

<b>Styrelsen</b>	<b>2024-12-12</b>
<b>Handling nr</b>	<b>10.4</b>
<b>Handläggare</b>	<b>Mikael Faleke</b>
<b>Daterad</b>	<b>2024-11-20</b>
<b>Reviderad</b>	

**Till  
Styrelsen för Västtrafik AB**

## **Förstudie Trafik 2027 Mellersta Bohuslän och Express Fyrbodäl**

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att ge VD i uppdrag att godkänna redovisade förutsättningar som inriktning i fortsatt upphandlingsarbete, samt
- att godkänna föreslagna tågsatsningar enligt Målbild tåg 2035 och Handlingsplan tåg 2028.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

# FÖRSTUDIE TRAFIK 2027 MELLERSTA BOHUSLÄN OCH EXPRESS FYRBODAL

## Innehåll

Inledning .....	2
Geografiskt område och omfattning .....	2
Utgångspunkter för förstudien .....	3
Beskrivning av föreslagna trafikförändringar .....	5
Expressbusstrafiken .....	5
Satsning på utökad tågtrafik.....	15
Ekonomi .....	15
Miljö- och fordonskrav .....	16
Konsekvensanalys och kundpåverkan .....	16
Konsekvensbeskrivning .....	17
Förarperspektiv .....	18
Risker .....	18

## Inledning

Västtrafik har under 2025 behov av att genomföra en upphandling av busstrafiken i Mellersta Bohuslän inklusive expressbusstrafiken i området då nuvarande avtal upphör att gälla i juni 2027 respektive juni 2028. En gemensam upphandling föreslås för de två områden som idag är två separata avtal.

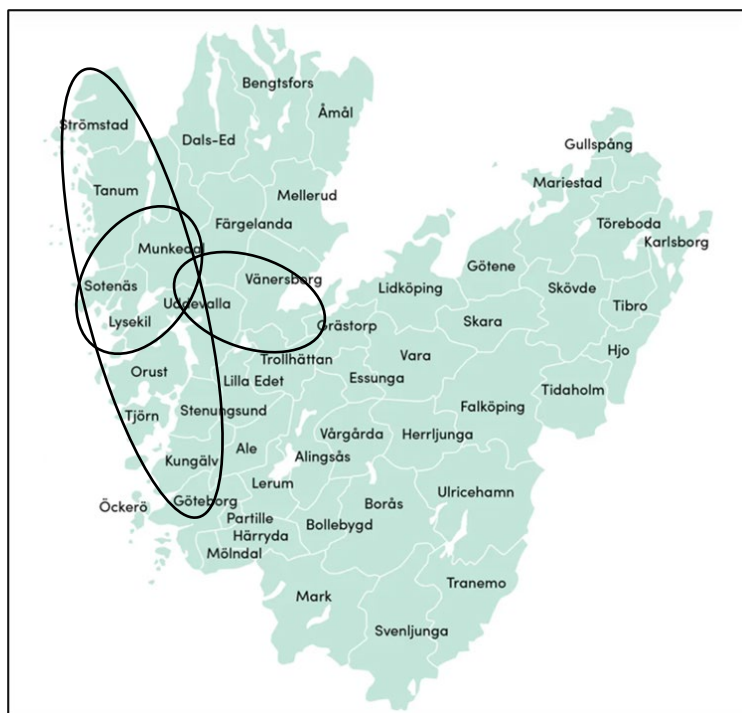
Inför upphandlingen har en förstudie genomförts för att tydliggöra vad som ska upphandlas, med hänsyn taget till hur det ser ut i dag samt framtida planer och målsättningar som kommer att påverka kollektivtrafiken under den kommande avtalstiden.

