fått en förbättring norr och söderut, men relationen Lysekil och Sotenäs kommer förändras vilket i några tidslägen kommer leda till längre restid medan det i andra leder till direktresa. Gymnasieeleverna i Sotenäs får en klar förbättring i och med en snabbare direktlinje till Uddevalla.

Sociala konsekvenser

Invånare i Sotenäs kommun får en förändrad trafik för arbets- och studiependling både norrut och söderut. Detta till följd av att byten kommer att ske mellan buss och tåg i stället för buss och buss. Detta innebär att byten i större utsträckning utförs vid Dingle station och Munkedal station i stället för vid Hallinden och Torp Terminalen. I synpunkter från resenärer har bytespunkten Hallinden lyfts som en otrygg plats och en plats man inte vill bli stående vid. Genom att flytta byten till större bytespunkter som är mer befolkade och med tillgång till service kommer tryggheten öka för resenärerna vid byten. Även förarna får en bättre plats att ta pauser vid. Förändringen kommer inte påverka restiden negativt. Snarare kommer vissa relationer bli betydligt bättre än tidigare. Exempelvis kommer restiden minska med cirka 30 minuter för pendlare norrut när bytet förläggs på Dingle station i stället för Hallinden. Invånare som åker från Hunnebostrand/Bovallstrand och söderut mot Uddevalla/Trollhättan/Göteborg får



en resa som är cirka 20 minuter snabbare än idag. Det är positivt för invånarna och kan bidra till att öka attraktiviteten för hållbart resande.

De som missgynnas av förändringen med nya byten är personer som reser mellan Sotenäs och Lysekil. När bytet flyttas från Hallinden till Munkedal innebär det antingen en förlängd restid med cirka 40 minuter eller att resenären får åka annan väg. Som kompensation för detta föreslås direktbusstrafik några gånger per dag mellan de båda kommunhuvudorterna och vid dessa tidpunkter behålls dagens restider. För vissa resenärer är detta ett alternativ som då kan göra resandet bättre än tidigare. Påverkan bedöms vara låg då det inte finns något stort kontinuerligt resbehov i denna relation utöver gymnasieelevers resor och viss arbetspendling vilket fungerar enligt förslaget med både tidiga och sena direktresor mellan de båda kommunerna.

För invånare på Bohus-Malmön kommer trafikutbudet se ut som idag. Det finns önskemål från invånare på Bohus-Malmön om helgtrafik under vinterhalvåret. Bedömningen är att detta inte kan erbjudas då det inte finns resandeunderlag för helgtrafik och helgtrafik inte heller ingår i det grundläggande utbudet enligt Trafikförsörjningsprogrammet.

I Sotenäs kommun är det främst ungdomar på gymnasiet som reser med Västtrafik. För ungdomar som reser till Lysekil blir resandet oförändrat jämfört med idag. För de elever som ska till Uddevalla blir det en klar förbättring med kortare restid. För gymnasieresor mellan Smögen, Kungshamn och Hovenäset och Uddevalla kommer en ny direktlinje göra att restiden kortas med upp mot 30 minuter. För de

som reser från Hunnebostrand/Bovallstrand förkortas restiden med cirka 20 minuter via byte till tåg i Dingle. Detta är en förändring som inte fanns i tidigare avtal som kommer underlätta i ungdomarnas vardag. Ungdomar som ska till gymnasierna i Munkedal kommer få samma eller snabbare restid än idag.

Sotenäs präglas av höjdskillnader och invånarna i Sotenäs kommun sticker ut vad gäller andel äldre befolkning. De har idag tillgång till två lokala servicelinjer för att genomföra vardagsärenden. Idag är det få som nyttjar linjerna och de lokala pensionärsorganisationerna har synpunkter på linjesträckningen och har inkommit med ett nytt förslag. Västtrafik har analyserat förslaget. Arbetsgruppens slutsats är att det inte kan motiveras, varken ur trafikförsörjningsprogrammets perspektiv, av resbehov eller ekonomiskt. I stället kommer förändringarna av dagens två linjer innebära närmare till hållplats i de delar av kommunen som inte har Närtrafik. Förslaget innebär en tydligare och mer lättförståelig linjesträckning där Soterundan kompletterar Närtrafiken. Soterundan blir enklare att använda till exempel för ärenden.

Redan idag nås de flesta vardagsmålpunkter, såsom mataffärer, apotek och vårdcentraler, med kollektivtrafiken. Totalt sätt ökar den geografiska täckningsgraden i Sotenäs kommun till följd av den nya linjesträckningen av linje 862. Den kommer att gå varannan timme i ett område som tidigare endast hade turer anpassade för gymnasiets start- och sluttider. Detta är positivt för invånare som bor längs med sträckan som kommer kunna använda kollektivtrafiken för arbets- och studiependling samt vardagsärenden. För området Tossene minskar den geografiska täckningsgraden då Soterundan inte längre kommer trafikera detta område. Bedömningen är att

resandet och resandeunderlaget är för lågt och området har tillgång till Närtrafik.

Lysekils kommun

För invånare som bor i Lysekils kommun innebär det nya förslaget en enklare och tydligare trafik. Linjenätet kan idag upplevas svårt att förstå och exempelvis kör några av de lokala linjerna olika sträckningar på förmiddagen och eftermiddagen. Förändringen av expressbusstrafiken innebär fortsatt busstrafik till Göteborg under högtrafik och helger medan resenärer till och från Lysekil under lågtrafik byter till tåg.

Sociala konsekvenser

Även för invånare i Lysekil innebär förflyttningen av bytespunkt Hallinden till Munkedal förändrade resvanor. Restid och resmöjligheter kommer vara i stort sett oförändrade. För invånare som reser från Lysekil mot Munkedal, Uddevalla och Trollhättan innebär detta en klar förbättring. Genom att flytta byten till större bytespunkter som är mer befolkade och med tillgång till service kommer tryggheten öka för resenärerna vid byten.

Idag är det stundtals ett stort resande på helgerna mellan Lysekil och Torp (och delvis vidare till Göteborg) varför en förstärkning av helgtrafiken föreslås, vilket förbättrar för den som på helgen behöver resa till Torp, Uddevalla och Göteborg.

Möjligheterna att ta sig till grundskolor är idag mycket goda till följd av att deras tider synkar med gymnasiets ramtider. Som en positiv synergieffekt fungerar de lokala linjerna även för en stor



del av grundskolans behov. Det nya förslaget innebär att de lokala linjerna blir färre och anpassas enbart till gymnasieskolans behov, ett par skaftkörningar samt ett område som av infrastrukturskäl är svårt att trafikera dras in varför yttäckningen minskas något. Det är kommunens uppdrag att ordna skolskjuts till grundskolans elever och det nya trafikförslaget bortser därför från detta behov. Två skolor, Bro skola och Mariedalsskolan passeras av linjerna och det är möjligt för grundskoleelever att åka till dessa skolor om tiderna fungerar. Utbudet anpassas efter gymnasietts behov, det vill säga en tur på morgonen och en på eftermiddagen vilket betyder svårigheter för grundskolorna att nyttja linjerna på eftermiddagen då de slutar tidigare än gymnasiet.

För vissa områden innebär det förändrade linjenätet att restiden förlängs 10-20 minuter. Exempelvis förlängs restiden från Slävik med cirka 10 minuter och från Rixö med cirka 20 minuter. Från Rixö finns alternativet att gå till en hållplats tre kilometer längre bort och det blir då en betydligt snabbare restid.

Gymnasieelever i Lysekil/Brastad/Brodalen som ska till Uddevalla har tidigare haft direktresor med buss till Kampenhof i Uddevalla. I det nya förslaget kommer bussen i stället att gå direkt till Uddevalla Östra efter Munkedal. Förändringen innebär ingen skillnad vad gäller turutbud och total restid. Med det nya förslaget kommer de närmare skolorna då bussen stannar vid Uddevalla Östra i stället för som tidigare på Kampenhof vilket kan upplevas positivt. För gymnasieelever som bor på Skaftölandet och reser med linje 845 kommer linjen i det nya förslaget att förlängas så att den stannar närmare gymnasierna i östra Uddevalla.

