

Styrelsen	2024-04-17
Handling nr	9.5
Handläggare	Marita Albrektson
Daterad	2024-03-26
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Förstudie Trafik 2027 Borås stadstrafik

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

att ge VD i uppdrag att godkänna redovisade förutsättningar som inriktning i fortsatt upphandlingsarbete.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

FÖRSTUDIE TRAFIK 2027 BORÅS STADSTRAFIK

Innehåll

Inledning.....	3
Geografiskt område och omfattning.....	3
Föreslagna trafikförändringar.....	4
Beskrivning av föreslagna trafikförändringar	5
Ekonomi	8
Miljö och fordonskrav	8
Konsekvensanalys och kundpåverkan.....	9
Förarperspektiv.....	10
Risker	10

Inledning

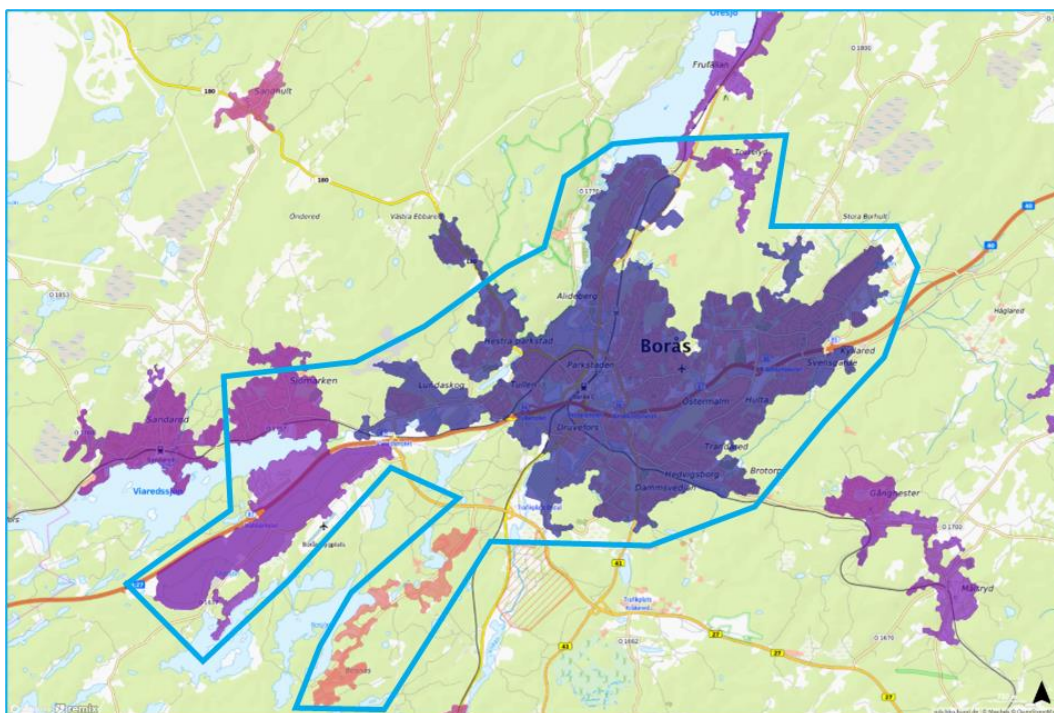
Västtrafik har under 2024/2025 behov av att genomföra en upphandling av busstrafiken i Borås tätort då nuvarande avtal upphör att gälla i april 2027.

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.