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

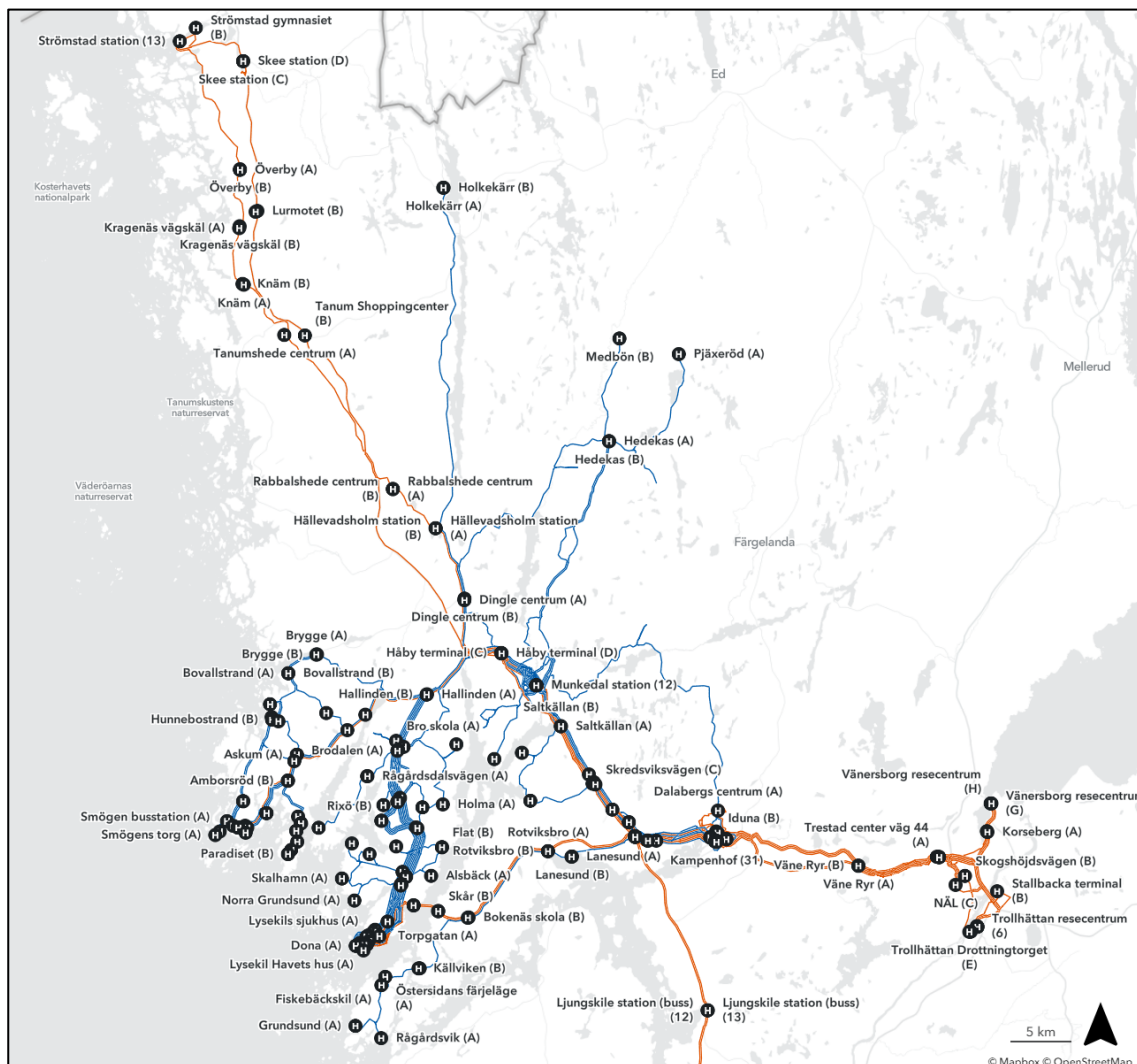
## Geografiskt område och omfattning

Upphandlingen omfattar två befintliga avtal. Avtalet Mellersta Bohuslän, som innefattar den lokala trafiken inom och mellan de tre kommunerna Lysekil, Sotenäs och Munkedal samt med koppling mot Uddevalla. Avtalet Express Fyrbodals, som innefattar expressbusstrafiken från Göteborg och norrut till Uddevalla, Lysekil, Sotenäs, Munkedal, Tanum och Strömstad och från Uddevalla och österut mot Trollhättan och Vänersborg.

Den utökade tågtrafiken på Bohusbanan är en förutsättning för den föreslagna trafiken varför även denna ingått i förstudiens omfattning.



Figur 1 Bilden visar omfattning av befintligt trafikavtal.



Figur 1. Bilden beskriver nuvarande trafikering.

## Utgångspunkter för förstudien

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

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 t ex. Synpunkter som rör förarens bemötande och körsätt hanteras löpande i direkt dialog mellan Västtrafik och trafikföretagen under avtalsperioden.

Av de övriga synpunkter som inkommit är det framför allt många synpunkter på otrygga bytespunkter och främst Hallinden i norra delen av Lysekils kommun.

Dialog med olika resenärsgupper i form av ungdomsråd (eller motsvarande), äldreåd samt råd för tillgänglighetsfrågor i de tre kommunerna Lysekil, Munkedal och Sotenäs har genomförts.

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

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

Det finns många fördelar med trafiken som den ser ut idag och för en stor del av linjenätet föreslås endast smärre justeringar. Den stora möjligheten i kommande avtal är den föreslagna utökade tågtrafiken. Handlingsplan tåg 2028 beskriver hur tågen på Norra Bohusbanan går via Trollhättan vilket snabbar upp resandet med cirka 20 minuter. På södra Bohusbanan föreslås en förtätning av trafik hela vägen upp till Uddevalla.



Figur 2. Handlingsplan tåg 2028 föreslår en utökad tågtrafik i Bohuslän.

Den utökade tågtrafiken innebär att det blir en avgång per timme upp till Munkedal och därefter en avgång varannan timme upp till Strömstad (via Trollhättan) samt två gånger per timme till Uddevalla (via Stenungsund). En stor del av den parallella busstrafiken kan därmed dras in eller förändras. Se vidare under nästa rubrik ”Beskrivning av föreslagna trafikförändringar”.

Förstudien har genomförts med följande huvudsakliga principer:

- 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.

Förstudien har identifierat att det finns potential att öka det hållbara resandet genom att skapa nya kopplingar och snabba upp vissa reserelationer.

## Beskrivning av föreslagna trafikförändringar

### Expressbusstrafiken

Befintlig trafikering bygger på kapacitetsstarka fordon (dubbeldäckare) som kör Göteborg – Torp Terminalen (utanför Uddevalla) där linjer till olika delar av Bohuslän och Fyrbodol har gemensamma ankomst- och avgångstider vilket förenklar för resenärer att kunna resa vidare. Bussen från Göteborg fortsätter till Lysekil vilket innebär att de har direktresor till Göteborg medan övriga byter till annan buss.

Förslaget innebär att en stor del av resandet flyttas till tåg vilket innebär förändringar för resande med Expressbusslinjerna enligt nedanstående beskrivning.

### Arbetspendling i Bohuslän

Arbetspendling utgör tillsammans med gymnasieelevers resor en stor andel av det regelbundna resandeunderlaget i Mellersta Bohuslän. För att analysera de regelbundna resbehoven har förstudien därför använt statistik från SCB avseende arbets- och gymnasiependling från år 2022, dels på en kommunövergripande nivå, dels från tätort till tätort och i vissa fall även från område till område.

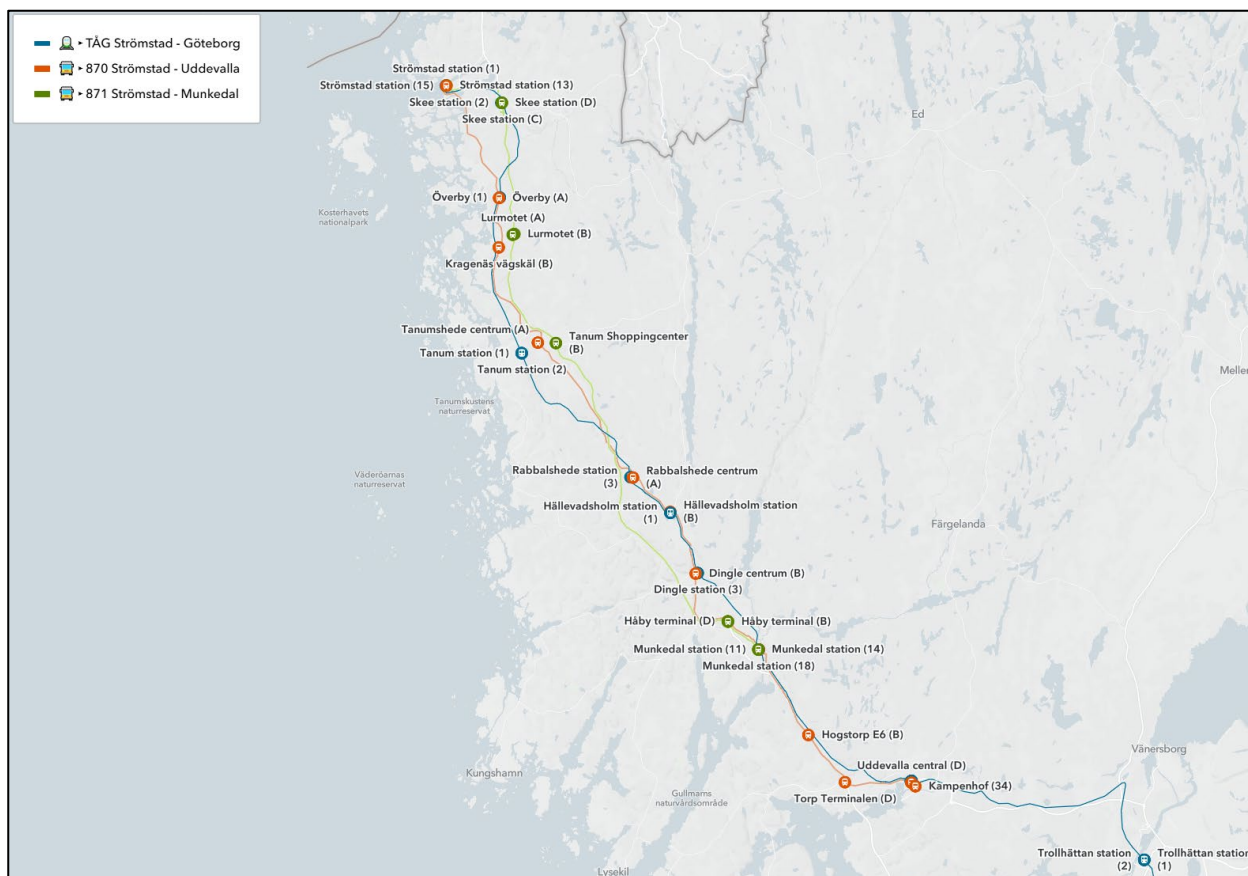
I nedanstående tabeller redovisas de tre kommuner med störst arbetspendling till/från respektive kommun (den interna pendlingen inom kommunen har ej tagits med här.).