I Lysekil är en hög andel av invånarna äldre. En vanlig synpunkt från målgruppen rör målpunkten Fiskebäckshemmet. Synpunkterna handlar om att den befintliga hållplatsen Fiskebäck inte är tillgänglighetsanpassad, saknar väderskydd och att vägen mellan hållplatsen och Fiskebäckshemmet är en grusväg vilket gör det svårt att gå med hjälpmedel. Förslag på lösning från det kommunala äldrerådet är att äldreboendet Fiskebäckshemmet ska trafikeras med linje 851, den så kallade Lysekilsrundan. Många av de som reser till och från Fiskebäckshemmet är äldre personer som ska göra besök på Fiskebäckshemmet. I det nya förslaget från Västtrafik får Fiskebäckshemmet en egen hållplats vid entrén. Detta är en positiv förändring för äldre i Lysekil och kommer underlätta i vardagen.

Ett annat önskemål är trafikering av Framsikten som bland annat har daglig verksamhet. Om det är möjligt att lösa en hållplats i närheten av Framsikten kan detta genomföras. Synpunkter från äldre rörde också resor mellan Lysekil och NÄL. Idag görs resan med två byten, i Uddevalla och vid Trestad center, där Trestad center inte upplevs som en trygg bytespunkt. I det nya förslaget kommer resor från Lysekil till NÄL vara möjliga med endast ett byte vid Kampenhof. Detta är en förbättring från tidigare.

För de allra flesta arbetspendlare från Lysekil blir förändringarna bättre. Det blir fler direktresor till Uddevalla och Munkedal. Uddevalla är den kommun dit flest Lysekilsbor arbetspendlar. Det blir också enkelt och snabbare att resa vidare med tåg till Trollhättan. De som påverkas negativt av förändringen är de som arbetspendlar till Ljungskile, Kungälv och Göteborg utanför högtrafiktid. För dem innebär förändringen ett byte i Uddevalla samt en längre restid på cirka 10-20 minuter. Under högtrafiktid körs fortsatt buss på

sträckan Lysekil – Torp Terminalen - Ljungskile och Göteborg.

Lysekils största arbetsplats är Preemraff. Hit går idag linje 853 som främst är anpassad till skolorna och inte till arbetstiderna. I det nya förslaget kommer tiderna bättre anpassas till arbetstiderna inklusive skiftet och köra rakare till Preemraff. Detta kommer göra det enklare att använda kollektivtrafik till/från jobbet. Linjen får en ny sträckning och startar vid Lysekils sjukhus och passerar Badhusberget, där många av de anställda bor. En hållplats har även föreslagits läggas till vid södra porten för att ytterligare underlätta för arbetspendling med buss till Preemraff.

Badhusberget är ett område i Lysekil med låg socioekonomisk status. Det är viktigt att områden med lägre socioekonomi har god tillgång till kollektivtrafik eftersom de är mer beroende av den. Här



har trafiken försämrats senaste åren beroende på att dubbeldäckare inte kunde trafikera den sträckan. I det nya förslaget kommer alla de större stombussarna gå från sjukhuset via Badhusberget. Det kommer möjliggöra bättre studie- och arbetspendling från Badhusberget inte bara i peaktider utan över större delen av dygnet. Studier visar att socioekonomiskt svaga grupper och utrikes födda oftare arbetar mer obekväma arbetstider, och denna förändring kan därmed bidra till mer jämlika villkor för arbetspendling.

De som missgynnas av förändringen med nya byten är personer som reser mellan Lysekil och Sotenäs. När bytet flyttas från Hallinden till Munkedal innebär det antingen en förlängd restid med ca 40 minuter eller att resenären får åka annan väg. Som kompensation för detta föreslås direktbusstrafik några gånger per dag mellan de båda kommunhuvudorterna. För vissa resenärer är detta ett alternativ som då kan göra resandet bättre än tidigare. Påverkan bedöms vara låg då det inte finns något stort kontinuerligt resbehov i denna relation utöver viss gymnasie- och arbetspendling som blir fortsatt möjlig.

I stort kommer invånare i Lysekil få tillgång till en bra och mer lättförståelig kollektivtrafik med goda pendlingsmöjligheter till skola och arbete. Redan idag nås de flesta vardagsmålpunkter, såsom mataffärer, apotek och vårdcentraler, med kollektivtrafiken. Den geografiska tillgängligheten minskas något i det nya förslaget. Detta gäller främst linjer som idag används för skolans resor. Kommunen och skolskjutshandläggare är informerad om förändringen. Förändringen innebär att resorna för vissa blir snabbare men som konsekvens kan det bli längre väg till närmsta hållplats och längre restid för vissa. Bedömningen är att trafikeringen totalt sett kommer

att bli bättre och tydligare för resenärerna i Lysekil.

Munkedals kommun

Invånare i Munkedals kommun får generellt sett bättre trafik då det nya förslaget innebär att Munkedal station blir ett nav. Många linjer från grannkommuner kommer att trafikera Munkedal station för byte till tåg vidare norr- eller söderut. Tågtrafiken kommer också att utökas så att det blir timestrafik söderut till/från Uddevalla och varannantimestrafik till/från Strömstad. Detta öppnar upp för fler resmöjligheter och tillgång till en större arbetsmarknad för Munkedalsborna. Vissa förändringar görs för gymnasieelevers resor men konsekvenserna bedöms som små.

Sociala konsekvenser

Att Munkedals station kommer bli en större knutpunkt innebär att det kommer vara mer rörelse på stationen och bytena kommer upplevas mer trygga för resenärerna. Detta är positivt då det finns synpunkter om att de tidigare bytespunkterna, exempelvis Hallinden, inte upplevdes som en trygg bytespunkt. Resenärerna har även möjlighet att genomföra ärenden i samband med byten då det är större utbud av service i Munkedal än vid tidigare bytespunkter. Även Dingle station får en utökad betydelse i systemet där tåg norrut och söderut möts och samtrafik finns med buss.

På de lokala linjerna sker en del förändringar. Linje 836 dras in och i stället tas större delen av linjesträckningen över av linje 835. Däremot så kommer alla skaftkörningar och en del sträckor dras in. Linje 883 får en delvis ny sträckning och kör till Rabbalshede och matar till tåget i stället för Hällevadsholm. Även en skaftkörning

på linje 834 dras in. Sammantaget påverkar dessa förändringar främst gymnasieelever negativt. Totalt rör det sig om en handfull gymnasieelever vars resmöjligheter förändras. Som längst handlar det för enstaka elev om cirka 6 kilometer till närmsta hållplats. Resandet på de hållplatser som dras in är lågt. Beslutet att dra in hållplatserna grundar sig på ekonomisk hållbarhet samt trafiksäkerhetsaspekten.

Helgtrafiken kommer tas bort på linje 835. De som framför allt missgynnas av detta är unga som bor på landsbygden som är mer beroende av kollektivtrafiken. Västtrafik har fått en önskemål från unga i Munkedal om att utöka trafiken på linjen med framför allt kvälls- och helgtrafik. Bedömningen är att det inte finns tillräckligt med resandeunderlag för att fortsätta ha helgtrafik samt att det inte ingår i det grundläggande utbudet enligt Trafikförsörjningsprogrammet. Även på vardagar får ungdomarna en försämring. De hade önskat senare turer på kvällarna men nu kommer trafiken enbart anpassas till gymnasie- och arbetspendling vilket innebär att sista turen mot Hedekas från Munkedal går strax efter klockan 17:00. På vardagar finns Närtrafik så bedömningen är att detta inte behöver påverka ungdomarna negativt utan de har fortfarande möjlighet att umgås med vänner, delta i fritidsaktiviteter eller göra andra ärenden efter skoltid. Med Närtrafik kommer ungdomarna på landsbygden dessutom hela vägen hem vilket är en trygghet. Ungdomarna har idag lyft att Närtrafiken är svår att förstå så bättre information om Närtrafiken till högstadierna och gymnasierna i kommunen behövs.