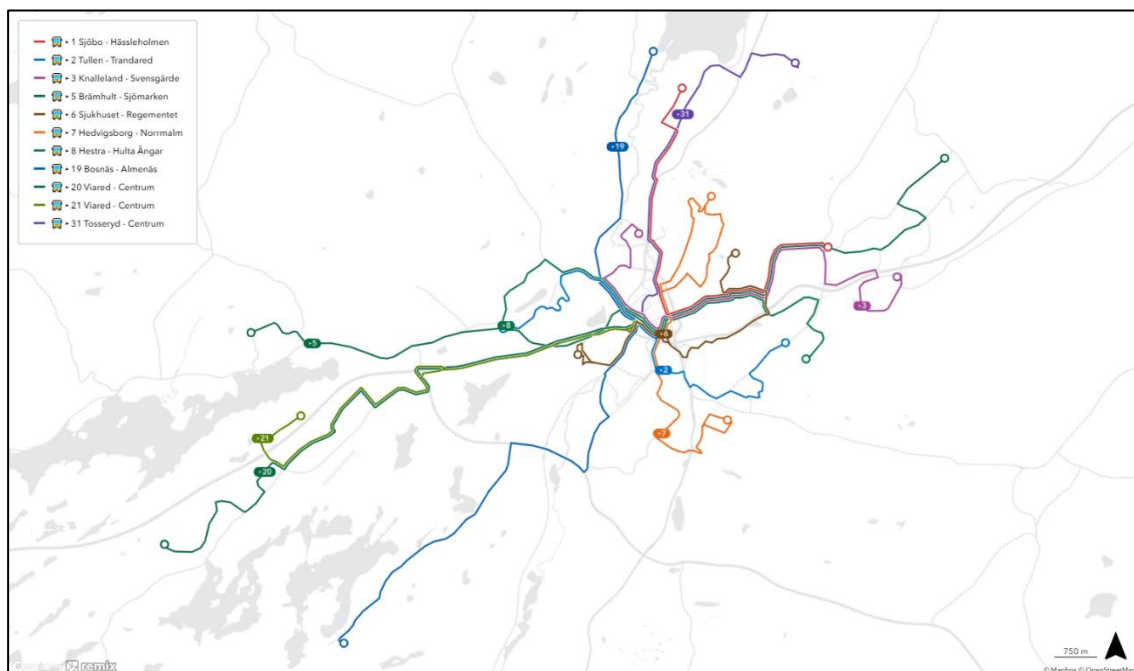
Efter styrelsens beslut kommer upphandlingsprojektet ta vid för att arbeta vidare med själva upphandlingen.

Geografiskt område och omfattning

Stadstrafiken trafikerar förutom Borås tätort även de stadsnära områdena Bosnäs, Sjömarken, Tosseryd och Viared. Dessa områden har en viktig koppling till stadstrafiken och har en potential att växa ihop med staden.



Figur 1 Bilden visar omfattning av befintligt trafikavtal.



Figur 2. Bilden beskriver dagens linjenät.

Föreslagna trafikförändringar

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

Samtliga linjer har haft få kundsynpunkter och dessa 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.

För att säkerställa att Västtrafik i planeringen av kollektivtrafiken beaktar olika resenärgruppers behov och förutsättningar, har även ett socialt analysverktyg använts i förstudien. Utifrån resultat från analyserna har förslag till trafikförändringar arbetats fram för att anpassa trafiken utifrån de behov som 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 nuvarande utformning av stadstrafiken är en bra grund. Det är viktigt att Västtrafik bevarar det som redan fungerar och fokuserar på att utveckla och förfina. Förstudien har dock identifierat att det finns potential att öka det hållbara resandet under kommande avtalsperiod.

Det finns potential att få fler invånare att ställa bilen, med fokus på de som har lite längre avstånd att pendla, till exempel från de yttre delarna av tätorten. Det finns även

potential att få fler att arbetspendla, många stora arbetsplatser är placerade med bra tillgänglighet till stadstrafiken. Borås Stad har ett stort fokus på utveckling av bostäder i närhet till befintlig kollektivtrafik vilket också ger potential till ökat resande för boende i nybyggda områden.

Beskrivning av föreslagna trafikförändringar

Förstudien har analyserat dagens trafik, det befintliga resandet, förutsättningar utifrån befolkningsstruktur och infrastruktur samt potential för ökat hållbart resande.

Slutsatserna är att till nästan alla målpunkter finns en god kollektivtrafik idag med inte allt för lång gångväg från hållplats, och att det även finns trafik på de tider som är relevanta för just den målpunkten.