Kommun	Pendlar till (antal pendlare)		
Strömstad	Tanum (253)	Göteborg (117)	Uddevalla (58)
Tanum	Strömstad (605)	Uddevalla (260)	Munkedal (216)
Sotenäs	Lysekil (206)	Uddevalla (199)	Göteborg (185)
Munkedal	Uddevalla (969)	Tanum (392)	Lysekil (259)
Lysekil	Uddevalla (535)	Göteborg (224)	Munkedal (204)
Uddevalla	Trollhättan (2000)	Göteborg (1968)	Stenungsund (839)

Kommun	Pendlar från (antal pendlare)		
Strömstad	Tanum (605)	Uddevalla (85)	Göteborg (83)
Tanum	Munkedal (392)	Strömstad (253)	Uddevalla (149)
Sotenäs	Munkedal (195)	Lysekil (192)	Tanum (176)
Munkedal	Uddevalla (532)	Tanum (216)	Lysekil (202)
Lysekil	Uddevalla (438)	Munkedal (259)	Sotenäs (206)
Uddevalla	Trollhättan (1299)	Vänersborg (1199)	Munkedal (969)

## Resande till/från Strömstad och Tanum

Varannan timme går det tåg till/från Göteborg via Uddevalla/Trollhättan. Varannan timme kör linje 871 som idag, det vill säga från Strömstad via Tanum och till Munkedal. I dag går bussen till Torp Terminalen för möjlighet till byte mot exempelvis Göteborg. I framtiden byter resenärerna till tåg vid Munkedals station. Linje 870 kompletterar i stråket genom att skapa en större yttäckning mellan stationsorterna och den kommer att ha en trafikering som är liknande dagens. Turtäthet och restider blir i stort likvärdiga jämfört med idag (Se tabell nedan.).



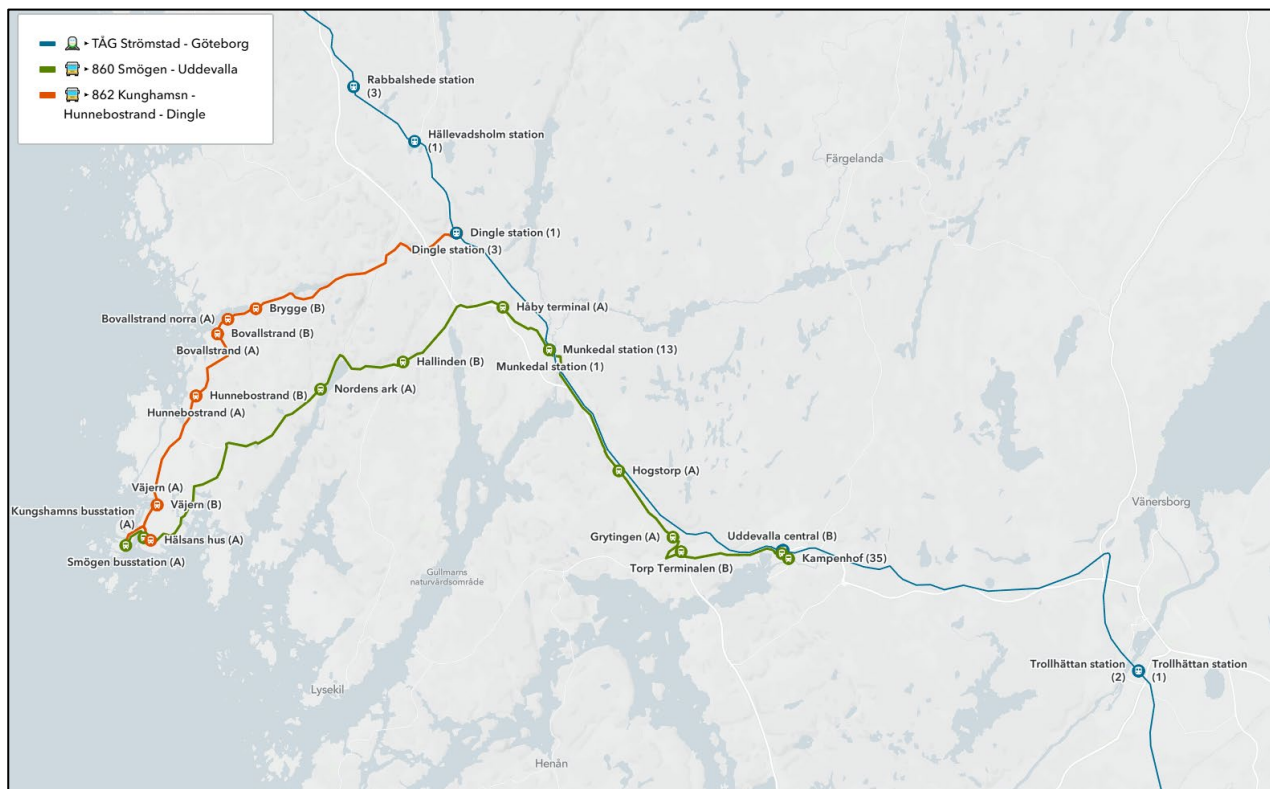
Figur 3. Regionala busslinjer och tåg från Strömstad och Tanums kommuner.