Utöver det som beskrivits ovan blir gymnasieelevers resmöjligheter i stort sett oförändrade. En förbättring finns för gymnasieelever i

området vid Pjäxeröd som får 20 minuter kortare restid till Uddevalla. Linje 835 kommer förlängas så att även elever som bor i Lerdal i Färgelanda kommun kommer kunna ta bussen till gymnasierna i Munkedal och vidare till Uddevalla. Resande till gymnasiet och utbildningarna på utvecklingscentrum i Dingle kommer att få bättre utbud av trafik.

Den stora arbetsplatsen i kommunen är Arctic Paper, där ligger också Processtekniska gymnasiet. De har idag trafik anpassad till kontorstider. I det nya förslaget kommer trafiken vara bättre anpassad till skolans start och sluttider, kontorstider och skifttider så att fler kan studie- och arbetspendla till området. Det är positivt och något som efterfrågats av bland annat lärarna på skolan.

Redan idag nås arbetsplatser och vardagsmålpunkter, såsom mataffärer, apotek och vårdcentraler, med kollektivtrafiken. Den geografiska tillgängligheten minskas till följd av att några linjer rätas ut, och ett par områden slutar trafikeras. Detta påverkar främst gymnasieelever som får längre till närmsta hållplats.

Strömstad och Tanums kommun

Invånare i Strömstad och Tanum som reser med expressbusslinjerna 870 och 871 påverkas av förändringen att bussarna nu går till Munkedal station för byte till tåg i stället för byte till buss vid Torp Terminalen. Detta innebär inte förändrade restider men ett förändrat beteende där resenärer del av resan åker med tåg i stället för som idag buss.

På helgerna flyttas helgtrafiken från linje 871 till 870 vilket innebär



något förlängd restid för dem som väljer att åka bussen ner till Munkedals station, och där byta till tåg. Orsaken till detta är att erbjuda en förbättrad yttäckning på helgerna. Resenärer från stationssamhällena som idag kan resa med 871 får den smidigaste resan om de i stället väljer tåget.

Boende i området runt Hällevadsholm och Backa, främst gymnasieelever, som ska till Uddevalla reser till Rabbalshede station med linje 883 i stället för som idag till Hällevadsholms station. Utbudet blir oförändrat medan restiden minskas med någon minut.

En positiv förändring i Tanums kommun är att Gerlesborgsskolan får trafik från Brygge vilket innebär att elever, som bor söderut, enklare kan åka till och från skolan.

I övrigt påverkar inte förslagen invånarna och resande till/från Tanum och Strömstad.

Uddevalla kommun

Linje 845 förbi Lanesund kommer att fortsätta till Kampenhof på alla turer, och till gymnasierna i östra Uddevalla på några turer. Linje 840 kommer på samma sätt att fortsätta till Kampenhof och gymnasieskolorna och trafiken utökas till en till två turer per timme. Detta är de största förändringarna som berör invånare och resande i Uddevalla kommun och innebär att boende/resande på Bokenäset får förbättrade resmöjligheter till centrala Uddevalla.

En påverkan är att hållplats IKEA inte längre trafikeras på linjer till/från Munkedal utan samtliga bussar går i stället via Torp Terminalen

på västra sidan av E6. Resenärer till hållplats IKEA får därmed något längre till hållplats då de får gå i den belysta gångtunneln under E6 till hållplats Torp Terminalen.

De som idag använder pendelparkeringen vid Torp Terminalen för vidare resa med buss kommer fortsatt att kunna resa mot Göteborg under högtrafik morgon och eftermiddag. Reser de under lågtrafik så får de åka med buss till Uddevalla C och byta till tåg vilket förlänger restiden med 10-20 minuter.

Indragningen av linje 810 Göteborg – Ljungskile – Uddevalla innebär att de som idag reser med bussen kommer att ha motsvarande resmöjlighet via tåget. I och med Bohusbanans utökade trafikering behövs inte linje 810 för att klara kapaciteten i stråket. Förändringen innebär för resenärer mellan Uddevalla och Kungälv att de i stället reser med tåg eller linje 841. Resenärer från Uddevalla reser antingen via Torp och byter till linje 841 eller tar tåget till Ytterby och byter till lokal linje till Kungälv. För dem innebär förändringen en restidsförlängning på cirka åtta minuter. Idag är det 1-4 resenärer per tur (cirka 15 per dag) som reser till Kungälv från Uddevalla eller Ljungskile med linje 810.

I övrigt påverkar inte förslagen invånarna och resande i Uddevalla kommun.

11.

Kommunernas synpunkter på trafikeringsförslagen



Under arbetet med förstudien har dialog förts med berörda kommuner. Nedan följer en sammanställning av kommunernas synpunkter efter att trafikeringsförslaget presenterats vid ett samverkansmöte.

Västtrafiks svar/kommentar i kursiv text.

Sotenäs kommun

Kommunen är positiv till att koppla busslinjen i kommunens nordvästra delar till tågstationen i Dingle. Att integrera tåget bättre i områdets kollektivtrafik är något kommunen tror kan förbättra resmöjligheterna avsevärt på längre sträckor.

Förbättrade förbindelser mot Tanum och Strömstad är särskilt viktiga, då det ses som en brist idag. Goda kommunikationer över kommungränserna är viktiga för att skapa en sammanhållen region. Förslagen är ett steg i rätt riktning, och kommunen hoppas att kommunikationerna till Oslo och Göteborg och andra resmål fortsätter att utvecklas.

Genom att nyttja Dingle som bytespunkt där vi har ett tågmöte får vi denna positiva effekt att samma buss kan få koppling både söder och norr ut. Kopplingen till tåget innebär dessutom förbättrade restidskvoter jämfört med idag både till Tanum, Strömstad, Göteborg och Trollhättan.

Sotenäs kommun tycker det är positivt att förslaget gynnar gymnasieelever och ger kommunens ungdomar större frihet i val av skola och utbildning.

Att ge gymnasiependlare från Sotenäs kommun en direktresa mot gymnasiet i Uddevalla är en positiv bieffekt av att kapaciteten på tåget i detta tidsläge från Munkedal inte ger oss möjlighet att ytterligare mata fler resenärer till tåget. Den förbättrade kopplingen och anpassningen just för gymnasieresenärer kan troligtvis på sikt påverka hur resandet fördelar sig mellan Lysekil och Uddevalla från kommunen.

Kommunen är bekymrade över hur pendlare från den egna kommunen till Brastad och Lysekil påverkas av förslaget. Deras behov bör också beaktas. Resmöjligheterna mellan exempelvis Hunnebostrand och Lysekil kommer troligtvis vara färre jämfört med idag?

De stora flödena mellan Sotenäs kommun och Lysekil utgörs av gymnasiependlare. För deras behov finns därför linje 865

kompletterad med linje 863. I analysen av resandet mellan Sotenäs och Lysekils kommuner i dagens trafik hittades ytterligare någon tur där det finns reseströmmar mellan kommunerna, det har därför lagts till några turer utöver gymnasieturerna för att omhänderta även dessa behov. Att trafikera Munkedal med linjer från Lysekil, i stället för en koppling till linje 860 i Hallinden får dock den negativa effekten att färre resmöjligheter erbjuds i stråket Kungshamn – Brastad och även Hunnebostrand/Bovallstrand – Lysekil. Förstudien menar dock att de positiva effekterna av förslaget överskuggar de negativa.