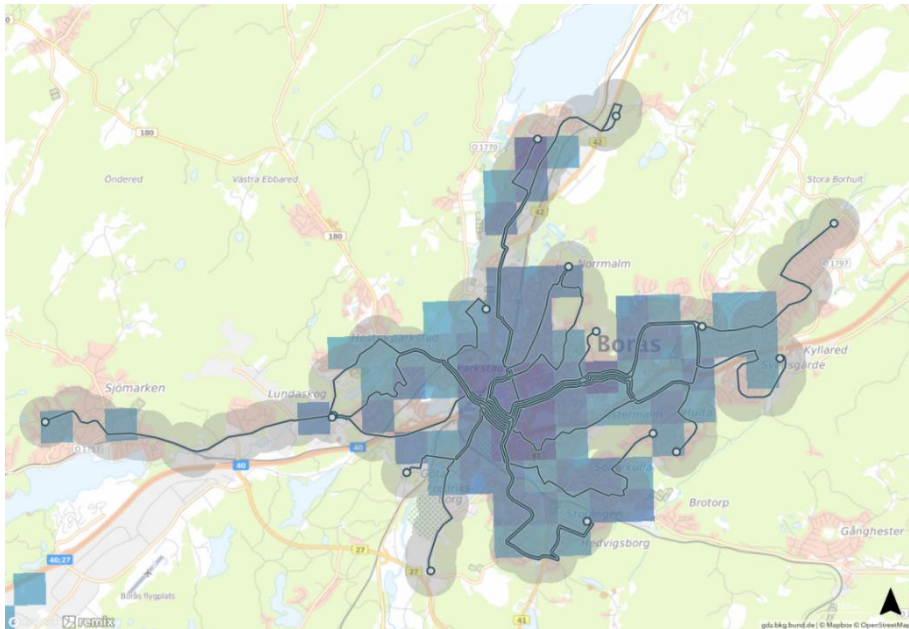
I de trafikeringsförslag som arbetats fram har hänsyn tagits till den potential som finns för ökat hållbart resande med hänsyn till socioekonomiskt utsatta områden, utvecklingsområden, arbetsplatser och andra viktiga målpunkter. Stor vikt har lagts vid fasning utmed gemensamma linjesträckningar, vilket ger utökad utbud för resenären. Det har gjorts en harmonisering av öppettider, vilket innebär utökning kvällstid på några linjer. Hänsyn är tagen till fem minuters reglertid vid ändhållplatser. En översyn av fordon och kapacitet med målsättning elektrifierad kollektivtrafik är också genomförd.

För att möjliggöra ökad arbetspendling till området Viared föreslås stora förbättringar i utbud och en ny linjesträckning med nya hållplatser. Sammantaget ger detta potential för att fler ska välja arbetspendling med kollektivtrafik. Nya linjesträckningar och förändrat utbud ger bättre tillgänglighet till Hulta, Sjöbo och Hässleholmen som är socioekonomiskt utsatta områden. Områden med nybyggnation, som Regementsstaden, kommer få utökad utbud på kvällstid med linje 6 och utvecklingsområdet Gässlösa, med nybyggd skola, får utökad utbud genom nya linje 10.

Sammanställning av förändringarna i korthet:

Linje		Förändring
1	Sjöbo–Hässleholmen	Utökas till 5-minuterstrafik, ny körväg genom centrum
2	Tullen–Trandared	Alla turer förlängs till Högagårdsgatan
3	Knalleland–Svensgårde	Utökas till 20-minuterstrafik i högtrafik
5	Brämhult–Sjömarken	Ny körväg via Hulta i stället för Hässleholmen
6	Björkängen–Regementet	Utökas från dag- till heldagslinje
7	Hedvigsborg–Normalm	Delas till linje 7 och 9, ny körväg genom centrum och på Normalm. Fler turer i söder, färre i norr
8	Hestra–Hulta ängar	Reduceras till 15-minuterstrafik i högtrafik
9	Hedvigsborg–Bergdalen	Se linje 7
10	Gässlösa–Öresjö ängar	Ersätter linje 31 och del av 19, ny körväg genom centrum
20	Viared–Resecentrum	Utökas med grundutbud under dag- och kvällstrafik
21	Viared–Resecentrum	Ny linje sedan december 2023
119	Bosnäs–Almenäs	Ersätter dagens linje 19, flyttas till regionavtal på grund av avvikande fordonskrav

Bilden nedan visar stadslinjerna 1–10 i det slutgiltiga trafikeringsförslaget med en buffertzona på 400 meter runt alla hållplatser. Bilden visar även ett rutnät med minst 500 boende eller arbetande om 500x500 meter där mörkare färg innebär högre antal.



Figur 3. Bilden visar befolkningstäthet samt tillgänglighet till stadstrafiknätet av trafikeringsförslagen.

Linje 1 Sjöbo - Hässleholmen

- Ökad turtäthet i högtrafik från 6-minuterstrafik till 5-minuterstrafik. I lågtrafik från 20/30-minuterstrafik till 15-minuterstrafik.
- Ny linjesträckning i centrum, trafikerar Söderbro och Resecentrum (när Nybron är ombyggd. Preliminärt tidigast i samband med Trafikplan 2026). Hållplats Hötorget kommer i stället att trafikeras av linje 10.
- Skapar nya bytesmöjligheter till övrig stadstrafik och regiontrafik vid Söderbro och resecentrum. Samtidigt bibehålls god yttäckning med max 400 meter från hållplats till målpunkterna i centrum.

Linje 2 Tullen - Trandared

- Samtliga turer förlängs till Högagårdsgatan för att förbättra tillgängligheten i området (idag går endast turer i högtrafik till Högagårdsgatan, resterande tider vänder turerna vid Husbondegatan).
- Idag trafikeras linjen med ledbuss, i förslaget blir fordonstypen normalbuss, vilket bättre motsvarar resandet på linjen.