Reserelation	Idag		Förslag	
	Turer per vardag	Restid	Turer per vardag	Restid
Strömstad - Göteborg	16	2:18-3:42	16	2:23-2:35
Strömstad - Trollhättan	16	1:40-2:50	14	1:46
Strömstad - Uddevalla	17	1:17-2:03	16	1:18-1:27

## Resande till/från Sotenäs

Sotenäs kommun får två kopplingar till det storregionala stråket. Från kustsamhällena i norra kommundelen (Väjern, Hunnebostrand och Bovallstrand) blir det koppling till tåg vid Dingle station medan huvudorten Kungshamn/Smögen kopplas till tåg vid Munkedal station.

Eftersom turtätheten med tåg vid Dingle station är en gång varannan timme så blir det ett minskat turutbud i denna relation, å andra sidan blir restiden för de flesta relationer förkortad och endast ett byte i Dingle krävs jämfört med ett idag till Uddevalla och Trollhättan eller två idag till Göteborg. Det kommer att finnas ytterligare resmöjligheter med buss via Kungshamn men med förlängd restid på cirka 50 minuter. För resande till/från Kungshamn/Smögen blir turtäthet och restider likvärdiga jämfört med idag (se tabell nedan.).



Figur 4. Regionala busslinjer och tåg från Sotenäs kommun.



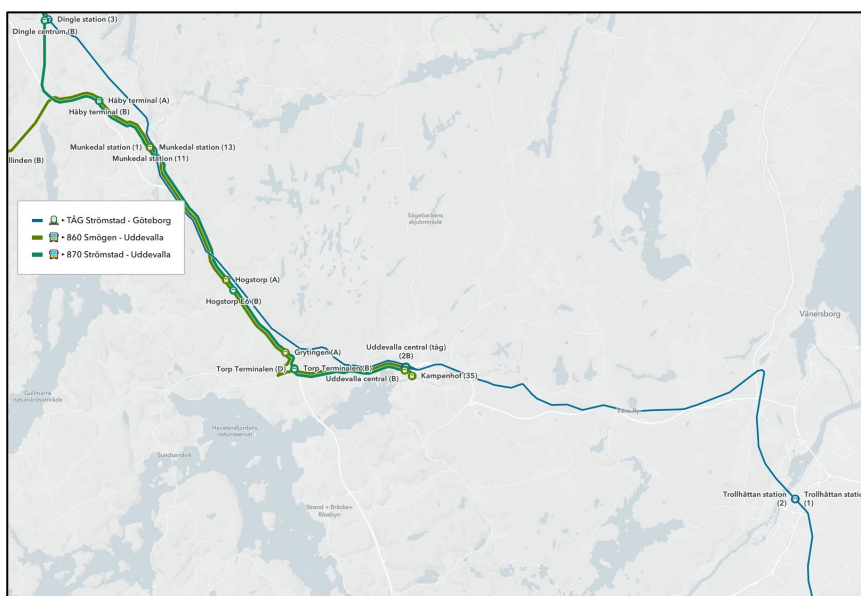
Reserelation	Idag		Förslag	
	Turer per vardag	Restid	Turer per vardag	Restid
Kungshamn - Göteborg	16	2:16-2:20	17	2:23
Kungshamn - Trollhättan	16	1:57-1:59	16	1:36
Kungshamn - Uddevalla	21	1:15-1:21	18	1:15-1:22
Hunnebostrand - Göteborg	17	2:20-3:09	9	2:23
Hunnebostrand- Trollhättan	16	1:54-2:49	9	1:46
Hunnebostrand - Uddevalla	17	1:19-2:10	9	1:22
Hunnebostrand - Uddevalla (via Kungshamn)			9	2:13

## Resande till/från Munkedal

Munkedals station kommer att ha tåg en gång per timme söderut mot Uddevalla, Trollhättan och Göteborg samt en gång varannan timme mot Tanum och Strömstad. Det huvudsakliga långväga resandet framöver förväntas ske via tåg. Eftersom Torp Terminalen är en viktig målpunkt för invånarna i Munkedal kommer det dock även att bli fortsatt busstrafik dit 24 gånger per vardag och dessa bussar fortsätter in till centrala Uddevalla. Tillsammans med ett par bussar som inte går via Torp terminalen så kommer relationen Munkedal – Uddevalla fortsatt att ha 30 bussturer per dag.

Restiden till Uddevalla och Trollhättan blir i stort sett halverad och restiden till Göteborg förkortas med cirka en kvart. Detta jämfört med att åka buss vilket är huvudalternativet idag även om det finns en del tåg. Turutbudet blir något minskat till Göteborg och till Trollhättan vilket förklaras av att det idag går buss och tåg nästan samtidigt från Munkedal och söderut.

Framöver flyttas det långväga resandet till tåg och det erbjuds fortsatt minst en resmöjlighet per timme till Trollhättan och Göteborg (se tabell nedan).



Figur 5. Regionala busslinjer och tåg från Munkedals kommun.

Reserelation	Idag		Förslag	
	Turer per vardag	Restid	Turer per vardag	Restid
Munkedal - Göteborg	25	1:16-2:13	21	1:17-1:46
Munkedal - Trollhättan	24	0:49-1:39	18	0:40
Munkedal - Uddevalla	41	0:16-0:38	48	0:16-0:36