Kommunen önskar naturligtvis även fler bussavgångar överlag och tror att en tätare trafik skulle göra det möjligt för fler att se bussen som ett realistiskt alternativ till bilen för arbete och fritidsaktiviteter.

Västtrafik har i sina förslag utgått från vilka funktioner kollektivtrafiken ska uppfylla samt servicegrad som kollektivtrafiken bör uppfylla ur ett regionalt perspektiv utifrån det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Dessutom har analyser gjorts av nuvarande resor i trafiken samt potentialen till ett ökat resande baserat på till exempel pendling och annat.

Kommunen framför att kopplingen till Gerlesborg med linje 867 är väldigt uppskattad, då det upplevs vara en brist idag.

Lysekils kommun

Lysekils kommun förstår Västtrafiks perspektiv och behov av att nyttja tågtrafiksystemet och välkomnar en förbättrad koppling till centrala Uddevalla. Kommunen framför dock att det är ett starkt önskemål om att förbindelsen Lysekil - Göteborg bibehålls som

en direkttur för att kunna vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilresor. Om Lysekil ska kopplas ihop med tågtrafiken i Uddevalla behöver dessa vara robusta och inte ge några restidsökningar. Det framförs även önskemål om att i det fallet undersöka möjligheten att åtminstone behålla några direkta turer via E6.

Uppväxling av tågtrafiken i området är i linje med de målbilder som regionen har tagit fram. Tåget kommer att binda ihop Trestadsområdet och dessutom erbjuda snabba förbindelser mot Göteborg. Att nyttja den utökade kapaciteten som tågen medför innebär att matning till tåget blir huvudalternativet för de regionala resorna i hela mellersta Bohuslän. För att mildra den effekt som uppstår av att tågtidtabellen och färjans tidtabell Skår – Finnsbo inte riktigt kan matcha dagens restider Lysekil - Göteborg, föreslås en kompletterande busslinje i rusningstrafik Lysekil - Torp – Göteborg. På detta sätt kan såväl de personer som pendlar Lysekil – Göteborg (och vice versa) som de som använder pendelparkeringen på Torp ges fortsatt resalternativ med buss på E6, vilket innebär bibehållna restider Lysekil – Göteborg som idag.

Lysekils kommun är positiva till att koppla kommunens norra delar runt Brastad och Brodalen till tåget i Munkedal och på så sätt förbättra de regionala resmöjligheterna. Det är även positivt att bytet i Hallinden som setts som otryggt och ibland inneburit långa bytestider försvinner. Man funderar dock kring eventuella negativa effekterna av förslaget?

Effekten av förslaget blir att det erbjuds färre resmöjligheter mellan Kungshamn – Lysekil med bra restidskvoter jämfört med idag. I de kritiska tidslägena finns dock linje 865 och 863 som kommer att

skapa goda förbindelser för gymnasieelever till och från Lysekils gymnasium samt att de linjerna även har ytterligare några turer utspridda över dagen. Kopplingen till tåget i Munkedal kommer innebära att Lysekils kommuns norra delar kommer få bättre restidskvoter till arbetspendlingsnaven i Trestadsområdet samt regionkärnan Göteborg.

Kommunen är positiva till att den regionala trafiken får ett lokalt uppdrag upp till Lysekils sjukhus via Badhusberget. Man är även positiva till den lokala trafiken med linje 851 och vill tillsammans med Västtrafik titta på möjligheterna att förbättra linjesträckningen genom infrastrukturförändringar, dock behöver det finnas medel i budget för att genomföra en ombyggnad, vilket Västtrafik och kommunen gemensamt får arbeta vidare med.

Linje 851 skulle genom en trafikering via "Katastrofen" få en förenklad och betydligt tydligare linjesträckning. Däremot är inte linjesträckningen avgörande för upphandlingen utan är något vi gemensamt kan arbeta vidare med de kommande åren.

Neddragningen av antalet yttäckande linjer som är anpassade för grundskolans behov är inte önskvärt. Även grundskoleeleverna är betalande resenärer och de är så många att det borde utgöra underlag för att behålla den befintliga trafikeringen av linjerna 853-858. Förslaget med tre linjer innebär att Lysekil kommer att behöva komplettera med ytterliga egna skolskjutsar.

Trafiken ska uppfylla dagens riktlinjer, praxis och uppdraget för förstudien; uppfylla det grundläggande utbudet och erbjuda resor till och från skolan för de flesta gymnasieelever. Förslaget ska vidare

vara jämlikt i jämförelse med andra, liknande områden i Västra Götaland. Regionens ansvar är allmän kollektivtrafik – inom ramen för det kan uppdrag inom skolskjuts göras och ses som komplement men utgör inte förutsättning. Behövs tillkommande turer för grundskoleelevers behov kan kommunen göra tillköp.

Förstudiens bedömning är att befintlig trafikering inte uppfyller de krav som ställs på en trafikering som är jämlik i jämförelse med andra, liknande områden i Västra Götaland. Det finns också en för Västtrafik svårpåverkbar risk med befintlig trafikering; för att lösningen ska bli kostnadseffektiv är det viktigt att skolskjutsfunktionen i trafiken bibehålls, eftersom flödena utan detta är för små för att Västtrafik annars ska kunna fortsätta erbjuda detta som allmän kollektivtrafik i flera av områdena. Skulle kommunen under avtalsperioden välja att köra mer skolskjuts i egen regi riskerar flera av linjerna att bli lågfrekventa.

Munkedals kommun

Munkedals kommun tycker att huvuddragen i den nya trafiken är väldigt positiva och att Västtrafik har varit lyhörda gentemot kommunens synpunkter från den inledande dialogen.

Kommunen framför att det är viktigt att Munkedal får en fortsatt koppling till Torp, då det är en viktig målpunkt och även hållplats för den kommersiella busstrafiken mot till exempel Norge och Göteborg.

Såväl linje 860 som linje 870 kommer fortsatt trafikera Torp vilket innebär att förbindelse till Torp kvarstår.

Det är positivt att mer busstrafik mellan Munkedal och Uddevalla går via Gamla E6, det framförs ofta som önskvärt idag.

När tåget blir den snabba förbindelsen mellan Munkedal och Uddevalla bedöms den kvarvarande busstrafiken göra bäst nytta genom att ha en yttäckande funktion.

Kommunen framför att borttagandet av linje 836 till Uddevalla via kommunens östra landsbygdsdelar kommer få konsekvenser för gymnasieelevers möjlighet att ta sig till och från skolan.

Att bibehålla turer i gymnasieresläge skulle innebära ett tillkommande fordon. Det låga resandet i dagens trafik i kombination med att det saknas tätorter i området och därmed kravet på ett grundläggande utbud där funktionen gymnasieresor enligt trafikförsörjningsprogrammet ska upprätthållas innebär att Västtrafik inte kan motivera att upprätthålla trafik här. Invånarna kommer att hänvisas till närtrafik, som dock ej ger tillgång till resor till/från gymnasieskola.

Kommunen undrar om tåget kommer att ha kapacitet nog för gymnasieresorna? Idag går det förutom tåget, linje 860 med två fordon och linje 830 med två fordon samt 870 via Munkedal.

Bedömningen är att tågets kapacitet ska räcka till för den gymnasiependling som sker till Uddevalla från orter norr om Munkedal samt från norra delarna av Sotenäs samt Lysekils kommuner. För Kungshamn/Smögen kommer det läggas till gymnasieturer direkt till Uddevalla östra med buss (864). Genom att lägga till linje 864 kommer restiderna mellan Kungshamn –

Uddevalla östra bli betydligt kortare än idag dessa kommer dock ej trafikera via Munkedal.