Linje 3 Knalleland - Svengärde

- Ingen förändring i linjesträckning.
- Utbudet under högtrafik föreslås utökas från 30- till 20-minutrafik.

Linje 5 Brämhult - Sjömarken

- Ändrad linjesträckning via Hulta i stället för Hässleholmen. Ger bättre utbud på Hulta (socioekonomiskt utsatt område, med flera stora arbetsplatser). Längs tidigare linjesträckningen finns fortsatt bra resmöjligheter med linje 1 och 3.
- Mellan 06.00 - 07.00 föreslås minskat utbud från 15-mintrafik till 30-mintrafik.

Linje 6 Björkängen - Regementet

- Ingen förändring i linjesträckning. Alla turer förlängs till ändhållplats Klinikvägen.
- Utökade öppettider vilket ger trafik tidig morgon och sen kväll.

Linje 7 Hedvigsborg - Norrmalm

- Dagens slingkörning på Norrmalm med linje 7 tas bort (nya linje 9 ersätter delar av slingkörningen och trafikerar Bergdalen), vilket minskar restiden in mot centrum från Norrmalm. Tre hållplatser dras in pga svårigheter att trafikera infrastrukturen. Gångavstånd till närmsta hållplats kommer fortfarande vara inom 400 meter.
- Ny linjesträckning i centrum Söderbro – Resecentrum (Krokshallstorget).
- Något färre turer från Norrmalm till centrum

Linje 9 Hedvigsborg - Bergdalen

- Ny linje, trafikerar Bergdalen i stället för linje 7, vilket minskar restiden från Bergdalen mot centrum.
- Trafikeras 06:00 – 21:00 vardagar och 10:00 – 18:00 under helg.
- Utbud 20-mintrafik i högtrafik och 30-mintrafik övrig tid.

Linje 8 Hestra – Hulta ängar

- Ingen förändring i linjesträckning
- Utbudet i högtrafik reduceras från 10- till 15-mintrafik. Genom att linje 5 körs via Hulta ökas utbudet i praktiken till 7½-mintrafik på sträckan där flest reser.

Linje 10 Gässlösa – Öresjö ängar

- Linje 31 (högtrafiklinje utan helgtrafik) utgår och ersätts med nya linje 10.
- Arbets, studie- och serviceresor från Tosseryd/Öresjö ängar till Sjöbo och centrum förbättras markant mot dagens utbud. Enda linjen som binder ihop alla ”seniormålpunkterna” i Centrum. Linjen trafikerar även utvecklingsområdet Gässlösa.
- Utbudet utökas från 60-mintrafik i högtrafik till 30-mintrafik 06-18
- Backvändning vid Tosseryd gör att linjen till vidare vänder vid Öresjö ängar. Innebär hållplatsavstånd för ca 200 boende på mellan 500 och 800 meter.

Linje 20 Viared – Resecentrum

- Dagtid och tidig kväll utökas från 60- till 30-mintrafik, efter 21 blir det 60-mintrafik
- Justerad linjesträckning i Viared, bättre anpassning till var verksamheter ligger.

Linje 21 Viared – Resecentrum

- Oförändrad, startade i december 2023.

Linje 119 Bosnäs - Almenäs

- Ersätter dagens linje 19, flyttas till regionavtal på grund av avvikande fordonskrav. Inga förändringar.

Ekonomi

Förändringar i produktion och fordon för stadstrafiken i Borås jämfört med Trafikplan 2024.

	Totalt
Fordonskilometer	3 891 358 (+15,5%)
Timmar	172 333 (+9%)
Fordon	58 (-5)

Under innevarande avtal har produktionsvolymen successivt minskat, främst till följd av besparingskrav. Förstudiens produktionsökning beror främst på utökningar i syfte att ta hand om befintliga kapacitetsbehov, säkerställa geografisk tillgänglighet och erbjuda bättre resmöjligheter under tidig kväll där många reser. En förenklad trafikering och bättre tillgänglighet i centrum driver också en del produktion.

Övergången till eldrift innebär att driftkostnaden beräknas sjunka och den ekonomiska effekten blir med största sannolikhet inte lika stor som den procentuella produktionsökningen.

Miljö och fordonskrav

I december 2022 aktualiserades Västra Götalandsregionens miljö- och klimatstrategi. Här tydliggörs ett ökat fokus på elektrifiering av kollektivtrafiken. Bakgrunden till detta är att utbudet av biogasbussar har minskat och fortsätter att minska vilket kan begränsa konkurrensen i upphandlingar.