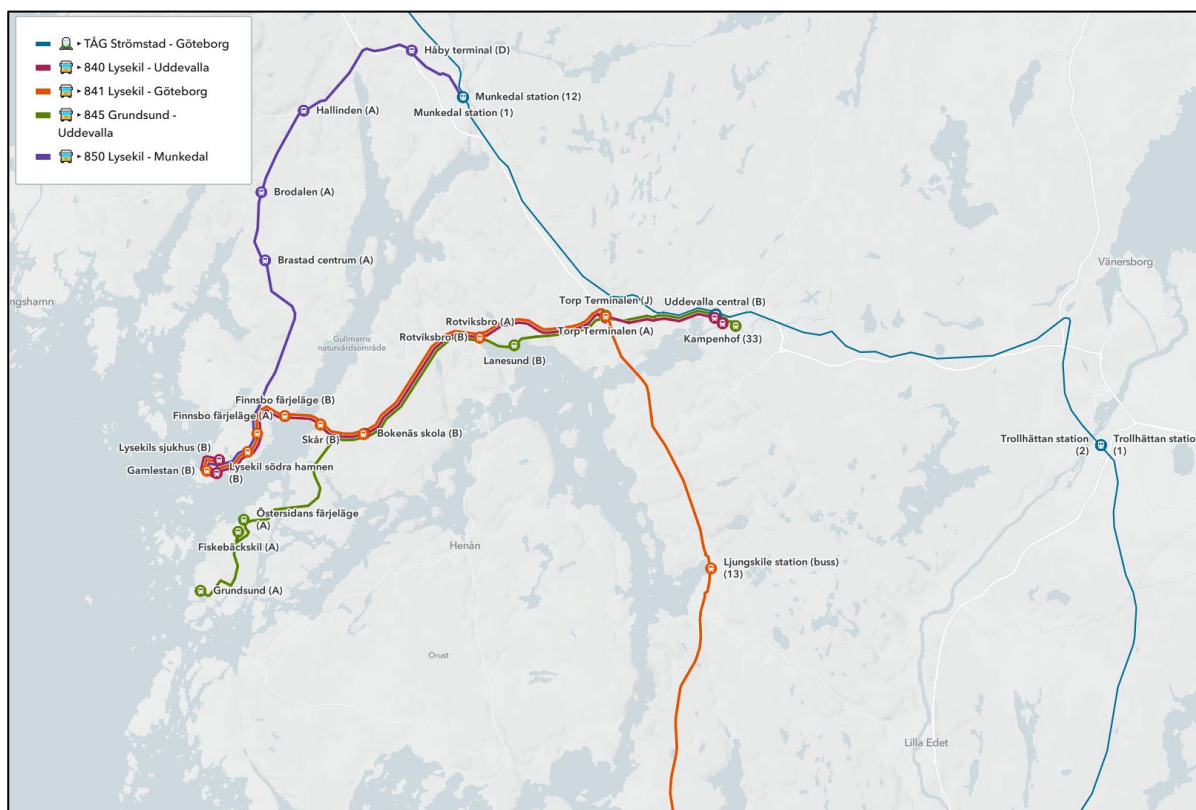
## Resande till/från Lysekil

Det blir tre kopplingar mot det storregionala stråket från Lysekil. För dem som bor norr om Lysekils tätort blir den snabbaste vägen med buss till Munkedals station och tåg därifrån. Denna resmöjlighet finns även idag men kräver ett byte vid Hallinden vilket upplevs vara en otrygg bytespunkt som förstudien jobbat bort.

Reser man från Lysekils tätort sker resan med buss via färjan över Gullmarsfjorden, Torp Terminalen och till Uddevalla. Här sker byte till tåg för vidare resa. Eftersom restiden denna väg förlängs jämfört med idag kommer direktbussar att fortsatt gå under högtrafik mellan Lysekil, Torp Terminalen, Ljungskile och Göteborg. För dessa direktbussar blir restiden oförändrad jämfört med idag.

Den tredje kopplingen är för dem som reser från Skaftölandet. De byter idag till buss söderut vid Torp Terminalen men kommer i framtiden att byta till tåg vid Uddevalla C. Under högtrafik kvarstår möjligheten att byta till buss. Från Grundsund blir det något färre resmöjligheter men oförändrad restid för den som ska till Göteborg eller Trollhättan. Det finns dock tre resmöjligheter per timme Uddevalla – Trollhättan så med förlängd restid bibehålls dagens turtäthet. De resmöjligheter som nämns i tabellen nedan är framför allt de som gäller under högtrafik.

I stort sett kvarstår turtäthet och restider till/från Lysekil, med undantag för det långväga resandet till Lysekils tätort under lågtrafik. Den resan förlängs med 10–20 minuter eftersom tåget då är det primära resalternativet. Förslaget innebär att Västtrafik inte längre kör busstrafik parallellt med tåget, med undantag för under högtrafik.



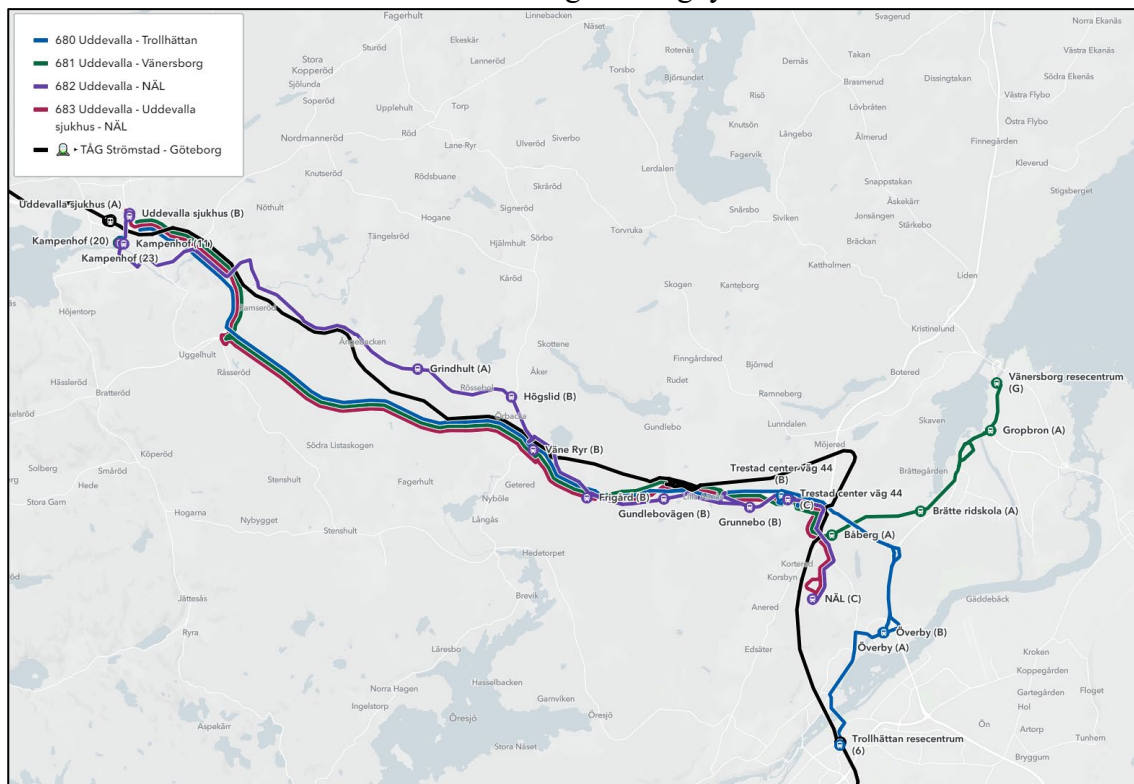
Figur 6. Regionala busslinjer och Tåg från Lysekils kommun.