Med anledning av denna fråga från kommunen har en djupare analys av resbehov och sittplatskapacitet i stråket gjorts och här visar det sig att det finns risk för att det saknas viss kapacitet. Förslaget har därför förändrats och två nya linjer, linje 837 och 838, sätts in. Detta är linjer som kör direkt Munkedal – Uddevalla Östra och de körs med fordon som kör linjerna 834, 835 och 850. Med andra ord så kan gymnasieelever från Medbön, Pjäxeröd, Hedekas och norra delarna av Lysekils kommun sitta kvar på bussen i Munkedal då den fortsätter med nytt linjenummer ner till Uddevalla.

Tanums kommun

Tanums kommun uppskattar samordningen med förändringar på Bohusbanan. Om förseningar på Bohusbanan uppstår förutsätter Tanums kommun att Västtrafik samordnar även det. Tanum förutsätter även att antalet tågavgångar som ställs in/försenas beroende på väderförhållanden minskas med upprustningen av norra Bohusbanan.

Kapacitetsstarka tåglinjer stärker hållbarheten men det är önskvärt att byte till tåg även innebär förkortad restid.

Trafiksystemet som förstudien föreslår innebär en konsekvent och "taktad" trafik för regionala resor till, från och inom Bohuslän. I flertalet reserelationer kommer det nya systemupplägget med matning till tåg innebära förkortad restid, dock inte i alla.

Kommunen anser att det, för att underlätta för resenärerna, är viktigt att lokaltrafiken anpassas till stomtrafikens tidtabeller samt att möjligheten att avvakta eventuella förseningar ses över.

Den lokala kollektivtrafiken i Tanums kommun ligger i ett annat avtal än det som nu är föremål för upphandling. Att den regionala kollektivtrafikens tidtabeller är styrande för många av de lokala linjerna är dock så som kollektivtrafiksystemet överlag är planerat. Hur mycket en lokal buss kan invänta en försenad regional förbindelse är dock olika från fall till fall då det behöver göras en avvägning kring konsekvenserna och följd effekterna i det enskilda fallet. En helt robust trafik där förbindelser aldrig bryts ses inte som ekonomiskt försvarbar, i stället arbetar Västtrafik med att utveckla störningsinformation, ersättningstrafik, förseningsersättning etcetera.

Tanums kommun har inget att erinra mot förslagen gällande linje 870 och 871, inklusive eventuella justeringar kopplad till gymnasietider.

Idag kan kollektivtrafik till Tanumshede innebära att man kommer antingen till Tanums station, Tanums centrum eller till Tanums shoppingcenter. Det är önskvärt att Västtrafik fortsatt undersöker möjligheterna att lösa denna problematik.

I förstudiens förslag föreslås fortfarande samtliga tre hållplatser trafikeras. Nuvarande situation med tre olika huvudhållplatser i Tanumshede kommer alltså att bestå. I det lokala trafikavtalet, som ej är föremål för denna upphandling, finns en inriktning att regional trafik till hållplatserna Tanums station och Tanums shoppingcenter alltid ska ha en lokal förbindelse in till Tanumshede centrum.

Slutligen vill Tanums kommun framföra vikten av att gymnasieeleverna kan komma till sina gymnasieskolor på ett så smidigt och tidseffektivt sätt som möjligt, även under tiden Bohusbanan är avstängd. Vi uppskattar därför det särskilda morgontåget för gymnasieelever.

Uddevalla kommun

Kommunen har inte lämnat några synpunkter på den föreslagna trafikeringen.

Strömstads kommun

Kommunen har inte lämnat några synpunkter på den föreslagna trafikeringen.



Mellersta Bohuslän

Busstrafiken i Mellersta Bohuslän består till största delen av landsbygdstrafik inom kommunerna Lysekil, Sotenäs och Munkedal. I uppdraget ingår även viss regiontrafik till kringliggande kommuner samt mindre tätortsuppdrag i Lysekils, Munkedals och Kungshamns tätorter. Busstrafiken ansluter till tågtrafiken på Bohusbanan i Dingle, Munkedal och Uddevalla.

Vilka fordonstyper som är aktuella för trafikuppdraget baseras framför allt på det kapacitetsbehov som respektive linje har men också på hur det aktuella vägnätet ser ut och vilken komfortnivå som resenärerna ska erbjudas på resan. Därtill kommer krav på drivmedel som baseras på Västra Götalandsregionens Miljö- och klimatstrategi och Västtrafiks miljöplan.

Tätortstrafik i Lysekil, Munkedal och Kungshamn

Linjer som endast trafikerar i tätort trafikerar vanligtvis med tätortsbussar av klass I eller A, så kallade stadsbussar. För de tätortsuppdrag som ingår i denna förstudie föreslås dock att i stället merutnyttja bussar från landsbygdslinjer som finns tillgängliga i lågtrafik så att tätortslinjerna inte blir fordonsdimensionerande.

Tätortslinjerna trafikerar mindre gator i tätorterna där det är trångt och på något ställe saknas tillgång till vändplats varför backvändning är aktuell. Således behöver dessa linjer trafikerar med småbussar, fordonstyp LS2L.

Linje 831 i Munkedals tätort samplaneras med linje 839 till Gårvik. Linje 851 i Lysekils tätort samplaneras med linje 853 till Preemraff samt sommartid även med linje 849 till Siviks camping. Linje 868 i Kungshamns tätort samplaneras med linje 867 till Gerlesborg samt sommartid även med linje 866 till Bohus-Malmön.

Linje	Sträckning	Fordons-typ	Drivmedel	Fordons-design	Cirka antal fordon
831	Linje inom Munkedals tätort	LS2L	EI	VT-Blå	0*
849	Lysekil - Sivik - Trälebystrand	LS2L	EI	VT-Blå	0**
851	Linje inom Lysekils tätort	LS2L	EI	VT-Blå	1
868	Linje inom Kungshamns tätort	LS2L	EI	VT-Blå	0***
Total					1

* Trafikerar med fordon från linje 839

** Trafikerar med fordon från linje 851

*** Trafikerar med fordon från linje 867

Regiontrafik Mellersta Bohuslän – Uddevalla/Göteborg

Regiontrafiken utgör ett komplement till tågtrafiken genom att mata till tågen på Bohusbanan från Lysekil och Smögen/Kungshamn där tågtrafik saknas. Regiontrafiken kompletterar även tågtrafiken på sträckan Strömstad-Uddevalla för att erbjuda fler resmöjligheter på den sträckan.

Regiontrafiken (linje 840,841, 850, 860, 862, 870, 871) föreslås trafikeras med Komfortbussar för att de är en del av det regionala systemet. För komfortbussarna föreslås att byta fordonstyp från höggolvsbussar (som körs idag) till låggolvsbussar. Detta för att öka tillgängligheten och smidigheten i fordonen.

Komfortbussarna i Regiontrafik är treaxlade fordon, det vill säga boggibussar eller dubbeldäckare. Komfortbussarna har lite fler funktioner för resenärerna (jämfört med landsbygdsbussar) som exempelvis extra benutrymme och fällbara säten.

Komfortbussar är av klass II fordon och försedda med säkerhetsbälten på samtliga sittplatser. I komfortbussar är det tillåtet att stå under resan men frekvent stående passagerare bör undvikas.

Linjerna 863, 864 och 865 är kompletterande linjer till regiontrafiken som behöver boggibussar för kapaciteten och för att kunna samordna omlopp föreslås även dessa att köras med komfortbussar.