Västrafik genomför kontinuerliga dialogmöten med potentiella fordonsleverantörer där en del i dialogen syftar till att ge Västrafik 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. För stadsbussar av klass I bedöms inga risker med att kravställa eldrift. Det finns gott om alternativa fordonsleverantörer inom segmentet. I förstudien föreslås därför att all trafik ska kravställas med el som drivmedel.

Konsekvensanalys och kundpåverkan

En viktig del i arbetet med trafikförändringar är att analysera vilka konsekvenser de föreslagna förändringarna får för dagens kunder, samt för möjligheten att få fler att resa med kollektivtrafiken. Förstudien har därför gjort en kartläggning av sociala faktorer i inledningen av arbetet, och sedan en analys som väger in de förändringar som föreslås. Analyserna har gjorts utifrån en mängd olika underlag och perspektiv, bland annat demografiska data och resandedata. Även synpunkter från kunder och Borås Stad har beaktats. Västtrafik har haft samverkan med Borås Stad, både med det politiska kollektivtrafikrådet och tjänstepersoner

Några slutsatser från konsekvensanalys och kundpåverkan är:

- Linje 1, som är den linje som har flest resenärer, kommer med den nya föreslagna linjesträckningen trafikera hållplatserna Söderbro och Resecentrum, vilket skapar nya bytesmöjligheter till övrig stadstrafik och regiontrafik.
- Med linjeförändringen på linje 5 kommer ett socioekonomiskt svagt område få utökad utbud.
- Förändringar i utökad utbud och ett mera enhetligt trafikupplägg innebär fler resmöjligheter morgon och kväll och en mer tillgänglig kollektivtrafik. För de flesta resenärer innebär förändringar positiva effekter medan det på individnivå kan upplevas negativt att man måste resa på ett lite annorlunda sätt. Ibland innebär det nya sättet kortare restid och ibland kan det bli något längre restid och byten.
- Föreslagna trafikförändringar kommer att innebära förändrade resmöjligheter för några resenärer, som kommer att påverkas av indragen hållplats på grund av ändrad linjesträckning.
 - Detta gäller tre hållplatser längs linje 7 i området Norrmalm, men där närmaste hållplats fortsatt nås inom 400 meter.
 - För linje 20 innebär ny sträckning i Viared nya hållplatser och att ett fåtal resenärer får längre till hållplats.
 - Problem med backvändning i Tosseryd gör att boende i området får längre till hållplats. Om trafiksäker vändmöjlighet kan ordnas, kommer linjen åter trafikera Tosseryd.
- En kartläggning av målpunkter har genomförts och till de allra flesta finns det en god kollektivtrafik idag med god tillgänglighet. Det är dock omöjligt att säkerställa kollektivtrafik till alla målpunkter på grund av fysisk infrastruktur. Det har också funnits önskemål om bättre utbud på vissa linjer till exempel linje 19 som vi inte funnit motiverade på grund av resande och resandeunderlag.

Förarperspektiv

För att värna om förarperspektivet har förstudien föreslagit bl a följande punkter:

- I trafikeringsförslagen har krav på minst fem minuters reglertid mellan turer vid ändhållplatser använts vid beräkning av antalet dimensionerande fordon. Detta ska kravställas i upphandlingen.
- Trafiken föreslås upphandlas med 100 procent eldrift, vilket ger bättre arbetsmiljö för förare.
- Förstudien har identifierat behov av upprustning av paus- och rastlokaler och samarbete har påbörjats med avdelning Fastighet inom Västtrafik. Förstudien har identifierat strategiska platser för pauslokal vid hållplatserna Brämhults idrottsplats och Symfonigatan.

Risker

Förslagen till trafikförändringar innebär i huvudsak positiva förändringar för resenärerna. Erfarenhetsmässigt vet vi att alla förändringar som görs kan innebära kundsynpunkter vilket därför kan förväntas som vi beskrivet ovan.

Andra risker som identifierats i riskanalysen är:

- Det finns en liten risk för att vändmöjligheten på Gässtösa, som behövs för att trafikeringsförslaget ska kunna genomföras, inte kan genomföras i tid till avtalsstart. Det pågår dialog med Borås Stad för att säkerställa att lösning kommer att finnas på plats i tid.
- Ett annat arbete som har påbörjats är att se över och lösa funktionsdugliga pausutrymmen för stadstrafiken i Borås. Om detta arbete inte blir klart i tid så kan inte Västtrafik erbjuda pausutrymmen i upphandlingen.

//