Reserelation	Idag		Förslag	
	Turer per vardag	Restid	Turer per vardag	Restid
Lysekil - Göteborg	18	1:58-2:00	21	1:55-2:23
Lysekil - Trollhättan	19	1:39	17	1:36
Lysekil - Uddevalla (byte idag, framöver direktbuss)	21	0:59-1:01	19	1:00
Brastad - Göteborg	18	2:04-2:45	16	1:59
Brastad - Trollhättan	19	1:30-2:03	16	1:22
Brastad - Uddevalla	20	0:55-1:30	17	0:58-1:13
Grundsund - Göteborg	10	2:06-2:13	5	2:05-2:35
Grundsund - Trollhättan	10	1:37-1:47	8	1:45
Grundsund - Uddevalla (byte idag, framöver direktbuss)	10	1:05-1:10	15	1:10

## Resande mellan Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg

Idag trafikerar fem Expressbusslinjer på olika sätt i stråket mellan de tre kommunerna. Även tåg kör mellan Uddevalla och Trollhättan. Från 2027 utökas tågtrafiken och en stor del av resandet förväntas flyttas över till tåg. Fyra busslinjer föreslås vara kvar med olika uppdrag, från Uddevalla till NÄL, till Trollhättan och till Vänersborg. Tabellen nedan jämför resmöjligheter med de aktuella expressbusslinjerna och tåg idag jämfört

med förslaget. Utöver detta finns en mängd andra alternativ, exempelvis med byte till stadsbuss mellan Trollhättan och Vänersborg eller tågbyte i Öxnered.



Figur 7. Bohusbanan och regionala linjer i Trestadsområdet.

Reserelation	Idag		Förslag	
	Turer per vardag	Restid	Turer per vardag	Restid
Uddevalla - Trollhättan (direktståg)	12	0:18-0:21	17	0:21
Uddevalla - Trollhättan (buss)	36	0:32-0:52	20	0:33
Uddevalla - Vänersborg (expressbuss)	11	0:33-1:06	21	0:35

## Resande till/från Uddevalla

Uddevalla är ett viktigt pendlingsnav för samtliga kommuner i norra Bohuslän. Hur expressbusstrafiken mellan Uddevalla och dessa kommuner förändras framgår av styckena ovan. Den linje som inte berörs av dessa texter är linje 810 Göteborg – Ljungskile – Uddevalla. Det är en högtrafiklinje som kompletterar södra Bohusbanan med både fler resmöjligheter och ökad kapacitet.

I och med att Bohusbanan får utökad turtäthet med 30-minuterstrafik Göteborg – Stenungsund – Uddevalla under hela trafikdygnet försvinner behovet av en kompletterande busslinje och linje 810 dras in. Restiden med tåg är kortare, exempelvis blir resan Ljungskile – Göteborg tolv minuter snabbare. Skillnaden för resenärerna blir att linjen trafikerar Kungälv resecentrum vilket innebär att resande mellan

Uddevalla/Ljungskile och Kungälv, som idag kunnat resa med bussen, får hitta andra resvägar, exempelvis linje 841 Lysekil – Torp – Göteborg.

## **Gymnasieelevers resor**

Det är geografiskt långt mellan gymnasieskolorna i Bohuslän och därmed långa resor för många gymnasieelever. Förstudien har därför arbetat för att skapa snabba och effektiva resvägar för så många gymnasieelever som möjligt.

Resandet är stort och kräver flera fordon redan idag och detta har öppnat möjligheten att se utanför befintligt linjenät och arbeta med nya linjesträckningar utan att det behövs fler fordon.

Linjenätet som föreslås är så yttäckande att det bara i undantagsfall blir längre än två kilometer till hållplats. Vad som är rimligt avstånd finns inte definierat men kommunen har skyldighet att bekosta gymnasieelevers resor om det är längre än sex kilometer till skolan. Kommunernas skolskjutsreglementen anger tre eller fyra kilometer som längsta avstånd till hållplats för elever på högstadiet.

Som grund i systemet finns ett tåg ”gymnasietåget” som avgår från Strömstad klockan 06:42 och är framme vid Uddevalla Östra i tid tills gymnasieskolorna börjar klockan 08:30. Detta är ett specialtåg eftersom tåg från Strömstad normalt inte passerar Uddevalla Östra utan går till Göteborg via Trollhättan. Kapaciteten på detta tåg kommer inte att räcka för allt resande utan viss busstrafik behövs också.

### ***Gymnasieelever i Strömstads kommun***

Huvuddelen av eleverna går i gymnasiet i Strömstad och berörs ej av denna upphandling. En del elever går i Uddevalla och reser med ”gymnasietåget”.

### ***Gymnasieelever i Tanums kommun***

Elever som ska till Strömstad berörs ej av denna upphandling. Elever som ska söderut till gymnasierna i Munkedal eller Uddevalla reser med ”gymnasietåget”. Denna elevgrupp är så stor att tåget är i stort sett fullsatt från Dingle station.

### ***Gymnasieelever i Sotenäs kommun***

Eleverna reser antingen till gymnasiet i Lysekil eller till Uddevalla. Några går också gymnasiet i Munkedal. För elever till Lysekil och Munkedal sker ingen förändring av resmöjligheterna jämfört med idag. För elever till Uddevalla från Kungshamn/Smögen blir det direktbuss vilket förkortar restiden med cirka 30 minuter enkel väg jämfört med idag. Elever som bor i Hunnebostrand/Bovallstrand och ska till Uddevalla åker via Dingle station och tåg till Uddevalla Ö och får också cirka 30 minuter kortare restid jämfört med idag då de behöver byta buss två gånger alternativt byta en buss och gå från Kampenhof till skolorna.

### ***Gymnasieelever i Munkedals kommun***

Huvuddelen av eleverna reser till Uddevalla och för dem bibehålls i stort dagens resmöjligheter. Skillnaden mot idag är att bussen körs hela vägen till gymnasieskolorna vid Uddevalla Östra och de behöver inte byta vid Kampenhof (till annan buss eller promenad). Smärre förändringar har gjorts av de lokala linjerna, som kör gymnasieeleverna in till Munkedal. För några innebär förändringen cirka 20 minuters

kortare restid medan några får längre till busshållplats då mindre vägar med lågt resande inte längre trafikeras.

För elever som ska till gymnasiet i Munkedal eller Dingle blir resmöjligheterna även här i stort som idag.

### ***Gymnasieelever i Lysekils kommun***

De flesta elever ska till gymnasiet i Lysekil men resande sker också till Munkedal och Uddevalla.

För de flesta elever som ska till gymnasiet i Lysekil blir det små eller inga förändringar. Förändringen av det lokala linjenätet mellan Lysekil och Hallinden innebär kortare restid för vissa, längre restid för andra och i några fall också längre till hållplats.