Linje	Sträckning	Fordons- typ	Drivmedel	Fordons- design	Cirka antal fordon
840	Lysekil - Bokenäs - Torp - Uddevalla	KB2L	Fossilfritt	VT-Blå	4
841	Lysekil – Bokenäs - Torp - Göteborg	KB2L	Fossilfritt	VT-Blå	3
850	Lysekil - Hallinden - Munkedal	KB2L	Fossilfritt	VT-Blå	3
860	Smögen - Kungshamn - Munkedal	KB2L	Fossilfritt	VT-Blå	4
862	Smögen - Hunnebostrand - Dingle	KB2L	Fossilfritt	VT-Blå	2
870	Strömstad - Tanumshede - Uddevalla	KB2L	Fossilfritt	VT-Blå	4
871	Strömstad - Tanumshede - Munkedal	KB2L	Fossilfritt	VT-Blå	2
863	Kungshamn - Hunnebostrand - Lysekil	KB2L	Fossilfritt	VT-Blå	1
864	Smögen - Hovenäset - Uddevalla	KB2L	Fossilfritt	VT-Blå	1
865	Smögen - Hallinden - Lysekil	KB2L	Fossilfritt	VT-Blå	2
Total					26

Landsbygdstrafik i Mellersta Bohuslän

Landsbygdstrafiken utgörs främst av lokala linjer inom kommunerna som skapar resmöjligheter från landsbygden till/från centralorter och i förekommande fall större arbetsplatser.



Figur 17. Normalbuss föreslås för flera landsbygdslinjer i avtalsområdet.

Landsbygdstrafikens linjer föreslås att trafikeras med så kallade Landsbygdsbussar. I landsbygdsbussar prioriteras så många sittplatser som möjligt och fordonen är klass II fordon försedda med säkerhetsbälten på samtliga sittplatser. I landsbygdsbussar är det tillåtet att stå under resan men frekvent stående passagerare bör undvikas.

Linje 839 till Gårvik kör på lite mindre vägar och trafikeras därför med småbuss LS2L. Detta fordon kan i lågtrafik merutnyttjas till linje 831.

Linje 853 till Preemraff har ett lägre resande och därför räcker småbuss LS2L. En morgontur planeras dock att trafikeras med normalbuss så den kan samplaneras med linje 859 som kör i samma område.

Linje 867 till Gerlesborg trafikeras lite mindre vägar och körs därför med småbuss LS2L. Detta fordon kan i lågtrafik användas till linje 868. Linje 866 till Bohus-Malmön åker med en mindre vägfärja samt trafikeras på lite mindre vägar varför småbuss LS2L krävs. Linjen går endast sommartid men det finns inget ledigt fordon att samordna linjen med. I förstudien har ett eget fordon till 866 inberäknats.

Övriga landsbygdslinjer (834, 835, 845 och 883) föreslås trafikeras med sedvanliga normalbussar LN2L.

Gymnasielinjerna (857–859) föreslås också trafikeras med normalbussar LN2L då det är trångt på flera ställen.

Linje	Sträckning	Fordonstyp	Drivmedel	Fordons-esign	Cirka antal fordon
839	Munkedals station - Torreby - Gårvik	LS2L	EI	VT-Blå	1
853	Lysekil - Preemraff	LS2L	EI	VT-Blå	1
866	Kungshamn – Bohus- Malmö	LS2L	EI	VT-Blå	1
867	Kungshamn - Brygge - Gerlesborg	LS2L	EI	VT-Blå	1
834	Munkedal - Håby - Dingle - Hedekas	LN2L	Fossilfritt	VT-Blå	1
835	Munkedal - Hedekas - Pjäxeröd - Lerdal	LN2L	Fossilfritt	VT-Blå	1
837	Munkedal - Uddevalla Östra	LN2L	Fossilfritt	VT-Blå	0*
838	Munkedal - Uddevalla Östra	KB2L	Fossilfritt	VT-Blå	0**
845	Grundsund - Fiskebäckskil - Uddevalla	LN2L	Fossilfritt	VT-Blå	4
883	Munkedal - Hällevadsholm - Holkekärr	LN2L	Fossilfritt	VT-Blå	0***
857	Lysekil – Säm - Brodalen - Slävik	LN2L	Fossilfritt	VT-Blå	1
858	Lysekil - Brastad - Immerstad - Munkedal	LN2L	Fossilfritt	VT-Blå	1
859	Lysekil - Skalhamn – Rixö - Brastad	LN2L	Fossilfritt	VT-Blå	1
Total					13

* Trafikeras med fordon från linje 834 och 835

** Trafikeras med fordon från linje 850

*** Linjen kan komma att flyttas till annat trafikavtal där den geografiskt passar bättre.

Förstärkningsreserver

För vissa delar av trafiken föreslås att så kallade förstärkningsreserver ska ingå. Förstärkningsreserverna är särskilda fordonsresurser som kan sättas in med kort varsel om kapacitetsbrist skulle uppstå. Förstärkningsreserverna är med fördel möjliga att förändra i antal under avtalstiden så att de fordonsresurserna kan utökas eller avbeställas utifrån det aktuella trafikbehov som finns under avtalstiden.

För uppdraget föreslås fem förstärkningsreserver att ingå.

Två förstärkningsreserver av typ KB2L för att kunna förstärka upp linjerna till/från Lysekil och Kungshamn. Detta eftersom det finns en osäkerhet i hur resorna fördelar sig i det nya linjenätet mot Bohuståget men också för att KB2L fordonen som föreslås har något färre sittplatser än dagens fordonstyp KB2H.

Tre förstärkningsreserver av typ KT2L föreslås ingå för att kunna förstärka upp trafiken på 841 mellan Torp och Göteborg då resandet är osäkert. Dessa kan även nyttjas sommartid på linjer med högt resande.

Tekniska reserver

Tekniska reserver finns i avtalet för att täcka upp för olika typer av stillestånd, så som förebyggande underhåll, service, verkstadsbesök och större insatser i fordonsvården. Tekniska reserver uppfyller gällande fordonskrav likt övriga fordon och ska uppgå till minst 15,0% per fordonstyp baserat på tursatta fordon. Förstärkningsreserver räknas som tursatta fordon.

I de fall Trafikföretaget väljer att ha flera stationeringsorter för fordon inom avtalet ska det på varje enskild stationeringsort finnas placerade reservfordon som tillhör Avtalet. Reservfordonen ska vara av motsvarande fordonskod som de fordon som trafiksätts ifrån stationeringsorten. Detta kan således påverka antalet tekniska reserver beroende på vilken depålösning som Trafikföretaget väljer.

Villkorade fordon

Inga villkorade fordon är aktuella inom trafikuppdraget.

Miljö och klimatstrategin

I aktualiseringen av miljö- och klimatstrategin tydliggörs ett ökat fokus på elektrifiering av kollektivtrafiken. Stad/tätortstrafik kravställs med eldrift och landsbygdstrafiken kravställs i förstahand med eldrift under förutsättning att det finns potentiella fordonsleverantörer som kan offerera bussar till trafikuppdraget.

Fordonsmarknaden

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 kravställa i trafikupphandlingarna.

I dagsläget är det en mycket stor utmaning med klass II fordon (landsbygdsbussar och komfortbussar) på eldrift. Antalet potentiella fordonleverantörer är fortsatt förhållandevis få per busstyp vilket innebär risker för upphandlingen. Särskilt utmanande har det blivit

efter att flera fordonsleverantörer som tidigare levererat många fordonstyper till Västtrafik valt att lägga ner och/eller pausa/flytta sin bussproduktion.

Det finns fortsatt även stora utmaningar i sviterna av pandemin och kriget i Ukraina. Detta i kombination med allt hårdare krav på en hållbar fordonsproduktion utifrån mänskliga rättigheter gör att det snabbt blir fullt i fabrikerna hos de fordonsleverantörerna som kommit längst i utvecklingen av elbusstekniken och som uppfyller de högt ställda kraven.

Med bakgrund av ovanstående utmaningar och risker så finns begränsade möjligheter att kravställa fordon av klass II med eldrift, se vidare under avsnitt Drivmedel.

Elbusspremie

Från 1 augusti 2023 går det att ansöka om elbusspremie för klass II bussar (regionbussar) som har en transportkapacitet på mer än 14 passagerare.

Elbusspremien är ett statligt stöd, möjligt att ansöka om, för aktörer som Västtrafik som bedriver kollektivtrafik. Syftet med elbusspremien är att täcka delar av den merkostnad som köpet av en elbuss innebär och att främja introduktionen av elbussar på marknaden och på så sätt bidra till ett bättre klimat, mindre luftföroreningar och minskat buller. Det är Energimyndigheten som har i uppdrag av Regeringen att betala ut premier för elbussar.

Elbussar som är berättigade till elbusspremien ska drivas helt

av el, där laddning från elnätet kan ske vid depå, på laddplats vid ändhållplats eller under färd.

Om elbusspremie blir aktuellt att ansöka om för aktuell trafik föreslås att premien hanteras på samma sätt som tidigare, dvs att Västtrafik ansöker om och erhåller en eventuell premie. Detta för att minska riskerna och neutralisera möjligheterna för potentiella Trafikföretag när dem räknar på sina anbud.



Drivmedel

Med hänsyn till utmaningarna och riskerna som framgår av avsnitt Fordonsmarknaden rekommenderas att i upphandlingen tillåta valfritt fossilfritt drivmedel för de större fordonstyperna (LN2L och KB2L). Detta kan då innefatta el, biogas eller biodiesel och blir upp till anbudsgivarna att finna bästa lösningen. Fossildiesel kommer fortsatt inte vara möjligt att offerera, så inte heller reduktionspliktig diesel. Det innebär en så bred öppning som möjlig på marknaden för fossilfria fordon

Dock ser vi att mindre busstyper har goda möjligheter att offereras med eldrift (LS2L) varför detta också föreslås. För aktuell trafikområde finns således också en fördel i att LS2L föreslås att trafikeras på de tre tätortslinjerna eftersom tätortstrafik enligt Miljö och klimatstrategin ska köras på el.

Beräknad fordonsåtgång för trafikområdet

Av tabellen nedan framgår en sammanställning av beräknat antal fordon per linje. För respektive linje redovisas även föreslagen fordonstyp, aktuellt drivmedel och en beräkning över resursåtgången för tursatta och reservfordon. Sammanfattningen gäller för hela trafikområdet:

Fordonstyp	Drivmedel	Ordinarie fordon	Förstärk reserv	Teknisk reserv	Total
LS2L	Ei	5	0	1	6
LN2L	Fossilfritt	9	0	2	11
KB2L	Fossilfritt	26	2	5	33
KT2L	Fossilfritt	0	3	0	3
Total		40	5	8	53

Då fordonen av fordonstyperna sannolikt kommer depåplaceras i flera olika orter och utgå från olika bussdepåer så krävs fler reservbussar då det ska finnas minst fordonsreserv på varje ort av rätt fordonstyp. Utifrån en uppskattning för orter som behöver fordon stationerade så tillkommer fyra tekniska reserver utöver de som framgår av tabellen ovan.

Uppskattat behov av stationeringar

Utifrån trafikeringsunderlaget för linjetrafiken ser ett uppskattat behov av stationeringsorter ut enligt tabellen nedan. Stationeringen kan utgöras av en bussdepå alternativt en enklare uppställningsplats. Stationeringsorter beslutas av anbudsgivarna utifrån deras depålösningar.

Av tabellen framgår förväntade stationeringsorter baserat på trafikunderlaget:

Förväntad stationering	Fordons-typ	Drivmedel	Ordinarie fordon	Förstärknings-reserv	Teknisk reserv	Total
Lysekil	LS2L	Ei	2	0	1	3
	LN2L	Fossilfritt	3	0	1	4
	KB2L	Fossilfritt	10	1	2	13
Munkedal	LS2L	Ei	1	0	1	2
	LN2L	Fossilfritt	2	0	1	3
	KB2L	Fossilfritt	4	0	1	5
Kungshamn	LS2L	Ei	2	0	1	3
	KB2L	Fossilfritt	7	1	1	9
Uddevalla	LN2L	Fossilfritt	4	0	1	5
	KB2L	Fossilfritt	5	0	1	6
	KT2L	Fossilfritt	0	3	0	3
Total			40	5	11	56

Definitioner

Fordonsklass	Beskrivning
Klass A	Mindre buss för upp till 22 passagerare. Bussen har säkerhetsbälte och ett fåtal ståplatser.
Klass B	Mindre buss för upp till 22 passagerare. Bussen har säkerhetsbälte och inga ståplatser.
Klass I	Större buss för med än 22 passagerare. Bussen har inga säkerhetsbälte och många ståplatser.
Klass II	Större buss för med än 22 passagerare. Bussen har säkerhetsbälte och en lägre andel ståplatser.
Klass III	Större buss för med än 22 passagerare. Bussen har säkerhetsbälte och inga ståplatser.

Fordonskod	Beskrivning
LSBL	Landsbygdsbuss, ca 11 meter, tvåaxlad småbuss, klass B, låggolv
LS2L	Landsbygdsbuss, ca 11 meter, tvåaxlad småbuss, klass II, låggolv
LN2L	Landsbygdsbuss, ca 12 meter, tvåaxlad normalbuss, klass II, låggolv
LB2L	Landsbygdsbuss, ca 15 meter, treaxlig boggibuss, klass II, låggolv
KB2L	Komfortbuss, ca 15 meter, treaxlig boggibuss, klass II, låggolv
KB2H	Komfortbuss, ca 15 meter, treaxlig boggibuss, klass II, höggolv
KT2L	Komfortbuss, ca 15 meter, treaxlig tvåvåningsbuss, klass II, låggolv

13.

Ekonomiska konsekvenser och risker



Ekonomiska konsekvenser

Satsningen på utökad tågtrafik på Bohusbanan innebär ett minskat behov av bussfordon och därmed minskad produktion. Samtidigt har förstudien identifierat ett par områden i området där viss utökad trafik föreslås. Exempelvis behöver linjerna 840 och 845 förlängas till centrala Uddevalla för att systemet ska hänga ihop vilket innebär behov av något fler fordon och något ökad produktion.

Vidare görs en förändring där turer som idag endast körs under skoldagar föreslås gå samtliga vardagar året runt för att möjliggöra arbetspendling.

Detta innebär sammantaget ett minskat behov av fordon, samt minskad produktion i mätetalen timmar och kilometer. Antalet turer kommer däremot inte att förändras med anledning av satsningen på arbetspendlingsmöjligheter, det vill säga mer trafik på sommaren.

	Produktion 2023	Förslag	Förändring
Antal fordon	51	40	-11 fordon
Antal kilometer	5 168 000	3 933 000	-24%
Timmar	109 000	94 000	-14%
Antal turer	87 600	87 400	0%

Tabell 5. Beräknad förändring av produktionen genom förstudiens förslag.

Inräknat produktionen på 600-linjerna blir den sammanlagda produktionen i de båda avtalen Mellersta Bohuslän och Express Fyrbodal så här:

	Produktion 2023	Förslag	Förändring
Antal fordon	65	49	-16 fordon
Antal kilometer	6 500 000	4 900 000	-24%
Timmar	129 000	112 000	-13%

Figur 18. Beräknad förändring av produktion inklusive 600-linjerna (mellan Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg).

Notera att tabellerna ovan beskriver antalet tursatta fordon. Till detta tillkommer förstärkningsresurser och teknisk reserv.

Risker

I detta kapitel beskrivs de största riskerna som arbetsgruppen identifierat. Under respektive linje i bilaga 1 beskrivs risker och konsekvenser per linje.

Relationen Lysekil – Göteborg

Den största risken som identifierats är om vi inte kan få trafiken mellan Lysekil och Göteborg att fungera så bra som möjligt. Även om det är relativt få som arbetspendlar sträckan dagligen kan vi räkna

med såväl kundsynpunkter som andra reaktioner om inte denna relation fungerar.

Dagens linje har bara en planeringsförutsättning: Tidtabellen för Trafikverkets färja över Gullmarsfjorden. Bytestrafiken vid Torp kan flyttas framåt/bakåt för att passa till färjans tider.