Elever som ska till Munkedal eller Uddevalla kommer också att kunna resa som idag. Förbättringar görs för elever från Skaftölandet som idag behöver byta buss vid Torp Terminalen på morgonen. De kan resa hela vägen till skolan utan att byta. Förbättringar blir det också för elever som kommer från Lysekils tätort. De får 20 minuter kortare restid på morgonen och direktbuss till skolan.

## **Lokala resor**

I de tre kommunerna finns lokala linjer i varierande omfattning. Många av dessa har ett så lågt resande att de är lågfrekventa. Linjerna i Sotenäs och Munkedals kommuner har i genomsnitt mellan 1 och 7 resande per tur. I Lysekil är resandet större eftersom de är planerade så att grundskoleeleverna ska kunna resa med dem. Lysekil kör bara i väldigt begränsad omfattning egen skoltrafik utan använder de linjer som Västtrafik kör. Det innebär i praktiken att Västra Götalandsregionen idag tar ett större kostnadsansvar för grundskoleresor i Lysekil än i resten av regionen. Resandet på våra linjer i Lysekil är i genomsnitt 10 till 46 resande per tur. Om grundskoleeleverna räknas bort skulle resandet vara cirka 2 till 10 resande per tur.

På grund av det låga resandet har en översyn gjorts och i några fall föreslås förändringar. För dem som inte längre kan använda den linjelagda trafiken finns närtrafik som alternativ.

Flera av de lokala linjerna är anpassade efter gymnasieskolornas läsår och tider. Förstudien föreslår att linjerna ska gå året om och inte dras in vid skollov, detta för att skapa möjlighet även för arbetspendlare att använda linjerna. Här bör det finnas en potential till ökat hållbart resande.

### ***Lokala linjer i Sotenäs***

Tre lokala linjer föreslås i Sotenäs vilket är detsamma som idag. En av linjerna, till Bohus Malmön körs anropsstyrd med mindre fordon under vintern och med buss endast under sommaren.

De båda andra linjerna, idag Soterundan, är yttäckande lokala linjer som kompletterar i de områden som saknar närtrafik och som möjliggör serviceresor till centralorten Kungshamn. En av linjerna förlängs till Gerlesborgsskolan i Tanums kommun vilket varit önskat under en längre tid.

### **Lokala linjer i Munkedal**

I Munkedal finns en linje i tätorten Munkedal som är av karaktär servicelinje. Denna bibehålls men får en något minskad yttäckning utifrån befintligt behov och annan trafikering. Tätorten Hedekas trafikeras idag av tre linjer varav två enbart är anpassade efter gymnasieelevers resor. De tre linjerna har olika startpunkter och kör olika vägar mellan Hedekas och Munkedal. Dessa tre linjer ersätts av två vilket innebär något längre till hållplats för några. Övriga två gymnasieanpassade linjer i kommunen kvarstår med mindre förändringar.

### **Lokala linjer i Lysekil**

De sex linjer som idag anpassats efter grundskolans resbehov struktureras om till tre linjer. Yttäckningen blir i stort sett som idag men för några blir det något längre till hållplats och för andra kan restiden bli både kortare och längre.

En av de sex linjerna trafikerar även den största privata arbetsgivaren Preemraff. Här görs en särskild satsning på en ny linje som anpassas efter skiftetiderna och som dessutom angör två hållplatser vid raffinaderiet jämfört med en idag vilket förhoppningsvis leder till ett ökat hållbart resande för de anställda vid Preemraff.

I Lysekils tätort finns en yttäckande servicelinje som föreslås finnas kvar men små justeringar görs av linjesträckningen och tidtabellen förenklas på så sätt att linjen alltid körs på samma sätt. Idag har linjens 17 dagliga turer nio olika körvarianter.

## Satsning på utökad tågtrafik

Såsom beskrivet ovan kommer tågtrafiken att utgöra ryggraden för det långväga resandet mellan Bohuslän och Göteborg. Trafikeringsupplägget för busstrafiken baseras helt på de nya tågavgångarna i Dingle, Munkedal och Uddevalla. Behovet av ett parallellt bussupplägg minskas med en taktfast tågstomme där många mils körning med buss kan besparas. Om den planerade utökningen för tågtrafiken inte genomförs, faller delar av trafikeringsupplägget och mer busstrafik krävs, främst mellan Munkedal och Uddevalla samt mellan Uddevalla och Göteborg.

Att trafikutbudet är begränsat till varannan timmestrafik norr om Munkedal beror främst på banans kapacitet, att det är långt mellan mötesplatserna för tågen på norra Bohusbanan. Sträckan Uddevalla-Munkedal går dock bra att förtäta trafiken på eftersom det är en förhållandevis kort sträcka. Det går också åt samma antal fordon för linjen om vartannat tåg vänder i Uddevalla eller om det vänder i Munkedal. Genom att skapa timmestrafik till Munkedal så uppnås en turtäthet som möjliggör att mycket av den parallella busstrafiken på sträckan kan upphöra och bussarna från exempelvis Sotenäs kan mata till tågen i Munkedal.

## Ekonomi

### **Förändring på grund av föreslagna förändringar av busstrafiken**

Tabellen nedan visar förändringar i produktion och fordon jämfört med utförd trafik 2023.

Produktion/fordon	Totalt
Fordonskilometer	4 900 000 (-24%)
Timmar	112 000 (-13%)
Fordon	49 (-16)

Förstudien har haft ett särskilt uppdrag att minska den busstrafik som går parallellt med tågtrafik. Den minskade kostnaden för avtalet kommer att täcka en del av den ökade kostnaden för utökad tågtrafik.

### **Utökning av tågtrafiken**

Kostnaden för trafikökningen med de nya tågen via Trollhättan till Munkedal och Strömstad är grovt beräknad till 27 mnkr per år och den beräknas generera cirka 400 000 nya resor per år.

Motsvarande kostnad för den utökade trafiken mellan Stenungsund och Uddevalla är grovt beräknad till 6 mnkr per år och här väntas förändringen genererar cirka 100 000 nya resor per år.

Förändringen innebär också en överflyttning av resande från buss till tåg. En översiktlig beräkning indikerar en överflyttning av mellan 500 000 och 600 000 resor från buss till tåg per år.



### **Sammanfattning ekonomi**

Den totala kostnaden för den lokala busstrafiken i mellersta Bohuslän samt den regionala busstrafiken inklusive tågtrafiken till och från Bohuslän förväntas öka något. Såsom beskrivet ovan beror ökningen på satsningen på utökad tågtrafik.