Enligt förslaget ska resenärerna från Lysekil, under lågtrafik, åka bussen till Uddevalla C och där byta till tåg. Det innebär att vi i den framtida trafiken har tre lösningar att ta hänsyn till:

1. Trafikverkets färja över Gullmarsfjorden.
2. Körtiderna/linjesträckningen mellan färjan och Uddevalla C.
3. Tågavgångarna från Uddevalla C.

Av dessa tre planeringsförutsättningar kan vi inte förändra tågtiderna då detta skulle innebära stora konsekvenser för hela Västtågssystemet och hur det är uppbyggt. Körtiderna mellan färjan och Uddevalla C kan vi endast förändra vid Torp, genom att låta bli att åka in till Torp Terminalen kan ett par minuters restid sparas in. Samtidigt är det en punkt som många reser till/ från för arbetspendling och här kommer det även att finnas kvar bytesmöjligheter även om de inte blir lika många som i dagens upplägg. För att få en fungerande trafik är det därför endast färjans tider som är den faktor som är möjlig att påverka.

Förslaget innebär att vi i grunden följer färjans befintliga tider hela dagen utom under högtrafik. Vi önskar att högtrafiktiden tidigareläggs fem minuter på förmiddagen och eftermiddagen

samt i övrigt att en tidig avgång justeras tio minuter. Sammantaget innebär det inte fler turer med färjan varför den lilla justeringen inte borde vara kostnadsdrivande. Västtrafik har initierat samtal med Trafikverket och har fått första positiva signaler om att det bör vara möjligt enligt vårt önskemål.

Om vi kan trafikera enligt förslaget innebär det att bussen på morgonen är vid Uddevalla C tio minuter innan avgång med tåg mot Trollhättan/Göteborg samt 16 minuter innan avgång med tåg mot Stenungsund/Göteborg. På eftermiddagen blir bytesmarginalen från tåg till buss vid Uddevalla C tio minuter (tåget från Göteborg/Trollhättan) eller 18 minuter (från Göteborg/Stenungsund). Något senare på kvällen utökas väntetiden vid Uddevalla C till 20 respektive 28 minuter.

Om vi inte kan trafikera enligt förslaget blir bytesmarginalen endast fem minuter vid Uddevalla C vilket är för kort. Bussen skulle då behöva avgå en färjeavgång tidigare från Lysekil vilket innebär en bytestid (under högtrafik) vid Uddevalla C på 20-25 minuter på förmiddagen och 15-25 minuter på eftermiddagen. Även om den totala restiden relativt sett inte förlängs så mycket så kommer den upplevda restiden med en så lång bytesmarginal försämrats och attraktiviteten för resan blir lägre.

De förlängda restiderna som förslaget innebär märks även på helger. Jämfört med idag kommer restiden att förlängas cirka 20 minuter Lysekil – Göteborg vilket kan göra resrelationen mindre attraktiv och gör att fler tar bilen.

Ett sätt att hantera riskerna med restider och byten är att tre

dubbelturer med buss körs fortsatt körs direkt mellan Lysekil och Göteborg C under högtrafik vardagar. Detta innebär att riskerna i samband med byten elimineras och trafiken kan helt anpassas efter hur färjan går.

Relationen Sotenäs kommun – Lysekils kommun

Genom förändringen där Hallindens betydelse som bytespunkt försvinner försämras också resmöjligheterna mellan Sotenäs och Lysekil. Den vanligaste synpunkten på dagens trafik är att samtrafiken i Hallinden inte fungerar och man blir frånåkt. Väntetiden på nästa förbindelse kan vara upp till en timme.

Förstudien har därför sett över bytespunkt Hallinden. Genom de

förändringar som vi föreslår uppnås flera positiva konsekvenser, som förkortade restider till Uddevalla/Göteborg från Hunnebostrand och Bovallstrand och kraftigt förbättrade resmöjligheter från Sotenäs och norrut i Bohuslän. Men samtidigt försvåras resmöjligheterna mellan Lysekil och Sotenäs.

Förslaget innebär att det morgon och kväll finns direkta resmöjligheter mellan de båda kommunerna via linjerna 863, 865 samt att några turer har lagts in under dagen

Mer om denna risk och åtgärder finns att läsa under linjerna 850, 860, 862 och 865 i bilaga 1 Trafikeringsförslag per linje.



Figur 19. Hallindens betydelse som bytespunkt föreslås minskas. Hållplatsen pekas i många kundsynpunkter ut som en otrygg plats. Samtidigt innebär förändringen att antalet resmöjligheter mellan Lysekil och Sotenäs blir färre.

14.

Ytterligare medskick till upphandling



Dubbla trafikstarter i avtalet

Avtalsstart för de linjer som idag finns i avtalet Express Fyrbodals är sommaren 2027 medan avtalsstart för linjerna i Mellersta Bohuslän är sommaren 2028.

Förstudien har därför sett över hur ett robust system kan skapas med två trafikstarter i samma avtal och föreslår följande:

Sommar 2027:

- Linjerna som idag finns i Express Fyrbodalsavtalet förändras enligt förslaget. Det innebär linjerna 670, 679, 680, 681, 810, 840, 841, 860, 861, 870 och 871.
- Dessutom kan den nya gymnasielinjen 864 starta.
- Det vore önskvärt om ytterligare ett par förändringar är möjliga att göra inom den befintliga trafikeringen i avtalet Mellersta Bohuslän sommaren 2027:
- Linje 845 förlängs enligt förslaget från Torp till Kampenhof.
- Linje 852 läggs ner och linjerna 850 och 838 börjar trafikeras enligt förstudiens förslag.
- Linje 862 förändras enligt förstudiens förslag till att gå till Dingle.
- Linje 863 startas.

Sommar 2028:

- Övriga linjer förändras.

En förutsättning för att genomföra förändringarna är att tågtrafiken på Norra Bohusbanan fått utökad trafikering enligt vad som planeras.

Risker

Om inte de önskvärda förändringarna på befintliga linjer i avtalet Mellersta Bohuslän kan genomföras sommaren 2027 så innebär det följande risker:

- Linje 845: Linjen avslutas vid Torp Terminalen och resenärer hänvisas till annan trafik där; 840, 860, OrustExpressen samt de stadsbussar som trafikerar Torp Terminalen. Det blir ytterligare ett byte och risk för minskat resande. Dock ingen skillnad jämfört med befintlig trafikering.
- Linje 850/852/838: Det blir ett tydligare system om förändringen kan genomföras. Eftersom byten flyttas från Hallinden till Munkedals station kommer byten mellan 852 och 860/862 troligen fungera sämre och framför allt blir det svårt att få det att fungera i båda riktningar. Risken är därmed att resmöjligheterna i ena riktningen försämras vilket kan leda till minskat resande.
- Linje 862: Att fortsätta köra till Hallinden fungerar men precis

som för linje 852 kan det bli svårt att få en tidtabell som passar för byte i alla riktningar, det vill säga till/från 860 och 852. Även här är risken minskat resande.

- Linje 863: Om inte 862 förändras utan fortsätter med befintlig tidtabell så finns också gymnasieturer till Lysekil kvar i tidtabellen. Därmed behövs inte linje 863 startas och det finns inga risker förknippade med denna linje.

Särskild hänsyn med tanke på barn

En viktig aspekt i denna upphandling är mängden grundskolekolbarn som förväntas använda trafiken i framför allt Lysekils kommun. Dessutom kommer det vara många gymnasieelever som reser med linjerna i alla tre kommuner Lysekil, Sotenäs och Munkedal.

I enlighet med Barnkonventionen artikel 2,3 och 6, ska barn inte diskrimineras och har rätt till trygghet och säkerhet och bör tas särskild hänsyn.

I den mån det är möjligt bör upphandlingen ställa krav på de förare som ska köra trafiken. De bör visa utdrag ur belastningsregistret för sin arbetsgivare samt ha relevant utbildning/kunskap för att utföra trygga resor för skolbarnen.