Genom det förändrade systemupplägget där parallell busstrafik till tåget minskas kommer kostnaden för bussavtalet att minska. Om dagens trafik kostnad används som beräkningsgrund kan det antas att den minskade trafik kostnaden för busstrafiken blir cirka 25 mnkr. Innan upphandlingen har slutförts saknas exakt kostnad för vad det nya bussavtalet kostar.

<b>Sammanfattning ekonomi</b>	
Ökad trafik kostnad tåg	33 mnkr
Minskad trafik kostnad buss	-25 mnkr
Ökad total kostnad buss och tåg	8 mnkr
Förväntat ökat resande	500 000 resor
Kostnad per tillkommande resa	16 kr

### **Miljö- och fordonskrav**

Västtrafik genomför kontinuerliga dialogmöten med potentiella fordonsleverantörer där en del i dialogen syftar till att ge Västtrafik en bild av vilka fordonstyper med tillhörande möjliga drivmedelsalternativ som finns på marknaden och därmed är möjliga/lämpliga att kravställa i trafikupphandlingarna.

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

Eftersom en stor del av trafiken i området utgörs av längre regionala linjer där flera kräver större fordon så föreslås att den största andelen fordon kravställs med fossilfritt drivmedel. Endast de mindre bussar som kör lokala linjer i tätorterna Munkedal, Lysekil, Smögen/Kungshamn och delvis på landsbygden utanför dessa orter, kan kravställas med el-drift.

### **Konsekvensanalys och kundpåverkan**

En viktig del i arbetet med trafikförändringar är att analysera vilka konsekvenser de föreslagna förändringarna får för dagens kunder, samt för möjligheten att få fler att resa med kollektivtrafiken. Som beskrivs inledningsvis har förstudien gjort en kartläggning av sociala faktorer i inledningen av arbetet, och sedan en analys som väger in de förändringar som föreslås. Analyserna har gjorts utifrån en mängd olika underlag och perspektiv, bland annat demografiska data och resandedata. Även synpunkter från kunder, berörda kommuner och lokala råd för ungdomar, äldre och tillgänglighetsfrågor har beaktats.

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

Förändringen av den långväga trafiken med ökat fokus på tågresor får påverkan på ett stort antal kunder. Deras resmöjligheter och restider förändras dock ganska marginellt. För de allra flesta kommer resan fortsatt kunna göras vid den tid då de reser idag men de får resa något annorlunda och byta till tåg i stället för till buss. De som får den största förändringen är de som reser till/från Lysekil utanför högtrafiktid. De åker då via tåg till/från Uddevalla och får en förlängd restid på 10–20 minuter samt ett byte. Samtidigt får arbetspendlare Lysekil – Uddevalla (som är den stora gruppen) direktresor.

Fokuset på gymnasieelevers resor i området gör att de flesta elever får oförändrade resmöjligheter eller bättre och snabbare resmöjligheter, exempelvis från Smögen, Hunnebostrand och Pjäxeröd där restiden förkortas 20–30 minuter enkel väg. För ett mycket litet antal, noll till fem elever per kommun, blir det något längre till hållplats.

Hallinden har upplevts som en otrygg bytespunkt och i den nya trafikeringen sker byten vid Håby Terminal eller Munkedals station. Detta innebär att resande mellan Sotenäs och Lysekil inte längre kan resa som idag, det vill säga med byte mellan linjerna och väntetid i Hallinden. I stället skapas ny direktbusstrafik mellan Lysekil och Kungshamn/Smögen samt mellan Lysekil och Bovallstrand/Hunnebostrand/Väjen. Det blir dock inte lika många resmöjligheter som idag då det varit trafik varje timme mellan de båda kommunerna. Ett litet antal resenärer åker i relationen idag och för dessa blir det något färre turer men samtidigt direktresor och kortare restid.

## Konsekvensbeskrivning

### ***Positiva konsekvenser av trafikupplägget för kommunerna i mellersta Bohuslän***

- Tätare tågtrafik och kortare restid Munkedal och Uddevalla
- Munkedal är en enklare plats för bytesresor än vad Uddevalla C är med dagens förutsättningar.
- Sotenäs kommun samt östra delarna av Lysekils kommun får kortare restider till Uddevalla och Göteborg
- Lysekils kommun får direktresa till centrala Uddevalla vilket främjar arbetspendling i stråket.

### ***Positiva konsekvenser av trafikupplägget för kommunerna i övriga delar av Fyrbodals kommun***

- Kortare restid mellan Strömstad och Trollhättan samt mellan Strömstad/Uddevalla och Göteborg
- Förtätad tågtrafik mellan Trollhättan och Göteborg med kvartstrafik i högtrafik

### ***Negativa konsekvenser***

- Lysekils tätort och stråket utmed väg 161 får en bytesresa mot Göteborg i jämförelse med dagens trafik (utom under högtrafik då fortsatt direktbusstrafik föreslås).
- Torps terminal får en minskad betydelse som bytespunkt med det föreslagna upplägget. Detta kan innebära att Torps pendelparkering får minskad nytta. Behov av pendelparkering finns då många har långt från bostad till hållplats.

Restiden ökar troligen för dagens resenärer som använder Torp i samband med pendelparkering, förutom vid resa under högtrafik.

## Förarperspektiv

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

Arbetet har så långt som möjligt inriktats på att det ska bli tillräckliga marginaler mellan turerna och att körtiderna är rimliga. Arbetsgruppen har också tagit upp diskussioner med Munkedals kommun om att Västtrafik 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 och tillgång till toalett borde prioriteras.

## Risker

Förslagen till trafikförändringar innebär i huvudsak positiva förändringar för resenärerna. Erfarenhetsmässigt kan dock alla förändringar som görs innebära kundsynpunkter vilket därför kan förväntas också här. En stor del av det långväga resandet flyttas från buss till tåg och även om det är mer bekvämt och går snabbare så är det en förändring.

Andra risker som identifierats i riskanalysen och som troligen ger kundsynpunkter är:

- Resande från Lysekil till Göteborg får under lågtrafiktid ett byte, vilket gör att restiden då förlängs något. Idag har de direktresor.
- Förändringen av systemet där Hallinden inte längre blir en viktig bytespunkt i relationen mellan kommunerna Sotenäs och Lysekil innebär färre resmöjligheter mellan de båda kommunerna. I stället för att resa med ett byte vid Hallinden erbjuds i stället två direkta busslinjer mellan Lysekil och Kungshamn/Smögen respektive Lysekil och Bovallstrand-Hunnebostrand-Väjen och Kungshamn. Turtätheten på dessa blir dock under lågtrafik lägre än idag. Resandet är lågt vid denna tid på dagen och om behov av fler resmöjligheter uppstår så går det att köra ytterligare direkturer.

//